



Fundação
Mário Leal Ferreira



914BRZ4021 INSTRUMENTOS E ESTRATÉGIAS PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DO CENTRO ANTIGO DE SALVADOR

Ref.: CLT00816/2018

SA: SA-3265/2018

Produto 5: Plano Funcional de Mobilidade

Relatório consolidando a apresentação do Plano Funcional de Mobilidade para a área do Centro Antigo de Salvador.

VERSÃO FINAL

SÃO PAULO, 09/10/2019



Sumário

Sumário

1	OBJETIVO	7
2	DELIMITAÇÃO DO ESCOPO	7
3	RVPTC CONSOLIDADA	7
4	RPC CONSOLIDADA.....	13
4.1	NOVAS CONEXÕES – 11 PROPOSTAS SELECONADAS PARA DETALHAMENTO FUNCIONAL.....	13
4.1.1	PLANO INCLINADO SHOPPING LIBERDADE – FEIRA DE SÃO JOAQUIM... 14	
4.1.2	REFORMA DOS BAIXOS DO TABOÃO	26
4.1.3	NOVOS ACESSOS/ CONEXÕES NO TERMINAL/ ESTAÇÃO/ SHOPPINGS DA LAPA	35
4.1.4	PASSARELA DIQUE DO TORORÓ	44
4.1.5	PASSARELA MERCADO DE SÃO MIGUEL/ VIA HISTÓRICA	58
4.1.6	ELEVADOR LGO. DOS AFLITOS - SOLAR DO UNHÃO.....	65
4.1.7	PASSARELAS NA ARENA FONTE NOVA.....	73
4.1.8	TRÊS PASSARELAS SOBRE O VALE DOS BARRIS.....	77
4.1.9	PASSARELA SAÚDE - HOSPITAL SANTA IZABEL	82
4.1.10	PASSARELAS LARGO DO CARMO – SAÚDE - NAZARÉ	86
4.1.11	PLANOS INCLINADOS SANTO ANTÔNIO ALÉM DO CARMO – PORTO - COM LIGAÇÃO COM RUA VITAL RÊGO	94

Índice de Figuras

Figura 2.1 - DELIMITAÇÃO DO ESCOPO	7
Figura 3.1 - CENÁRIO TOTAL 5B, RVPTC	10
Figura 3.2 - CENÁRIO TOTAL 6, RVPTC	11
Figura 3.3 - CENÁRIO TOTAL 7, RVPTC	12
Figura 4.1 - PLANO INCLINADO SHOPPING LIBERDADE - FEIRA DE S. JOAQUIM.....	14
Figura 4.2 - AMPLIAÇÃO DO PLANO INCLINADO E LEGENDA.....	14
Figura 4.3 - VISTA DO SHOPPING LIBERDADE	15
Figura 4.4 - VISTA DO SHOPPING LIBERDADE	16
Figura 4.5 - VISTA DO SHOPPING LIBERDADE	17
Figura 4.6 - VISTA DO SHOPPING LIBERDADE	17
Figura 4.7 - PONTE SALVADOR-ITAPARICA NA REGIÃO CONTINENTAL.....	17
Figura 4.7 - BTS, TERMINAIS MARÍTIMOS, FEIRA DE S. JOAQUIM E ENOTRNO	18
Figura 4.8 - BTS, TERMINAIS MARÍTIMOS, FEIRA DE S. JOAQUIM E ENOTRNO	18
Figura 4.9 - VISTA ÁEREA DA REGIÃO COM DESTAQUE PARA A PROPOSTA	19
Figura 4.10 -EVENTUAIS ALTERNATIVAS DE PLANOS INCLINADOS.....	20
Figura 4.11 -REFORMA BAIXOS DO TABOÃO	26
Figura 4.12 -PLANO HABITACIONAL ÁREA 3 – PILAR, ELEVADOR TABOÃO (AMARELO) E TERRENOS A DESAPROPRIAR (CIANO)	27
Figura 4.13 -LOCALIZAÇÃO DA FONTE DOS PADRES.....	29
Figura 4.14 -ESTUDO VOLUMÉTRICO DE POSSÍVEIS NOVOS EDIFÍCIOS COM TÉRREO RECUADO.....	30
Figura 4.16 -ESTUDO DE CIRCULAÇÃO SEM A IMPLANTAÇÃO DO “LARGO DO TABOÃO”	31
Figura 4.17 -CROQUI SOBRE IMAGEM - SEM A IMPLANTAÇÃO DO “LARGO DO TABOÃO”	32
Figura 4.18 -NOVOS ACESSOS E COENXÕES NO ENTORNO DA ESTAÇÃO DA LAPA.....	37
Figura 4.19 -NOVOS ACESSOS E CONEXÕES NO ENTRNO DA ESTAÇÃO DA LAPA – CIRCULAÇÃO VIÁRIA E RVPTC (SEM RPC)	38
Figura 4.20 -NOVOS ACESSOS E COENXÕES NO ENTRNO DA ESTAÇÃO DA LAPA – AMPLIAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO.....	41
Figura 4.21 -VISTA GERAL DO DIQUE TORORÓ COM PASSARELAS PROPOSTAS	44
Figura 4.22 -DIQUE DO TORORÓ - PONTE INFERIOR.....	45
Figura 4.23 -DIQUE DO TORORÓ - PONTE SUPERIOR (E INFERIOR) – NÍVEL INFERIOR	46
Figura 4.24 -DIQUE DO TORORÓ - PONTE SUPERIOR (E INFERIOR) – NÍVEL SUPERIOR ...	47
Figura 4.25 -EXEMPLO DE “ <i>STRESS RIBBON BRIDGE</i> ”	52
Figura 4.26 -ESQUEMA CONCEITUAL DE “ <i>STRESS RIBBON BRIDGE</i> ”.....	52
Figura 4.27 -EXEMPLO CONCEITUAL DE “ <i>STRESS RIBBON BRIDGE</i> ”	53
Figura 4.28 - “ <i>STRESS RIBBON BRIDGE</i> ” EXEMPLOS DE MONTAGEM.....	53
Figura 4.29 -EXEMPLO DE “ <i>STRESS RIBBON BRIDGE</i> ” COM ARCO CENTRAL.....	54
Figura 4.32 -ELEVADOR E PASSARELA LGO. DOS AFLITOS – SOLAR DO UNHÃO	66

Figura 4.33 -ELEVADOR E PASSARELA LGO. DOS AFLITOS – SOLAR DO UNHÃO – <i>AMPLIAÇÕES DE NÍVEIS DE ACESSO À TORRE DE ELEVADORES</i>	67
Figura 4.34 -PASSARELA LGO. DOS AFLITOS – SOLAR DO UNHÃO – <i>ESTUDO</i>	69
Figura 4.35 -PASSARELAS NA ARENA FONTE NOVA	73
Figura 4.35 -PASSARELAS NA ARENA FONTE NOVA – <i>LEGENDA (CONTINUAÇÃO)</i>	74
Figura 4.36 -PASSARELAS NA ARENA FONTE NOVA – <i>ESTUDO SOBRE IMAGEM</i>	74
Figura 4.37 –TRÊS PASSARELAS SOBRE O VALE DOS BARRIS -	77
Figura 4.38 -PASSARELA SAÚDE – HOSPITAL SANTA IZABEL	82
Figura 4.39 -PASSARELAS LARGO DO CARMO – SAÚDE – NAZARÉ	86
Figura 4.40 -PASSARELAS LARGO DO CARMO – SAÚDE – NAZARÉ - <i>LEGENDA</i>	87
Figura 4.41 -CROQUI – ESTUDO DE RAMPA DE ACESSO NA IGREJA DO CARMO.....	90
Figura 4.42 -PLANOS INCLINADOS SANTO ANTÔNIO ALÉM DO CARMO – PORTO - COM <i>LIGAÇÃO COM RUA VITAL RÊGO</i>	94

