



PREFEITURA
SALVADOR

PROPOSITIVO ECONOMIA URBANA

CENÁRIO DE PROPOSIÇÕES INSTITUCIONAIS

PLANO ESTRATÉGICO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA DA ÁREA COMPREENDIDA ENTRE A CALÇADA E A ENSEADA DOS CABRITOS.

**A digitalização deste documento não foi feita na íntegra. 02
plantas em anexo de dimensões não compatíveis com o
scanner não puderam ser digitalizadas.**

SUB PRODUTO 1 – ESTUDO PROPOSITIVO DE ECONOMIA URBANA: CENÁRIOS DE PROPOSIÇÕES INSTITUCIONAIS

VOLUME 1 - TEXTO

CONSULTOR – MARCOS PARAGUASSU DE ARRUDA CÂMARA

SALVADOR - BAHIA

JUNHO - 1999

**CAIXA ECONÔMICA FEDERAL
PROGRAMA PRÓ SANEAMENTO**

**GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
César Borges**

**SECRETARIA ESTADUAL DE PLANEJAMENTO E TECNOLOGIA –
SEPLANTEC
Luiz Carreira**

**PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR - PMS
Antônio Imbassahy**

**SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO
ECONÔMICO – SEPLAM
Manoel Raymundo Garcia Lorenzo**

**FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA – FMLF
Manoel Raymundo Garcia Lorenzo
GERÊNCIA DE PLANEJAMENTO -GEPLAN
Liliane Mariano - Gerente**

**Paulo Roberto de S. Rocha - Consultor do Master Plan
Ana Clara Pitanga Diniz Guerra - Arquiteto urbanista**

**ELABORAÇÃO DO ESTUDO
COORDENAÇÃO GERAL:
Marcos Paraguassu de Arruda Câmara**

**COORDENAÇÃO DOS TRABALHOS DE ECONOMIA
Ronald de Arantes Lobato**

EQUIPE TÉCNICA

**Ana Carolina Lima Valverde
Rosentina Zallio Coelho**

AUXILIARES TÉCNICOS

**Andrei Miller
Klenir Soares Castelo Branco
Marcos Rodrigues Gomes**

PRODUÇÃO GRÁFICA

**Klenir Soares Castelo Branco
Alexandre Oliveira Bezerra de Araújo
Maíra Bastos Câmara**

COLABORAÇÃO TÉCNICA

EQUIPE DA FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA - FMLF

Arquiteto Liliane Ferreira Mariano da Silva

Arquiteto Ana Guerra

Arquiteto José Jorge Cardoso Moura

Arquiteto Raimundo Andrade

CONSULTOR ESPECIAL

Luiz Antônio de Souza

COLABORAÇÃO NO FORNECIMENTO DE DADOS

EQUIPE DA FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA - FMFL

Arquiteto Nilene Bastos

Arquiteto Ana Lúcia Aragão

Engenheiro Cenilton Oliveira

Arquiteto Pedro Nery

Arquiteto Alessandro Gentil

Economista Cláudio Santos

Economista Lucimar Pela

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES URBANOS

Arquiteto Carlos Alberto Querino e Silva

EMBASA

Engenheiro Hosanat da Silva Ferreiro

Engenheiro Luiz Augusto Cavalcanti

Engenheiro Sandra Valéria Gomes

SPE

Arquiteto Lídia Santana

ELABORAÇÃO DO ESTUDO

Coordenação Geral

Marcos Paraguassu de Arruda Câmara

Coordenação dos Trabalhos de Economia

Ronald de Arantes Lobato

Equipe Técnica

Ana Carolina Lima Valverde

Rosentina Zallio Coelho

Auxiliares Técnicos

Andrei Miller

Klenir Soares Castelo Branco

Marcos Rodrigues Gomes

Produção Gráfica

Klenir Soares Castelo Branco

Alexandre Oliveira Bezerra de Araújo

Maíra Bastos Câmara

COLABORAÇÃO TÉCNICA

Equipe da Fundação Mário Leal Ferreira - FMFL

Arquiteto Liliane Ferreira Mariano da Silva

Arquiteto Ana Guerra

Arquiteto José Jorge Cardoso Moura

Arquiteto Raimundo Andrade

Consultor Especial

Luiz Antônio de Souza

COLABORAÇÃO NO FORNECIMENTO DE DADOS

Equipe da Fundação Mário Leal Ferreira - FMFL

Arquiteto Nilene Bastos

Arquiteto Ana Lúcia Aragão

Engenheiro Genilton Oliveira

Arquiteto Pedro Nery

Arquiteto Alessandro Gentil

Economista Cláudio Santos

Economista Lucimar Pela

Secretaria Municipal de Transportes Urbanos

Arquiteto Carlos Alberto Querino e Silva

EMBASA

Engenheiro Hosanat da Silva Ferreira

Engenheiro Luiz Augusto Cavalcanti

Engenheiro Sandra Valéria Gomes

SPE

Arquiteto Lídia Santana

ECO-257 v.1

PMS	FMLF	GERIN
BIBLIOTECA		
3888	11/11/99	
Nº Reg.	Data	

APRESENTAÇÃO

CENÁRIO DE PROPOSIÇÕES INSTITUCIONAIS E LEGAIS

O principal conteúdo deste Estudo Propositivo de Economia Urbana é um **cenário da área de estudo baseado nas proposições institucionais e legais** existentes. Os objetivos que guiam este cenário são:

- inserir a população alvo no processo de desenvolvimento da cidade;
- criar atratividade de utilização do trem pela comunidade local e da cidade; ordenar a ocupação do solo;
- garantir a preservação dos espaços de valor ambiental e paisagístico;
- estimular o desenvolvimento econômico, considerando prioritariamente as diferentes atividades existentes na área, sua acessibilidade, alcance e atratividade.

Este cenário propositivo deriva da existência de inúmeros planos e projetos para área de estudo, desenvolvidos pela Prefeitura Municipal de Salvador e pelo Governo do Estado. Por este último, destacam-se os projetos da URBIS/CONDER, assim como da EMBASA. Pela Prefeitura Municipal, destacam-se os planos elaborados pela Fundação Mário Leal Ferreira/Secretaria de Planejamento. Especificamente na área de transportes, podem ser citados ainda o plano elaborado pela SPE - Secretaria de Projetos Especiais, assim como as propostas da CBTU (Companhia Brasileira de Transportes Urbano), da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) e do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social).

Tal quadro inverteu inteiramente o enfoque do planejamento convencional, que enfatiza a necessidade de um diagnóstico técnico preliminar, pois favoreceu o avanço no sentido da indicação de estratégias espaciais e sócio-econômicas.

Em contrapartida, inúmeras propostas trouxeram à tona divergências de enfoque político e conflitos de orientação metodológica, cuja superação exige consultas diretas ao empresariado, com utilização de técnicas e métodos pertinentes ao planejamento de gestão e de comunicação, em vez do uso de procedimentos inerentes ao planejamento participativo convencional de caráter extensivo.

Enfatizam-se, deste modo, trabalhos de economia urbana como eixo central para viabilização do cenário prospectivo institucional, pois o Estado não tem condições de arcar sozinho com as despesas decorrentes da implantação de tantos planos e projetos. Busca-se levantar, desde já, interesses de diferentes grupos do empresariado local em relação a perspectivas de empreendimentos que possam contar com seu apoio.

Para maior consistência metodológica, não é possível abandonar técnicas derivadas da construção tradicional de cenários prospectivos que facilitem na avaliação destas estratégias, enfoques e divergências de opinião. A retomada destas técnicas, que envolvem estimativas de densidade e projeções de população, emprego e renda será objeto do próximo relatório.

Reflexo curioso desta inversão política da elaboração sequencial plano-projeto para projeto-plano é que o zoneamento urbanístico atual passa a ser condicionado pelo zoneamento programado, o que coloca em imediata evidência tanto as áreas-programa quanto aquelas que ainda não foram objeto de qualquer estudo ou projeto, facilitando rápidas correções de rumo e cobertura de lacunas de projeto.

Capítulo 8: Zoneamento Programado Preliminar

1. Conceitos
2. Caracterização Preliminar da Zona Programada dos Corredores de Transportes
3. Caracterização Preliminar dos "Locais Estratégicos": Centro da Calçada, Baixa do Fiscal, Santa Luzia, Lobato e São Bartolomeu.
4. Caracterização Preliminar das "Áreas-Programa" da URBIS/CONDER

Capítulo 9: Indicação Preliminar dos Macro-Empreendimentos

1. Conceito
2. Perspectivas

Capítulo 10: Questões Legais e Institucionais

Anexo I: Levantamento das Zonas de Uso Predominantemente Não-Habitacional

Trabalhos Consultados

Para elaboração deste estudo propositivo, foram consultados os seguintes estudos e relatórios técnicos, planos e projetos, além das inúmeras entrevistas e consultas com o corpo técnico da Fundação Mário Leal Ferreira e da Prefeitura Municipal de Salvador:

- Análise Prospectiva da Urbanização do Subúrbio Ferroviário em Função das Alternativas de Traçado do Trem - PMS (TTC)
- Termos de Referência para Elaboração dos Estudos de Reurbanização da Área do Entorno do Trem Metropolitano de Salvador - PMS
- Plano Preliminar de Integração Urbana das Áreas e Famílias Segregadas pelas Obras de Modernização do Trem do Subúrbio Ferroviário de Salvador - PMS (Avante)
- Termos de Referência para o Master Plan dos Subúrbios Ferroviários - PMS
- Edital do Concurso Público para o Desenho Urbano de Macro-Áreas dos Subúrbios - PMS
- Edital do Concurso Público para o Desenho Urbano e Arquitetura das Áreas Estruturantes dos Subúrbios - PMS
- Assessoramento Ambiental para a Concepção do Projeto Urbanístico do Parque Metropolitano de Pirajá - PMS (PANGAEA, ECOSCAMBIO)
- Estudos para Implantação de Equipamentos Urbanos do Parque Metropolitano de Pirajá e Planejamento do Entorno - PMS (PANGAEA, ECOSCAMBIO)
- Diagnóstico Sócio-Econômico e Ambiental da Região do Subúrbio Ferroviário de Salvador. - PMS (PANGAEA)
- Caracterização Ambiental: da Calçada à enseada dos Cabritos - PMS (Luiz Antonio de Souza)
- Projeto Ribeira Azul - CONDER
- Projeto da Via Náutica - SPE
- Projeto Distrito Industrial - Condomínio Náutico - SUDIC/CENAB
- Revitalização do Sistema Hidroviário - CNB
- Programa Bahia-Azul - EMBASA
- Programa Viver Melhor/Habitar Brasil - CONDER/URBIS)
- Projeto de Novos Alagados - CONDER/URBIS
- Estudos das Áreas de Risco de Encostas de Salvador. Versão Preliminar Salvador: PMS (CPM/GEDEM)
- Plano Integrado de Transportes - CNTU/PMS
- Critérios de Apoio do Sistema - BNDES
- Projeto de Concepção Funcional da Av. Suburbana e de Acessibilidade às Estações de Trem do Subúrbio - PMS (TTC)
- Estudo de Macro-Estrutura Viária da Região Subúrbio - Trecho Calçada/Plataforma - PMS (TTC)
- Projeto de Estrutura Viária a Nível de Micro-Acessibilidade - PMS (TTC)
- Lei de Ordenamento da Ocupação e do Uso do Solo - PMS

CAPÍTULO 1. OBJETIVOS E DIRETRIZES

Segundo os termos de referência do trem metropolitano de Salvador (junho de 1998), o objetivo geral do Master Plan dos Subúrbios Ferroviários é "o estudo das condições físico-territoriais para implantação de plano de reurbanização da área de influência do corredor de transporte formado pelo trem metropolitano de Salvador, de forma articulada com a viabilização técnico-econômica proporcionada pela recuperação físico-operacional da linha férrea existente no trecho Paripe-Calçada". Este objetivo, portanto, válido para o trecho São Bartolomeu-Calçada.

Entre os objetivos específicos que derivam do mesmo, estão os seguintes, segundo os mesmos termos:

- inserir a população alvo no processo de desenvolvimento da cidade;
- criar atratividade de utilização do trem pela comunidade local e da cidade;
- articular e complementar os projetos comprometidos com esta área;
- ordenar a ocupação do solo;
- garantir a preservação dos espaços de valor ambiental e paisagístico;
- estimular o desenvolvimento econômico.

Os objetivos do presente estudo propositivo, assim como suas diretrizes, preliminares e genéricas, que se voltam para o desenvolvimento **comercial e de serviços, turístico e cultural** articulam-se com os acima mencionados.

Desta forma, uma nova série de **objetivos gerais e imediatos** precisam ser atendidos pelo estudo, tais como:

- equacionar prioritariamente as questões de emprego e renda que afetem a população nas marginais ao longo da via férrea, a partir do Porto, até o ponto de inflexão da mesma na direção da ponte que atravessa a enseada dos Cabritos, na altura de São Bartolomeu;
- enfrentar a atual crise a partir de soluções inovadoras, que identifiquem agentes de transformação, envolvam negociação de interesses, cooptação de participantes e superação de problemas de ordenamento e estruturação espacial;
- gerar condições para economias de aglomeração em "locais estratégicos", tendo como eixo a linha ferroviária, para otimizar os recursos disponíveis;
- desenvolver atividades que aproveitem o potencial turístico na Bahia de Todos os Santos;
- incentivar eventos culturais de cunho local.

Entre as **diretrizes preliminares e genéricas para o desenvolvimento do comércio e dos serviços** que possam afetar a estruturação da área de estudo a partir de locais estratégicos, podem ser alinhavadas especificamente:

- aglomerar atividades comerciais e serviços de pequeno porte, formais ou informais, desenvolvidas por micro-empresas ou profissionais autônomos, nos "locais-estratégicos" da área de estudo;
- reforçar o sub-centro metropolitano comercial e de serviços da Calçada;
- incentivar, qualificar e fortalecer atividades que visem o atendimento de demandas localizadas;
- consolidar e ordenar espacialmente os principais corredores de serviços da área.

De modo similar, entre as **diretrizes turísticas e culturais**, estão:

- criar condições para animação cultural, tendo como pano de fundo a extensão da via férrea entre a Calçada e a península do Joanes;
- habilitar pequenos trechos da costa para apoio a atividades de passeio, buscando aproveitar as vantagens paisagísticas;
- levantar alternativas para criação de área de eventos culturais e esportivos;
- valorizar edificações que são verdadeiros modelos históricos do parque industrial de Salvador, na área de estudo, que estejam fechados ou abandonados.

Sumário

Capítulo 1: Objetivos e Diretrizes

Capítulo 2: Área de Estudo e Áreas de Influência

Capítulo 3: Condicionantes Básicas do Master Plan

1. Recuperação do Trem de Passageiros
2. Avaliação Crítica
3. Concepções Urbanas de Ferrovias e Metrô
4. Concepção Regional da Ferrovia de Salvador
5. Concepção do Trem Urbano e do Corredor do TREMSUB

Capítulo 4: Repercussões na Área de Estudo dos Projetos para os Subúrbios

1. Concurso Público para o Desenho Urbano das Macro-Áreas dos Subúrbios
2. Concurso Público para Desenho Urbano e Arquitetura das Áreas Estruturantes dos Subúrbios
3. Estudos e Projeto para o Parque Metropolitano de Pirajá

Capítulo 5: Consolidação dos Projetos Existentes

1. Objetivos e Metodologia
2. Projeto Ribeira Azul
3. Projeto da Via Náutica e do Distrito Industrial-Condomínio Náutico
4. Programa Bahia Azul
5. Programa Viver Melhor/Habitar Brasil
6. Plano Integrado de Transportes
7. Projeto de Concepção Funcional da Av. Suburbana e da Acessibilidade às Estações de Trem do Subúrbio
8. Estudo de Macro-Estrutura Viária da Região Subúrbio - Trecho Calçada/Plataforma

Capítulo 6: Propostas para Compatibilização entre os Projetos Existentes

1. Lacunas e Ajustes entre os Projetos
2. Novas Paradas e/ou Estações
3. Estações de Transporte Inter-modal
4. Recuperação de Áreas Habitacionais
5. Novas Ligações Viárias

Capítulo 7: Zoneamento Urbanístico Atual

1. Tipos de Zoneamento
2. Zoneamento das Macro-Áreas de Intervenção: 1 a 5
3. Critérios para Zoneamento das Áreas Homogêneas de Ocupação e Uso do Solo
4. Caracterização das Zonas de Uso Predominantemente Habitacional
5. Caracterização das Zonas e Corredores de Uso Predominantemente Não-Habitacional:
6. Caracterização das Áreas Homogêneas de Ocupação do Solo: MAI 1 (ZH 1); MAI 2 (ZHs 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9-A); MAI 3 (ZHs 9-B, 10, 11, 12, 13, 14, 15); MAI 4 (ZHs 16, 17, 18, 19 e 20); MAI 5 (ZHs 21, 22, 23, 24, 25 e 26).

CAPÍTULO 2. ÁREA DE ESTUDO E ÁREAS DE INFLUÊNCIA

Nos Termos de Referência para Elaboração dos Estudos de Reurbanização da Área do Entorno do Trem Metropolitano, é solicitada a delimitação não só da área de estudo como das áreas de influência direta e indireta.

Área de Estudo

A área de estudo compreende o trecho entre a Calçada e a Enseada dos Cabritos. Este trecho é parte "integrante e indissociável da região dos subúrbios" e tem a via férrea como espinha dorsal. Sua delimitação teve como base a possível indicação dos "locais estratégicos", ou seja, dos locais no entorno das estações e paradas do trem, nos quais se pretende dinamizar atividades produtivas (desenho 1).

É uma faixa estreita de território, com largura que varia em torno de 300m de largura, entre o mar e a encosta e extensão aproximada de 6 Km, que se desenvolve acompanhando a falha geológica — a falha de Salvador.

Áreas de Influência Direta e Indireta

O conceito de área de influência direta está vinculado à qualidade e condições de vida da população que convive diariamente com as atividades da área de estudo, principalmente no que diz respeito às zonas e corredores de comércio e serviços, ou aos seus setores industriais.

O conceito da área de influência indireta está vinculado, por sua vez, às relações em potencial das atividades econômicas, culturais e de lazer na área de estudo com a população que se localiza atualmente em áreas-programa imediatamente circunvizinhas à área de influência direta ou em corredores de transportes cujos projetos visam exatamente favorecer sua acessibilidade à área de estudo.

Coerente com o princípio de que o corredor de transporte formado pelo trem metropolitano de Salvador é o eixo (centro geométrico) da área de estudo, os limites da área de influência direta foram traçados a partir de linhas básicas do sistema viário que ficassem aproximadamente paralelas ao mesmo.

Do lado da encosta que margeia a via férrea, mesmo que se admita que as ligações sejam mais difíceis com os bairros implantados no alto, tais como Liberdade, São Caetano e Alto da Formiga, traçaram-se os limites da área de influência direta em uma via longitudinal projetada que atravessará os bairros citados a uma meia distância entre a linha de encosta e a avenida Barros Reis. Já os limites da área de influência indireta estendem-se até esta última avenida.

Do lado da enseada dos Tainheiros e das penínsulas de Itapagipe e do Joanes, foi adotada a mesma linha de pensamento. Traçaram-se os limites da área de influência imediata em uma via projetada que vinculará as duas penínsulas entre si, correndo ao longo de um canal de macro-drenagem a céu aberto. Pressupõe-se que com os novos projetos da URBIS para os Alagados e com os novos aterros da enseada, toda a população itapagipana que se localiza (e se localizará) entre esta nova via e a ferrovia, estreitará suas relações com esta última. Os limites da área de influência indireta se estenderão, neste caso, à todas áreas-programa da URBIS que visam melhorar as condições das palafitas que circundam a península itapagipana do lado da enseada dos Tainheiros, assim como a toda a linha de costa beneficiada pelo projeto Ribeira Azul e pelo projeto da via náutica.

Admite-se que tais conceitos e delimitações sejam questionáveis, visto que a dinamização das atividades econômicas na área de estudo pode influenciar, também, os subúrbios e a Cidade Baixa ou, até mesmo o Iguatemi, a depender das condições de transporte. Defende-se, ainda assim, a idéia de que, nas áreas de influência direta e indireta, são mais fortes as pressões de eventuais adensamentos sobre os problemas de renda e emprego que a afetam, pela sua proximidade com os núcleos de atividades produtivas.

1. Recuperação do Trem de Passageiros

As informações disponíveis dos estudos de Recuperação do Trem de Passageiros do Subúrbio não são suficientes para um parecer seguro sobre possíveis projetos da área de estudo que tenham implicações regionais de transporte de carga.

Tais estudos, segundo o Edital do Concurso de Desenho Urbano para as Macro-Áreas do Subúrbio, fazem parte do plano Integrado de Transporte e estão sendo elaborados pela SPE - Secretaria de Projetos Especiais¹.

Atualmente, as características do trem de passageiros que atende ao trecho entre Calçada e Paripe são:

- headway de 20 minutos;
- **tempo médio de percurso total de 23 minutos por sentido;**
- nove estações existentes: Calçada, Lobato, Almeida Brandão, Itacaranha, Escada, Praia Grande, Periperi, Coutos e Paripe.

As características pressupostas para o novo trem são as seguintes:

- headway de 10 minutos;
- demanda projetada de 60.000 passageiros/dia, segundo a SPE;
- duas únicas estações de transbordo, até então previstas pelo BNDES - em Plataforma e Paripe;
- demanda integrada das linhas de ônibus municipais;
- atendimento à demanda turística;
- **tempo médio de viagem de 35 minutos, com dois transbordos;**
- **pista segregada;**
- construção de passarelas;
- trem com ar condicionado
- **parceria para construção dos equipamentos urbanos.**

2. Avaliação Crítica

A intenção deste capítulo é uma avaliação crítica das principais concepções para o trem suburbano, tendo em vista suas implicações sobre as diretrizes básicas para urbanização das áreas de influência das estações e paradas que poderão compor a linha de trem e, portanto, sobre os projetos que irão configurar toda a área de estudo, principalmente nos locais estratégicos.

Não se trata, deste modo, de retomar concepções originais, mas de ensaiar um apanhado sintético e uma avaliação das discussões que vieram se desenrolando sobre o assunto, no âmbito da CBTU (Companhia Brasileira de Transportes Urbano), da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) e do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social).

3. Concepções Urbanas de Ferrovias e Metrô

Até o fim da década de 80, a questão das ferrovias era vista unicamente do ponto de vista dos transportes, ao contrário do século passado, em que as instituições financeiras internacionais, principalmente inglesas e alemãs, viam também do ponto de vista de integração das cidades. As linhas férreas eram corredores econômicos em potencial.

Com a concorrência dos veículos automotores, a demanda pelo transporte de passageiros em vias férreas, nas áreas urbanas, foi diminuindo gradativamente, a não ser quando, na década de 60, tomaram-se as primeiras medidas efetivas para implantação de metrô nas principais cidades brasileiras. O alto custo da experiência de São Paulo diminuiu este ímpeto, a nível federal. A experiência do Rio de Janeiro só se tornou possível pelos altos interesses políticos envolvidos. Quanto o metrô do Rio foi inaugurado, contava com a concorrência de 120 linhas de ônibus. Com a crise do final da década de 80, a comissão metro-ferroviária desencadeou discussões sobre os insucessos das ligações férreas.

Além dos problemas financeiros, duas questões técnicas emergiram:

- o metrô, transporte com elevada velocidade, tem limites de demanda. É construído para atender demandas superiores a 25 mil passageiros, oficialmente acima de 35 mil em horário de pico, num único sentido. Pode chegar até mesmo a 60 mil passageiros/hora. Para atender a 72 mil passageiros/hora, vassouras são necessárias para empurrá-los nos vagões, tal como ocorre no Japão. Não há condições humanamente possíveis para o atendimento de uma demanda acima de 72 mil passageiros/hora em uma composição que não comporta mais de 12 vagões.
- as linhas se tornaram cada vez mais compridas, em função da expansão crescente das metrópoles e megalópoles.

Se a primeira questão é insolúvel, a segunda pode ser resolvida com o redesenho do tecido urbano de maneira a facilitar as circulações.

Em 1991, a ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos patrocinou uma reunião em Recife. A comissão ferroviária chegou a duas conclusões:

- para viabilizar a implantação de novos metrô, era preciso um conhecimento claro dos motivos de viagem, para atender os movimentos de objetivos permanentes, ou seja, movimentos que se destinam aos núcleos de serviços e de comércio, aos ambientes de trabalho em geral, às escolas, aos hospitais.
- para que isto se tornasse possível, era necessário articulá-los com programas de desenvolvimento urbano e regional;

Por sua vez, na reunião metro-ferroviária da CBTU, tornou-se óbvio que a implantação e operacionalização dos metrô deveriam ser privatizadas, assim como algumas redes ferroviárias existentes.

O BNDES, por seu lado, analisou diversos trechos ferroviários, chegando à conclusão que muitos deles possuíam potencial de desenvolvimento econômico e poderiam dar retorno. Abriu, assim, linhas de financiamento para instituições privadas, consorciadas ou não, desde que estas adquirissem tais trechos e elaborassem programas de desenvolvimento específicos para os mesmos. Publicou cadernos a respeito, inclusive no congresso dos vinte anos da ANTP, em Belo Horizonte, em 97. Apoiou, por fim, as linhas do metrô de Brasília e à ligação ferroviária Niterói/São Gonçalo, com diretrizes específicas para as áreas de influência das estações².

4. Concepção Regional da Ferrovia de Salvador

No caso da Bahia, o BNDES reconheceu a viabilidade econômica-financeira dos trechos:

- Salvador/Candeias, Santo Amaro/Conceição
- Salvador/Camaçari/Mata de São João/Pojuca/Catu/Alagoinhas

Observe-se que a linha de Santo Amaro pode ser ainda favorável ao turismo, desde que atinja Cachoeira e São Félix.

No caso da Bahia, os argumentos para obter recursos do BNDES são fortes. A reformulação do transporte ferroviário de Calçada a Paripe, pode-se casar não só com o desenvolvimento do Município mas com o desenvolvimento de toda a região megametropolitana.

Neste caso, a reformulação envolveria Candeias, Santo Antônio de Jesus, Feira de Santana, Serrinha, Caldas de Cipó, Ribeira do Pombal, Valença, Camamu. Tomando a Calçada como centro, atingiria cerca de pouco mais de 105 km de distância virtual ou 144 Km de raio.

É possível ainda se pensar em um corredor de horti-frutigranjeiros unindo Salvador a Alagoinhas, Aracaju e Juazeiro, retomando junto aos prefeitos, com apoio dos governadores, um trabalho conjunto com a EBDA que permita a formação de cooperativas que atuem às margens da ferrovia. A visão megametropolitana exige intervenções que permitam a sustentabilidade deste corredor e a qualificação da mão-de-obra que nele estiver.

Este corredor viabilizaria viagens ferroviárias com objetivo de transportar alimentos dos centros de produção, principalmente frutas. Sendo transporte mais barato, contribuiriam ainda para maior vida útil aos equipamentos e menores preços para o consumidor. Facilitariam, ainda, sua distribuição a partir da Baixa do Fiscal ou da Calçada, através de infra-estrutura adequadamente criada para este fim.

A via férrea poderia, ainda, a partir dos subúrbios, desenhar um grande anel no entorno da orla da Baía de Todos os Santos, com os mesmos propósitos. Tal solução evitaria o alto custo de transporte de cargas do interior que atingem a cidade, congestionando o tráfego em suas vias de acesso tais como as avenidas Bonocô e San Martin, a Nilo Peçanha, a Contorno e os Mares antes de atingir a Calçada.

Nesta concepção regional para a via férrea, as linhas exclusivas de passageiros são grave equívoco. As frequências para o trem de passageiros são, em média, de oito em oito ou de dez em dez minutos, o que implica em altos custos de operação e manutenção. Conjugados a carga, poderiam manter uma média maior, de doze minutos, reduzindo tais custos, compensados pelos lucros das cargas. Infelizmente, até hoje só está firmado o compromisso da RFFSA de implantar o corredor do Porto de Aratu a Juazeiro, tendo em vista que a tendência do porto de Salvador é de se voltar para o transporte de containers e para o turismo.

Se esta perspectiva regional fôsse viável, a via férrea não deveria ser redesenhada somente até Paripe³, embora o trecho Calçada-Paripe possa ser entendido como projeto piloto no trânsito de passageiros. Esse novo desenho seria mais significativo:

- pelo potencial paisagístico do ambiente;
- pelo núcleos de serviços e comércio atingidos;
- pela perspectiva de transformação das áreas no entorno das estações da Calçada a Paripe em *pólos geradores*, ou seja, em unidades de captação de recursos não exigíveis, sob a forma de parcerias e concessões, com contribuições dos empreendimentos beneficiados diretamente pela racionalização dos transportes e/ou melhoria das circulações.

Se a Prefeitura e o Governo do Estado não quiserem licitações e preferirem adotar a fórmula de consórcios concessionários para os empreendimentos econômicos, o BNDES têm rubrica apropriada. Se o formato for o de um consórcio, com licitação pública, também.

5. Concepção do Trem Urbano e Estudo do Corredor do TREMSUB

A principal controvérsia na concepção da via férrea da Calçada a Paripe reside exatamente na possibilidade simultânea de transporte de passageiros e carga.

A favor do transporte de carga, pesam os interesses dos negociantes que desejam receber containers no Porto, principalmente aqueles voltados para a comercialização de granitos e mármore. Pesam, também, os interesses dos cerealistas, aos quais podem se acoplar os interesses dos comerciantes atacadistas na área de abastecimento, entre os quais podem se destacar os que comercializam hortifrutigranjeiros. Nestes casos, assumem especial importância os pólos geradores da Calçada e, possivelmente da Baixa do Fiscal, onde podem ser implantados novos empreendimentos de grande porte, entre os quais out-lets, central de abastecimento, armazém geral acoplado a central de cargas.

Em consequência, não só o projeto da estação da Calçada deverá ser adequado às exigências deste novo programa, como também deverá ser projetada uma parada na altura dos viadutos dos Motoristas para atendimento a exigências similares. Argumentos favoráveis a este transporte podem ser encontrados na sugestão do projeto de um centro comercial de produtos manufaturados do Recôncavo a ser implantado em Água de Meninos.

No caso do transporte exclusivo de passageiros, na área de estudo, estão devidamente projetadas estações em Lobato e São Bartolomeu, na cabeceira da ponte. Não há, contudo, estudos consistentes sobre a demanda de passageiros em Santa Luzia e na Baixa do Fiscal que poderiam justificar a proposta de novas paradas.

Não é possível esquecer, no entanto:

- que as atuais demandas previstas de passageiros para estações de Praia Grande e Itacaranhã, cerca de 500 a pé, sugerem seu abandono ou fechamento;
- que as demandas estimadas pelo Plano Integrado de Transportes são as seguintes, grosso modo:
 - Paripe**, 15.000 passageiros;
 - Coutos**, 6.500 passageiros;
 - Periperi**, 10.000 passageiros;
 - Escada**, 7.500 passageiros;
 - Plataforma**, 11.000 passageiros;
 - Lobato**, 14.500 passageiros.
- que o BNDES recomendou estações de transbordo em Plataforma e Paripe
- que o Plano Integrado de Transportes recomendou terminais rodoviários em Paripe e Calçada.

Mesmo que ainda não estejam completamente definidas todas as estações ferroviárias, estações de transbordo e terminais rodoviários, a necessidade de recursos coloca na ordem-do-dia a questão da formação de pólos geradores nas estações existentes ou projetadas.

O estudo do corredor do TREMSUB², elaborado em 1983 pela CONDER, por exemplo, foi concentrado no trecho que se estende de Lobato a Paripe. No que se refere à área de estudo da Calçada à Paripe, só emergem duas indicações de projeto: a de reurbanização da Baixa do Caranguejo e de constituição de área comercial nas proximidades de Lobato, na península do Joanes, em terreno contíguo a Boley.

Das diretrizes genéricas do TREMSUB, algumas, identificadas pelo Estudo do Projeto dos Subúrbios, podem ser transplantadas para a área de estudo, tais como: integração entre os sistemas rodo e ferroviário, classificação funcional e melhoria do sistema viário, interação e nucleação de atividades de 1ª geração em locais estratégicos, reurbanização de áreas destinadas à habitação, implantação de equipamentos sociais nos vazios disponíveis, criação de programas ambientais e de promoção social.

A Análise Prospectiva da Urbanização do Subúrbio Ferroviário em Função das Alternativas de Traçado do Trem, elaborada pela TTC, levantou quatro alternativas operacionais ou de traçado:

- Alternativa 0, nada a fazer no atual trem;
- Alternativa 1, revitalizar o trem atual;
- Alternativa 2, promover variantes no leito atual do trem;
- Alternativa 3, implantação de um novo leito.

A alternativa 1, as principais proposições dizem respeito à integração das estações com linhas de ônibus alimentadoras nos bairros e ao bloqueamento da linha férrea. Neste último caso, a interligação dos setores cortados seria realizada através de passarelas, além dos mezaninos nas estações multi-modais projetadas.

Na alternativa 2, as variantes são propostas para a área entre Paripe e Lobato, "ao longo das ligações setoriais de Coutos, Periperi/Plataforma e do Dique de Campinas, dando sequência

para a ligação viária de Lobato em direção ao futuro terminal intermodal de Plataforma”.

Nesta alternativa, a principal proposição diz respeito ao **“prolongamento da linha até o porto de Salvador, onde está previsto um terminal turístico que possibilitará a integração com a hidrovia”**

A terceira alternativa é a mais radical, pois, além de implicar nas alterações propostas pela alternativa 2, sugere, ainda sua integração com a linha de metrô Pirajá/Lapa, abrindo novas perspectivas de articulação dos subúrbios com a área central.

Recentemente, pelo projeto Ribeira Azul, da CONDER, foi previsto o trem turístico, cujo traçado seguirá paralelo à via turística que também está projetada para serpentear a enseada dos Tainheiros, da Ribeira até o Terminal Intermodal de Transporte Coletivo em Plataforma. Será um trem de ar condicionado, com todos os confortos possíveis.

¹ Os estudos institucionais da transferência de gestão da CBTU - Companhia Brasileira de trens Urbanos - para a Prefeitura de Salvador, assim como os projetos operacionais, fazem parte deste pacote.

² O documento relativo a esta ligação traz inúmeras informações sobre o modo de como ter acesso a suas linhas de financiamento.

³ Este redesenho inclui cinco passagens de nível: na Baixa do Fiscal; logo depois de Lobato, para cruzamentos de caminhões em direção à península do Joanes; em Periperi, nas proximidades das casas dos engenheiros da Leste Brasileiro; em Paripe, logo depois da estação; e na Estrada Velha de Aratu, indo em direção à Base Naval.

CAPÍTULO 4. REPERCUSSÕES NA ÁREA DE ESTUDO DOS PROJETOS PARA OS SUBÚRBIOS

1. Concurso Público para o Desenho Urbano das Macro-Áreas dos Subúrbios

A SEPLAM, em acordo com o IAB, promoveu concurso público para desenho urbano das macro-áreas dos subúrbios, entendendo por desenho urbano **"a configuração físico-espacial final desejada para as áreas em questão, incluindo a implantação e/ou complementação da infra-estrutura, equipamentos sociais e serviços urbanos, a definição do sistema viário e de logradouros, o sistema de áreas verdes, as intervenções nas situações críticas e o que fôr necessário e indispensável ao funcionamento normal de qualquer aglomeração urbana, propiciando melhoria nas condições ambientais e de vida da população, e a indicação de instrumentos legais de gestão capazes de contribuir para o alcance dos resultados finais desejados"**.

Tais propostas, apesar da ênfase nas diretrizes de projetos e/ou idéias para posterior desenvolvimento projetual, deveriam ser apresentadas com definição gráfica, indicando a localização de equipamentos sociais e urbanos, assim como a infra-estrutura em rede e os problemas específicos, na escala de **1:5.000**. Por estas razões, deveriam ser acompanhadas por justificativas conceituais e metodológicas, definindo **"critérios e princípios para a urbanização, desenvolvimento e participação da comunidade, conhecimento dos problemas mais relevantes, princípios gerais para legislação, indicação de viabilidade econômica"**.

Para que o Master Plan da Calçada à Enseada dos Cabritos possa ser elaborado com perspectivas de viabilidade econômica, é evidente que o desenho urbano da área de estudo, em nível de estudo preliminar, deverá ser executado, atendendo a propósitos semelhantes. É através de diretrizes projetuais e exemplos de desenho que se concretizam os trabalhos de consolidação das propostas existentes e de compatibilização entre elas.

As quatro macro-áreas indicadas para os trabalhos de desenho urbano foram:

- Paripe/São Tomé de Paripe/Tubarão
- Vale do Paraguari/Praia Grande/Nova Constituinte
- Plataforma/Escada/Itacaranha/Rio Sena
- Valéria/Barra/Pirajá

Os Termos de Referência do Edital indicaram planos e projetos em andamento para estas macro-áreas, caracterizaram aspectos físico-ambientais, fundiários, legais, de ocupação e uso do solo, de transportes, circulação e sistema viário, em linhas gerais, assim como indicaram "unidades ambientais", "tipologias habitacionais" e "sub-espacos para efeito metodológico e de análise".

Entendendo que as abordagens do Master Plan da Calçada à Enseada dos Cabritos não pode deixar de **ser integrado**, metodológica e conceitualmente, aos trabalhos executados ou elaborados para as macro-áreas indicadas acima, torna-se claro ^{que} o desenho da área de estudo deve atender, na medida do possível, aos mesmos pré-requisitos técnicos.

Nas propostas vencedoras, três conjuntos de recomendações e diretrizes projetuais se destacam pela sua importância. São as que se referem a:

- áreas críticas, de alto impacto ambiental e baixo estado de conservação;
- educação escolar e educação técnica;
- desenvolvimento empresarial local.

2. Concurso Público para Desenho Urbano e Arquitetura das Áreas Estruturantes dos Subúrbios

A SEPLAM, em acordo com o IAB, promoveu concurso público para “**propostas arquitetônico-urbanísticas, em nível de estudo preliminar e de idéias, para (05) áreas estruturantes do Subúrbio Ferroviário de Salvador e que servirão para subsidiar o plano geral de intervenção**”. Tais propostas deveriam ser apresentadas com definição gráfica, indicando a localização de equipamentos sociais e urbanos, assim como a infra-estrutura em rede e os problemas específicos, na escala de **1:2.000**. Além disso, deveriam ser acompanhadas por justificativas conceituais e metodológicas, definindo “**critérios e princípios para a urbanização, desenvolvimento e participação da comunidade, conhecimento dos problemas mais relevantes, princípios gerais para legislação, indicação de viabilidade econômica**”. As principais diferenças entre as exigências deste Edital e as do anterior estavam, pois, na escala do trabalho e no tamanho das áreas a serem estudadas.

Com o mesmo espírito de atendimento que foi preconizado no item anterior, entretanto, o Master Plan da Calçada à Enseada dos Cabritos deve atender a propósitos arquitetônico-urbanísticos, em nível de estudo preliminar, pois os mesmos são condição prévia para que se possa ter reais perspectivas de viabilidade econômica para os “pólos geradores” ou “loais estratégicos”, neste caso designados como “áreas estruturantes”.

As cinco áreas estruturantes indicadas como objeto dos trabalhos foram:

- Plataforma
- Orla Itacaranhã/Escada
- Orla Praia Grande/Periperi
- Vale do Paraguari
- Núcleo de Paripe

Diferentemente dos Termos de Referência do Edital anterior, os TRs deste Edital foram muito mais direcionados, já indicando algumas “ações e equipamentos funcionais mínimos obrigatórios, de alcance compatível com o potencial (de ligação com a Baía de Todos os Santos), que privilegiem o seu aspectos paisagístico, de grande beleza natural, e o seu potencial de lazer”. Dentre estas ações e equipamentos, alguns são comuns a todas as áreas e servem também de parâmetros para os “loais estratégicos” da área de estudo da Calçada até a enseada dos Cabritos, tais como:

- valorização dos cones visuais para a Baía;
- garantia das áreas verdes públicas dos loteamentos;
- estação de integração de transportes inter-modal;
- elemento físico vazado de segregação da via férrea;
- sistema viário de acesso articulado com o sistema viário estruturante em projeto.

Com relação ao alcance dos equipamentos, o Edital enfatiza o projeto de linha náutica que pretende interligar a Barra à Paripe, assim como às ilhas da Bahia de Todos os Santos e às cidades do Recôncavo, o que indica a necessidade de implantação de marinas e/ou terminais marítimos em todo o trecho.

Com relação à valorização dos cones visuais para a Bahia, embora não tenha sido explicitado, realça a necessidade de valorização de locais de mirantes, assim como o fato de que os equipamentos comportem áreas construídas que permitam a visibilidade da Bahia. Por outro lado, é preciso enfatizar, também, a importância do visual destes equipamentos, desde a Calçada até Paripe, para quem trafegar pela linha náutica, o que implica na sua imprescindível qualidade arquitetônica, pois serão verdadeiros marcos da cidade de Salvador.

Com relação às estações de integração inter-modal, o Edital é explícito: “a experiência obtida com as atuais estações, as quais funcionam como plataformas de embarque/desembarque, ressalta a aridez e isolamento destes espaços, desconforto e insegurança”.

“Estas observações sugerem a criação de ambientes mais dinâmicos, com serviços de apoio para os usuários, ambientes de estar aconchegantes, atrativos novos, complementações necessárias para a sustentabilidade econômica do empreendimento, garantia de funcionamento contínuo, segurança e conforto para os usuários. Assim sendo, far-se-ão necessárias indicações de gestão, que associem a iniciativa privada à administração pública”. Tais requisitos satisfazem plenamente à idéia de pólos geradores, que se casa com o poder de atração e vivência que devem ter os “locais estratégicos”.

Outros equipamentos, recomendados para a maioria das áreas estruturantes, não são compatíveis com a área de estudo da Calçada aos Cabritos, pelas suas condições ambientais específicas. No caso destas, a importância da praia e, portanto, da necessidade de equipamentos para “transposição ampla da via férrea para interligação da praia ao bairro”, é substituída pela forte presença da encosta e, por conseguinte, pela necessidade de equipamentos para transposição ampla da via férrea de modo a se realizar a interligação dos bairros que ficam no alto da encosta àqueles que se localizam na baixada”.

Algumas ações e equipamentos específicos às áreas estruturantes merecem, ainda, ser mencionados, como elementos de referência para os que deverão ser indicados para os “locais estratégicos da área de estudo”, ora para melhor compreensão das interrelações entre os mesmos, ora para sua adequação, ou mesmo, para evitar conflitos de uso e/ou competições indesejáveis.

Em Plataforma

Em Plataforma, a estação existente deverá ceder lugar a uma estação intermodal de transportes rodo-ferroviário-marítimo constituída, portanto, pela estação Almeida Brandão, pelo Terminal Hidroviário e por uma estação de transportes.

A presença do terminal hidroviário facilitará as ligações com Madre de Deus, as ilhas da Bahia, e a toda costa do Recôncavo, da Barra à Valença. A integração rodo-ferroviária facilitará as articulações regionais com Candeias, São Francisco do Conde, Simões Filho, Camaçari e Lauro de Freitas. A estação rodoviária deverá facilitar a implantação de linhas pela nova avenida do vale e São Bartolomeu, a qual fará ligação com a BR-324, Cajazeiras e Orla Atlântica, sem esquecer que seu acesso será facilitado, por sua vez, pelo alargamento da avenida Almeida Brandão. Para sua vitalidade, esta estação deverá estar associada a um centro de serviços, com cafés e restaurante, ao qual poderá ser associada a venda de artesanato.

A área estruturante de Plataforma deverá contar, ainda, com a implantação de uma marina, e com uma nova ambientação para a antiga Fábrica de Tecelagem São Brás Ltda - FATEBRÁS. A proposta vencedora do concurso propôs as seguintes atividades para a ambientação desta Fábrica: educação, cultura, convivência, esportes, ecologia, trocas, lazer, serviços e comércio (feira, hortaliças e mudas).

Além destas sugestões, a proposta vencedora do concurso sugeriu, ainda:

- um planetário
- um anfiteatro
- um campo de futebol e uma quadra polivalente.

Outras possibilidades foram levantadas em discussão com técnicos de outras áreas, tendo em vista o potencial econômico e ecológico da área:

- criação de ambientes para comercialização de mariscos, visto que a atividade marisqueira é fundamental para a sobrevivência da população local;
- revitalização de uma ambiência rural, marcada pela presença de animais: bois, cavalos, jegues, cabras, bodes. Seriam animais para transitar em caminhos especiais, longe do asfalto. Nesta linha de pensamento, poderia ser recriado o bonde de tração animal, para transitar até o Parque de São Bartolomeu, onde poderiam ser incentivados passeios ecológicos.

Na Orla de Itacaranha/Escada

Este trecho é o único que contém duas estações, que devem ser substituídas por uma única intermodal de transportes rodo-ferroviário-marítimo, integrado a atividades econômicas e à vivência do bairro. Tal como a de Plataforma, a implantação de um terminal náutico facilitará as ligações com Madre de Deus, as ilhas da Bahia, e a toda costa do Recôncavo, da Barra à Valença. A integração rodo-ferroviária facilitará as articulações regionais com Candeias, São Francisco do Conde, Simões Filho, Camaçari e Lauro de Freitas e a estação rodoviária deverá facilitar a implantação de linhas pela avenida de interligação a ser alargada, facilitando a articulação com os bairros do Rio Sena e Lagoa Azul.

Entre os empreendimentos que poderão ser indicados para se associar à estação inter-modal estão um núcleo de comércio e serviços de apoio, além de um shopping-center.

Além destas propostas do Edital, nada impede que, dado o potencial econômico e ecológico da área, outras possam ser levantadas tais como:

- conservação da estação de Praia Grande, com melhoria da passarela, com construção de um platô de 7 metros acima do pórtico da rede ferroviária para localização de bares e restaurantes, além de rampas de acesso à praia;
- aproveitamento da parada de Escada, associada a novos empreendimentos;
- área para a prática de esportes.

Na Orla de Praia Grande/Periperi

A estação de trem existente deverá ceder lugar a uma estação intermodal de transportes rodo-ferroviário-marítimo.

Tal como nos casos anteriores, a implantação de um terminal náutico facilitará as ligações com Madre de Deus, as ilhas da Bahia, e a toda a costa do Recôncavo, da Barra à Valença. A integração rodo-ferroviária facilitará as articulações regionais com Candeias, São Francisco do Conde, Simões Filho, Camaçari e Lauro de Freitas, com terminal na altura de Paripe. A estação rodoviária deverá facilitar a implantação de linhas a partir da nova avenida vale do Paraguari, a qual facilitará a ligação com a avenida Suburbana, com a BR-324, Cajazeiras e Orla Atlântica da cidade.

Entre os empreendimentos que poderão ser indicados para se associar à estação inter-modal estão um núcleo de comércio e serviços de apoio, além de um shopping-center.

Já foi aprovada pelo CEPRAM a implantação de uma marina na Foz do Paraguari, existindo a proposta de um parque temático para este local, possivelmente aproveitando o promontório que dá forma a Ponta de Periperi, o qual abriga o túnel da via férrea e onde subsiste o único verde remanescente da área.

Ao sul desta foz, permanecem ruínas dos grandes galpões, onde funcionava a oficina dos trens do Leste Brasileiro, que podem ser reaproveitados.

Além das sugestões do Edital, o potencial econômico e ecológico da área permite que se possam levantar outras, tais como:

- reutilização das oficinas da Leste Brasileiro para a Universidade Superior de Cinema ou até mesmo para um estúdio cinematográfico, tendo em vista que o bairro já é conhecido pelos ensaios do Araketu, além de dois clubes, onde já se apresentaram grandes artistas internacionais;
- valorização do cemitério indígena (cemitério do luto) existente na região de Periperi, assim como uma casa da família das sesmarias dos bispos, casa esta já adquirida pelo grupo que irá construir a nova marina.

No Vale do Paraguari

Esta área estruturante é distinta das demais e as ações e equipamentos sugeridos não servem de parâmetros para o trecho da Calçada à enseada dos Cabritos, por se localizar relativamente distante do corredor ferroviário, apesar de manter estreitas ligações com o mesmo.

Como referência, entretanto, foram levantadas as seguintes propostas pelo vencedor do concurso público:

Para o Setor A

- Parque esportivo: com quadras esportivas, pista de corrida, espaços e equipamentos de ginástica, campos de futebol, vôlei e tênis, oficinas de educação extensiva para crianças e adolescentes.

Para o Setor B

- Parque temático, com ciclovias e praças
- Museu etnográfico
- Espaço da música: com área reservada para shows devidamente infra-estruturada (bares, restaurante, posto médico)
- Oficina de educação extensiva
- Centro comercial com espaços para bares e restaurantes

No Núcleo de Paripe

Do mesmo modo que nos três casos anteriores (Plataforma, Itacaranhá e Periperi), a estação de trem existente deverá ceder lugar a uma estação intermodal de transportes rodo-ferroviário-marítimo.

Segundo o Edital, de modo similar a estes mesmos casos, a implantação de um terminal náutico facilitará as ligações hidroviárias expressas com Madre de Deus, as ilhas da Bahia, e a toda a costa do Recôncavo, da Barra à Valença, favorecendo também a navegação de cabotagem. O terminal rodo-ferroviário facilitará as articulações regionais com Candeias, São Francisco do Conde, Simões Filho, Camaçari e Lauro de Freitas. A estação rodoviária deverá facilitar a implantação de linhas regionais a partir do prolongamento da avenida Suburbana até a BA-256, que facilitará a articulação da área com o Centro Industrial de Aratu e a BR-324. Favorecerá, também, linhas auxiliares para Valéria, passando por Periperi, Cajazeiras, Mussurunga, Aeroporto e Itapoan, vinculando a região ao Litoral Norte.