Lista de Siglas Utilizadas

- **AGEBRA** – Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia.
- **BRS** - *Bus Rapid Service* - Corresponde a um serviço de transporte coletivo por ônibus com prioridade e preferência de passagem, mas integrado ao tráfego geral.
- **BRT** - *Bus Rapid Transit* - Corresponde a um serviço de transporte coletivo por ônibus com operação predominantemente segregada, geralmente com ultrapassagem nas paradas e com embarque pré-pago.
- **BTS** - Baía de Todos os Santos.
- **CAS** - Centro Antigo de Salvador - Corresponde à área objeto deste estudo.
- **CHS** - Centro Histórico de Salvador - Integra o CAS.
- **CTB** – Código de Trânsito Brasileiro
- **E-BUS** - *Electric Bus* - Tecnologia de transporte coletivo (de baixa, média ou alta capacidade) alimentada por baterias e/ou sistemas de indução nas paradas; possui alta manobrabilidade e vence altas declividades (dependendo do veículo/fornecedor, até 25%), além de ser silenciosa.
- **FMLF** - Fundação Mario Leal Ferreira.
- **IPAC** - Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia.
- **IPHAN** - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.
- **PlanMob** - Plano de Mobilidade - O conhecimento do PlanMob 2017 constitui pré-requisito para a correta interpretação deste estudo.
- **RPC** - Rede Prioritária de Caminhos de Pedestres - Constitui uma das principais propostas deste estudo.
- **RVPTC** - Rede Viária Prioritária de Transporte Coletivo - Constitui uma das principais propostas deste estudo.
- **STC** - Sistema de Transporte Coletivo.
- **STCO** - Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus.
- **TC** - Transporte Coletivo.
- **TCO** - Transporte Coletivo por Ônibus.
- **VEBTS** - Via Expressa Baía de Todos os Santos.
- **VLP** - Veículo Leve sobre Pneus - Variação do VLT, mas com tração pneumática, o que lhe dá maior aderência (vence maiores declividades - até 13%) com menor ruído; possui guia por trilho embebido.
- **VLT** - Veículos Leve sobre Trilhos - Modal ou veículo de transporte coletivo (de média a alta capacidade) composto por material rodante ferroviário com alimentação elétrica (com ou sem rede aérea); caracteriza-se por sua capacidade de operar tanto de forma segregada como integrada ao tráfego geral, ou ainda em vias para pedestres (calçadões); possui flexibilidade para implantação também em túnel como em elevados; raio mínimo de 18m; rampas máximas.

APRESENTAÇÃO

Este documento refere-se ao **Produto 5: Relatório consolidando o Plano Funcional de Mobilidade para a área do Centro Antigo de Salvador**, contendo as diversas peças com as respectivas plantas urbanísticas envolvendo desde a concepção do partido funcional e operacional, bem como as proposições desenvolvidas e propostas e a sua inserção na malha urbana. **Identificação das áreas afetadas em decorrência do plano de mobilidade**, que consta como parte integrante do contrato CLT00816/2018, firmado entre a (FMLF) - Fundação Mário Leal Ferreira, a UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, e a GPO/Sistran Engenharia, em 02/10/2018, cujo escopo trata da **Elaboração do Plano Funcional de Mobilidade Urbana para o Centro Antigo de Salvador/BA**, com foco na melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade dos cidadãos, a partir de uma abordagem integrada entre Transportes e Uso do Solo.

Este documento está estruturado, conforme determinado no contrato, em duas atividades principais:

- **Atividade 1:** Concepção arquitetônica e dimensionamento das áreas (por intervenção);
- **Atividade 2:** Memorial descritivo (por intervenção).

1 OBJETIVO

A proposta metodológica que norteará o desenvolvimento do escopo contratado tem como objetivo central elaboração de um **Plano Funcional de Mobilidade Urbana para o Centro Antigo de Salvador - CAS, com foco na melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade dos cidadãos**, a partir de uma abordagem integrada entre os diversos Sistemas de Transportes, os projetos existentes e as características de uso e ocupação do solo da região em estudo.

O principal objetivo deste relatório é apresentar o conjunto consolidado das propostas selecionadas nas etapas anteriores, abrangendo a rede de transporte coletivo e a rede de caminhos de pedestres e de mobilidade ativa.

2 DELIMITAÇÃO DO ESCOPO

O escopo do trabalho é delimitado, segundo contrato, por cinco produtos e doze atividades principais para os quais a metodologia foi estruturada. Na próxima figura é possível observar os produtos definidos no âmbito do contrato, assim como o posicionamento das consultas públicas solicitadas durante a reunião de início dos trabalhos. Nestas consultas, a sociedade civil e seus representantes podem colaborar através da exposição de seus desejos, anseios e críticas relacionadas ao tema central da contratação: a mobilidade urbana no Centro Antigo de Salvador.

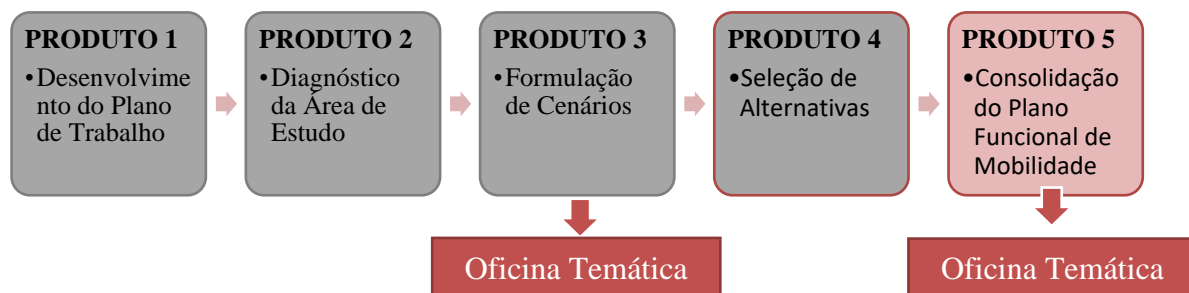


Figura 2.1 - Delimitação do Escopo

Fonte: Adaptado do Edital

A seguir, as atividades previstas para o desenvolvimento do presente documento, denominado **Produto 5 - Plano funcional de mobilidade (consolidado)** são apresentados de forma conjunta (os projetos e seus respectivos memoriais descritivos).

3 RVPTC CONSOLIDADA

No Produto 4 (P4) é proposta uma Rede Viária Prioritária para o Transporte Coletivo (**RVPTC**).

Esta consiste em:

- ✓ vias existentes atualmente utilizadas pelo STC;
- ✓ inclusão de novas vias na rede de TC;
- ✓ criação de novas vias mediante OAEs (túneis e viadutos);
- ✓ e na reorganização de vias (com alterações de sentidos, duplicações e reconfiguração de binários).

No P4 também foram definidas diretrizes operacionais e de desempenho a serem seguidas na nova RVPTC.

Na **Figura 3.1 (cenário 5b)** é apresentada a consolidação da RVPTC e estudos funcionais das OAEs e novas vias propostas.

No decorrer deste Produto (P5) novas informações foram divulgadas (pela FMLF) relativas ao projeto de traçado de um serviço em *monotrilho* entre a região de Paripe e o Comércio, no CAS. Isto está representado na **Figura 3.2 – cenário 6** do STC/ RVPTC.

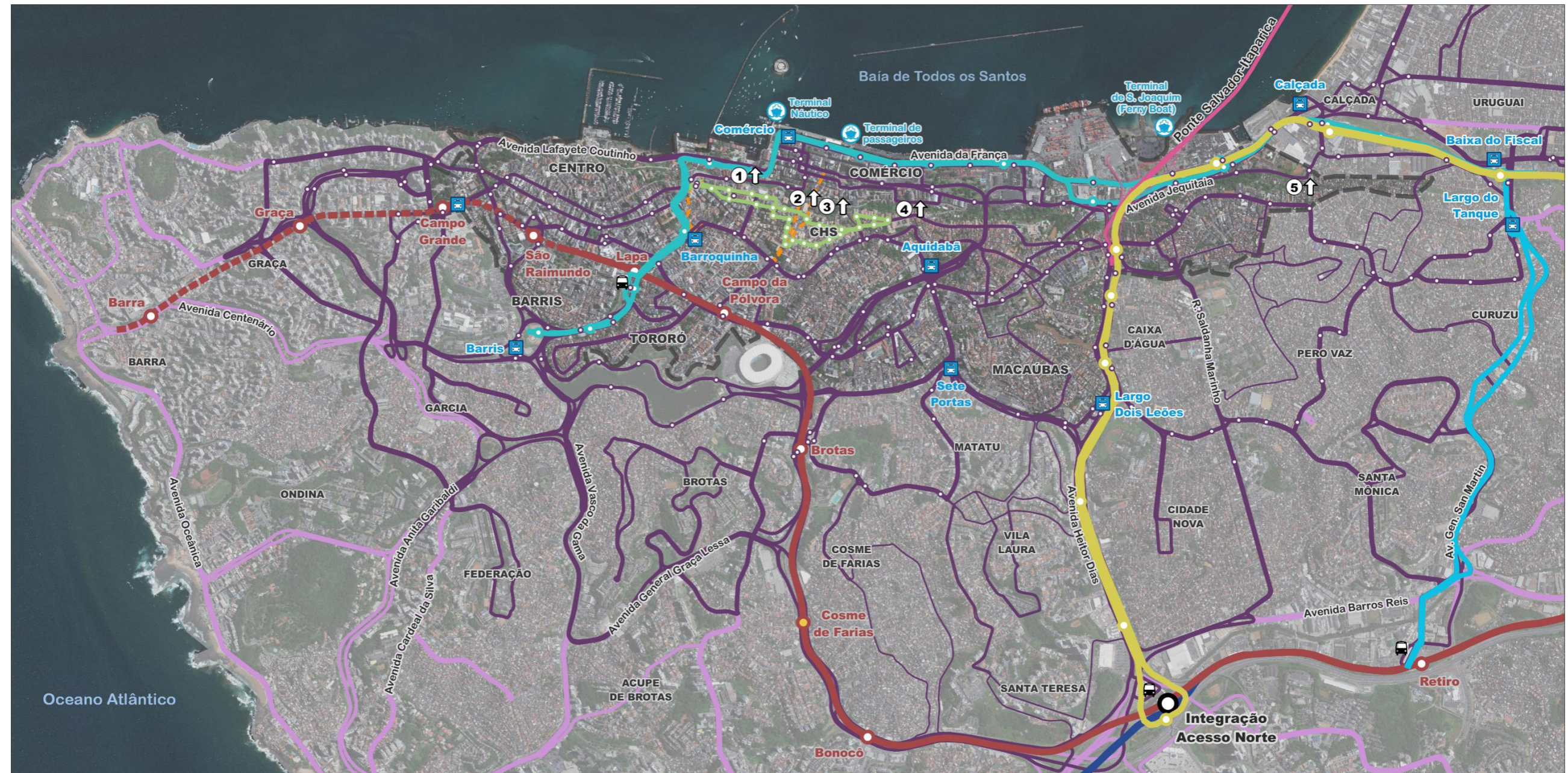
Na **Figura 3.3 – cenário 7**, é apresentada uma configuração do STC equivalente ao **cenário 6**, mas sem a extensão da Linha 1 do Metrô além da atual Estação Lapa. Neste caso, a conexão da Lapa com a região do Largo do Campo Grande poderá ocorrer tanto através de um serviço de VLT proposto, como pela RVPTC – através de BRT e/ou BRS (preferencialmente com tração elétrica).

Destacamos, dentro dos cenários acima, projetos específicos prioritários para a viabilização da RVPTC proposta:

- ✓ Novo sistema de túneis interligando **Lapa, Barroquinha e Comércio** (Túnel L-B-C) – atendendo tráfego geral, VLT e RVPTC, além de ciclorrota. Esta ligação permitirá alterar a atual configuração do STC, permitindo a criação de binário conformado pela Av. Sete de Setembro e Rua Carlos Gomes e de serviço bidirecional da RVPTC na Avenida Lafayette Coutinho.
- ✓ Novo túnel conectando a Baixa dos Sapateiros – na região da Ladeira de Santana – com o Comércio, atendendo tráfego geral, ciclorrotas e RVPTC.
- ✓ Redesenho das vias Av. Sete de Setembro e Rua Carlos Gomes – de modo a acomodarem um sistema de transporte coletivo não poluente, ciclovias bidirecionais (na Av. Sete de Setembro), largos passeios para os pedestres e áreas para acomodar um novo comércio ambulante, com rígido controle de ocupação e padronização arquitetônica.

- ✓ Redesenho da Avenida José Joaquim Seabra em todo o trecho correspondente à Baixa dos Sapateiros, de modo que a RVPTC possa operar bidireccionalmente em toda sua extensão, além de uma ciclofaixa bidireccional.
- ✓ Novas *obras de arte especiais* conectando o vale da Av. Pres. Castelo Branco com o alto do Santo Antônio e do Barbalho (Rua Siqueira Campos e Rua dos Adobes).
- ✓ Novas interligações viárias na Lapa, entre a Av. Vale do Tororó e a Av. Joana Angélica.
- ✓ Novo Complexo intermodal (com expressivas obras subterrâneas) no Largo do Campo Grande.
- ✓ Novo serviço de VLT - pela planície do Comércio e Calçada - desde a região da Baixa do Fiscal (e Largo do Tanque) – até o Vale dos Barris, passando pela Av. da França, Avenida do Contorno e, em túnel, sob a Praça Castro Alves, Largo da Barroquinha e Estação da Lapa. Eventualmente, pode haver prolongamento do serviço até o Largo do Campo Grande (em túnel) – caso não se confirme o divulgado plano de extensão da Linha 1 do Metrô.