A proposta vencedora do Concurso Público propôs os seguintes equipamentos para a área:

- correio, SAC e posto policial vinculados à estação inter-modal;
- centro comercial e mercado público, incluindo feira livre, restaurantes, áreas de alimentação;
- núcleo de esportes náutico, com espaço para a prática de vôos em ultraleves;
- praça cívica para shows e feiras públicas;
- centro educacional, cultural, esportivo e de lazer;
- revitalização da fábrica de óleo de mamona, com ginásio de esportes, shows e espetáculos, parque cultural e turístico.

A expectativa de valorização da base de ultraleves, levantada no Edital, permite outras sugestões, tais como:

- um heliporto, para favorecer os vôos de helicópteros da Petrobrás em direção à Refinaria de Landulfo Alves;
- uma pequena estação de submarinos de recreio, com apoio da Capitania dos Portos e do Ministério da Marinha, para passeios turísticos no fundo da Baía de Todos os Santos;
- integração da estação multimodal com uma área de pouso de hidroaviões;
- criação de cais para catamarãs no terminal náutico;
- criação de três linhas hidroviárias principais e duas secundárias, com destino para:
 - ilha de Bom Jesus dos Passos, pelas suas belezas naturais. Poderia ser feita por catamarã. A implantação desta linha facilitaria a um plano de organização estratégica do arquipélago municipal, envolvendo as ilhas de Maré e dos Frades;

- Salvador, também por catamarã, com paradas na ponta de Humaitá, Comércio e Porto da Barra. Esta linha teria 21 km;
- Cachoeira, local turístico pelo seu notável patrimônio arquitetônico, por hidroavião. A viagem para Cachoeira, pelo rio Paraguassu, seria feita em dez minutos;
- Valença/Morro de São Paulo e Camamu, outros locais de interesse turístico, também por hidroavião;
- Abrolhos, de hidroavião, permitindo o usuário passar o dia e retornar ao final da tarde. Teria tempo suficiente para ver baleias e animais, almoçar e voltar para dormir. O deslocamento não levaria mais de uma hora.

Entre os empreendimentos que poderão ser indicados para se associar à estação inter-modal estão um núcleo de comércio e serviços de apoio, além de um mercado moderno com um frigorífico popular para comercializar produtos adquiridos pelos pescadores, com distribuição a varejo e no atacado. Pessoas do mar, mariscos e peixes são ambiência da região. Além deste centro é possível a implantação de um shopping-center, com visuais para o pórtico da ferrovia, ao lado da estação multimodal, facilitando o acesso aos ônibus ou troleibus, ao catamarã, aos hidroaviões. O embarque e desembarque de passageiros seria feito acima da estação, como em um aeroporto.

Além das pistas oferecidas pelo Edital, o potencial econômico e ecológico da área permite que se possam levantar outras, tais como a criação de um megacentro de convenções, um complexo hoteleiro e um centro de vivência, aproveitando o potencial turístico da Enseada de Tubarão. Tais empreendimentos são compatíveis com uma escola profissionalizante para a formação de empregados para hotelaria. Quatro argumentos favorecem esta sugestão:

- o Aeroporto de Salvador está mais próximo de Paripe do que do centro da cidade. Com infra-estrutura adequada de hospedagem (centro de convenções, hotéis de luxo, restaurantes) e transportes (catamarã, trem com ar condicionado, helicóptero) pode se tornar novamente atraente para camadas de renda mais elevada.
- existência de inúmeros pontos turísticos, tais como o Alto do Tororó, em terras da Marinha, o Alto da Cabeleira, o Jardim Atlântico, o cemitério antigo.
- a COCISA, Companhia de Cimento de Salvador, vinculada ao grupo Votorantim, é insuficiente para a dinamização de negócios na área;
- a própria COCISA poderia absorver tal proposta, desde que dispusesse a transferir parte de seu canteiro para a fábrica de Cimento Aratu, do mesmo grupo, diminuindo a poluição na área e considerando que Aratu tem menores possibilidades de aproveitamento turístico.

3. Estudos e Projeto para o Parque Metropolitano de Pirajá

Dois trabalhos foram elaborados para o Parque Metropolitano de Pirajá (PMP) pelo PANGAEA/ECOSCAMBIO: Assessoramento Ambiental para a Concepção do Projeto Urbanístico do PMP e Estudos para Implantação de Equipamentos Urbanos do PMP e Planejamento do Entorno. O segundo reitera e detalha o primeiro, principalmente no que diz respeito à identificação das zonas ambientais homogêneas e aos estudos de viabilidade econômico-financeira para as propostas preliminares. Servirá de referência em outras etapas deste Master Plan. Cabe destacar no momento que somente o extremo sul desta área de estudos, no qual está localizado a porta principal do Parque, pode ter relações espaciais com a enseada dos Cabritos e a estação prevista de São Bartolomeu, no extremo norte da área de estudo do corredor de transportes no trecho Calçada-Enseada dos Cabritos. Algumas propostas de equipamentos de apoio ou de gestão ambiental têm este mesmo trecho como área de influência imediata para suas atividades.

É o caso, por exemplo, da proposta de um Centro de Referência da Mata Atlântica, que se pretende como elemento de integração entre a pesquisa científica e a sociedade. Foi proposto para centrar suas linhas de pesquisa aplicada à utilização do patrimônio genético existente nas áreas de floresta.

Nada impede que estas linhas se estendam às áreas costeiras e, principalmente, para a Baía de Todos os Santos, desde que se associe ao Instituto de Biologia, que já desenvolve trabalhos sobre a fauna da Mata Atlântica, assim como sobre a fauna marítima, inclusive sobre as baleias e botos que ainda passeiam pela Baía de Todos os Santos, seu habitat natural. Este centro de excelência, com alternativa de implantação na Ribeira, dependendo de decisão política, pode se encarregar, também:

- por pesquisas do trecho da área de estudo (na enseada dos Cabritos), que alguns técnicos denominam de museu aberto da orla marisca;
- por pesquisas na ilha do Rato, ameaçada por invasões.

Tais estudos podem abrir novas portas de acesso ao turismo ecológico, que encontra no Parque São Bartolomeu seu principal pólo, o que implica em dar significado especial à ligação viária entre a estação projetada e a entrada do Parque, ainda mais se forem implantados o Centro para Recepção de Visitantes, o Camping e o Centro de Treinamentos e Eventos, além de equipamentos de lazer (campos de futebol, quadras esportivas e áreas de convivência para jogos) e equipamentos de apoio à comunidade (sede dos guias mirins, casa do mel, usina de reciclagem do papel, creche comunitária, posto médico, sede de ligas de futebol, horto). As propostas de melhoria da zona religiosa (via de circulação restrita, sede do culto, sede de associação, casa das folhas sagradas e museu de cultura afro-brasileira) tendem, também, a aumentar a atração de pessoas para o local e, portanto, a circulação de passageiros entre a entrada do Parque e a estação de trem projetada.

Outros equipamentos propostos para as Zonas de Conservação do Parque no trabalho de "Assessoramento Ambiental para a Concepção do Projeto Urbanístico" podem implicar, também, na valorização desta ligação, tal como a Central de Beneficiamento da Produção, com galpão de armazenamento. O escoamento da produção beneficiada neste local pode ser realizado por trem, embora tal proposta implique na necessidade de dois locais de transferência de mercadorias: em São Bartolomeu e na Calçada.

O estudo indica, ainda uma zona de urbanização prioritária - a ZUP III - que se localiza no extremo norte da área de estudos. É conveniente, no entanto, que se examinem com cuidado as propostas para a ZDS - Zona de Desenvolvimento Social - pois podem entrar em conflito com a tentativa de implantação de um "pólo gerador" ou "local estratégico" de concentração de investimentos no entorno da estação prevista de São Bartolomeu, pela sua proximidade. O estudo de "Assessoramento Ambiental" propõe ao longo da principal via de acesso a localização de um Centro Comercial (com restaurante de comidas típicas e boxes para vendas de produtos locais), de um Centro Cultural (com anfiteatro para manifestações musicais dos subúrbios e cine-teatro) e de uma praça de convivência (com quadras esportivas, lanchonetes e bares).

É interessante que se levem em conta algumas das proposições contidas na proposta vencedora para a macro-área 4, do Concurso Público referido no primeiro item deste capítulo, que enfatizam as tradições históricas do Parque: o Memorial Pirajá e o Pantheon da Independência:

- requalificação de uma fábrica desativada como alternativa de instalação do Centro de Referência do Memorial Pirajá. "A história da independência da Bahia terá memória viva no bairro";
- valorização ambiental nas áreas do entorno do Pantheon com implantação de portais, estacionamentos, arborização e iluminação: na interseção com a estrada Campinas-Pirajá, na Suburbana, nas áreas frontais ao Complexo Escolar Santos Dumont, na bifurcação do acesso principal com o novo acesso proposto.

1. Objetivos e Metodologia

O objetivo desta atividade é similar ao do documento Projeto Subúrbio Ferroviário, de dezembro de 1998, elaborado pela Fundação Mário Leal Ferreira, atualizando-o, sintetizando-o e direcionando-o para a área de estudo. Visa, portanto, consolidar "todos os elementos significativos dos trabalhos analisados" no trecho que se estende da Calçada à enseada dos Cabritos.

Diferentemente daquele estudo, no entanto, a intenção não é apenas de consolidar, mas também de compatibilizar as propostas existentes, a partir do que "permanece importante e viável", no juízo dos consultores.

Esta compatibilização, deste modo, já implica em um conjunto de propostas preliminares de "projetos estratégicos" envolvendo, principalmente, ajustes no sistema viário, novos modos de ordenamento da ocupação e uso do solo e novos equipamentos.

Para cumprir tal intenção, as proposições existentes foram lançadas em uma única planta, com destaque para as variáveis que se pretendem compatibilizar e complementar com novas propostas nos trechos não contemplados pelos estudos existentes no interior da área de estudo.

Algumas destas proposições extrapolam os limites da área de estudo e até mesmo os de sua área de influência imediata, mas há que se considerá-los pelas implicações sobre a estrutura espacial da área em termos de acessibilidade, perspectivas de adensamento ou de atração de novas atividades.

Os estudos considerados, além do TRANSURB, já analisado em capítulo anterior, foram os seguintes:

1. Projeto Ribeira Azul
2. Projeto da Via Náutica e do Distrito Industrial-Condomínio Náutico
3. Programa Bahia Azul
4. Programa Viver Melhor/Habitar Brasil
5. Plano Integrado de Transportes
6. Projeto de Concepção Funcional da Av. Suburbana e Acessibilidade às Estações de Trem do Subúrbio
7. Estudo de Estrutura Viária a Nível de Micro-Acessibilidade

2. Projeto Ribeira Azul (1997- CONDER)

Ainda que o projeto Ribeira Azul, elaborado em 1997, pela CONDER, ~~originalmente~~ ~~proposto~~ ~~em~~ ~~1997~~, tivesse como objetivo geral a requalificação urbana da enseada dos Tainheiros, sua proposta principal é uma via litorânea, pelas suas implicações em toda a organização espacial da área de estudo.

Em sua concepção original, a via foi projetada partindo do Bonfim, circundando a Ribeira, e envolvendo a enseada dos Tainheiros. Passava pelos Alagados, pela baixa do Petróleo, vinculando-se ao extremo da península de Joanes. Articulava-se com a via que dava acesso a Boley, passava por Lobato, a boca da ponte para Plataforma, morrendo nas proximidades da Suburbana, em São Bartolomeu, antes de circundar inteiramente a enseada dos Cabritos.

Posteriormente, neste último extremo, o projeto da via foi estendido até Plataforma, acabando por circundar inteiramente a enseada dos Cabritos. No que se refere a península do Joanes, foi objeto de duas alternativas. Na primeira seu desenho foi reelaborado passando pelo sul da península, beirando o projeto Alagados I, e passando pelo norte de Itapagipe, nos limites dos projetos de Alagados III, IV e V, com o objetivo de preservar uma área maior da enseada dos Tainheiros (desenho 2). Na segunda, considerando os aterros previstos nas proximidades do projeto Alagados II e as invasões que interligam a "ilha" do Rato à península do Joanes e à de Itapagipe, seu desenho foi mais modesto (desenho 15).

Várias áreas comerciais foram planejadas e indicadas para dar maior vida a esta via, dentre as quais quatro têm relações espaciais estreitas com a área de estudo (desenho 2):

- a primeira, no extremo da península do Joanes, entre a área da Boley e o novo projeto de Joanes Centro-Oeste;
- a segunda, ao longo da própria via, tendo como ponto central a estação de Lobato; na direção norte, esta área se estenderia nos terrenos fronteiriços à Baixa do Carangueijo; e na direção da península, até quase às portas da fábrica da Boley;
- a terceira ficaria ao sul da boca da ponte, possivelmente articulada à nova estação de São Bartolomeu;
- e a quarta, ao sul da mesma boca, nos terrenos fronteiriços à Suburbana, onde existem galpões atualmente abandonados.

O projeto desta via está sendo complementado pela SEPLAN com uma ciclovia, passando por Itacaranha, Escada, Periperi, Paripe, circulando a Enseada de Tubarão e indo até a Ponta da Sapoca. O Estudo da Macro Estrutura Viária recomenda que deve ser assegurada uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta.

Na área de estudo, há, também, propostas de mirantes, pois há lugares fantásticos para sua implantação, tal como Alto do Cabrito, em Boa Vista do Lobato (onde é possível, inclusive, descidas com Asa Delta).

Os objetivos e blocos de intervenção deste projeto implicam na requalificação urbana da enseada dos Tainheiros.

- bloco 1: Habitação e Habitabilidade. Prevê obras de urbanização, infra-estrutura, melhoria habitacional e equipamentos comunitários, sob responsabilidade da URBIS/CONDER. A erradicação das palafitas faz parte deste bloco;
- bloco 2: Meio Ambiente. Prevê despoluição da enseada, através da eliminação de esgotos e lixo, além do controle da drenagem pluvial, sob responsabilidade do projeto Bahia Azul e de organizações não-governamentais. Prevê, ainda, novos empreendimentos voltados especificamente para a recuperação tanto da fauna e flora marinha, como dos núcleos reserva de vegetação (ilha dos Ratos);
- bloco 3: Desenvolvimento Econômico e Social. Prevê atividades que gerem emprego e renda, em articulação com os pólos geradores, envolvendo novos piers para barcos, clubes de pesca, marinas, estaleiros, trem turístico, praças, centros culturais, unidades comerciais e de serviços, voltadas para o artesanato e o turismo;
- bloco 4: Cidadania e Participação Comunitária. Prevê mobilização e educação da comunidade para absorver os objetivos do projeto, incluindo educação ambiental, educação sanitária, formação e qualificação de mão-de-obra.

3. Projeto da Via Náutica (1998-SPE) e do Distrito Industrial-Condomínio Náutico (1999-SUDIC/CENAB)

A Via Náutica é um projeto em andamento que está sendo elaborado pela SPE/PMS. Em princípio é uma via turística pelo mar entre o porto da Barra e a Ribeira. No que se refere à área de estudo, tem implicações na medida em que, ao tangenciar Água de Meninos, insinua o projeto de um condomínio náutico, segundo o estudo Distrito Industrial/Condomínio Náutico (desenho 3):

espaço proposto para abrigar atividades produtivas, consolidadas ou novas, do segmento de construção naval. Seria um centro com área aberta para montagens, área de tecnologia náutica e galpão industrial.

Para o local foi também projetado um porto de saveiros e a feira do interior, com um centro comercial de produtos manufaturados do Recôncavo e para comercialização de frutas tropicais e de frutos do mar. Tal centro funcionaria, além disso, como centro de abastecimento para as embarcações, ponto difusor da cultura regional e de animação, integrado ao lazer náutico.

A Secretaria de Projetos Especiais, entretanto, já está pensando em prolongar esta via desde a Ribeira até São Bartolomeu e Plataforma (estação Almeida Brandão).

4. Programa Bahia Azul (1995 - EMBASA)

Estão previstas diversas estações elevatórias na área de estudo e em área de influência, embora algumas não façam parte deste Programa, tendo em vista que decorrentes dos projetos do Programa Viver Melhor (desenho 4).

5. Programa Viver Melhor/Habitar Brasil (em andamento - URBIS)

Em linhas gerais, prevê arruamento, drenagem, saneamento básico, retirada de famílias das áreas de risco, construção de unidades domiciliares. Os projetos indicam, também, a construção de equipamentos e urbanizações de locais públicos.

Encontram-se na área de estudo, as seguintes áreas cujos projetos já foram elaborados (desenhos 5):

- Baixa do Carangueijo;
- parte do Alto do Bom Viver;
- Joanes Centro-Oeste;
- Alagados I e II;
- parte de Alagados III;
- parte da primeira etapa da Baixa do Cacau.

Algumas das áreas cujos projetos também já foram elaboradas não estão nos limites da área de estudo, mas afetam sua organização espacial, dadas as suas articulações em termos viários, de ocupação e de uso do solo. São as seguintes (desenhos 5):

- restante do Alto do Bom Viver, Barriquinha da Capelinha e Beira Dique;
- restante de Alagados III, Alagados IV, V e VI;
- restante da primeira etapa e segunda etapa da Baixa do Cacau;
- Novos Alagados, primeira e segunda etapas.

6. Plano Integrado de Transporte - Subsistema Ferroviário/Rodoviário

O Plano Integrado de Transportes - Subsistema Ferroviário, em sua 1ª Etapa - Integração dos Sistemas Ferroviário e Rodoviário - incluindo o Estudo Preliminar do Modelo Operacional foi elaborado, em 1998, pela Secretaria Municipal de Transportes Urbanos da Prefeitura Municipal de Salvador. Contou com a participação do Governo do Estado, através da Superintendência de Transportes Públicos - STP. Seu objeto foi a integração do subsistema ferroviário, da Calçada a Paripe, com as linhas municipais - alimentadoras, troncais e diretas. Este documento serviu de base para os projetos de acessibilidade às estações de trem e ao projeto de micro-acessibilidade.

Este estudo detectou:

- 44 linhas de ônibus, das quais 6 utilizavam a BA 528 e a BR324, proporcionando atendimento para diversos pontos da cidade;
- uma estimativa de demanda do trem da ordem de 60.000 passageiros dia, segundo a CPE;
- a previsão de duas estações de transbordo em Plataforma e Paripe, segundo o BNDES;
- a necessidade de terminais rodoviários em Paripe e Calçada.

À exceção das estações de **Praia Grande** e **Itacaranha**, cuja demanda prevista é de aproximadamente 500 passageiros a pé, o estudo focalizou o carregamento dos terminais de ônibus nas proximidades das estações ferroviárias de Plataforma a Paripe, da seguinte forma:

- em **Paripe**, para atendimento às comunidades de Paripe, Felicidade, Base Naval/São Tomé, Tubarão, Jardim Atlântico, Alto da Gameleira, Fazenda Coutos, Vista Alegre e Alto de Coutos através de cinco linhas alimentadoras, com demanda diária prevista de quase 15.000 passageiros;
- em **Coutos**, para atendimento às comunidades de Alto de Coutos e Jardim Atlântica através de uma única linha alimentadora, com demanda diária estimada em cerca de 6.500 passageiros;
- em **Periperi**, para atendimento às comunidades de Mirantes Periperi, Colinas de Periperi, Periperi e Nova Constituinte através de três linhas alimentadoras, com demanda prevista de 10.000 passageiros;
- em **Escada**, com demanda de 7.500 passageiros através de duas linhas alimentadoras para as comunidades de Rio Sena, Bariri, Escada, Itacaranha e Alto de Santa Terezinha;
- em **Plataforma**, através de duas linhas alimentadoras para atendimento às comunidades de São João do Cabrito, Plataforma, Ilha Amarela, Conjuntos Baía de Todos os Santos e Senhor do Bonfim, com demanda prevista de quase 11.000 passageiros.

No trecho da Calçada a Lobato, foram feitos os seguintes registros de linhas e as seguintes previsões de demanda:

- em **Lobato**, através de três linhas alimentadoras para atendimento às comunidades de Lobato, Joanes, Alto do Cabrito e Boa Vista do Lobato, com demanda prevista de 14.500 passageiros. Neste caso, os terminais do Joanes, na igreja de São Vicente e do Lobato, nas vizinhanças do SESI precisariam ser reformados, assim como o sistema viário, para que se transforme a via marginal em mão dupla;
- na **Calçada**, através de quatro linhas troncais para os bairros de Federação, Brotas e Ribeira (R1 e R2), além das linhas Grande Circular 1 e 2, já existentes no STCO.

O Modelo Operacional proposto extingue 15 linhas diretas e cria, em contrapartida 15 linhas alimentadoras. Com a diminuição de linhas diretas, haverá redução do atendimento na Suburbana.

As proposições do estudo visam melhorar a acessibilidade às diversas áreas da cidade, a confiabilidade do subsistema ferroviário, a redução dos tempos de viagem e dos custos operacionais.

7. Projeto de Concepção Funcional da Av. Suburbana e da Acessibilidade às Estações de Trem do Subúrbio (1999 - TTC)

A avenida Suburbana desempenha importante função de articulação regional. Absorve todo o trânsito dos subúrbios ferroviários, acrescido das demandas de Pirajá e Lobato em direção à Calçada, Ribeira e Área Central. Segundo o projeto de sua concepção funcional, no trecho de Calçada a Plataforma está subdividida em dois sub-trechos com “características semelhantes com tráfego intenso”, congestionando desde as proximidades do viaduto dos Motoristas até a estrada Lobato/Campinas.

As características dos dois sub-trechos são:

- Calçada a Lobato, cujo desempenho de trânsito foi estimado em cerca de 1.100 veículos equivalentes a hora/pico/sentido, segundo a SET - Superintendência de Engenharia de Tráfego (TEC/1997) e média de 170 ônibus/hora/sentido e suas conseqüentes paradas, segundo dados projetados a partir do estudo "Um Sistema Integrado Multimodal de Transportes para a RMS - Pesquisa Screen Line" (CONDER/SMTU/1991).
- Lobato a Plataforma, que aponta a "tendência operacional do sub-trecho anterior, dada a recente construção da ligação da avenida Suburbana à Pirajá". Apesar de concluída, a falta de abertura do canteiro central ainda não possibilitou a articulação completa no sentido centro/bairro.

O desempenho de ambos os sub-trechos é prejudicado pelo "estacionamento de veículos atraídos pelas atividades de venda de peças automotivas recicladas que vêm se instalando indevidamente na faixa de domínio da avenida", com expansão gradativa deste comércio. A proliferação deste comércio é feita através de "edificações precárias e até mesmo com caráter provisório", enquanto o estacionamento clandestino leva à ocupação de uma das duas únicas faixas de rolamento existentes neste trecho da avenida ou à ocupação do recuo frontal remanescente com invasão de áreas destinadas à circulação de pedestres.

A concepção funcional envolvem os seguintes estudos:

- eliminação dos pontos críticos junto às vias coletoras que dão acesso à península do Joanes e à estação ferroviária de Lobato;
- viabilidade de execução dos projetos funcionais das interseções viárias na avenida Suburbana, considerando as possíveis desapropriações de imóveis que ocuparam a faixa de domínio regulamentada pela LOUOS (Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo) .

As alternativas levantadas pelo Projeto de Concepção Funcional "para minimizar os conflitos existentes, através de intervenções a curto e a longo prazos, são:

Alternativa 1 - Curto Prazo

De caráter emergencial, esta alternativa implica na criação da "terceira faixa de rolamento para cada pista, reservando para cada lado uma faixa para estacionamento intercalado com os pontos de parada de ônibus devidamente sinalizados".

Nesse caso, "as atividades de comércio de peças de veículos poderão se consolidar, mesmo com o uso irregular da faixa de domínio reservada justamente para o futuro aumento de sua capacidade viária". A grande desvantagem desta alternativa é a "saturação desta capacidade" em curto prazo, devido exatamente à implantação do Master Plan.

Alternativa 2 - Longo Prazo

O impacto provável de novas viagens requer a revisão legal da faixa de domínio de 14 para 41 metros, de acordo com as determinações originais para vias Arteriais tipo II, com sua utilização parcial para novas intervenções. Tal revisão exige a desocupação das áreas lindeiras indevidamente utilizadas. Esta alternativa pode ser perseguida através de três medidas:

- ampliação do canteiro central, com sua ocupação por via segregada que permita o incremento dos transportes coletivos a fim de atender às novas demandas, priorizando-se a circulação de ônibus, VLTs, ou qualquer outra solução tecnológica, sem prejuízo das três faixas/sentido destinadas ao tráfego geral. Esta medida é aconselhável para um cenário urbano em que predomine a demanda por transportes coletivos na área de estudos, além da capacidade prevista pelo sistema ferroviário.
- implantação de pistas marginais para o tráfego local, com construção de uma terceira faixa de rolamento nas pistas existentes para o tráfego de passagem. Esta medida seria mais aconselhável para um cenário urbano em que predomine a demanda por transportes individuais na área dos subúrbios.

- solução que combine as duas anteriores, através de ampliação do canteiro central para construção de pistas para o transporte coletivo em desnível, e de implantação de vias marginais. Esta solução mista seria aconselhável no caso de um cenário urbano em que haja aumento tanto da demanda por transportes coletivos, quanto da demanda por transportes individuais.

8. Estudo de Macro-Estrutura Viária da Região Subúrbio - Trecho Calçada/Plataforma (1999 - TTC)

Segundo este estudo, a avenida Suburbana é a via estrutural de toda a área de estudo.

As seguintes vias coletoras II conectam-se à Suburbana, no setor de Lobato:

- estrada Campinas-Lobato, estreita, com dois sentidos, com alta densidade de ocupação nas faixas lindeiras, o que oferece poucas possibilidades de ampliação do leito. Ao cruzar a Suburbana permite a ligação com a estação de Lobato e, em continuidade, liga-se com a rua Nova da Estação. Ambas são também estreitas, com descontinuidade de traçado.
- rua Humberto Barreto/estrada do Cabrito de Cima/rua Santa Gertrudes/rua B. Articuladas com a anterior, chegam ao Alto do Cabrito. Apresentam descontinuidade no tratamento dos passeios.
- rua das Hortas/rua A/rua B, pelas quais também se atinge o Alto do Cabrito. São precárias.
- via que possibilita acesso ao terminal de ônibus do Alto de Boa Vista, com condições físicas e operacionais tão ou mais precárias que as anteriores.

O projeto executivo da via Lobato foi desenvolvido, em 1984, pela CONDER/TECNOSOLO, com traçado que vencida a topografia de Boa Vista do Lobato, atravessava o Dique do Cabrito, passava pela encosta do riacho Menino Deus, atingindo a BR-324.

Outras duas coletoras articulam a Suburbana com o setor da península de Joanes:

- a rua do Aterro atende ao setor habitacional, até o terminal do Joanes. Na interseção da Suburbana apresenta problemas de geometria;
- a rua F é paralela à via férrea. Na interseção com a Suburbana não tem condições de segurança, mas tem características operacionais melhores que a anterior.

A avenida San Martin, ao sul da área de estudo, é a última articulação da Suburbana com os bairros do alto da encosta e com Itapagipe. Pelo largo do Tanque, possibilita atingir a Liberdade e São Caetano, estabelecendo conexão com a avenida Barros Reis, continuidade da BR-324. Pelo viaduto dos Motoristas, possibilita o acesso à Calçada e à Ribeira. Segundo o estudo é canal de tráfego para caminhões que se dirigem ao Mercado Ouro, feira de São Joaquim e a lojas atacadistas na Calçada, apresentando limitações físicas. Projetos de melhoria viária da San Martin já foram elaborados.

O estudo propõe as seguintes intervenções (desenho 6):

- ligação de Lobato, para articulação regional;
- ligação do dique de Campinas, para articulação setorial;
- via turística;
- via de apoio à estrada Campinas/Lobato, para articulação entre os setores;
- via de fundo de vale entre Campinas e São Caetano, para articulação entre os setores;
- via de ligação São Caetano/Bom Juá, para articulação entre os setores.

No relatório técnico sobre a Macro-Estrutura Viária da Região Subúrbio - Trecho Plataforma/Paripe, as principais **linhas de desejo** da região Lobato/Pirajá/São Caetano são diagnosticadas em direção à Calçada, Ribeira, Área Central e Orla Atlântica.

CAPÍTULO 6. PROPOSTAS PARA COMPATIBILIZAÇÃO ENTRE OS PROJETOS EXISTENTES

As novas propostas para compatibilização dos projetos existentes envolvem:

- lacunas e ajustes entre os projetos;
- novas paradas e/ou estações para o trem suburbano;
- estações de transporte inter-modal;
- recuperação de áreas habitacionais;
- novas ligações viárias;

Os novos empreendimentos, tanto públicos quanto privados, que podem contribuir para compatibilizar e consolidar as propostas, potencializando "locais estratégicos" serão tratados posteriormente.

1. Lacunas e Ajustes entre os Projetos

Ao mapear as diferentes propostas institucionais em uma mesma base de desenho, constata-se imediatamente a necessidade de:

- realizar ajustes entre alguns projetos já elaborados;
- complementar outros;
- elaborar novos projetos nas "lacunas" entre os existentes.

No primeiro caso, verifica-se, por exemplo:

- que os limites entre os projetos Joanes Centro-Oeste e Alagados II, entre Alagados II e III, com rebatimento sobre os limites entre o III e o IV, não estão satisfatoriamente resolvidos;
- que tais limites estão estreitamente vinculados ao traçado da via litorânea do projeto Ribeira Azul, no entorno da enseada dos Tainheiros;
- que o traçado desta mesma via litorânea pode interferir no projeto dos Novos Alagados, na enseada dos Cabritos.

No segundo caso, verifica-se:

- que o projeto de duplicação da avenida Afrânio Peixoto (Suburbana) deve ser estendido de forma satisfatória até a Calçada.

No terceiro caso, nota-se:

- que as remoções compulsórias oriundas dos projetos de duplicação da avenida Afrânio Peixoto e de recomposição das barreiras ao longo da linha do trem obrigam um projeto específico para a zona habitacional implantada entre ambos os corredores de transporte;
- que os quarteirões habitacionais afetados pela recomposição das barreiras ao longo da linha do trem, na área da encosta, também exigem tanto novos projetos quanto ajustes nos projetos existentes;
- que ainda não foram apresentadas soluções de articulação entre as estações de transbordo e as estações ferroviárias.

2. Novas Paradas e/ou Estações para o Trem Suburbano

Sugere-se uma nova parada do trem na Baixa do Fiscal, tendo em vista a perspectiva de sua integração com o novo terminal de transbordo de passageiros de ônibus, assim como com os novos empreendimentos propostos. Esta parada, nas proximidades do largo do Tanque e do Viaduto dos Motoristas, pode favorecer as condições de fluidez para os deslocamentos em direção a São Caetano e Liberdade, via San Martin.

O estudo da Macro Estrutura Viária, no entanto, afirma que a avenida San Martin pouco absorve a demanda da região, pela declividade acentuada das vias transversais.

Desta mesma parada, em direção a Itapagipe, atingindo o Largo do Papagaio e o Bonfim, há uma previsão de 12 mil a 22 mil passageiros, em horas de pico, elaborada pelos projetos de transporte de massa. Permanece ainda a possibilidade de ligação por troleibus ou ônibus com o Iguatemi.

Uma outra parada em Santa Luzia foi proposta da CBTU, ainda não considerada seriamente. Com tal proposta, pretende-se superar o problema das pedradas no trem em sua passagem pela localidade. Esta proposta abre também a perspectiva de integração por elevador, plano inclinado ou teleférico, de Santa Luzia à Capelinha de São Caetano, favorecendo os bairros da Capelinha e da Formiga. Com a alternativa do transporte vertical integrado ao trem suburbano ou às linhas de ônibus, na baixada, a população da cumeada de Capelinha e Formiga poderia diminuir as pressões sobre a demanda atual, na medida em que permitisse a diminuição de linhas, visto que o sistema de ônibus já opera nos limite de tolerância nestes últimos bairros. Como decorrência, facilitaria ainda a superação dos problemas existentes de ausência de espaço para manobras de ônibus nos mesmos, em horas de pico.

2. Estações de Transporte Inter-Modal

Na Calçada, a articulação entre os novos projetos de estações terminais para o metrô e para ônibus com a estação ferroviária e o Plano Inclinado da Liberdade, assim como a perspectiva de um Terminal Rodoviário de Cargas, sugere fortemente a necessidade de uma Estação Inter-Modal na Calçada.

Uma estação inter-modal na Baixa do Fiscal com porte semelhante seria um despropósito, dada a sua proximidade com a Calçada. Em todo caso, a articulação da parada com a estação de transbordo exige um projeto específico para articulação espacial entre ambas.

O mesmo raciocínio se aplica à parada de Santa Luzia. Sua perspectiva de integração por elevador, plano inclinado ou teleférico, com Capelinha de São Caetano, exige projeto específico.

Em Lobato, não há necessidade, também, de uma estação inter-modal. Um projeto de articulação, similar aos anteriores, é suficiente.

São Bartolomeu, no entanto, comporta uma estação multimodal, a ser implantada na boca da ponte São João. Está prevista a integração da via férrea com a hidrovia que pode ligá-la à Ribeira e à estação Almeida Brandão, em Plataforma, e com a estação de transbordo para ônibus ou troleibus com destino a Cajazeiras, Aeroporto, São Cristóvão e Itapoan. Esta solução visa diminuir as viagens para menos de 60 minutos de um extremo a outro da linha. As linhas de ônibus que serviriam a tal estação seriam: de Pau da Lima, em direção a Plataforma; do Aeroporto, passando por Cajazeiras; de Castelo Branco, em direção a Itacaranha. Até a total ativação do trem, poderiam ser implantadas linhas auxiliares para o Bonfim. Não seriam necessária linhas auxiliares para os subúrbios.

3. Recuperação de Áreas Habitacionais

Além das áreas que já fazem parte dos programas elaborados pela URBIS, três merecem atenção especial pela sua localização estratégica na área do estudo:

- baixa do Fiscal, objeto de intervenção da URBIS;
- área sob o viaduto dos Motoristas, potencialmente mais adequada a um sub-centro de abastecimento;

- área localizada entre a Voluntários da Pátria, ao longo da via férrea, e a Afrânio Peixoto, no trecho entre Baixa do Fiscal e Lobato, cuja requalificação pode propiciar a localização de edificações comerciais, outlet centers e outras atividades que tivessem sentido tanto para os usuários da ferrovia quanto para os usuários de transportes coletivos que viessem de Cajazeiras, Fazenda Grande, dos Alagados, de São Caetano e até mesmo de Pirajá.

O principal problema na recuperação destas áreas reside na necessidade de relocação de um volume excessivo de moradores, tendo em vista a necessidade não só de desobstruir as margens da Suburbana, mas também de dinamizar e implantar atividades não-residenciais.

Uma das propostas, neste caso, seria de estudar a possibilidade de adensamento da baixa dos Fiaes com a construção de prédios mais elevados que pudessem abrigar os moradores desapropriados.

5. Novas Ligações Viárias

Para reforçar as propostas existentes, principalmente na área da Calçada, para onde estão sendo levantadas hipóteses de implantação de novos empreendimentos, é necessária uma reformulação radical do sistema viário.

Novas articulações viárias deverão ser realizadas, também, tanto em São Bartolomeu quanto em Santa Luzia.

1. TIPOS DE ZONEAMENTO

O zoneamento da área de estudo resulta da combinação dos seguintes zoneamentos, todos com vistas à viabilização dos projetos existentes ou a serem propostos: das macro-áreas de intervenção, das áreas homogêneas de ocupação e uso do solo, dos "locais estratégicos", dos macro-empreendimentos.

2. ZONEAMENTO DAS MACRO-ÁREAS DE INTERVENÇÃO

O principal condicionante deste zoneamento é a própria ferrovia. Pressupondo-se que praticamente toda a área de estudo será objeto de intervenções e de reordenamento da ocupação e do uso do solo, que favoreçam sua revitalização, procurou-se dividi-la em cinco macro-áreas, cujas características espaciais fôssem semelhantes e cujos limites fôssem caracterizados por estações ou por possíveis paradas (planejadas ou não) do trem, à exceção da primeira. São as seguintes (desenho 7):

1. Porto;
2. da Calçada até a Baixa do Fiscal;
3. da Baixa do Fiscal até a parada de Santa Luzia;
4. da parada de Santa Luzia até a parada de Lobato, incluindo a península do Joanes;
5. da parada de Lobato até a parada de São Bartolomeu, na cabeceira da ponte ferroviária para Plataforma.

Em seu conjunto, as macro-áreas compreendem 26 áreas homogêneas de ocupação do solo, sendo uma no Porto, 8 da Calçada até a Baixa do Fiscal, 7 da Baixa do Fiscal até a parada de Santa Luzia, 6 desta parada até a de Lobato e 4 deste último ponto até a cabeça da ponte.

3. CRITÉRIOS PARA O ZONEAMENTO DAS ÁREAS HOMOGÊNEAS DE OCUPAÇÃO E USO DO SOLO

As áreas homogêneas de ocupação e uso do solo, por macro-área de intervenção, foram caracterizadas segundo alguns critérios básicos, exatamente para facilitar a compreensão dos possíveis processos de intervenção.

O primeiro destes critérios foi a existência ou não de algum planejamento no parcelamento do solo, permitindo classificar a área em:

- espontânea;
- programada

O segundo destes critérios foi o padrão de ocupação. Por padrões de ocupação entendam-se: tamanho e disposição dos lotes ocupados (espontâneos ou planejados); padrões de construção e conservação dos imóveis; tamanho destes; tipos de fachada. Estes padrões permitem indicar, se a área é:

- consolidada;
- semi-consolidada;
- não consolidada;
- degradada

O terceiro critério utilizado foi a quantidade de pavimentos, entendendo-se que acima de três pavimentos as edificações podem ser classificadas como prédios.

Assim, por tal critério, as áreas podem ser indicadas se estão predominantemente ocupadas por:

- **casas;**
- **prédios;**
- **mistas (casas e prédios).**

O quarto e um dos mais decisivos critérios para classificação de uma área é a predominância de um determinado uso ou atividade. Segundo este critério, as áreas podem ser classificadas em:

- **predominantemente habitacionais;**
- **predominantemente não-habitacionais;**
- **mistas.**

Em sua imensa maioria, nas áreas predominantemente não-habitacionais da área de estudo predominam atividades de comércio e serviços. Excepcionalmente, existem áreas com predominância de atividades industriais, sócio-culturais ou institucionais.

No que se refere à ocupação e uso, tais critérios são distintos daqueles utilizados pelo PANGA/ECOSCAMBIO, no Diagnóstico Sócio-Econômico Ambiental da Região do Subúrbio Ferroviário de Salvador, de Plataforma a Paripe.

Admite-se que, neste estudo, a classificação em **unidades ambientais** é extremamente pertinente e adequada à área de estudo, pois os critérios para tal classificação incluem variáveis físico-territoriais (implantação em encostas deslizantes, em baixadas inundáveis, em terrenos inconsistentes, p.e.) e/ou que dizem respeito à qualidade da infra-estrutura existente (condições de drenagem e de esgotamento sanitário, p. e.) que podem melhor qualificar as áreas homogêneas de ocupação e uso do solo em termos de sub-áreas diferenciadas¹.

Por esta razão, tentaremos caracterizar também as eventuais “sub-áreas” ambientais de cada área homogênea de ocupação e uso, buscando utilizar, na medida do possível, utilizando tanto a nomenclatura quanto a metodologia de tal estudo, no sentido de facilitar comparações pertinentes. As sub-unidades ou **sub-áreas ambientais** que podem ser encontradas nas áreas de ocupação espontânea predominantemente habitacionais são as seguintes:

- **Sujeitas a Inundação - OESI**
- **Sujeitas a Deslizamento - OESD**

Esta classificação foi, também, utilizada pelo estudo de Caracterização Ambiental da área de estudo, o que facilitou a delimitação destas sub-áreas ambientais.

Duas observações merecem destaque:

1. a primeira é de que tanto as sub-áreas sujeitas a inundação quanto as sujeitas a deslizamento nem sempre são consideradas como áreas não consolidadas, tal como no estudo do PANGA/ECOSCAMBIO. Admite-se que, embora existam problemas derivados de sua implantação em encostas ou baixadas ou problemas de infra-estrutura, muitas destas sub-áreas já estão consolidadas ou semi-consolidadas, na medida em que a maioria de suas edificações é pressupostamente construída de materiais duráveis e muitas apresentam qualidade de fachada (pintura, esquadrias, proteções).
2. a segunda é de que, embora estruturalmente sujeitas a inundações e deslizamento, não se constituem em áreas de risco, ou seja, não estão em situação crítica, durante a qual qualquer chuva mais forte ou enxurrada de maiores proporções pode causar vítimas e danos irreparáveis.

Com os critérios explicitados, foi possível elaborar quatro quadros-resumo: o primeiro, referente às áreas de ocupação predominantemente residencial; o segundo, às que, sendo de ocupação predominantemente residencial, estão indicadas para urbanização prioritária; o terceiro, às de ocupação mista e o quarto, às de ocupação predominantemente não-residencial.

QUADRO 1: ÁREAS DE OCUPAÇÃO PREDOMINANTEMENTE RESIDENCIAL

Área	Zona	Uso	Ocupação	Tipo	Setor Censitário	Referência
3	10	Residencial	Consolidada Sujeita a	B In. e Des.	P169, 182, P183, P184	Baixa do Fiscal
3	14	Residencial	Consolidada Sujeita a	B In. e Des.	P122, P124	São Caetano (sopé)
4	16	Residencial	Consolidada Sujeita	B In.	P50, 121, P123	Suburban/Vol.Patria
4	17	Residencial	Semi-Cons. Sujeita	In.	92, P50, P80, P82, P90, P91	Alagados II e III
4	18	Residencial	Semi-Cons. Sujeita	In. e Des.	P81, P82, P119, P120, P122	Baixa do Cacau
4	19	Residencial	Semi-Cons. Sujeita	In. e Des.	P28, P44, P45, P48	Capelinha (sopé)
5	21	Residencial	Consolidada Sujeita	B In.	17, 18, P16, P19, P85	Baixa Carangueijo
5	23	Residencial	Semi-Cons. Sujeita	Des.	P5, P20	Alto Formiga (sopé)
5	24	Residencial	Consolidada Sujeita	B In.	15, P1, P16	Suburban/Vol.Patria
5	25	Residencial	Semi-Cons. Sujeita	In.	P85	Enseada

**QUADRO 2: ÁREAS DE URBANIZAÇÃO PRIORITÁRIA
COM OCUPAÇÃO PREDOMINANTEMENTE RESIDENCIAL**

Área	Zona	Uso	Ocupação	Tipo	Setor Censitário	Referência
4	17	Residencial URBIS	Programada Futuro	Casas	P50, P80, P82, P90, P91, 92	Alagados I e II
4	18	Residencial URBIS	Programada Futuro	Casas Prédios	P81, P82, P119, P120, P122	Baixa do Cacau
5	21	Residencial URBIS	Programada Futuro	Casas	17, 18, P16, P19, P85	Baixa Carangueijo

QUADRO 3: ÁREAS DE USO MISTO

Área	Zona	Uso	Ocupação	Tipo	Setor Censitário	Referência
3	13	Mista	Consolidada Sujeita a	A In. e Des.	P123, P124, P188	Fiaes
4	20	Mista	Consolidada Sujeita	B In.	P19	Suburban/Vol.Patria

Observações:

- Coluna Ocupação: todas as áreas habitacionais e mistas estão consolidadas (A ou B) ou semi-consolidadas;
- Coluna Tipos: simultaneamente, todas estas áreas ora estão sujeitas a inundações (In.) ou a deslizamentos (Des.)
- Coluna Setor Censitário: a letra P anterior ao número do setor censitário significa parte deste.

As áreas de ocupação predominantemente não habitacional, por sua vez, são as seguintes:

Área Portuária (AP)
 Área Ferroviária (AF)
 Sub-Centro Metropolitano ou Centro Regional (CR)
 Corredor de Comércio e Serviços (CCS)
 Centros de Bairro (CB)

QUADRO 4: ÁREAS DE OCUPAÇÃO PREDOMINANTEMENTE NÃO- RESIDENCIAL

Área	Zona	Uso	Ocupação	Uso	Tipo	Setor Censitário	Referência
1	1	N/Residencial	Consolidada	Com/Serv	AP	P1, P8	Porto
2	2	N/Residencial	Consolidada	Com/Serv	AP	P1	Jequitaia
2	3	N/Residencial	Consolidada	Educação	CR	P1	São Joaquim
2	4	N/Residencial	Degradada	Com/Serv	CR	P1, P8	Sub-Centro Calçada
2	5	N/Residencial	Degradada	Com/Serv	CR	P1, P8, P140, P141 P169	Sub-Centro Calçada
2	6	N/Residencial	Consolidada	Com/Serv	CR	P7, P8	Sub-Centro Calçada
2	7	N/Residencial	Consolidada	Com/Serv	CR	P7	Sub-Centro Calçada
2	8	N/Residencial	Consolidada	Com/Serv	CR	P169	Nilo Peçanha
2	9-A	N/Residencial	Consolidada	Trans/Serv	CR	P8	Estação Calçada
2	9-B	N/Residencial	Consolidada	Serviços	AF	P8	Rede Ferroviária
3	11	N/Residencial	Consolidada	Serviços	AF	P93	Rua Luiz Maria
3	12	N/Residencial	Consolidada	Instituc.	CB	95, P123	Manicômio Judiciário
3	15	N/Residencial	Consolidada	Com/Serv.	CB	90, P89, P91, P93, 94, P123	Suburbana/Viaduto do Motoristas
5	22	N/Residencial	Consolidada	Industrial	CB	P85	Joanes
5	26	N/Residencial	Consolidada	Industrial	CB	P1	São Bartolomeu

4. CARACTERIZAÇÃO DAS ZONAS DE USO PREDOMINANTEMENTE HABITACIONAL

As Zonas de Uso Predominantemente Habitacional na área de estudo são as seguintes:

- Baixa do Fiscal;
- Fiaes;
- Baixada de São Caetano
- Suburbana/Voluntários da Pátria I;
- Suburbana/Voluntários da Pátria II;
- Suburbana/Voluntários da Pátria III;
- Alagados da Enseada dos Tainheiros;
- Baixa do Cacau;
- Baixada da Capelinha;
- Baixa do Carangueijo;
- Baixada do Alto Formiga;
- Alagados da Enseada dos Cabritos.

Estas zonas, ou suas sub-unidades, foram classificadas segundo os critérios anteriormente estabelecidos.

CONSOLIDADAS DO TIPO A

Uma única sub-unidade foi considerada consolidada do tipo A, estando encravada entre consolidadas do tipo B: está localizada entre a av. Suburbana e a Voluntários da Pátria, no trecho III, beirando a Baixa do Carangueijo. Surgiu como resultado da ocupação de loteamento projetado em acordo com a legislação municipal. Sua implantação se deu na baixada e seu solo é constituído por sedimentos da formação Barreiras.

Sua disposição espacial está condicionada pelo sistema viário pré-existente, o que facilitou a implantação de infra-estrutura, apesar desta ter sido parcialmente implantada pelas autoridades públicas e progressivamente melhorada pelos moradores, mas em precário estado de conservação. Os arruamentos são retilíneos e as ruas, pavimentadas. Dispõe de rede de abastecimento de água e de energia elétrica, inclusive iluminação pública. As águas pluviais escoam por meio de sarjetas. Dispõe de coleta de lixo regular.

As habitações foram construídas predominantemente em blocos de cerâmica rebocados, com um ou dois pavimentos, cobertas de telha, em lotes inferiores a 200 m².

Seu potencial de desenvolvimento é bom, pois não apresenta risco de inundações, além de permitir soluções de esgotamento sanitário a custos acessíveis.

Pelo estudo de Caracterização Ambiental, só duas unidades ambientais foram consideradas consolidadas do tipo A (OECA), ambas beirando a encosta, mas fora dos limites da área de estudo.

CONSOLIDADAS DO TIPO B

Cinco áreas foram consideradas consolidadas do tipo B: a Baixa do Fiscal, a baixada de São Caetano, o primeiro trecho e o segundo trecho dos aglomerados de habitações localizados entre a avenida Suburbana e a Voluntários da Pátria, assim como a Baixa do Carangueijo. Todas estas áreas, apesar de consolidadas, são consideradas como sujeitas à inundações, sendo que parte da Baixa do Fiscal e da baixada de São Caetano, nas proximidades da encosta, são sujeitas a deslizamentos.

Mais do que as condições de implantação e a disposição espacial, este tipo de área não se compara às do tipo A pela qualidade do seu solo. A ocupação não planejada favorece muito mais a tendência à impermeabilização dos sedimentos arenosos da formação Barreiras;

Algumas destas áreas se constituíram antes da década de 70, ao longo da via férrea, como vetores de expansão da ocupação da Calçada e do entroncamento da San Martin com os Fiaes, antes mesmo da implantação da Suburbana, quer na baixada, quer no sopé das encostas, com declividades que não ultrapassavam 15%. Outras são mais recentes. Datam da década de 70 ou da de 80 e, às vezes, indicam expansão das que foram implantadas na encosta, mas desta vez superando declividades de 15%.

A maior parte foi disposta espacialmente ao longo de vias estreitas, implantadas em desacordo com as normas técnicas pertinentes. A maior parte das ruas não é pavimentada e, nas encostas, é comum a ocorrência de escadas e caminhos muito estreitos para acessibilidades às residências. Nas vertentes, é comum a ocorrência de cortes e a ausência de drenagem. Na baixada, o traçado irregular.

Quando possuem infra-estrutura básica, quer implantada pelos próprios moradores, quer por autoridades públicas, está comprometida por problemas de concepção, projeto e manutenção. A água é fornecida na maioria das vezes através de ligações clandestinas ou por redes implantadas pela própria comunidade. O sistema de esgotamento sanitário é constituído por fossas rudimentares ou por canalizações, implantadas pelos próprios moradores.

As águas pluviais escoam diretamente no terreno ou sobre vias que, sem pavimentação, sofrem progressivo processo erosivo, carreando partículas sólidas que, por sua vez, assoreiam eventuais canais de drenagem e aumentam o risco de inundações nos fundos de vale. A coleta de lixo é irregular.