Demais propostas e maior detalhamento dos acima podem ser consultados nos produtos anteriores.

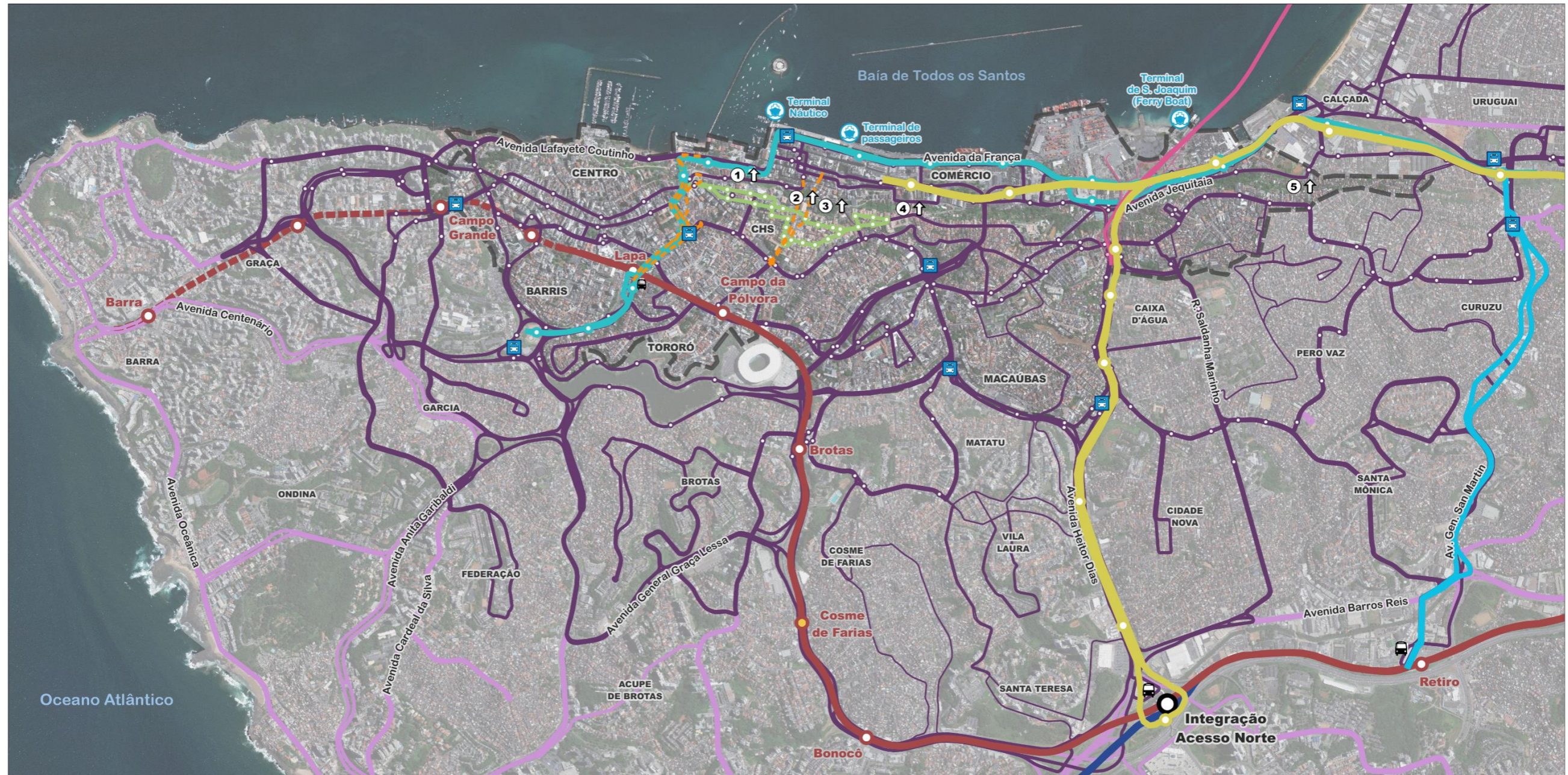


CENÁRIO 5.b - REDE DE TRANSPORTE COLETIVO MÁXIMA

<p>LEGENDA</p> <ul style="list-style-type: none"> LIMITE DO CENTRO ANTIGO DE SALVADOR LINHA 1 DO METRÔ LINHA 2 DO METRÔ EXTENSÃO DA LINHA 1 DO METRÔ NOVA ESTAÇÃO PROPOSTA (METRÔ - LINHA 1) MONOTRILHO VLT PROPOSTO RAMAL BAIXA DO FISCAL - RETIRO (VLT) E-BUS PROPOSTO (BAIXA CAPACIDADE) 	<ul style="list-style-type: none"> TERMINAL DE INTEGRAÇÃO EXISTENTE ESTAÇÃO DE INTEGRAÇÃO PREVISTA <p>RVPTC-CAS*</p> <ul style="list-style-type: none"> VIA PRIORITÁRIA E ESTAÇÕES NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DO CAS VIA PRIORITÁRIA COM ALTA DECLIVIDADE VIA PRIORITÁRIA PREVISTA NO PLANMOB, MAS FORA DA ÁREA DE ESTUDO TRECHO EM TÚNEL 	<ul style="list-style-type: none"> 1 ↑ ELEVADOR LACERDA 2 ↑ PLANO INCLINADO GONÇALVES 3 ↑ ELEVADOR DO TABOÃO 4 ↑ PLANO INCLINADO PILAR 5 ↑ PLANO INCLINADO LIBERDADE / CALÇADA 	<p>Escala gráfica</p>
<p>*REDE VIÁRIA PRIORITÁRIA PARA TRANSPORTE COLETIVO NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DO CAS</p>			<p>ELABORAÇÃO DO PLANO FUNCIONAL DE MOBILIDADE URBANA PARA O CENTRO ANTIGO DE SALVADOR</p>
<p>PRODUTO 4 - AVALIAÇÃO DAS ALTERNATIVAS</p>			

Figura 3.1- Cenário Total, RVPTC

Fonte: GPO Sistran (2019)



CENÁRIO VI - REDE DE TRANSPORTE COLETIVO MÁXIMA E NOVO VIÁRIO PROPOSTO (REVISÃO DO TRAÇADO DO MONOTRILHO)