Já predominam, no entanto construções em blocos sem reboco, com um ou dois pavimentos com cobertura de telhas de cerâmica ou de fibrocimento, em lotes inferiores a 100 m².

Seu potencial de desenvolvimento é médio, visto que exigem custos elevados para sua infraestruturação.

SEMI-CONSOLIDADAS

Pelo estudo de Caracterização Ambiental, só uma unidade ambiental foi considerada semi-consolidada (OESC): entre a Suburbana e a Voluntários da Pátria, no limite norte da área de estudo.

Pelos critérios anteriormente estabelecidos, cinco áreas predominantemente residenciais foram consideradas semi-consolidadas: as que receberam o nome de Alagados II e III para intervenção do Programa Viver Melhor, na enseada dos Tainheiros; Baixa do Cacau, baixadas da Capelinha de São Caetano e do Alto da Formiga, assim como os Alagados da Enseada dos Cabritos. À exceção da baixada do Alto da Formiga, as demais estão sujeitas a inundações. Boa parte dos terrenos de Baixa do Cacau, das baixadas da Capelinha e do Alto da Formiga estão sujeitos a deslizamentos de terra, pois estão implantados, às vezes, em vertentes cuja declividade varia entre 15 e 50%. As condições de implantação, a disposição espacial e a ocupação indiscriminada, favorecem, ainda mais que no caso anterior, a impermeabilização dos sedimentos arenosos da formação Barreiras

Estas áreas derivam de invasões mais recentes, possivelmente da segunda metade dos anos 80.

Seu desenho rudimentar e caótico, no qual se distinguem raras vias paralelas entre si. O seu interior, no caso das implantações em vertentes, só acessível por caminhos tortuosos, escadas, grimpantes. Nestes casos o sistema viário é denso e formado por caminhos estreitos, que favorecem a formação de focos erosivos e alteram a morfologia do solo. Esta situação é menos grave nos Alagados, pois o processo de ocupação permite a constituição de vias paralelas entre si nas partes mais antigas, embora as porções de ocupação mais recente sejam verdadeiramente caóticas, sem qualquer definição de vias.

A maior parte destas áreas é marcada por elevada carência de infra-estrutura. A água é fornecida por ligações clandestinas, poços, nascentes e rios; a energia elétrica, quando existe, por ligações clandestinas. Os resíduos líquidos são canalizados pelos próprios moradores nos cursos d'água, ou lançados a céu aberto. As águas pluviais escoam diretamente no terreno. Inexiste coleta de lixo e os resíduos sólidos são despejados a céu aberto, enterrados ou queimados. Tais condições transformam estas áreas em vetores potenciais de doenças endêmicas.

Padrão Habitacional: mais variado que em outras tipologias ocupacionais, assim como seu nível de consolidação. As construções têm um único pavimento, e são feitas com uma enorme variedade de materiais: papelão, plástico, madeirit, taipa, blocos de tijolos com ou sem reboco. A maioria é coberta com telhas de fibrocimento. Os lotes tem, em média, 50 m².

O potencial de desenvolvimento é quase nulo, visto que exigem custos elevados para sua infraestruturação.

SUJEITAS A INUNDAÇÃO - OESI

Na área de estudo, foram identificadas seis unidades ambientais como OESI pelo estudo de Caracterização Ambiental.

A situação das áreas sujeitas à inundação é devida à canalização e concentração de fluxo de águas pluviais. Ela se relaciona com a canalização do fluxo das águas pluviais ao longo dos vales e grotões ocupados. São áreas úmidas que necessitam de aterros, que agravam os problemas de enchentes nos períodos chuvosos.

Algumas destas áreas tem o traçado viário confuso, outras já apresentam clareza de desenho, pois são semi-consolidadas ou consolidadas.

O exemplo mais agressivo é observado no vale da Baixa do Cacau, onde as cotas variam entre 5 e 80 metros, desenvolvendo um vale de flancos acidentados e fortemente inclinados, no qual ocorrem, também, situações de risco típicas de áreas sujeitas a deslizamentos. Obras de engenharia foram encetadas para promover o saneamento do local. Seja pelo mal dimensionamento, seja pela falta de manutenção do sistema, a canalização existente não comporta o volume de águas pluviais coletado ao longo desta pequena bacia de captação. Como consequência os excedentes hídricos fluem sobre o arruamento implantado no local, ganhando volume e velocidade à medida que se desloca na direção da ferrovia. e da Suburbana.

Este local é um verdadeiro laboratório para análise e estudo das principais catástrofes que se repetem a cada ano na cidade de Salvador, devido às suas dimensões e à ocorrência de todos os tipos de riscos. Some-se a este fato, a sucessão de deslizamentos e inundações ali observadas, as quais já ceifaram muitas vidas e paralisaram o trânsito dos trens de subúrbio.

SITUAÇÕES ESPECÍFICAS: ÁREAS DE PALAFITAS

Parte dos Alagados II e III, na enseada dos Tainheiros são casos especiais de áreas semi-consolidadas ou, até mesmo não-consolidadas. Derivam de invasões relativamente recentes em manguezais ou áreas de brejo, que alteram sua qualidade e reprodução dos seus ciclos reprodutivos vitais, comprometendo um ambiente altamente produtivo em termos de produção de alimentos. Agravam problemas de enchentes nos períodos chuvosos, pois dificultam o escoamento de drenos naturais.

O desenho destas ocupações é inteiramente confuso. A acessibilidade às residências se dá, na maior parte das vezes, por pontilhões. A água é fornecida por tanques clandestinos nas áreas circunvizinhas, a energia elétrica, por ligações clandestinas. Os resíduos líquidos e sólidos são lançados a céu aberto, pois inexistente coleta de lixo.

As construções de palafitas são de um único pavimento, feitas com uma enorme variedade de materiais: papelão, plástico, madeirit, taipa, blocos de tijolos com ou sem reboco. A maioria é coberta com telhas de fibrocimento. A área ocupada é, em geral, inferior a 50 m².

Exigem custos elevados para consolidação do solo e infra-estruturação, além do fato de que o comprometimento do ambiente natural por este tipo de ocupação significa a renúncia ao desenvolvimento do estuário de forma sustentável.

SUJEITAS A DESLIZAMENTO - OESD

Na falha de Salvador, foram identificadas 13 unidades ambientais como OESD pelo estudo de Caracterização Ambiental, todas na falha de Salvador, pois esta representa a zona mais instável e de maior risco geotécnico da cidade (desenho 8). O trecho emerso desta falha, com 20 km de extensão, desenvolve-se linearmente desde o porto da Barra até Simões Filho.

Sua declividade chega aos 50°, com um abrandamento regional em direção ao núcleo de Pirajá. O solo da falha é argiloso, poroso e instável na presença da água.

A falha sofre intensa pressão para ocupação habitacional por setores sociais sem recursos, pois tem pouca valorização.

É prática comum dos moradores o desenvolvimento de cortes no talude para implantação de moradias irregulares. O material excedente proveniente do corte é lançado imediatamente ao lado ou a frente da moradia, constituindo-se, muitas vezes, em área de lazer das crianças do local. Neste caso, como no anterior, existe grande favorecimento à infiltração de água e descolamento do material que apresenta acamamento subparalelo ao caimento natural da escarpa.

A constituição porosa e permeável dos taludes facilita a infiltração da água de chuva que se desloca até encontrar rocha sadia. Ocorre saturação do solo por água, passando a ocupar espaços vazios existentes. Uma vez saturado, o solo tem alteradas suas características geológicas, comportando-se como fluido, descolando eventualmente e deslizando até encontrar nova situação de estabilidade, o que compromete muitas vezes, moradias e benfeitorias existentes abaixo.

SITUAÇÕES ESPECÍFICAS: ÁREAS DE RISCO

Nem todas as áreas sujeitas a deslizamentos podem ser consideradas áreas de risco. As áreas de risco são áreas críticas, muito mais vulneráveis que os demais trechos de áreas sujeitos a deslizamentos, pois estão sujeitas a desastres naturais iminentes, com ocorrência de acidentes muitas vezes fatais.

A história da falha é cheia de notícias de vítimas e prejuízos materiais causados por deslizamentos de terra nos períodos de chuva. Em 1551, na Sé; em 1671, na Conceição; em 1721, na Preguiça; em 1732, em São Bento; em 1748, no Pilar; em 1797, na Misericórdia; em 1813, na Cruz do Pascoal; em 1935, no Taboão; em 1964, na Capelinha de São Caetano; 1989, em Pirajá e em Lobato (Hotel Mustang); e, neste ano, em Lobato.

Trabalho realizado entre 1995/1996 pelo GETARES identificou cinco áreas de “alto risco” na falha de Salvador, no que diz respeito à área de estudo (desenho 8).

Quadro 1 - Áreas de Risco na Encosta da Escarpa da Falha

Área nº	Localização	Casas Condenadas	Casas em Risco Iminente	Casas Demolidas	Total de Casas	População Atingida
1(3)	Jequitaia	24	17	-	41	172
2(5)	Pedreira Alto do Bom Viver	50	-	-	50	210
3(10)	Baixa do Fiscal	186	70	02	256	1.075
4(19)	Rua dos Fiais	19	09	04	28	118
5(22)	Pedreira Santa Luzia/ Lobato	106	04	22	110	462
	A - Sub total	433	122	37	555	2.331
	B - Total das áreas de risco estudadas	2.358	1.094	152	3.452	14.488
	Percentual A/B	18,36%	11,15%	24,34%	16%	16,08%

Fonte: GETARES - Grupo de Estudo de Áreas de Risco das Encostas de Salvador. 1995-1996

Foram observadas duas situações de risco distintas na falha de Salvador, segundo o estudo de Caracterização Ambiental:

1. cavas de pedreiras com taludes rochosos verticalizados recobertos por regolito com gradiente superior a 100%;
2. escarpa íngreme, apresentando espessa cobertura de regolito, o que a torna altamente susceptível à deslizamentos nos períodos de elevada precipitação pluviométrica

Foram identificadas duas cavas de antigas pedreiras abandonadas que oferecem grande risco à comunidade. Em qualquer pedra abandonada, há condições de quebramento, sendo comum queda de grandes blocos que se deslocam lenta e progressivamente devido à assimilação do peso de fragmentos superiores e percolação de água pluvial, para as quais contribui a concentração de moradias e o acúmulo de lixo. A forte inclinação do talude amplia os riscos de desmoronamentos e de vida dos moradores das partes altas e baixas.

Outras situações de risco se devem à forte inclinação do talude, desmatado e suscetível à ação de enxurradas por:

- implantação desordenada de moradias em pequenos cortes desenvolvidos na porção média inferior, disponibilizando o material retirado para transporte pelas enxurradas de chuvas torrenciais;
- acúmulo de lixo irregular, elevando sobremaneira o gradiente topográfico local, além de introduzir variável de peso diferencial. A elevada porosidade dos solos, associada à sua baixa permeabilidade, é imprópria para a infiltração de resíduos líquidos domésticos. O caimento de sacos plásticos compactados com detritos, moldando-se à escarpa, facilita a percolação e o fluxo da água de chuva.

As áreas de risco são, em geral, de ocupação recente. Sua disposição espacial é inteiramente confusa, sem possibilidade de qualquer leitura geométrica. São acessíveis por caminhos tortuosos ao longo da encosta, ou por escadas e grimpantes. A água é fornecida por ligações clandestinas, a energia elétrica, quando existe, por ligações clandestinas. As águas pluviais escoam diretamente no terreno.

As edificações não possuem mais de um único pavimento e são construídas com uma enorme variedade de materiais: papelão, plástico, madeirite, taipa, blocos de tijolos com ou sem reboco. A maioria é coberta com telhas de fibrocimento.

5. CARACTERIZAÇÃO DAS ZONAS DE USO MISTO

Uma das áreas de uso misto, foi considerada consolidada do tipo A, ainda que sujeita a inundações e deslizamentos: os Fiaes. O terceiro trecho entre a Voluntários da Pátria (via férrea) e a Suburbana também foi considerado de uso misto, mas consolidada do tipo B, apesar de sujeita a inundações.

6. CARACTERIZAÇÃO DAS ZONAS E CORREDORES DE USO PREDOMINANTEMENTE NÃO-HABITACIONAL

As Zonas e Corredores de Uso Predominante Não-Habitacional, na área de estudo, são as seguintes (desenho 9):

- Zona do Porto;
- **Sub-Centro Metropolitano de Comércio e Serviços da Calçada;**
- Zona Ferroviária de Comércio e Serviços;
- **Corredor de Comércio e Serviços da Suburbana;**
- Centro da Baixa do Fiscal;
- Centro de Lobato/Joanes;
- Centro de São Bartolomeu

Foram realizados levantamentos diretos de uso do solo no sub-centro metropolitano de comércio e serviços da Calçada e no corredor de comércio e serviços da Suburbana, apresentados no anexo I.

Zona do Porto

A Zona do Porto caracteriza-se pela existência das atividades do Terminal do Ferry-boat, do Terminal dos Saveiros,. Desta Zona, fazem parte também, as atividades de abastecimento da Feira de São Joaquim, e as atividades de comércio e serviços dos quarteirões que lhe são fronteiros, desenvolvidas nos quarteirões entre a Avenida Frederico Pontes e a Jequitiaia.

Sub-Centro Metropolitano de Comércio e Serviços da Calçada

O sub-centro metropolitano Calçada caracteriza-se por trechos distintos de atividades comerciais e de serviços.

O primeiro trecho são os quarteirões compreendidos entre a encosta da Liberdade, o Largo da Calçada e o começo da Avenida Nilo Peçanha. Este trecho está caracterizado predominantemente pela existência de atividades de hospedaria de alta rotatividade (motéis), cuja clientela é a população de média-baixa renda da península de Itapagipe, da Liberdade, Alagados, Uruguai, e de áreas suburbanas imediatas. Outra atividade constante neste trecho são os pequenos atacadistas, com áreas de armazenamento nos pavimentos superiores das suas instalações comerciais que são no pavimento térreo. Além dos atacadistas, aí se encontra um pequeno centro comercial com lojas de baixa rotatividade de capital, um supermercado, panificadora e farmácias. À medida que se aproxima a Avenida Nilo Peçanha, surge o uso residencial nos pavimentos superiores das edificações, cujo pavimento térreo estão instaladas atividades de comércio local do tipo mercearias, panificadoras, farmácias, bares, botecos, açougues.

Ainda neste primeiro trecho estão os camelôs no Largo da Calçada, defronte da estação ferroviária da Calçada, onde estão locadas as paradas de ônibus. Na sua maioria comercializam bolsas plásticas, sacolas, mochilas, artigos eletrônicos importados do Paraguai e frutas.

O uso residencial na retaguarda desta zona não inviabiliza o sub-centro comercial; antes o reforça pelas possibilidades de integração ao mesmo, na medida que habitações na retaguarda de casas comerciais favorecem o estreitamento das relações espaciais entre os locais de emprego e moradia.

O outro trecho é caracterizado pela atividade de comércio e serviço que margeia às avenidas Barão de Cotegipe, Padre Antônio de Sá, e Fernandes Vieira. O comércio que margeia à Barão de Cotegipe é predominantemente de vestuário e calçados. Margeando a Padre Antônio de Sá está o comércio do tipo móveis, utilidades do lar, contando com pequena galeria de comércio para miudezas. Na Avenida Fernandes Vieira estão locadas atividades do tipo oficinas de manutenção de automóveis, posto de gasolina, empresa de segurança, casas de peças e borracharias.

Zona Ferroviária de Comércio e Serviços

Zona que corresponde ao trecho entre a Avenida Nilo Peçanha, Avenida Fernandes Vieira e Rua Arthur Cairambi. É caracterizada pela existência da Estação Ferroviária da Calçada, com grandes galpões da RFFSA. Nesta zona também existe a atividade da Feira do Curtume, com comércio de couros e peles.

Desta zona faz parte, também, toda a área que tem limites definidos pela Avenida Nilo Peçanha e pela encosta da Liberdade. Caracterizada pela existência de grandes galpões para armazenamento de cereais e grãos. É também notória a existência de galpões desocupados, que também funcionaram para o comércio cerealista (ver anexo I).

Corredor de Comércio e Serviços da Suburbana

Este corredor está limitado pela primeira fileira de edificações que vai desde o início da avenida Suburbana, na Baixa do Fiscal, até o trecho do viaduto sobre a linha férrea e a Rua Voluntários da Pátria.

Esta zona está caracterizada predominantemente por pequenos pontos de comércio e serviços e pela existência também do uso residencial. Um corredor de comércio e serviços que atende não só uma população local, mas basicamente a quem trafega pela avenida suburbana. Um comércio predominantemente de peças automotivas usadas e reconcondicionadas, atividades que giram em torno do uso do ferro seja como sucata, seja como serralheira, ou com material de construção, e serviços de oficinas para manutenção de automóveis e capotaria, oficinas de assistência eletrônica e oficinas de manutenção de fogões. Existe também um comércio local de pequeno porte com farmácia, açougues, mercearias e mini-supermercados.

O uso residencial está também locado nos dois lados da avenida, porém mais concentrado do lado que margeia a encosta.

Centro da Baixa do Fiscal

Esta zona está limitada pela encosta de São Caetano, pela Avenida Suburbana e pela Rua Nilo Peçanha. Está caracterizada pela antiga fábrica de tecidos dos Fiaes, hoje desocupada, e um dos seus edifícios ocupado por um motel.

Centro de Lobato/Joanes

Este centro está limitado pela avenida Suburbana, Rua Voluntários da Pátria e Ilha do Joanes. Caracteriza-se predominantemente pelo uso residencial e pela atividade industrial da Boley Mamona do Brasil. A fábrica é o grande pólo gerador de empregos, porém não se sabe se os funcionários residem nas proximidades.

No trecho que corresponde ao uso residencial, existe também a atividade de pequeno comércio com pequenos pontos de venda para abastecimento a uma população local de bares, botecos, mercearias e mini-supermercados.

Zona ainda caracterizada pela existência da estação ferroviária de Lobato, com um pequeno núcleo de comércio e serviços de pequeno porte com botecos, farmácia, panificadora e sorveteria no seu entorno imediato.

Centro de São Bartolomeu

O Centro de São Bartolomeu está localizado entre a enseada dos Cabritos e a Suburbana. É caracterizada pela presença de galpões anteriormente ocupados por indústrias, mas que hoje, em parte, são utilizados como armazéns gerais e, em parte, por armazéns alfandegários (retro-portuários).

7. OCUPAÇÃO PROGRAMADA

Pelo estudo de Caracterização Ambiental, foram identificadas duas áreas de ocupação programada por casas - OPC. É pressuposto que estas áreas são resultado de loteamentos projetados, cujos parâmetros urbanos foram definidos pela legislação municipal, tendo sido implantados em planície marinha.

As ruas são asfaltadas, dispõem de redes de abastecimento de água, de energia elétrica (incluindo iluminação pública). O sistema de esgotamento sanitário é, em geral, constituído por fossas rudimentares ou por fossas sépticas, algumas com problemas de manutenção.

O escoamento de águas pluviais é realizado por meio de sarjetas e canalizações subterrâneas. A coleta de lixo é regular.

O padrão habitacional predominante é claramente definido por habitações construídas em blocos de cerâmica rebocados, com um ou dois pavimentos, em geral cobertos de telha cerâmica.

8. CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS HOMOGÊNEAS DE OCUPAÇÃO E USO DO SOLO

O quadro-resumo indica as áreas homogêneas por macro-área de intervenção (desenho 8):

QUADRO-RESUMO

Área	Zona	Uso	Ocupação	Tipo	Setor Censitário	Referência
1	1	N/Residencial	Consolidada	Com/Serv.	P1, P8	Porto
2	2	N/Residencial	Consolidada	Com/Serv.	P1	Jequitiaia
2	3	N/Residencial	Consolidada	Educação	P1	São Joaquim
2	4	N/Residencial	Degradada	Com/Serv.	P1, P8	Sub-Centro Calçada
2	5	N/Residencial	Degradada	Com/Serv.	P1, P8 P140, P141, P169	Sub-Centro Calçada
2	6	N/Residencial	Consolidada	Com/Serv.	P7, P8	Sub-Centro Calçada
2	7	N/Residencial	Consolidada	Com/Serv.	P7	Sub-Centro Calçada
2	8	N/Residencial	Consolidada	Com/Serv.	P169	Nilo Peçanha
2	9-A	N/Residencial	Consolidada	Trans.	P8	Estação Calçada
3	9-B	N/Residencial	Consolidada	Trans/Serv	P8	Rede Ferroviária
3	10	Residencial	Consolidada	B	182, P183, P184, P169	Baixa do Fiscal
3	11	N/Residencial	Consolidada	Serviços	P93	Rua Luiz Maria
3	12	N/Residencial	Consolidada	Instituc.	95, P123	Manicômio Judiciário
3	13	Mista	Consolidada	A	P123, P124, P188	Fiaes
3	14	Residencial	Consolidada	B	P122, P124	São Caetano (sopé)
3	15	N/Residencial	Consolidada	Com/Serv.	P89, 90, P91, P93, 94, P123	Suburbana/Viaduto dos Motoristas
4	16	Residencial	Consolidada	B	P50, 121, P123	Suburban/Vol.Patria
4	17	Residencial	Semi-Cons.		P50, P80, P82, P90, P91, 92	Alagados
4	18	Residencial	Semi-Cons.		P81, P82, P119, P120, P122	Baixa do Cacau
4	19	Residencial	Semi-Cons.		P28, P44, P45, P48	Capelinha (sopé)
4	20	Mista	Consolidada	B	P19	Suburban/Vol.Patria
5	21	Residencial	Consolidada	B	17, 18, P16, P19, P85	Baixa Carangueijo
5	22	N/Residencial	Consolidada	Industrial	P85	Joanes
5	23	Residencial	Semi-Cons.		P5, P20	Alto Formiga (sopé)
5	24	Residencial	Consolidada	B	15, P1, P16	Suburban/Vol.Patria
5	25	Residencial	Semi-Cons.		P85	Enseada
5	26	N/Residencial	Consolidada	Industrial	P1	São Bartolomeu

Notas:

1. A letra P que antecede a numeração dos setores censitários indica que apenas parte da área destes está incluída na zona de ocupação.
2. As áreas de risco podem estar localizadas em áreas com qualquer tipo de ocupação: consolidadas ou semi-consolidadas.

MACRO-ÁREA DE INTERVENÇÃO 1

ZH1

A Zona Homogênea 1 compreende todo o trecho do porto de Salvador, incluindo a estação do ferry-boat, a feira de São Joaquim, a pequena enseada dos saveiros e o prédio que abrigava a administração da Petrobrás. Pequenas construções ao longo da avenida Oscar Pontes e dois quarteirões entre esta avenida e a avenida Jequitaia, que ora comportam edificações baixas, mas de grande porte, destinadas ao uso comercial, complementam a ambiência edificada desta zona. Esta zona é também acessada por um ramal ferroviário, a partir da Calçada.

MACRO-ÁREA DE INTERVENÇÃO 2

ZH2

A Zona Homogênea 2 estende-se ao longo do trecho que beira a encosta da Liberdade, desde a rua que dá acesso ao terminal de ferry-boat até a primeira viela que se situa pouco antes do Colégio dos Órfãos de São Joaquim. Sua principal ocupação é constituída por edificações de um ou dois andares, possivelmente do início do século, a maioria utilizada para fins comerciais compondo uma fachada contínua com cerca de 30 metros. No estudo de Caracterização Ambiental, esta porção da Zona Homogênea é classificada como OESD (sujeita a deslizamento). A área de risco da Jequitaia limita-se com tal porção.

ZH3

Pela sua importância e valor histórico, a Zona Homogênea 3 é constituída por toda a área pertencente ao Colégio dos Órfãos de São Joaquim e algumas construções que beiram a encosta até o conjunto de casas comerciais que caracteriza a ZH2. A encosta é considerada sujeita a deslizamento (OESD).

ZH4

A Zona Homogênea 4, assim como a 5, compõe o Sub-Centro Metropolitano da Calçada, na sua parte sul, sendo que os três quarteirões no entorno do largo da Calçada podem ser considerados como os principais elementos morfológicos para seu ordenamento espacial. O uso comercial e de serviços predomina amplamente nesta área. Toda a Zona, ou parte dela, é conjugada ao eixo de comércio e serviços da Nilo Peçanha.

ZH5

A Zona Homogênea 5 tem características semelhantes à ZH4, ao longo da avenida Nilo Peçanha. Diferentemente da ZH4, possui conjunto de residências ao longo da encosta nas proximidades do Plano Inclinado da Liberdade, e nos quarteirões que margeiam a rua Lino Coutinho. O trecho de encosta que limita a ZH5 é sujeito a deslizamentos (OESD).

ZH6

A Zona Homogênea 6, tal como a ZH7, fazem também parte do Sub-Centro Metropolitano da Calçada, em seu setor norte, sendo que os cinco quarteirões que margeiam a rua Barão de Cotequipe, voltados para o uso comercial e de serviços são seus principais elementos de estruturação morfológica.

Uma das características desta zona é a existência de inúmeras lojas de auto-peças, serviços de reparos de veículos, assim como de lojas voltadas para a comercialização de materiais eletro-eletrônicos e hidráulicos.

ZH7

A Zona Homogênea 7 pode ser subdividida em duas sub-zonas: A e B. A razão de não se constituírem em zonas distintas é sua continuidade espacial ao longo das margens da ferrovia, em seu trecho inicial. O uso comercial é predominante nesta Zona, à exceção do casario que se acha voltado para a rua Inácio de Loiola.

A Sub-Zona 7A é basicamente determinada pelo seu eixo básico: a rua do Imperador, em cujas extremidades se encontram o largo de Mares e o largo do Cortume. A Sub-Zona Homogênea 7B é morfológicamente distinta da anterior: grandes construções e lotes generosos o compõem. Tais características espaciais, assim como sua proximidade, o tornam potencialmente favorável à expansão do Sub-Centro da Calçada, razões que reforçam sua inclusão na Zona Homogênea 7.

ZH8

A Zona Homogênea 8 margeia a rua Nilo Peçanha. É constituída por grandes armazéns que eram ou são destinados ao comércio atacadista de abastecimento. O trecho de encosta que limita a ZH8 é sujeito a deslizamentos (OESD). A rua Domingos Gusmão faz limite desta área com a ZH10.

ZH9 - Sub-zona A

A Zona Homogênea 9 é o núcleo espacial de toda a Macro-Área de Intervenção 1. Contém a estação da Calçada, a sede da RFFSA e toda uma rede de trilhos, muitos dos quais não mais utilizados. Possui vários galpões deteriorados. A ZH9 estende-se até a Baixa do Fiscal, podendo ser, tal como a ZH7, ser subdividida em duas: A e B. Na sub-zona A, limitada ao sul pela rua Nilo Peçanha, estão localizados os equipamentos supra-citados e espaços subutilizados ou vazios que pertencem à Rede Ferroviária.

MACRO-ÁREA DE INTERVENÇÃO 3

ZH9 - Sub-zona B

Pela sua proximidade com a Baixa do Fiscal, esta sub-zona tem muito maior afinidade com a Macro-Área de Intervenção 3, embora abrigue tal como a sub-zona A, extensa rede de trilhos. Limita-se ao norte com a rua Luiz Maria. Caracteriza-se, principalmente, pela existência da Feira do Cortume.

ZH10

Esta Zona Homogênea é caracterizada pela existência de residências ocupadas por famílias com baixíssimo nível de renda. Sua maior parte é conhecida como Baixa do Fiscal, mas abriga também toda uma fileira de casas à beira da encosta da Liberdade que se estende do largo do Tanque até a rua São Domingos Gusmão, limitando-se com a rua Nilo Peçanha.

Toda esta Zona ou está sujeita a inundação na baixada (OESI) e da rua coronel Pedro Ferrão na direção da encosta, está sujeita a deslizamento, de acordo com o estudo de Caracterização Ambiental (OESD). Pelo GETARES, faz parte de área de risco que se estende encosta acima (Área de Risco da Baixa do Fiscal).

ZH11

A Zona Homogênea 11 está compreendida entre as ruas Luiz Maria e Régis Pacheco. Apresenta morfologia muito semelhante à da sub-zona 7B: grandes lotes e grandes construções, algumas das quais utilizadas para fins comerciais. É certa a caracterização não-habitacional do uso de seu solo.

ZH12

A Zona Homogênea 12 compreende toda a área da antiga Casa de Detenção.

ZH13

A Zona Homogênea 13 está limitada pela subida da Baixa do Fiscal até chegar ao largo do Tanque. Envolve-o. Continua beirando o sopé da encosta de São Caetano até chegar à rua Voluntários da Pátria.

No trecho compreendido entre esta última rua e avenida Suburbana está localizada a antiga fábrica dos Fiaes, parte da qual está hoje ocupada por um motel. À beira da Suburbana, sua característica marcante é a presença de oficinas e depósitos de sucatas.

Nesta zona, será possivelmente implantada uma Estação Ferroviária, ponto de articulação dos corredores de transportes para o Retiro, rótula do Abacaxi, BR-324 e Paralela.

Quase toda esta zona está classificada pelo estudo de Caracterização Ambiental como OESI - sujeita à inundações, à exceção de pequeno trecho na vertente da encosta de São Caetano, considerada sujeita a deslizamentos (OESD).

ZH14

A Zona Homogênea 14 estende-se pelo sopé da encosta de São Caetano. Margeia a rua Voluntários da Pátria e a ferrovia. Caracteriza-se por pequenas construções de uso predominantemente residencial.

A maior parte desta Zona, implantada na baixada, está sujeita a inundações (OESD), segundo o estudo de Caracterização Ambiental. No trecho que beira a encosta, está sujeita a deslizamento (OESD). Pelo GETARES, este trecho faz parte de área de risco que se estende encosta acima (Área de Risco da rua dos Fiaes).

ZH15

Esta Zona Homogênea é limitada pela avenida Suburbana, travessa 25 de dezembro e rua Régis Pacheco. É uma zona residencial por excelência, com construções de pequeno porte, à exceção do trecho que se estende ao longo da Suburbana, que se caracteriza, tal como na sub-zona 13B, pela presença de oficinas e depósitos de sucatas.

MACRO-ÁREA DE INTERVENÇÃO 4

ZH16

A Zona Homogênea 16 corresponde ao trecho entre a rua Voluntários da Pátria, margeando a via férrea e a Suburbana. É uma zona de uso predominantemente residencial, caracterizada pela presença de edificações até três pavimentos, implantados em sua parte plana. No trecho que corre ao longo da Suburbana, possui características semelhantes às da ZH 14, marcado pela presença de unidades comerciais e de prestação de serviços, principalmente oficinas mecânicas e depósitos de sucatas.

Toda a Zona está sujeita a inundações (OESI), segundo o estudo de Caracterização Ambiental.

ZH17

Esta zona é uma área-programa da URBIS. Compreende os projetos Alagados II e III, separando a área de estudo da península do Joanes. É marcadamente de uso residencial, com edificações de um ou dois pavimentos. No trecho que margeia a Suburbana, possui características semelhantes à ZH16.

Toda a Zona está sujeita a inundações (OESI), segundo o estudo de Caracterização Ambiental.

ZH18

A Zona Homogênea 18 é conhecida como Baixa do Cacau. Tal como a anterior, é também uma área-programa da URBIS. É caracterizada por edificações residenciais de um ou dois pavimentos, implantadas à meia-encosta ou na baixada que margeia a rua Voluntários da Pátria e a via férrea.

Segundo o estudo de Caracterização Ambiental, sua parte baixa está sujeita a inundações (OESI); a partir do sopé da falha está sujeita a deslizamentos (OESD), sendo que na zona da pedreira de Santa Luzia/Lobato, antiga área de mineração (MP), constitui-se, segundo o GETARES, em área de risco.

ZH19

A Zona Homogênea 19 corre ao longo do sopé da encosta da Capelinha, margeando a rua Voluntários da Pátria e a via férrea. De uso predominantemente residencial, sua morfologia está caracterizada pela presença de edificações de um ou dois pavimentos, muitas das quais implantados à meia-encosta. Segundo o estudo de Caracterização Ambiental, sua parte baixa está sujeita a inundações (OESI); limita-se, a partir do sopé da falha com área sujeita a deslizamentos (OESD). O trecho mais baixo da pedreira do Alto do Bom Viver (área de mineração - MP) está sujeito a deslizamentos, o que significa este trecho beira uma área de alto risco.

ZH20

A Zona Homogênea 20 está localizada entre a avenida Suburbana e a rua Voluntários da Pátria, que margeia a linha férrea. É caracterizada principalmente pelo corredor de serviços da Suburbana, apesar da existência de edificações residenciais de um ou dois pavimentos.

Segundo o estudo de Caracterização Ambiental, está sujeita a inundações (OESI). Limita-se, a partir do sopé da falha com área sujeita a deslizamentos (OESD).

Esta zona é contígua à Zona 21, onde está localizada a estação de Lobato.

MACRO-ÁREA DE INTERVENÇÃO 5

Esta macro-área estende-se da estação de Santa Luzia até a estação de Lobato.

ZH21

Esta zona é, tal como as zonas 17 e 18, área-programa da URBIS. É conhecida como Baixa do Carangueijo. O uso residencial predomina nesta zona, em que os padrões de ocupação são marcados por edificações de um, dois ou três pavimentos.

Segundo o estudo de Caracterização Ambiental, sua parte baixa está sujeita a inundações (OESI).

ZH22

A Zona Homogênea 22 está localizada na península do Joanes, na área voltada para a enseada dos Cabritos. Nela se estende um ramal ferroviário que articulava a antiga fábrica da SANBRA com a linha férrea. Todas as dependências e instalações da SANBRA pertencem hoje à BOLEY - Mamona do Brasil.

ZH23

Esta Zona Homogênea está limitada pelo sopé da encosta do Alto da Formiga e a avenida Suburbana. É caracterizada por edificações implantadas à meia encosta, cujo uso predominante é habitacional.

Segundo o estudo de Caracterização Ambiental, está inteiramente sujeita a deslizamentos (OESD).

ZH24

A Zona Homogênea 24 está compreendida entre a avenida Suburbana e a rua Voluntários da Pátria, que margeia a via férrea. Morfologicamente, é caracterizada por edificações até três pavimentos, com uso predominantemente residencial. Seu traçado viário e a regularidade de seu parcelamento indicam uma possível área planejada.

Pelo estudo de Caracterização Ambiental, a parte mais baixa, beirando a Voluntários da Pátria, é, no entanto, de ocupação espontânea sujeita a inundações (OESD).

ZH25

A ZH25 está limitada pela rua Voluntários da Pátria e a enseada dos Tainheiros. Comporta edificações de uso predominantemente habitacional. No trecho que corresponde à borda marítima, será objeto do projeto Ribeira-Azul, ora elaborado pela CONDER.

As ocupações que margeiam a Voluntários da Pátria caracterizam-se como OESI, sujeitas a inundações, pelo estudo de Caracterização Ambiental.

ZH26

A ZH26 está localizada entre a enseada dos Cabritos e a Suburbana. Na direção nordeste, beira a área-programa de Novos Alagados - 2ª Etapa. É constituída basicamente por galpões anteriormente ocupados por indústrias.

¹ A classificação de unidades ambientais é extremamente útil, também, para áreas desocupadas, como no caso de manguezais. Na área de estudo, apenas uma unidade pode ser classificada como tal.

1. Conceitos

O zoneamento urbanístico atual foi elaborado com vistas à viabilização dos projetos existentes ou a serem propostos, o que facilita a indicação do zoneamento programado para a área. O zoneamento programado envolve as “zonas” específicas que já foram ou estão sendo objeto de projetos e planos elaborados pelas diferentes instituições governamentais com vistas à viabilidade de reestruturação, requalificação e revitalização dos subúrbios ferroviários e de toda a costa soteropolitana da Baía de Todos os Santos.

As zonas programadas são verdadeiras áreas-programa, ora complementadas pelas propostas de polos geradores ou locais estratégicos. São, assim, as seguintes:

- zona programada dos corredores de transportes
- locais estratégicos
- áreas-programa da URBIS

Por **zona programada dos corredores de transportes** compreende-se toda a área que envolve tanto o projeto de integração urbana resultante da modernização do trem metropolitano quanto o projeto de duplicação da avenida Afrânio Peixoto - a Suburbana.

Os “**locais estratégicos**”, tem conceituação similar ao dos “pólos geradores” no projeto de recuperação da ferrovia e ao das “áreas estruturantes” no edital do concurso público promovido pela PMS para o trecho da ferrovia entre Plataforma e Paripe. Segundo o projeto de recuperação da ferrovia, os “pólos geradores” tem como objetivo dinamizar os núcleos de serviços de comércio no entorno das estações ferroviárias. Segundo o Edital, as “áreas estruturantes”, são também pólos de atração e vivência”, extrapolando os limites do bairro em que estiverem implantados os equipamentos, constituindo-se em “áreas de grande valor para a região”, pois comportam empreendimentos complexos, “econômica e ecologicamente auto-sustentáveis”.

As **áreas-programa** da URBIS são zonas de urbanização prioritária do Programa Viver Melhor da URBIS/CONDER. Estas zonas são definidas pela maioria das áreas ocupadas espontaneamente, consolidadas, semi-consolidadas ou não-consolidadas, de uso predominantemente residencial, sujeitas a inundação ou deslizamento, que se localizam na área de estudo.

2. Caracterização Preliminar da Zona Programada dos Corredores de Transportes

Segundo o Plano Preliminar de Integração Urbana das Áreas e Famílias Segregadas pelas Obras de Modernização do Trem do Subúrbio Ferroviário de Salvador, a modernização e recuperação da linha ferroviária não pode ser efetivada sem a reconstrução de sua estrutura de vedação. Tendo em vista que a linha atravessa áreas bastante densas, de baixa renda, esta reconstrução implica no fato de que muitas “famílias ficarão sem acesso (às vias de circulação viária ou ferroviária) ou terão comprometida a sua qualidade de vida.

Neste caso, não é somente a via férrea e sua faixa de domínio que constituem em área-programa, mas toda a área afetada pelas obras de modernização. Para se ter uma idéia, nos sete trechos em que foi repartida a linha para efeito de estudo, desde a Calçada até a ponte da enseada dos Cabritos, foram constatadas as seguintes ocorrências, registradas no quadro da página a seguir:

Quadro de Ocorrências

Trechos	1 ^o	2 ^o	3 ^o	4 ^o	5 ^o	6 ^o	7 ^o	Total
1 de casas potencialmente afetadas pela estrutura de vedação	11	31	91	83	72	00	00	288
2 de casas em área de risco potencial// afetada pela estrutura de vedação	00	00	28	00	09	00	03	40
3 de imóveis (barracas) comerciais construídos utilizando o muro de trem	37	00	00	00	00	00	00	37
4 de casas construídas utilizando o muro do trem	00	00	00	00	21	00	03	24
Total	48	31	119	83	102	00	06	389

Legenda:

1^o trecho: Estação da Calçada até o Viaduto dos Motoristas

2^o trecho: Viaduto dos Motoristas até a Avenida dos Fiaes

3^o trecho: Avenida dos Fiaes até a Ruado Cacau

4^o trecho: Rua do Cacau até o Campo de Futebol, na Pedreira de Santa Luzia

5^o trecho: Campo de Futebol até o Viaduto da Avenida Afrânio Peixoto

6^o trecho: Viaduto da Avenida Afrânio Peixoto até a rua São Jorge

7^o trecho: Rua São Jorge até a Ponte da Enseada dos Cabritos

Observação:

A contagem dos imóveis foi feita em planta, o que pode induzir equívocos.

Considerando a área delimitada pelos terrenos das casas potencialmente afetadas pela estrutura de vedação e das casas em áreas de risco potencialmente afetadas pela estrutura de vedação, assim como dos imóveis (barracas) comerciais e casas construídas utilizando o muro de trem, é evidente os limites da zona programada para modernização e recuperação da linha ferroviária ultrapassam, em vários trechos, os limites da faixa de domínio desta linha.

O projeto de Concepção Funcional da Av. Suburbana, por sua vez, ampliando a faixa de domínio desta para 41 metros, com a construção de pistas laterais, implica em uma enorme quantidade de desapropriações de ambos os lados. Isto significa que serão afetados tanto os trechos entre a avenida Suburbana e a linha férrea, assim como nas margens da avenida Suburbana, no sentido das penínsulas de Itapagipe e do Joanes, das enseada dos Tainheiros e dos Cabritos.

Em uma estimativa preliminar (sujeita também a equívocos), com a duplicação da pista, cerca de 130 edificações serão afetadas do lado esquerdo (lado que se limita com as penínsulas de Itapagipe e do Joanes), e quase a mesma quantidade, 125, do lado direito (que se volta para encosta) o que perfaz um total aproximado de 250 edificações que deverão ser demolidas em parte ou no todo por estarem localizadas na faixa de domínio.

Em conjunto, serão afetadas quase 650 edificações, pela duplicação da avenida Suburbana e pela reconstrução da estrutura de vedação da ferrovia. Considerando-se 'apenas' as que estão localizadas na zona habitacional que se expande entre ambos os corredores de transporte, esta quantidade se reduz a 230, aproximadamente, sendo 125 pelo lado da Suburbana e 105 nas margens da via férrea.

3. Caracterização Preliminar dos "Locais Estratégicos"

Os critérios para delimitação física dos "locais estratégicos" são:

- vizinhanças ou entorno da estação da Calçada e das possíveis "paradas" do trem urbano;
- vizinhanças ou entorno dos pontos de interseção entre a linha férrea e as possibilidades de articulação transversal com Itapagipe ou com os bairros que se desenvolvem no alto da encosta (Liberdade, São Caetano, Sete de Abril);
- existência de glebas vazias, edificações abandonadas de grande porte, terrenos disponíveis pertencentes à Rede.
- possibilidade de articulação com o Parque de São Bartolomeu, em Pirajá.

Os cinco seguintes locais "estratégicos" atendem a estes critérios (desenho 13):

- centro da Calçada;
- baixa do Fiscal;
- centro de Santa Luzia;
- centro de Lobato;
- centro de São Bartolomeu, circunvizinha ao ponto de inflexão da via férrea em direção à ponte que liga Lobato à Plataforma.

Centro da Calçada

A Calçada mantém relações diretas com a Cidade Baixa e o Porto, além de permitir fácil acesso à toda a área que se estende da praça da Piedade até a Carlos Gomes, compreendendo o Relógio de São Pedro, o largo Dois de Julho, a rua Carlos Gomes, com todos os seus serviços e comércio ambulante. Para estreitar tais relações até a implantação do metrô, uma das soluções pode ser a implantação de linhas de troleibus entre a Calçada e esta região, passando por São Joaquim, pelo Porto (Estação Marítima) e indo até a Barroquinha. Foi realizada experiência semelhante, em 1º de junho de 1984. Operou bem, mas encontrou sérias resistências, pelo custo dos equipamentos. Ainda assim, coletou cerca de 40 mil passageiros, quando a média era de 25 mil/dia útil. O BNDES poderia garantir financiamentos para a iniciativa privada, estimulando sistemas de transportes a adquirir bons equipamentos, com garantia de trinta anos para kits de motores e quinze para carrocerias, tempo previsto para sua vida útil, lembrando que, em São Paulo, os troleibus já perduram há cinquenta anos.

É fundamental, ainda, ordenar o uso e a ocupação comercial e de serviços no solo da Calçada, para que possibilitem maior fluidez nas relações com o Centro. Uma das soluções poderia ser um shopping-center e/ou um shopping de serviços que absorvesse algumas das atividades da Barão de Cotegipe, que estão se espalhando por todas as suas transversais e pela rua Comendador Bastos. Do mix deste shopping, podem fazer parte grandes lojas de distribuição de pedras preciosas.

A presença de um shopping não invalida a necessidade de ordenamento espacial da Barão de Cotegipe, incluindo áreas de estacionamento, melhoria visual das fachadas, especialização de uso dos quarteirões. É possível, por exemplo, criar estacionamento na atual área da ferrovia, nas proximidades da antiga sede da Leste, ou nas ruas Fernandes Veira e Luiz Maria, qque também ficam próximas ao terminal previsto para ônibus e troleibus.

Na rua do Gasômetro, travessa da Barão de Cotegipe, há concentração de cerealistas, assim como lojas de distribuição de comércio de cereais por atacado, no início da Nilo Peçanha. Todos eles poderiam usufruir de infra-estrutura adequada na área da própria estação da Calçada.

Outra solução que poderia revitalizar o Pólo da Calçada seria a criação de uma central de armazenamento e distribuição de cereais na área de Armazéns Gerais, modernizados, na área da própria estação, favorecendo a perspectiva de ligações, pela ferrovia, com centros de produção de alimentos na área do Recôncavo, desde que seja aceita a alternativa de revitalização do transporte de cargas pela via férrea. Tal proposta só tem sentido se toda a transferência de carga dos vagões para caminhões e vice-versa deve ser automatizada.

Jon

Esta central compreenderia uma área destinada especificamente a caminhões para a distribuição das cargas e parcelas em Salvador, diminuindo a possibilidade de estacionamento de caminhoneiros autônomos em suas proximidades, o que vem incentivando a prostituição na área. A área principal de estacionamento destes caminhões é na Nilo Peçanha, onde existia uma fábrica de sabão e uma série de depósitos, hoje abandonados. Pode ser reformulada a partir do programa Viver Melhor. A Prefeitura poderia negociar com os proprietários uma proposta conjunta para novas atividades que, além da central de cargas, poderia se conjugar ou substituída por um centro de lazer e atividades culturais. Sendo programa único, parte dele pode ser financiada pelo BNDES, com cuidado para que não haja especulação.

A ligação férrea da Calçada com o Porto de Salvador, por fim, é vital para a sobrevivência deste último, tendo em vista sua tendência de se voltar para o transporte de containers. As marinas de Periperi e Plataforma estão associadas a este projeto. Existe sugestão para articular o Colégio São Joaquim com o ancoradouro de São Joaquim por via subterrânea.

Baixa do Fiscal

Mesmo que não se torne viável uma parada do trem na Baixa do Fiscal, a criação de uma estação de transbordo para passageiros de ônibus na Baixa do Fiscal, nas proximidades do largo do Tanque e do Viaduto dos Motoristas, favorece a perspectiva de um "local estratégico" que complemente ou reforce a Calçada.

A partir desta estação, tornar-se-iam mais fáceis os deslocamentos para São Caetano e Liberdade, via San Martin, e, por conseguinte, para o Retiro e a Paralela. Como argumentos favoráveis, existem, por um lado, os estudos em andamento para as linhas de ônibus que devem servir as cumeadas da Liberdade e do IAPI e, pelo outro, o projeto metroviário da estação Pirajá até a Lapa, ao longo da BR 324, passando pelo Bonocô/Rótula do Abacaxi. Na direção de Itapagipe, atingindo o Largo do Papagaio e o Bonfim, os projetos de transporte de massa já preveem deslocamentos por guia fixa, bonde, metrô de superfície ou troleibus com uma média de 12 mil a 22 mil passageiros/hora/pico. Existe ainda a possibilidade de ligação da Baixa do Fiscal com o Bonfim, com o Iguatemi e com a Pituba por meio de troleibus.

Tal fluidez tornaria mais fácil a articulação com o terminal hidroviário da Ribeira e, caso seja viável a parada do trem, com aquele que se pretende associar à estação Almeida Brandão, em Plataforma.

Para revitalização da Baixa do Fiscal, uma das soluções pode ser a implantação de um sub-centro de abastecimento que incorpore a feira livre do curtume, ao lado do Viaduto dos Motoristas. A Voluntários da Pátria, neste trecho, precisa ser totalmente reformulada. Os grandes galpões que pertenciam à fábrica de tecelagem FIAES precisam ser requalificados, pois repercutem sobre a ligação da San Martin-Rodoviária, assim a ligação ferroviária. É possível sugerir-se uma incubadora de empresas na área, apesar de estar sendo proposta outra para a Ribeira, integrada ao ambiente educacional, com laboratórios de estudos e análises.

Santa Luzia

A parada de Santa Luzia é uma antiga proposta da CBTU. Com tal proposta, pretende-se superar o problema das pedradas no trem em sua passagem pela localidade. Esta proposta complementar a perspectiva de integração por elevador, plano inclinado ou teleférico, de Santa Luzia à Capelinha de São Caetano, favorecendo os bairros da Capelinha e da Formiga, já levantada pelo estudo de Caracterização Ambiental.

Com a alternativa do transporte vertical integrado ao trem suburbano ou às linhas de ônibus, na baixada, a população da cumeada de Capelinha e Formiga poderia diminuir as pressões sobre a demanda atual, na medida em que permitir-se-ia a diminuição de linhas, visto que o sistema de ônibus já opera nos limites de tolerância. Como decorrência, facilitaria ainda a superação dos problemas existentes de ausência de espaço para manobras de ônibus, em horas de pico.

No trecho de Santa Luzia, desde a Baixa do Fiscal até Lobato, é necessária a reordenação da ocupação do solo no trecho entre a Afrânio Peixoto e Voluntários da Pátria. Poderiam ser incentivadas as edificações comerciais, outlet centers e outras atividades que tivessem sentido objetivo tanto para os usuários da ferrovia quanto para os usuários de troleibus que percorram a Afrânio Peixoto. Estes usuários em potencial viriam de Cajazeiras, Fazenda Grande, de toda a orla da Baía de Todos os Santos, de Pirajá, São Caetano.

Lobato

A integração de passageiros na estação de Lobato exige apenas duas linhas. Para reativação e vitalidade de Lobato, três áreas são importantes:

1. a Fábrica Boley de Mamona do Brasil, antiga SANBRA (Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro)¹, cuja reativação poderia beneficiar os subúrbios, com a criação de novos empregos, além de reativar a articulação ferroviária com Iaçú, Pólo Mamoneiro na Bahia².
2. as áreas industriais de construção e reparos navais, cujo apoio fica na ribeirinha, desde a cabeceira da ponte até a entrada da Boley.
3. o primeiro poço de petróleo descoberto pelo engenheiro Oscar Cordeiro da Petrobrás, em 31/1/1938³. O poço está cercado e suas laterais, invadidas. Fica nas proximidades da projetada estação intermodal de São Bartolomeu, hoje conhecida como estação de Plataforma. Esta última dista cerca de 1 km da estação de Lobato.