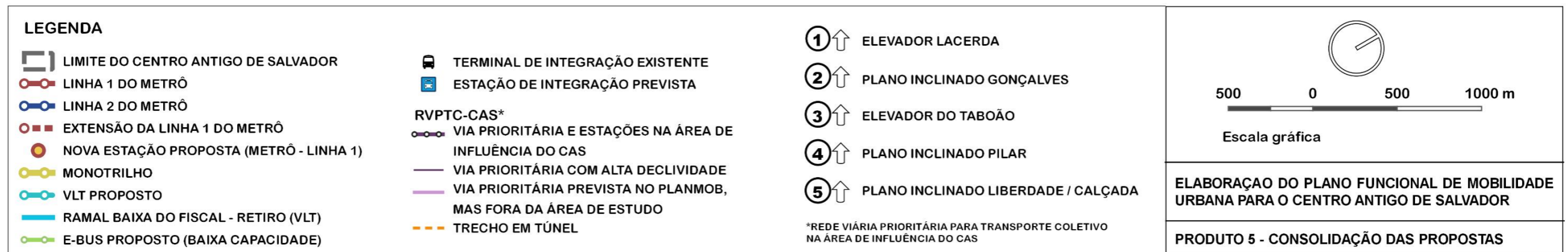
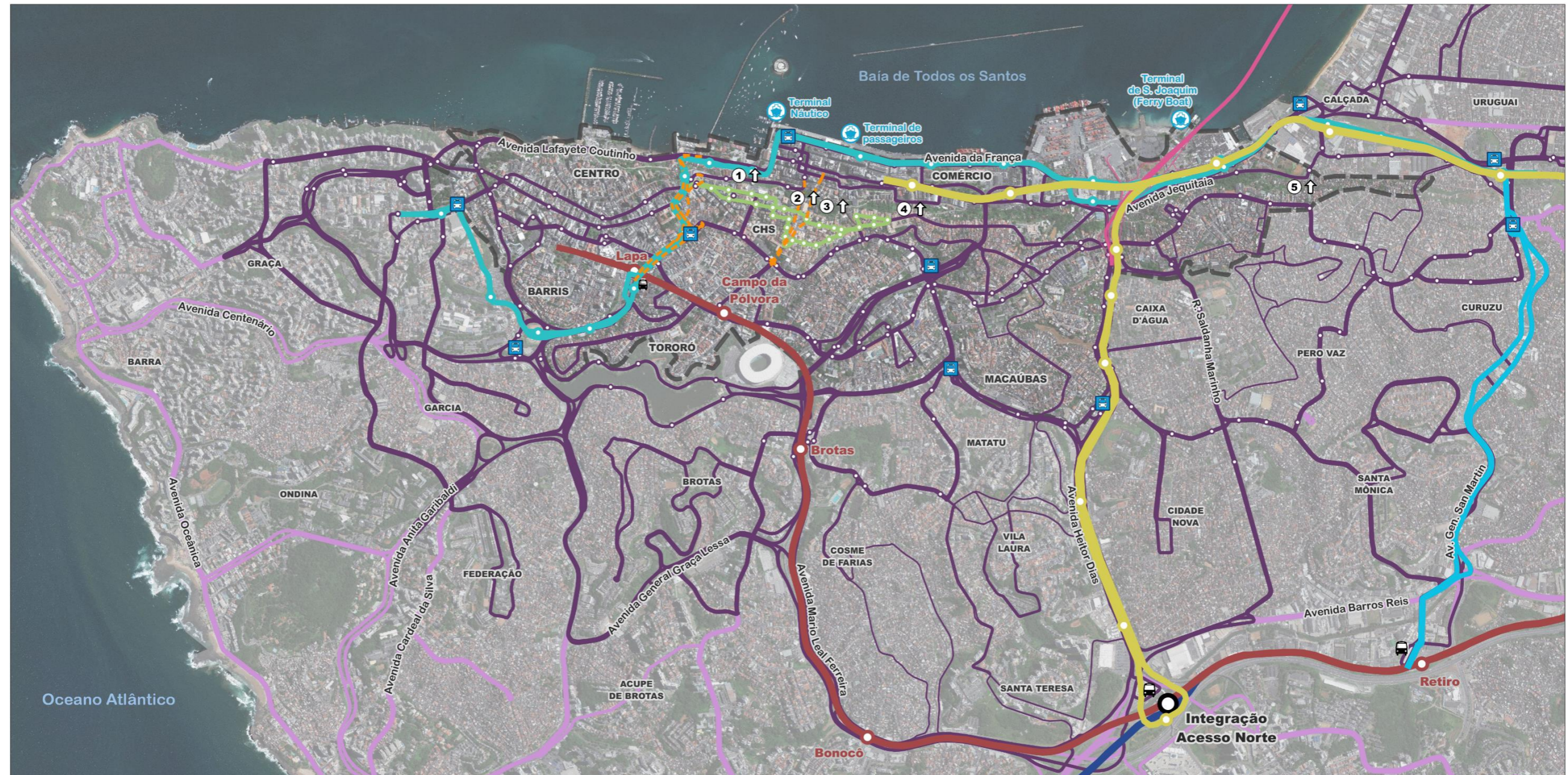


Figura 3.2- Cenário Total, RVPTC
Fonte: GPO Sistran (2019)



CENÁRIO VII - REDE DE TRANSPORTE COLETIVO COM METRÔ ATÉ LAPA, VLT ATÉ CAMPO GRANDE E NOVO VIÁRIO PROPOSTO (REVISÃO DO TRAÇADO DO MONOTRILHO)

<p>LEGENDA</p> <ul style="list-style-type: none"> LIMITE DO CENTRO ANTIGO DE SALVADOR LINHA 1 DO METRÔ LINHA 2 DO METRÔ MONOTRILHO VLT PROPOSTO RAMAL BAIXA DO FISCAL - RETIRO (VLT) E-BUS PROPOSTO (BAIXA CAPACIDADE) TRECHO EM TÚNEL 		<ul style="list-style-type: none"> TERMINAL DE INTEGRAÇÃO EXISTENTE ESTAÇÃO DE INTEGRAÇÃO PREVISTA <p>RVPTC-CAS*</p> <ul style="list-style-type: none"> VIA PRIORITÁRIA E ESTAÇÕES NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DO CAS VIA PRIORITÁRIA COM ALTA DECLIVIDADE VIA PRIORITÁRIA PREVISTA NO PLANMOB, MAS FORA DA ÁREA DE ESTUDO 		<ul style="list-style-type: none"> 1 ↑ ELEVADOR LACERDA 2 ↑ PLANO INCLINADO GONÇALVES 3 ↑ ELEVADOR DO TABOÃO 4 ↑ PLANO INCLINADO PILAR 5 ↑ PLANO INCLINADO LIBERDADE / CALÇADA <p><small>*REDE VIÁRIA PRIORITÁRIA PARA TRANSPORTE COLETIVO NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DO CAS</small></p>		<div style="text-align: center;"> <p>500 0 500 1000 m</p> <p>Escala gráfica</p> </div>	
<p>ELABORAÇÃO DO PLANO FUNCIONAL DE MOBILIDADE URBANA PARA O CENTRO ANTIGO DE SALVADOR</p>							
<p>PRODUTO 5 - CONSOLIDAÇÃO DAS PROPOSTAS</p>							

Figura 3.3- Cenário Total, RVPTC
Fonte: GPO Sistran (2019)

4 RPC CONSOLIDADA

A RVPTC deve estar articulada com uma Rede Prioritária de Caminhos para Pedestres e para modais ativos (**RPC**). Esta consiste em:

- ✓ Caminhos existentes já consolidados – que poderão ser objeto de melhorias em sua infraestrutura e na qualidade de sua ambiência;
- ✓ novas conexões propostas, estabelecendo novos percursos e articulações;
- ✓ e requalificação de caminhos existentes, mediante reconfiguração dos espaços públicos desses logradouros e implementação de melhores condições para a circulação e integração com as novas conexões propostas.

A partir das análises realizadas no P4 puderam ser selecionadas **29 novas conexões/intervenções** estratégicas dentre das quais **2** se encontram fora da área objeto deste estudo (o CAS)¹ e **3** são completamente dependentes da implantação de outros empreendimentos². Dentre as 24 restantes, **11** foram selecionadas para o detalhamento que segue – dado serem as mais bem classificadas nas avaliações realizadas no P4 e possuírem características que as tornam mais favoráveis e prioritárias.

As conexões propostas não abordadas neste Produto 5 poderão são entendidas como de menor relevância para o curto/ médio prazo. Entretanto, poderão ser objeto de estudos futuros pela administração municipal – conforme novos cenários surjam ao longo do tempo.

A RPC apresentada neste produto e no anterior (P4) inclui o compartilhamento com todos os modais ativos.

Além das conexões a seguir abordadas, todas as vias indicadas objeto de requalificação deverão receber projetos específicos para acomodar adequadamente as condições de caminhabilidade,³ o que inclui conforto, segurança, nível de serviço adequado à demanda e, se possível/ viável, acessibilidade universal.

4.1 NOVAS CONEXÕES – 11 PROPOSTAS SELECONADAS PARA DETALHAMENTO FUNCIONAL

¹ As conexões *PASSARELA SOBRE AV. VASCO DA GAMA* (entre R. Quintino Bocaiúva e R. Pedro Malhado) e *PASSARELAS SOBRE AV. REITOR MIGUEL CALMON* (entre bairros Garcia e Graça/ Federação) estão na área de influência do CAS.

² Trata-se das conexões: *SHOPPING PIEDADE – METRÔ SÃO RAIMUNDO* (dependente da implantação da extensão da linha 1 do Metrô); *PRAÇA TOMÉ DE SOUZA – LADEIRA/ RUA DO PAU DA MANGUEIRA* (dependente da criação de um espaço semipúblico no Palácio Rio Branco, da requalificação da Rua Pau da Mangueira e de sua conexão com a Rua Conceição da Praia, através de elevadores); e do *PLANO INCLINADO RUA DIREITA DE SANTO ANTÔNIO – FUTURO CENTRO DE CONVENÇÕES* (dependente da implantação de novos empreendimentos no atual terreno do Grupamento de Fuzileiros Navais de Salvador (GPT-FN-SA), dentre as possibilidades elencadas, um centro de convenções).

³ Caminhabilidade (*walkability*) é uma medida quantitativa e qualitativa para medir o quão convidativa ou não-convidativa uma área pode ser para as pessoas, pedestres (www.janeswalk.org)

4.1.1 PLANO INCLINADO SHOPPING LIBERDADE – FEIRA DE SÃO JOAQUIM

4.1.1.1 Localização das Intervenções

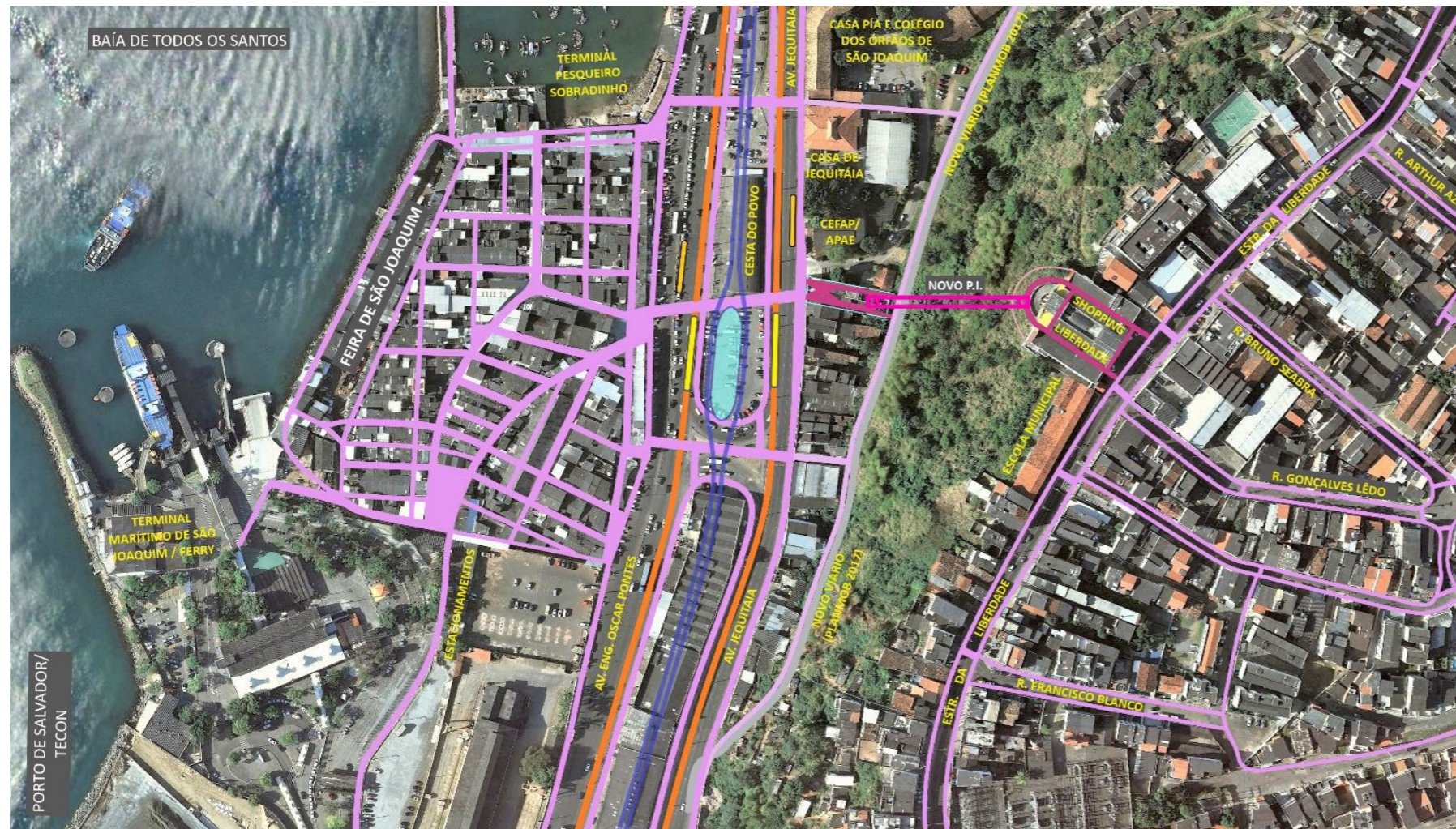


Figura 4.1 - PLANO INCLINADO SHOPPING LIBERDADE - FEIRA DE SÃO JOAQUIM



Figura 4.2 - AMPLIAÇÃO DO PLANO INCLINADO E LEGENDA

Conforme se verifica na figura acima, esta proposta consiste em um plano inclinado – contendo um conjunto de *elevadores inclinados* – entre o alto da Estrada da Liberdade e o Comércio, mais especificamente, entre o Shopping Liberdade e terrenos a serem desapropriados junto à Av. Jequitaia, em frente a estacionamento existente (adjacente à Cesta do Povo) à Feira de São Joaquim⁴. Através desta última seria possível acessar o Terminal Marítimo de São Joaquim, onde presta-se o serviço de balsas (*ferry-boat*) à Ilha de Itaparica (Terminal Bom despacho)⁵. A Feira de São Joaquim está integrada também a estacionamentos para veículos e a um terminal de pesca (Mercado do Peixe de Água de Meninos).