É possível indicar os seguintes pontos de referência para ativação de Lobato:

- o núcleo de rendeiras, mapeado pelo Instituto Mauá.
- as atividades da LBA, da igreja católica e dos evangélicos

A ligação da Afrânio Peixoto com Pirajá é acanhada para revitalizar a estrada velha Salvador-Feira, passando pelo cruzamento de Águas Claras. Existe projeto de retomá-la, interligando-a com a via regional Lourival Costa Andrade, que vai do Aeroporto à Cajazeiras XI, passando por Boca da Mata. A via estrutural, com duas faixas, ligando o Ponto da Jaqueira, nas proximidades da estação de Pirajá até São Bartolomeu, está sendo estudada pela SEPLAN. Reafirma a ligação da BR-324 com a estação. É intervenção traçada em cima do leito do antigo dique do Cabrito, hoje transformado em tanque de sujeira e esgoto pelas invasões existentes.

São Bartolomeu

Não existe uma definição política sobre a implantação de uma estação intermodal na cabeceira da ponte São João, na área de estudo, à beira da zona marisqueira, tendo em vista a existência da estação Almeida Brandão, do outro lado da ponte, inaugurada em 1947. As propostas para esta última já prevêem sua integração com a estação hidroviária que pode ligá-la à Ribeira, o que também não é incompatível com outra que possa ser também implantada nos limites da área de estudo. Uma das vantagens de uma estação hidroviária neste local seria o aproveitamento e a dinamização de empresas de reparo já existentes na área.

Outra vantagem da proposta de uma estação intermodal em São Bartolomeu é a presença de uma estação de transbordo para o troleibus Cajazeiras, Aeroporto, São Cristóvão e Itapoan, que visa diminuir as viagens para menos de 60 minutos de um extremo a outro da linha, pois as linhas de ônibus que serviriam esta estação seriam: de Pau da Lima, em direção a Plataforma; do Aeroporto, passando por Cajazeiras; de Castelo Branco, em direção a Itacaranhã. Até a total ativação do trem, poderiam ser implantadas linhas auxiliares para o Bonfim. Não seriam necessárias linhas específicas, pois de São Bartolomeu a Plataforma o trem seria muito mais rápido, consumindo um minuto no máximo entre o fechamento das portas em São Bartolomeu até sua abertura em Plataforma.

Uma terceira vantagem para a implantação prioritária de uma estação intermodal, além da maior proximidade do Parque, seria a existência de terrenos vazios e galpões desativados que podem ser requalificados para ativação de comércio e serviços na área.

Por estas razões, é sugerido para a vitalização do entorno desta estação um núcleo de comércio, constituído:

- por uma feira de serviços, associada a um centro micro-empresarial voltado também para serviços livre
- por um camelódromo ou um território de comercialização popular, à semelhança da “feira do rolo”, porém planejado. Uma das soluções poderia ser baseada na reprodução espacial de pequenas áreas poliédricas, capaz de atender a uma quantidade crescente de usuários e feirantes, dispostos geometricamente em um visual agradável.
- por uma edificação destinada a negócios e serviços. Uma das sugestões é de que seja uma edificação elevada, possivelmente sob a forma de pirâmide⁴.

Um outlet center naval de apoio a todas as atividades náuticas está previsto em São Bartolomeu em apoio à via náutica, tanto para turismo como para transporte de passageiros. O programa está sendo desenvolvido pela Secretaria de Projetos Especiais.

4. Caracterização Preliminar das "Áreas-Programa" da URBIS/CONDER

Tradicionalmente, os conjuntos habitacionais do padrão BNH/URBIS eram projetados sob a forma de loteamentos com casas de um ou dois pavimentos ou de conjuntos de prédios de quatro andares, o que favorece sua classificação em “ocupação programada por casas (OPCs)” ou “ocupação programada por prédios (OPPs)”, segundo a metodologia e nomenclatura adotada pelo PANGA/ECOSCÂMBIO.

Entretanto, em áreas de urbanização prioritária, em que os projetos buscam manter o máximo das edificações existentes, desde que sejam consolidadas (construções em alvenaria com disposição aproximadamente regular dos lotes), não há como separar OPCs e OPPs. Em sua imensa maioria, os projetos das áreas-programa incluem tanto casas quanto lotes, razão pela qual podemos classificá-las enquanto mistas. Por esta razão, adotamos a seguinte classificação para as áreas de urbanização prioritária:

- Programada por Casas (OPC)
- Programada Mistas (OPM) e/ou por Prédios e Casas (OPPC)

Todas as implantações estão previstas tanto para as áreas alagadiças e aterradas, quanto para as áreas em declive, algumas das quais podem ultrapassar mais de 10%.

Os novos aterros e pequenas porções das áreas permitem lotear regularmente algumas quadras nestas áreas. Está prevista sua acessibilidade ao sistema viário básico e a ruas asfaltadas. Estão, também, planejadas redes de abastecimento de água, de energia elétrica (incluindo iluminação pública). O sistema de esgotamento sanitário será constituído por fossas rudimentares ou por fossas sépticas. O escoamento de águas pluviais poderá ser realizado tanto por meio de sarjetas, quanto por canais a céu aberto e canalizações subterrâneas, prevendo-se a possibilidade de coleta regular de lixo.

Nas áreas, quarteirões ou lotes programados para casas, as habitações serão construídas predominantemente em blocos de cerâmica rebocados, com um ou dois pavimentos, cobertos com telha cerâmica. Nas áreas, quarteirões ou lotes programados para prédios, as edificações, de quatro pavimentos, estão previstas para serem construídas em blocos de cerâmica rebocados, com cobertura em telha cerâmica;

Na área de estudo, a única zona de urbanização prioritária a ser ocupada somente por casas é a de Alagados II. Em todas as demais há previsão de prédios.

Todas já foram objeto de projetos, dispondo de recursos financeiros alocados para sua implantação.

CAPÍTULO 9: INDICAÇÃO PRELIMINAR DOS MACRO-EMPREENHIMENTOS

1. Conceito

Há uma relativa abundância de áreas destinadas a comércio e serviços em todos os planos e projetos que visam a revitalização dos subúrbios ferroviários. Recomendações de centros comerciais são praticamente comuns a todas as estações intermodais. O projeto Ribeira Azul é, também pródigo em recomendações de locais para implantação de comércio e serviços ao longo da orla da Baía, de preferência voltados para o artesanato e o turismo, alguns de grande porte ou marcadamente expressivos. Em um breve retrospecto, podem ser lembrados:

- centro comercial e mercado público, incluindo feira livre, restaurantes, áreas de alimentação para o núcleo de **Paripe**, além de um núcleo de comércio e serviços de apoio, um mercado moderno e um frigorífico popular associados à estação intermodal;
- centro comercial com espaços para bares e restaurantes para o Setor B do **vale do Paraguari**;
- núcleo de comércio e serviços de apoio, além de um shopping-center para serem associados à estação intermodal de **Praia Grande/Periperi**, assim como à de **Itacaranha/Escada**;
- centro de serviços, com cafés e restaurantes, ao qual poderá ser associado uma central de venda de artesanato, além de ambiente para comercialização de mariscos para estação intermodal de **Plataforma**;
- feira e centro de venda de hortaliças em área próxima, na antiga Fábrica de Tecelagem São Brás Ltda, também em **Plataforma**;
- centro comercial, com restaurante de comidas típicas e boxes para vendas de produtos locais ao longo da principal via de acesso ao **Parque Metropolitano de Pirajá**;
- área comercial no extremo da **península do Joanes**, entre a área da Boley e o novo projeto de Joanes Centro-Oeste (projeto Ribeira Azul);
- área comercial que se estende dos terrenos fronteiriços à Baixa do Carangueijo até a península de Joanes, tendo como ponto central a estação de **Lobato** (projeto Ribeira Azul);
- área comercial ao sul da boca da ponte, possível articulada à nova estação de **São Bartolomeu** (projeto Ribeira Azul);
- área comercial ao sul da mesma boca, nos terrenos fronteiriços à Suburbana, onde existem galpões atualmente abandonados (projeto Ribeira Azul);
- condomínio náutico e feira do interior com centro comercial de produtos manufaturados do Recôncavo e comercialização de frutas tropicais e frutos do mar, em **Água de Meninos** (projeto Condomínio Náutico).

Além destes, em todos os projetos de urbanização da **URBIS**, há áreas destinadas a comércio e serviços: nas Baixas do Carangueijo e do Cacau; no Alto do Bom Viver; em Joanes Oeste; nos Alagados da enseada dos Tainheiros e dos Cabritos.

Já foram indicadas, também, propostas de dinamização de atividades econômicas na área de estudo, tais como:

- central de armazenamento e distribuição de cereais, na área da estação da **Calçada**, acoplada a uma central de transporte de cargas;
- sub-centro de abastecimento que incorpore a feira livre do curtume, ao lado do **viaduto dos Motoristas**;
- área localizada entre a Voluntários da Pátria, ao longo da via férrea, e a Afrânio Peixoto, no trecho **entre Baixa do Fiscal e Lobato**, cuja requalificação pode propiciar a localização de edificações comerciais e outlet centers, dentre outras atividades
- outlet center naval, apoio a todas as atividades náuticas, em apoio à via náutica, tanto para turismo como para transporte de passageiros, em **Lobato** ou **São Bartolomeu**;
- feira de serviços, em **São Bartolomeu**, associada a um centro micro-empresarial voltado também para serviços.

Em tal contexto, há necessidade de uma estratégia, com definição clara de prioridades. O primeiro critério para indicação de áreas comerciais e de serviços é, sem dúvida, sua localização em "polos geradores". O segundo é de que sejam de grande porte, capazes de atrair capitais e polarizar empreendimentos menores em seu entorno.

Os macro-empreendimentos devem ser marcados por elementos visuais de forte impacto. São os únicos que podem efetivamente contribuir para "reprodução urbana e para a reprodução econômica local", representando "aporte de capitais novos para a área", em complementação aos programas existentes, tais como os de recuperação da ferrovia, Ribeira Azul e Viver Melhor/Habitar Brasil. Só estes macro-empreendimentos têm poder suficiente de atração para gerar efeitos multiplicadores com reflexos em eventuais programas sociais e de reprodução de renda locais, atualmente em desenvolvimento, "ao tempo em que promovam de forma definitiva a integração do bairro à cidade, pelo seu atrativo regional".

Os recursos públicos disponíveis não serão suficientes para melhoria da qualidade urbana da área de estudo. A indicação de "locais estratégicos" e de macro-empreendimentos já visa, em um primeiro momento, facilitar a concentração de possíveis investimentos privados que possam auxiliar na requalificação e revitalização de alguns pontos na área de estudo.

2. Perspectivas

Os objetivos e diretrizes preliminares abrem, de imediato, as seguintes possibilidades de macro-empreendimentos nos dois "locais estratégicos" extremos da área de estudo:

- centro comercial a céu aberto da Calçada;
- centro de comércio e serviços em São Bartolomeu.

É claro que tais empreendimentos são apenas indicativos para a possível dinamização da economia, e estão baseados na pressuposição de existência de grupos empresariais fortes ou empresários isolados com capacidade de enfrentar sozinho os desafios de suas implantações.

Esta indicação não invalida a possibilidade de outros empreendimentos ou ações que possibilitem dinamizar a economia de toda área de estudo.

¹ A SANBRA extrala óleos comestíveis, de caroço de algodão, excelentes para o tempero de saladas. Em seu apogeu, gerava movimentação intensa de caminhões, sendo responsável pela construção do ramal ferroviário hoje existente, assim como pela passagem de nível. Chegou mesmo a patrocinar jogos de futebol. Foi adquirida pela Boley.

² A Bahia já foi o maior produtor de mamona da Bahia e o Brasil, o maior produtor do mundo. Uma das melhores perspectivas para o uso da mamona é como combustível, além de servir para a preparação de alimentos. O trem movido a óleo diesel pode ser adaptado para óleo de mamona. Não há qualquer risco no seu uso. Não afeta a a longevidade dos motores, com base em pesquisas feitas pelo maior representante de turbinas a gás do país. A questão é, pois, política, pois, em termos de organização da cadeia de distribuição, é possível adequar o PRONADEN (Programa Nacional do Dendê) para que se possa otimizar o uso de transporte marítimo, ferroviário e rodoviário, tal como vem sendo feito para o deslocamento da produção de dendê. O primeiro ponto positivo neste sentido é a existência da fábrica Boley. Possui maquinário para produzir o óleo de mamona, de alto teor calorífico. Seu preço de exportação é elevado, mesmo assim era desejada pelos russos. Era estrategicamente adquirida pelo exército americano, único comprador, que suspendeu repentinamente suas aquisições, diferentemente do caso do dendê, em que a Bahia conseguiu firmar convênio com a Malásia e a SEPLANTEC produziu estudos de viabilidade a respeito, considerando produção, distribuição e financiamentos. A fábrica, recém-adquirida pelos holandeses, pode trazer a matéria-prima de laçú, por trem. Não precisa qualquer investimento ferroviário. A via está pronta.

³ O nome do lugar e o nome do poço, dado ao poço, apesar de lembrarem Monteiro Lobato, prócer da luta pela nacionalização do petróleo, são meras coincidências. O nome de Lobato antecipa a descoberta de petróleo na região e se deve, possivelmente, a existência remota do engenho dos Lobatos. O nome Lobato já existia quando a ferrovia foi inaugurada em 1859.

⁴ A sugestão seria simbólica, em homenagem aos índios botocudos que se adaptaram no sul da Bahia e em Salvador.

As determinações legais referentes à ocupação e uso do solo da área de estudo, inclusive o sistema viário, são objeto da Lei nº 3377/98, de Ordenamento da Ocupação e do Uso do Solo, LOUOS, complementada pela lei nº 3.853/88.

Segundo a LOUOS, parte da área de estudo está inclusa nas zonas residenciais ZR13 (Liberdade, São Caetano, Lobato e Plataforma) e ZR21 (Bonfim) e o restante nas zonas de transição 7 (Porto) e 8 (Calçada).

Nas zonas residenciais, os usos permitidos não são diferentes daqueles que preconizados para todas as demais ZRs. Salvo engano, somente uma área habitacional inscrita na área de estudo é considerada como de regime específico, enquadrada como “proteção sócio-ecológica”. É a área de Lobato, conforme a lei nº 3.592/85.

A ZR13 permite lotes mínimos de 125 m² para uso unifamiliar e 250m² para multifamiliar. Engloba os bairros da Liberdade, de São Caetano e de Capelinha, de Lobato, de Marechal Rondon e de Fazenda Grande. Da ZR21 faz parte a península do Joanes, com lote mínimo de 250m² para uso familiar e 360 m² para multifamiliar. Partes da ZR13 e da ZR21 são regulamentadas pela lei da Borda Marítima, que permite edificação de até dois pavimentos.

As atividades terciárias estão concentradas ao longo da Suburbana, dos terminais de transporte coletivo localizados nos bairros e nas vias coletoras II, em geral voltadas para o atendimento local, principalmente alimento. Existem também lojas que comercializam móveis, depósitos de materiais de construção ou de mercadorias por atacado, marmorarias e serralherias, com porte acima de 250 ou 500 m². Legalmente, não são permitidos. Os que existem, foram implementados antes da aprovação da LOUOS.

Três questões emergem destas restrições legais no que se refere à revitalização da área de estudo:

- a impossibilidade de requalificação dos “locais estratégicos”, principalmente do sub-centro comercial e de serviços da Calçada;
- o reordenamento da ocupação e do uso do solo na avenida Afrânio Peixoto, a Suburbana;
- a verticalização dos projetos de reurbanização patrocinados pela URBIS.

Requalificação dos “Locais Estratégicos”

Os empreendimentos de porte sugeridos para toda área, principalmente para os “locais estratégicos”, entre os quais se destaca o sub-centro metropolitano da Calçada, não são permitidos. Os dispositivos desta lei, tal como foram enunciados, entram em conflito com toda a estratégia preconizada para a revitalização da área de influência direta do corredor de transportes dos subúrbios. A maioria dos quarteirões nas proximidades da estação Leste, localizados entre esta e a encosta da Liberdade, já comporta, entretanto, edificações de até seis andares.

Seria totalmente irracional impedir a reorganização espacial dos depósitos atacadistas (com reformas e novas construções acima de 700 m², visto que o comércio atacadista é tradicional na Calçada. De modo semelhante, embora admita centros comerciais (CS-7), com área até 3.500 m², não permite a construção de shopping-centers (CS-14.2) ou de centros empresariais (CS-14.2) que possuam áreas superiores a 5.000 m², mesmo que estes mantenham as características locais e estejam em conformidade com os padrões visuais vigentes.

Uma última restrição de borda, específica para o trecho entre a Calçada e a Praça Cairu, dispõe que, em “terrenos situados ao longo da encosta, só será permitida a substituição de edificações, quando não se exceda, na nova edificação, o gabarito de altura da anterior”.

O problema da Calçada repete-se na Baixa do Fiscal, em Lobato e em São Bartolomeu com outra conotação, pois estas áreas ainda abrigam galpões de indústrias desativadas. Não se trata de revitalizá-los com a mesma atividade, mas de requalificá-los, pois não há dúvidas sobre a correção da indicação da LOUOS no que diz respeito às indústrias poluentes. Só devem continuar sendo permitidas as de pequeno porte, até 720m², não poluentes, e ocupando galpões ou telheiros.

Seria irracional destruir estruturas pré-existentes, tais como as da antiga fábrica dos Fiaes, porque não poderiam ser requalificadas para outros usos comerciais, de serviços, voltados para a educação e o lazer ou até mesmo para habitação de eventuais remoções compulsórias e inevitáveis. Algumas, ou parte destas estruturas, aliás, já deveriam ser consideradas como parte importante da memória industrial da cidade na primeira metade do século XX.

Requalificação da Suburbana

A maioria dos usos comerciais e de serviços são permitidos e considerados compatíveis com as vias hierarquizadas a partir das coletoras I (VCI), desde que ocupem áreas menores que 250 ou 500 m².

A única via arterial, aliás do tipo II, em toda a área de estudo é a Av. Afrânio Peixoto (Suburbana), cuja faixa de domínio está sendo invadida pelo comércio de peças automotivas, sucatas e serviços de reparos de automóveis. As demais vias coletoras II são internas aos bairros e servem, em geral, aos itinerários de transportes coletivos.

A Lei de Ordenamento da Ocupação e do Uso do Solo, LOUOS, nº 3377/98, complementada pela lei nº 3.853/88, no artigo 5.1.4.2.3, item C.1, define que, “na avenida Afrânio Peixoto, exigir-se-á um recuo mínimo de 14,0 metros em relação à borda externa da via”. A determinação legal para Vias Arteriais do tipo II, por sua vez, exige o mínimo de 41 metros de faixa domínio. No caso, devido à indicação nominal específica prevalece a exigência de 14 metros, em vez daquela que diz respeito às vias arteriais em geral, apesar da Suburbana se enquadrar funcionalmente entre as mesmas, pois opera com duas faixas de rolamento por sentido com largura variável de passeios.

As alternativas propostas para a concepção funcional desta via exigem a retomada da faixa de domínio de 41 metros, o que implica em inúmeras e indispensáveis desapropriações e demolições, a fim de liberar a Suburbana de ocupações indesejáveis.

Reurbanizações ao longo da Encosta

Toda a encosta ao longo da área de estudo está enquadrada nas restrições de borda e das ZRs, que não permitem edificações acima de dois pavimentos. Há, no entanto, inúmeros prédios de quatro pavimentos propostos para as áreas-programa da URBIS, principalmente na Baixa do Cacau.

ANEXO I

LEVANTAMENTO DAS ZONAS DE USO PREDOMINANTEMENTE NÃO-HABITACIONAL

No caso das **zonas de ocupação predominantemente não-habitacional**, procurou-se realizar levantamentos diretos de uso do solo e atividades econômicas, a partir da seguinte ordem de prioridades:

1. Sub-Centro Metropolitano de Comércio e Serviços da Calçada (desenho 10);
2. Corredor de Comércio e Serviços da Suburbana (desenho 11);
3. Centro de Lobato/Joanes (desenho 12).

Sub-Centro Metropolitano de Comércio e Serviços da Calçada

Toda a área do sub-centro foi desmembrada em duas:

- a dos quarteirões circunvizinhos à estação Leste;
- a dos quarteirões fronteiriços à rua Barão de Cotegipe.

Quarteirões Circunvizinhos à Estação Leste

De modo geral, os cinco quarteirões circunvizinhos à Estação Leste encontram-se parcialmente degradados. A volumetria oferece a imagem de um espaço adensado, fechado e obscurecido devido à ausência de recuos tanto frontais quanto laterais.

Os quarteirões são os seguintes:

- Primeiro Quarteirão - delimitado pelo largo da Calçada, rua Arthur Cairambi, Rua Nilo Peçanha e travessa B. C. da Calçada;
- Segundo Quarteirão - delimitado pela fachada de edificações que se estendem da Mercantil Rodrigues até a rua Cabo Bartolomeu;
- Terceiro Quarteirão - delimitado pelas ruas Nilo Peçanha, M. Moraes, B. Voluntários da Pátria e Cabo Bartolomeu;
- Quarto Quarteirão - toda a área que envolve a rua Lino Coutinho e a praça da Rocinha de Baixo;
- Quinto Quarteirão - delimitado pela estação Leste, rua Arthur Cairambi, rua Nilo Peçanha e o quarto quarteirão.

Primeiro Quarteirão

O quarteirão é densamente ocupada por edificações, sem qualquer recuo lateral ou frontal. Os prédios, de arquitetura sem qualidade, têm, em média, quatro pavimentos e estão em razoável estado de conservação. A restrita área de calçamento é obstruída, ainda, pela presença de ambulantes, nas proximidades do largo da Calçada. Possui alguns empreendimentos de bom significado, tanto econômico, quanto urbano, infelizmente cercados por uma grande maioria de empreendimentos sem qualquer importância econômica. Entre os primeiros, estão os pequenos atacadistas e, entre os últimos, sete hotéis que já se metamorfosearam em motéis.

Flanco do largo da Calçada

Um prédio, de quatro pavimentos, ocupa toda a extensão do quarteirão, neste flanco. Encontra-se em bom estado de conservação, principalmente na fachada, que mantém relativo valor arquitetônico.

Nele estão localizados:

- o Hotel Brasil, que ocupa os dois pavimentos superiores, com instalações precárias. O hotel não mantém suas características originais de abrigo para viajantes. Exerce mais a função de motel, atendendo a casais em períodos curtos de permanência;
- um pequeno centro comercial que ocupa o primeiro pavimento, cuja presença contribui para a degradação do local, pois não tem qualquer esquema de conservação ou manutenção. É formado por pequenas lojas comerciais, com baixa rotatividade de capital. A maioria é clandestina;
- um supermercado, que ocupa $\frac{3}{4}$ do pavimento térreo, com instalações razoáveis. Apesar do pequeno porte, é o que melhor conserva suas dependências;
- uma panificadora, que ocupa o restante do pavimento térreo, cujas instalações precárias e péssimo estado de conservação do local sugerem, inclusive, seu fechamento pelas condições sanitárias.

Há uma alta densidade de ambulantes em frente ao prédio, devido à parada de ônibus no local. Ocupam boa parte da Calçada, impedindo o tráfego de pedestres.

Flanco da rua Arthur Cairambi

Este flanco encontra-se, em geral, em bom estado. É densamente ocupado. Não possui prédios abandonados ou áreas vazias. A volumetria é homogênea, mas arquitetura, de duvidosa qualidade.

Neste flanco, estão localizados quatro prédios. São os seguintes, a partir do largo da Calçada:

- o primeiro, que possui quatro pavimentos, abriga:
 - o Miramar Hotel, que ocupa os três pavimentos superiores do prédio, inclusive o terraço. É um hotel de pequeno porte que como os demais do local, já se descaracterizou completamente, funcionando como motel;
 - a Igreja Universal do Reino de Deus, que ocupa a maior parte do pavimento térreo e que não passa de um grande vão livre, preenchido por cadeiras;
 - uma pequena malharia, no térreo, aberta para a rua, com dependências de má qualidade.
- os dois subsequentes, que possuem cinco pavimentos, são residenciais. Estão em bom estado de conservação. Não abrigam nenhum tipo de negócio ou comércio.
- o último, que possui garagem no térreo e mais quatro pavimentos, faz esquina com a rua Nilo Peçanha. Seu estado de conservação é bom, mas já não possui as características originais. Abriga o Hotel Novo Plano, que, tal como os demais, funciona apenas como motel.