No local também é prevista a futura implantação da Estação São Joaquim da ligação *Paripe/ São Luís – Calçada – Comércio – Lapa* pelo governo estadual (em VLT e/ ou Monotrilho).

No âmbito deste Plano Funcional foi proposto também a implantação de serviços de baixa e média capacidades passando pelas avenidas Jequitaia e Eng. Oscar Pontes – dentro da RVPTC – conforme Produto 4 (P4).



Figura 4.3 - VISTA DO SHOPPING LIBERDADE NO ALTO DO FRONTISPÍCIO, DESDE A FEIRA DE SÃO JOAQUIM/ MERCADO DO PEIXE

⁴ A tradicional Feira de São Joaquim, com cerca de 35mil m², concentra comércio diversificado com ênfase em produtos regionais e relacionados à cultura baiana. Consiste em importante polo gerador e atrator de viagens, com cerca de 7,5 mil feirantes e mais de 20 mil consumidores por dia. A feira é atualmente objeto de reforma para melhoria de sua infraestrutura e acessibilidade (pelo CONDER). Seu patrimônio cultural imaterial está em processo de tombamento pelo IPHAN. Vide Souza, Márcio Nicory Costa - A teia da feira: um estudo sobre a feira-livre de São Joaquim, Salvador, 2010.

⁵ O serviço de balsas é prestado pela *Internacional Travessias Salvador*, subsidiária da *Internacional Marítima* – concessionária da *Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia* (AGERBA), tendo iniciado suas atividades em março de 2014, a estender-se pelo prazo de 25 anos - vide: <https://www.internacionaltravessias.com.br/empresa/>. As viagens são diárias, de hora em hora, aproximadamente entre 05h e 23h.



Figura 4.4 - VISTA DO SHOPPING LIBERDADE NO ALTO DO FRONTISPÍCIO E DOS TERRENOS SELECIONADOS PARA IMPLANTAÇÃO DO ACESSO INFERIOR DO PLANO INCLINADO, DESDE O ESTACIONAMENTO SITUADO AO SUL DA CESTA DO POVO

Os terrenos propostos para instalação da infraestrutura necessária para o embarque/desembarque no plano inclinado, nos baixos da Av. Jequitaia, são vizinhos – ao Norte - a uma Escola Técnica – vinculada à *Casa Pia e Colégio dos Órfãos de São Joaquim* e ao *Centro de Formação e Acompanhamento Profissional – CEFAP*⁶, da *APAE Salvador (Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais de Salvador)*. Todo este conjunto é tombado pelo IPHAN⁷.

A área de embarque/ desembarque do plano inclinado na parada/ estação superior é proposta nos fundos do Shopping Liberdade, com acesso através dele. O shopping se localiza na Estrada da Liberdade, entre as ruas Gonçalves Lêdo e Bruno Seabra. Tem como lotes vizinhos, ao Sul, a Escola Municipal Pirajá da Silva e, ao Norte, lotes de uso misto e uma agência de correios (Centro de Distribuição Frederico Pontes).

⁶ Centro de Formação e Acompanhamento Profissional – CEFAP - tem capacidade para atender 400 jovens e adultos com deficiência intelectual – vide mais informações em: <http://www.apaesalvador.org.br/educação/educação-profissional/>.

⁷ *Casa Pia e Colégio dos Órfão de São Joaquim* – ex-Noviciado da Anunciada da Jequitaia (1704) – outrora a beira mar – Processo IPHAN 81-T-1938 e *Casa à Avenida Frederico Pontes* (Casa nobre de Jequitaia) – Processo IPHAN 165-T-1938.



Figura 4.5 - VISTA DO SHOPPING LIBERDADE NO ALTO DO FRONTISPÍCIO E DOS TERRENOS SELECIONADOS PARA IMPLANTAÇÃO DO ACESSO INFERIOR, À AV. JEQUITAIA



Figura 4.6 - VISTA DO SHOPPING LIBERDADE À ESTRADA DA LIBERDADE



Figura 4.7 MONTAGEM GRÁFICA DA PONTE SALVADOR-ITAPARICA NA REGIÃO CONTINENTAL⁸

⁸ Em www.institutodeengenharia.org.br

É relevante considerar as interferências que a futura ponte Salvador Itaparica terá no local, em especial no Terminal Marítimo de São Joaquim, que de verá sofrer intervenções e adaptações na ocasião, inclusive a conexão viária com um estacionamento para veículos, entre o terminal marítimo e a Feira de São Joaquim.

Abaixo mais imagens do local.



Figura 4.7 - BTS, TERMINAIS MARÍTIMOS, FEIRA DE SÃO JOAQUIM E ENTORNO, DESDE O SHOPPING LIBERDADE⁹



Figura 4.8 - BTS, TERMINAIS MARÍTIMOS, FEIRA DE SÃO JOAQUIM E ENTORNO, DESDE O SHOPPING LIBERDADE¹⁰

⁹ Foto de Vlad Rodrigues em: <https://goo.gl/maps/aXbB8E1ztagmEBGy7> (jun. 2017)

¹⁰ Foto de Jonas Araújo em: <https://goo.gl/maps/rcPRdYRtoJUNRXgY6> (nov. 2016)



Figura 4.9 - VISTA ÁEREA DA REGIÃO COM DESTAQUE PARA A PROPOSTA¹¹

4.1.1.2 Efeitos Previstos da Conexão

As pré-avaliações configuracionais – realizadas no Produto 4 (P4) - desta nova conexão mostram-se altamente promissoras, visto que intercepta diversos eixos de circulação estrutural, promovendo uma melhor distribuição dos fluxos. Do ponto de vista do potencial de demanda, zonas com elevada densidade de ocupação seriam conectadas, estabelecendo-se um novo eixo de circulação, transversal à orla. A integração com diversos modais e diferentes alternativas de itinerários deverá promover um redesenho da cidade baixa – vinculado à reforma da Feira de São Joaquim e a implantação de novas infraestruturas do STC e do tráfego viário (como a Ponte Salvador-Itaparica e novos estacionamentos).

Portanto, configura-se no sítio, um novo nó de articulação integrado a ocupações comerciais já consolidadas e a novas ocupações de uso misto – a serem incentivadas.