Flanco da rua Nilo Peçanha

Este é o lado mais degradado do bairro, possuindo pequenos estabelecimentos comerciais e pequenos motéis. Nele, estão localizados sete prédios. São os seguintes:

- prédio de seis pavimentos, cuja altura é a mesma dos demais, que possuem apenas cinco. Abriga um pequeno hotel, sem qualquer identificação, mas cuja ocupação não chega a 60% de suas dependências. Encontra-se em bom estado de conservação;
- prédio de cinco pavimentos, em avançado estado de degradação e sem nenhum tipo de utilização ou ocupação;
- prédio de três pavimentos que abriga o "superatacado", um atacadista de porte médio. O prédio é utilizado basicamente como depósito, mas mantém no térreo uma loja para venda em balcão. Está em bom estado de conservação. Do ponto de vista financeiro e de geração de empregos, é o prédio de maior significado em todo o bairro.
- prédio de dois pavimentos, que abriga a "Marcão Cereais". É utilizado exclusivamente como depósito de cereais e produtos para venda em atacado para a loja do mesmo nome que está situada do lado oposto da rua. Seu estado de conservação é precário.
- prédio de dois pavimentos, que abriga o atacadista "Macro Real", com estacionamento próprio e área para carga e descarga. Apresenta-se em bom nível de conservação.

- prédio de dois pavimentos, que abriga o Hotel Nylo, com área visível improvisada para fins de estacionamento. Sua utilização básica é como motel. Encontra-se em péssimo estado de conservação.
- prédio de três pavimentos, na esquina com a travessa B. C. da Calçada. Abriga um pequeno hotel - o Primar - que ocupa os dois pavimentos superiores. O pavimento térreo é ocupado por bar e lanchonete. Encontra-se em péssimo estado de conservação.

Flanco da Travessa B. C. da Calçada

A partir da rua Nilo Peçanha, podem ser encontrados os seguintes prédios:

- sobrado térreo que abriga um pequeno armazém. Além de estar em adiantado estado de degradação, não possui qualquer importância econômica;
- prédio de quatro pavimentos, residencial, em bom estado de conservação, que abriga, no pavimento térreo, um pequeno supermercado, que não possui área de carga e descarga, contribuindo para congestionamentos na via;
- casa de um único pavimento, em péssimo estado de conservação, ocupada por uma lanchonete;
- sobrado de quatro pavimentos, em bom estado de conservação. Abriga, no térreo, a loja da Macro Real Atacadista e nos demais pavimentos, seus depósitos. possui, no terreno ao lado, área para estacionamento e para carga e descarga. Tem bom significado para o comércio local;
- prédio de três pavimentos, em péssimo estado de conservação, sendo o térreo ocupado pelo mercadinho A. Gomes e os dois superiores pelo Hotel Estevez, fachada para motel. não têm importância econômica para o local;
- prédio de quatro pavimentos, em bom estado de conservação. Pertencia à Mercantil Rodrigues, mas encontra-se desocupado.

Segundo Quarteirão

O segundo quarteirão, delimitado pela fachada de edificações que se estendem da Mercantil Rodrigues até a rua Cabo Bartolomeu, tem baixa densidade de ocupação, com alto índice de terrenos desocupados. As edificações existentes estão, em sua maioria, degradadas, apesar da existência de alguns prédios com boa arquitetura e valor econômico.

Os prédios existentes, que merecem ser avaliados, são os seguintes:

- prédio de dois pavimentos, muito bem conservado, ocupado por um mercado de médio porte e de alto significado para o local - Mercantil Rodrigues. Sua arquitetura remonta ao século XIX;
- uma série de pequenas edificações, ocupadas por micro-estabelecimentos comerciais sem qualquer significado econômico, tais como um ferro-velho e uma fabriqueta de picolés. São edificações que contribuem para a aparência de degradação do lugar, assim como algumas residências esparsas;
- em meio a tais edificações, localiza-se uma grande área livre que é utilizada como estacionamento, sem qualquer infra-estrutura;
- prédio de três pavimentos, novo, em excelente estado de conservação, ocupado pela Cerealista Atlântico, em cujo térreo acha-se loja e, nos demais, os depósitos. Sua importância econômica é considerável;
- prédio de dois pavimentos, novo, em bom estado de conservação, ocupado pela Marcão Cereais, mesma proprietária do prédio do lado oposto da rua. Possui estacionamento próprio e área para carga e descarga. Tem, também, importância considerável para a economia do local;
- prédio novo, de cinco pavimentos, com arquitetura moderna, que abriga o hotel Bom Gosto. Apesar da infra-estrutura adequada, contando, inclusive, com estacionamento próprio, funciona como motel;
- prédio de três pavimentos. Abriga no térreo uma loja do Olhe Preço Supermercado, que ainda se preocupa com sua manutenção e conservação parcial, pois os andares superiores são ocupados pelo hotel Aratu, em franca decadência;

- sobrado de dois pavimentos, abandonado e em estágio adiantado de degradação.

As demais edificações não tem qualquer significado econômico ou arquitetônico.

Terceiro Quarteirão

O terceiro quarteirão, definido pelas ruas Nilo Peçanha, M. Moraes, B, Voluntários da Pátria e Cabo Bartolomeu, possui muitos terrenos desocupados e apenas duas edificações que podem ser consideradas de algum valor. As demais abrigam micro-estabelecimentos comerciais e pequenas residências, todas em avançado estado de deterioração.

Fazendo a leitura das edificações que fazem fachada para a Nilo Peçanha, constata-se:

- um conjunto de edificações térreas, deterioradas e ocupadas por residências e estabelecimentos comerciais, tais como bares e açougue, sem qualquer valor econômico;
- prédio de cinco pavimentos, de arquitetura moderna, em excelente estado de conservação, com estacionamento próprio. É ocupado pelo hotel Big Star, na verdade um motel. É significativo para a economia local.
- prédio de quatro pavimentos, cujo térreo é ocupado por um frigorífico de pequeno porte, com dependências em avançado estado de deterioração, e os três andares superiores pelo hotel Calçada, um dos mais antigos da região e que se encontra abandonado;
- prédio de três pavimentos, em bom estado de conservação, com estacionamento e área para carga e descarga de mercadorias. Abriga o Braga Superatacado, o segundo grande empreendimento do quarteirão;
- o terreno baldio contíguo ao do supermercado é utilizado tanto para estacionamento quanto para depósito de lixo das vizinhanças;
- nos demais terrenos encontram-se pequenos estabelecimentos comerciais: uma loja de extintores, um hotel de três pavimentos, em avançado estado de deterioração, uma oficina de gesso;
- edificações de dois pavimentos, em geral residências, algumas abandonadas e em avançado estado de deterioração.

Nas áreas ao fundo, voltadas para o Plano Inclinado da Liberdade, pontilham pequenos bares, em casas térreas, algumas residências fruto de invasão.

Quarto Quarteirão

O quarto quarteirão, sem terrenos vazios, definido pela área que envolve a rua Lino Coutinho e a praça da Rocinha de Baixo, é estritamente residencial, à exceção de dois "botecos". As edificações mais elevadas tem dois pavimentos. As casas são antigas, muitas são construções geminadas, de baixo valor urbano ou arquitetônico. As mais recentes, nas proximidades da praça Rocinha de Baixo, são as melhores.

Os moradores não estão ligados ao comércio local, exceto aos supermercados.

A degradação do lugar é sensível, principalmente entre as casas mais antigas e aquelas que ficam por trás das demais.

Quinto Quarteirão

O quinto quarteirão, delimitado pelo quarteirão anterior e pela estação Leste, rua Arthur Cairambi e rua Nilo Peçanha. Desta, em direção à rua Arthur Cairambi, registram-se os seguintes prédios:

- prédio de dois pavimentos, com estacionamento próprio, que ocupa cerca de 2/3 do terreno. Abriga o escritório de uma pequena empreiteira;

- uma série de seis edificações, com dois pavimentos, em avançado estado de deterioração e sem qualquer valor econômico. Abrigam residências, botecos e um motel - o Hotel Doçura;
- prédio de quatro pavimentos, em mal estado de conservação e em visível degradação, com estacionamento próprio. É ocupado por um estabelecimento atacadista, cuja loja fica no térreo, e os depósitos, nos demais pavimentos. Possui câmara frigorífica. Tem pouca importância econômica;
- prédio de quatro pavimentos, com estacionamento, completamente abandonado, em estado precário de conservação e degradação visível. Faz esquina com a rua Arthur Cairambi;
- prédio de dois pavimentos, totalmente degradado e abandonado. Possui, nos fundos, uma ampla área livre totalmente tomada pela vegetação. Era ocupado pela antiga Companhia Comercial Magalhães;
- prédio de dois pavimentos, abandonado e estado visível de degradação, à exceção do pequeno boteco, no térreo;
- galpão com três pavimentos, em péssimo estado de conservação, parcialmente ocupado por uma estamparia. O restante do prédio está abandonado. A degradação é visível.

Conclusões

O primeiro bairro ainda pode resguardar suas características de ocupação e uso se submetido a uma revitalização, dependente da criação de novos empreendimentos nos demais bairros. Nestes, as possibilidades de revitalização são remotas, pois a degradação dos prédios encontra-se em avançado estágio.

As calçadas são estreitas e obstruídas pela presença de ambulantes, nas proximidades do largo da Calçada. Junto a tais trabalhadores convivem, infelizmente, mendigos e marginais. A ausência de limpeza urbana é visível, assim como a insuficiência do sistema de drenagem, sendo verificados vários pontos de alagamento.

Aspecto que enfatiza a necessidade de uma intervenção profunda na área que a requalifique como sub-centro metropolitano é sua aparência nos fins de semana. O fluxo de automóveis e transportes públicos diminui drasticamente. Com as principais casas comerciais fechadas, o território destes cinco bairros só mantém os "motéis" como elementos de atração de movimento no local. A área torna-se um grande deserto, com os poucos moradores se evadindo para outros lugares em busca de entretenimento.

Bairros Fronteiriços à Barão de Cotegipe

Os seis bairros fronteiriços à Barão de Cotegipe são os seguintes:

- Primeiro Bairro – largo em frente à estação Leste;
- Segundo Bairro – delimitado pela Barão de Cotegipe, Rua Padre Antônio de Sá, e Rua do Imperador;
- Terceiro Bairro – todo o lado esquerdo da rua Barão de Cotegipe, sentido Calçada-Bonfim, até a esquina com a 2ª rua à esquerda (não possui nome definido);
- Quarto Bairro – toda a extensão direita da Barão de Cotegipe a partir da rua do Imperador;
- Quinto Bairro – situado entre as ruas Padre Antônio de Sá e a Av. Fernandes Vieira;
- Sexto Bairro – situado entre a rua do Imperador e a Av. Fernandes Vieira.

Primeiro Bairro

De modo geral, o bairro funciona como um grande centro comercial. O estado de conservação dos prédios voltados para a estação Leste não é dos melhores. São utilizados, basicamente, por lojas que se dedicam ao comércio de móveis e utilidades do lar. Há, também, ótica, farmácia.

Além destes, localiza-se no quarteirão o prédio do Banco Real e um prédio de cinco pavimentos, voltado para a Avenida Oscar Pontes, com boa infra-estrutura e em baixo estado de conservação, no qual funciona um centro comercial.

Segundo Quarteirão

O flanco voltado para a avenida Barão de Cotegipe é dominado pelo comércio de calçados e confecções que ocupa edificações, em sua grande maioria, com dois pavimentos e em estado de conservação razoável.

O flanco voltado para a Padre Antônio de Sá é um conjunto de casas voltadas para os diferentes segmentos comerciais. O grau das mesmas aumenta à medida em que se localizam cada vez mais próxima do largo da Calçada. Os principais prédios são o do Bradesco, na esquina da Padre Antônio de Sá com a Barão de Cotegipe e o do Banco Itaú, na rua Padre Antônio de Sá.

Terceiro Quarteirão

Partindo do largo da Calçada, há dois grandes galpões ocupados, respectivamente, por uma loja de móveis e utilidades do lar. Após os mesmos, encontra-se uma farmácia e, em seguida, uma sucessão de lojas de calçados e confecções. Estes prédios possuem, em geral, dois pavimentos. Encontram-se em razoável estado de conservação.

No primeiro trecho, que se estende até a rua General Andréa, destacam-se os prédios do Baneb e do BBV. No segundo trecho, a partir desta esquina, também predomina o comércio de móveis e utilidades do lar, exceto pela ruína da esquina e por um prédio vago logo após este. Nota-se, a partir daí, o surgimento de algumas casas de ferragens e equipamentos industriais. A quantidade de pavimentos permanece em torno de dois.

Quarto Quarteirão

Neste quarteirão, as atividades predominantes nos quarteirões anteriores começam a partilhar com outras o espaço dos prédios. Apesar da existência, ainda, de lojas que se dedicam ao comércio de calçados, confecções e utilidades do lar, já se nota a presença forte do comércio de ferragens e equipamentos industriais. As edificações encontram-se em bom estado de conservação, destacando-se o prédio da Caixa Econômica Federal. A volumetria permanece mais ou menos a mesma. A imensa maioria dos prédios possui dois pavimentos, em que pese a presença de algumas edificações de três pavimentos.

Quinto Quarteirão

Próximo ao largo da Calçada, o flanco do quinto quarteirão é constituído por lojas de utilidades do lar, móveis e eletrodomésticos. À medida que se afasta da Calçada, pela rua Padre Antônio de Sá, o comércio passa a ser um pouco mais misturado. O Banco Bamerindus é a primeira edificação de porte, ao lado de uma galeria que atravessa o quarteirão e vai até a Av. Fernandes Vieira, com aproximadamente vinte e cinco lojas. Na esquina da Padre Antônio de Sá com a rua do Imperador, localiza-se o Bingo Calçada.

No flanco da Rua do Imperador, predomina o comércio de ferragens e equipamentos industriais.

No flanco da rua J. M. Tourinho não há nenhum comércio, à exceção do posto de gasolina que fica na esquina desta com a Fernandes Vieira.

Já no flanco da avenida Fernandes Vieira está a Inspetoria da Secretaria da Fazenda, uma empresa de segurança, de porte considerável e pequenos comércios que se estendem até a esquina com a rua Padre Antônio de Sá. As edificações possuem, em geral, um pavimento, entre os quais se insinuam prédios de dois pavimentos. Existem, ainda, dois prédios de três pavimentos.

Sexto Quarteirão

Este é o mais degradado dos quarteirões à direita da estação Leste, à exceção dos prédios situados à rua J. M. Tourinho, com tem três ou quatro pavimentos, onde se distribuem lojas de acessórios e peças para autos.

Todas as demais edificações do quarteirão, a maioria com um ou dois pavimentos, encontram-se em avançado estado de degradação. São utilizadas como oficinas para autos, borracharias, serralherias, lojas de peças, retífica e pneus. Existem prédios abandonados.

Conclusões

Nos quarteirões fronteiros à Barão de Cotegipe, predomina o comércio de calçados e confecções, embora seja marcante a presença de muitas instituições bancárias, o que reforça o significado econômico de toda esta área do sub-centro metropolitano. Os prédios encontram-se, em geral, em bom estado de conservação, o que não elide a necessidade de intervenções que visem adequar e/ou recompor a estética das fachadas dos mesmos.

Constata-se, ainda, a necessidade de alargamento das calçadas e de relocação de ambulantes.

As características que o local assume aos finais de semana, o sistema de transporte e o fluxo de automóveis são bem semelhantes às dos quarteirões circunvizinhos à estação Leste.

Corredor de Comércio e Serviços da Suburbana

Do viaduto dos Motoristas ao viaduto que novamente cruza a via férrea, na altura de Santa Luzia, existem cerca de 200 edificações às margens da Suburbana, do lado da península de Itapagipe e da enseada dos Tainheiros (lado esquerdo). Do outro lado (direito), outro tanto.

Com a duplicação da pista, cerca de 130 edificações serão afetadas do lado esquerdo, quase a mesma quantidade, 125, do lado direito, o que oferece um total aproximado de 250 edificações que deverão ser demolidas em parte ou no todo por estarem localizadas na faixa de domínio.

Em termos de atividades comerciais e de serviços, foram identificados do **lado esquerdo** dois grandes grupos.

O primeiro, destinado a comércio e serviços variados, com cerca de 40 estabelecimentos:

- doze (12) bares, nove (9) estabelecimentos dedicados ao comércio de alimentos (mercadinho, quitanda, venda de frutas, mercearia, panificadora, açougue), duas (2) lojas para venda de botijões de gás, uma (1) farmácia e três (3) salões de beleza;
- dois (2) estabelecimentos de ensino: o centro de ensino fundamental do Uruguai e a escola profissionalizante Eufrosina Miranda;
- um estabelecimento religioso: a Igreja Universal;
- uma (1) loteria, uma (1) loja para assistência técnica de eletrônicos e uma (1) loja de embalagens;
- três (3) lojas de materiais de construção, duas (2) de venda de mármore e granitos, uma (1) de ferragens, uma (1) marcenaria; uma (1) oficina de galvanização.

E o segundo, especificamente voltado para o comércio de peças para autos e/ou motos, ou para os serviços de reparos e manutenção, num total de 75 estabelecimentos.

- três (3) oficinas de venda de peças e serviços para motos;
- 48 sucatas (algumas das quais são, também, oficinas de chaparia e pintura), uma (1) loja de baterias, quatro (4) lojas destinadas à venda e/ ou conserto de pneus e câmaras de ar, três (3) oficinas de conserto de motores e caixas de marcha, três (3) retíficas, seis (6) oficinas mecânicas, cinco (5) capotarias e dois (2) lavajato.

Quinze casas comerciais não foram identificadas.

Nesta estimativa preliminar, portanto, existem 130 estabelecimentos não residenciais, entremeados ou misturados com cerca de 70 residências. Eventuais equívocos de levantamento não anulam as seguintes conclusões:

- a quantidade de estabelecimentos voltados para o comércio de peças e para os serviços de reparos e manutenção de veículos automotores e/ou motocicletas, ou é, praticamente, o dobro do restante;
- tais estabelecimentos se voltam basicamente para comércio e serviços em carros antigos, ou seja, com mais de dez anos de uso;
- não existem atividades que tenham potencial de desenvolvimento, quer pelas perspectivas de expansão, quer pelas perspectivas de desdobramento em outras.

Do **lado direito**, após o Motel Oásis e os depósitos dos Fiaes, há uma quantidade bem maior de residências - cerca de 150 - e um total máximo de 45 edificações não-residenciais.

O bloco de estabelecimentos comerciais e de serviços voltados para a venda de peças (usadas ou novas) assim como para o reparo de veículos automotores é bem menor - cerca de 8 estabelecimentos:

- um (1) capoteiro, duas (2) retíficas e uma (1) oficina para conserto de caixas de marcha, duas (2) oficinas mecânicas, uma (1) borracharia e (1) eletricitista.

Entre os demais estabelecimentos, predominam os dedicados ao comércio de alimentos, em torno de 21:

- seis (6) bares, quatro (4) depósitos de bebidas, um (1) supermercado, dois (2) mercadinhos, dois (2) abatedouros (de aves), uma (1) panificadora, dois (2) açougues, um (1) quitanda, uma (1) sorveteria, e uma (1) loja de fornecimento de almoços.

Há um bloco de estabelecimentos dedicado a negócios variados:

uma (1) imobiliária, uma (1) lojinha para cópias xerográficas, uma (1) locadora de vídeos, uma (1) loja de comércio de roupas; uma (1) loja para conserto de eletrodomésticos; duas (2) igrejas e (1) uma escola (Maranata); e uma (1) loja de trabalhos artísticos em alumínio, vidro e ferro, além de um dentista.

Cinco casas comerciais não identificadas.

Considerando-se o conjunto de edificações não-residenciais de ambos os lados da Suburbana, é possível observar ainda:

- uma relativa concentração de estabelecimentos voltados para comércio e serviços de comparação e conveniência (cerca de 60, no total) nas proximidades de Santa Luzia, enquanto a concentração de estabelecimentos voltados para o comércio de peças ou para os serviços de reparos e manutenção de veículos automotores (mais de 80, no total) tende a se concentrar na direção do viaduto de Motoristas;
- a existência de três estabelecimentos religiosos: uma igreja católica, outra batista e outra evangélica;
- a existência de três escolas, sendo uma profissionalizante;
- a existência de, apenas, dois profissionais liberais (um veterinário e um dentista) assim como de um artesão com seus auxiliares (artes em alumínio, vidro e ferro).

Neste caso, foi levantada a distribuição espacial das atividades predominantes do centro de Lobato, em seu prolongamento pela península do Joanes.

Foram consideradas três zonas:

- a da invasão consolidada de Maria das Graças - delimitada pela rua Ilha do Joanes, Colégio Militar e rua Voluntários da Pátria;
- a da primeira fileira de casas que margeia a linha férrea, na Rua Voluntários da Pátria, até o limite da estrada Lobato-Campinas, no sentido leste, e o largo do Lobato;
- a da ocupação à margem direita da rua Aterro do Joanes em direção à praia da enseada do Tainheiros (sub-zona 3A) e a fábrica de óleo de mamona Boley do Brasil e adjacências (sub-zona 3B).

Zona 1

É um local tranquilo e de uso tipicamente residencial, com casas, em sua maioria, sem recuo lateral. O estado de conservação das edificações pode ser considerado precário ou regular. Seu gabarito de altura é variado, assim como a textura da fachada (ora em blocos sem revestimento, ora com reboco simples sem pintura, ora com acabamento rústico). O comércio é raro, resumindo-se a botecos, quitandas e pequenas mercearias.

Os quarteirões são em tamanhos variados e delimitados por vias estreitas, que dificultam o acesso de automóveis. Uma rótula, no final da rua Ilha do Joanes e em frente ao Colégio da Polícia Militar, marca o limite do acesso do transporte coletivo à área. Toda a zona possui três praças, com destaque para a Praça "B", ponto de práticas sociais da comunidade: esporte, festas, bate-papo, namoro.

Na rua ilha do Joanes, com uma testada de aproximadamente 150m, encontram-se as instalações da Transportadora Brasil, cujas edificações se encontram em estado precário de conservação. Duas igrejas de cultos distintos, Testemunhas de Jeová e Assembléia de Deus, se sobressaem à margem esquerda da linha férrea, na rua Voluntários da Pátria. Nesta zona ainda existem sete escolas, sendo seis destinadas ao ensino de 1^o grau e uma ao ensino básico (?).

Zona 2

O uso residencial é predominante na margem direita a linha férrea, que possui o mesmo tipo de configuração da zona 1: casas sem recuos, lotes estreitos, aberturas dos mais diversos tipos nas fachadas.

As práticas comunitárias são desenvolvidas no largo em frente a estação do Lobato, onde está localizada a maioria dos pontos comerciais da área: panificadoras, botecos, sorveteria e um salão de beleza.

Uma escola de 1^o grau e um templo religioso completam o rol de edificações não residenciais desta zona.

Sub-Zona 3A

A sub-zona 3A encontra-se ao sul da zona 3 e, portanto, mais próxima da avenida Suburbana. No início da ocupação ao longo da rua Aterro do Joanes, pode-se encontrar o prolongamento da invasão de Maria das Graças, com as mesmas características de ocupação desta.

Seguindo pela mesma rua, avistam-se o edifício do Centro Integrado de Menores e Família e o da 3ª Companhia da PM, ambos em ótimo estado de conservação. Uma extensa área, utilizada para prática de futebol, precede a invasão não consolidada do Tangará.

Esta favela é densamente ocupada por edificações em alvenaria de bloco cerâmico, de construção precária. As casas implantadas no alinhamento da via pública são mais esmeradas em relação as demais. À medida que há um estreitamento da ocupação, em função dos limites murados da Boley do Brasil, há melhoramento das condições de infra-estrutura da área: caminhos calçados e valas para escoamento de água.

Uma bomboniere, uma casa de materiais de construção e um restaurante próximo à praia são os principais edifícios comerciais desta sub-zona.

O largo no final desta rua, onde os ônibus coletivos fazem "fim de linha", é marcado pela presença de uma escola de nível secundário e principalmente pela Igreja de São Vicente, de arquitetura peculiar.

Sub-Zona 3B

Na parte norte da zona 3, mais distante da avenida Suburbana, encontra-se sub-zona 3B, caracterizada pela presença da Boley do Brasil, fábrica de óleo de mamona. Esta fábrica ocupa grande parte da península do Joanes.

Nos terrenos da Boley, estão distribuídos diversos edifícios: subestação de energia elétrica, residências para diretores, escritórios, refeitório, refinaria, galpões, dentre outros. A praia que os margeiam é fechada e de acesso restrito. Por isso, não é afetada por qualquer invasão de palafitas.

Em seus limites, no entanto, nas proximidades da subestação da CBTU, é possível encontrar algumas dezenas de palafitas. Uma rua de chão batido, localizada ao lado do Colégio Militar, é o único acesso a uma escola estadual de 2º grau e a duas pequenas travessas de uso residencial, ambas geminadas a Boley.

Conclusões

Nas zonas 1 e 2 não foi encontrado nenhum edifício de grande porte, a não ser a estação de Lobato, localizada entre ambas. Na sub-zona 3A, a 3ª Companhia da PM e a Igreja de São Vicente são os prédios que se destacam, e na sub-zona 3B, a fábrica de óleo de mamona Boley do Brasil.