¹¹ Foto de Joas Souza em: <https://www.joasphotographer.com/aerial-photography-brazil> (acesso em set. 2019)

4.1.1.3 Dificuldades previstas e medidas necessárias para viabilização da proposta

Sugere-se a implantação do acesso superior do plano inclinado no Shopping Liberdade¹² em vista do provável interesse comercial que a passagem de pedestres teria para o estabelecimento. Por sua vez isto poderá significar economia de recursos públicos, seja para implantação e/ou para manutenção e controle do plano inclinado.

Portanto, a primeira questão a ser resolvida é a negociação do empreendimento com o Shopping Liberdade, envolvendo contrapartidas, horários de funcionamento, pavimentos de embarque/desembarque ao plano inclinado, incentivos à integração intermodal, cronograma de implantação, acessos restritos e operacionais, responsabilidades técnicas, entre outras questões. Um assunto sensível do projeto é a interferência estrutural entre o novo plano inclinado e o edifício existente do Shopping. Caso a negociação com o Shopping Liberdade não venha a prosperar, alternativas são implantar a chegada superior do novo plano inclinado no terreno da Escola Municipal Pirajá da Silva ou em terrenos contíguos a esta, que poderiam ser desapropriados. No caso da ocupação do terreno da escola, esta teria que ser reconstruída. A Figura 4.10 abaixo ilustra essas possibilidades.

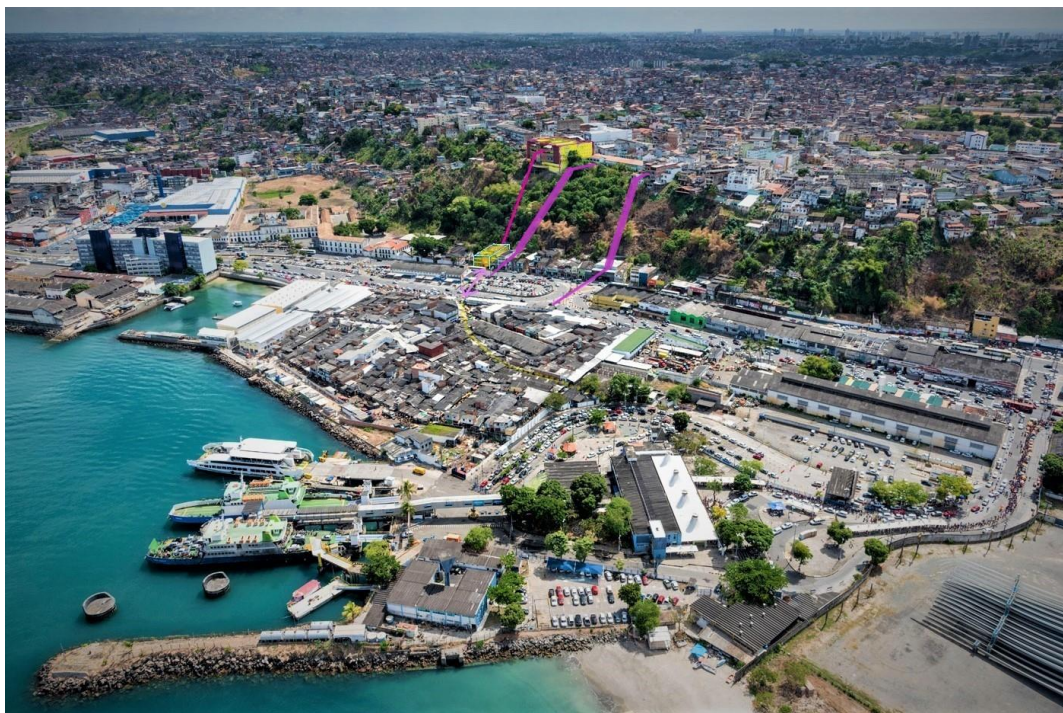


Figura 4.10 – EVENTUAIS ALTERNATIVAS DE PLANOS INCLINADOS

¹² O Shopping Liberdade foi inaugurado em 2002; possui 120 lojas (mas com 53 fechadas) e 10 quiosques em cerca de 11mil m² de área construída e entorno de 7mil m² de área útil; tem três pavimentos com lojas e dois níveis de estacionamentos – com 117 vagas. Além de lojas, possui uma praça de alimentação, diversas clínicas médicas e odontológicas e um laboratório de análises clínicas; nele também há um posto do SAC (Serviço de Atendimento ao Cidadão) que concentra serviços de atendimento relacionados aos serviços públicos e alguns privados, como Sebrae e Coelba. A vista da BTS que se tem desde o Shopping Liberdade é um atrativo à parte, mas que não chega a constituir uma âncora. (Obtido de <http://arqcrluz.blogspot.com/2012/01/shopping-liberdade.html>, <https://www.brasil-shoppings.com.br/centros-comerciais/bahia-shoppings/cidade-salvador/shopping-liberdade> e <https://soteropolitanosdaliberdade.wordpress.com/2007/10/29/shopping-liberdade-suas-belezas-e-contradicoes/>).

Considerando-se o acesso superior do plano inclinado no Shopping Liberdade, o acesso inferior, no pé do frontispício, junto à Av. Jequitaia, não apresenta muitas alternativas senão a ocupação (e desapropriação) de dois lotes vizinhos ao terreno da Casa Pia e Colégio dos Órfãos de São Joaquim, dado que ficam alinhados com o Shopping. Caso o acesso superior venha a consolidar-se em outros terrenos, o acesso inferior deverá ser avaliado em lotes mais ao Sul.

Este acesso inferior deverá estar conectado com os pontos de interesse da Cidade Baixa: Feira de São Joaquim, futuras estações da RVPTC e do STC de alta capacidade, Cesta do Povo, estacionamentos, e Terminal Marítimo de São Joaquim. Para isto, novas travessias de pedestres deverão ser implantadas, com largura e tempos semafóricos adequados às demandas; além disso, deverá ser criada uma circulação pública na quadra existente entre as avenidas Jequitaia e Eng. Oscar Pontes, provavelmente implicando isto na desapropriação parcial do terreno do estacionamento vizinho à Cesta do Povo. Entretanto, pode ocorrer dos terrenos situados entre as Avenidas Jequitaia e Eng. Oscar Pontes virem a ser desapropriadas pelas obras do futuro VLT e/ ou Monotrilho, caso estas ocorram antes da implantação desta conexão; sendo assim, caberá ao VLT e/ ou Monotrilho a inclusão dos espaços e considerações operacionais para futura integração com a conexão Shopping Liberdade – Feira de São Joaquim – Terminal Marítimo de São Joaquim.

O percurso até o terminal marítimo poderá ser feito pelo interior da Feira de São Joaquim – devendo esta dispor de corredores com largura adequada, além de horários compatíveis. Entretanto, isto será possível apenas mediante a criação de um novo acesso (exclusivo para pedestres) no Terminal Marítimo de São Joaquim – pela rua adjacente à Feira de São Joaquim - o que envolverá negociações com a AGERBA e suas concessionárias, além de tratativas frente às mudanças que a implantação da ponte Salvador-Itaparica deverá causar na configuração e operação do terminal marítimo.

Também deverão ser tomadas medidas que minimizem o impacto da construção do plano inclinado no terreno natural do frontispício. Para isso sugere-se que a estrutura daquele seja apoiada em poucos pilares distantes entre si.

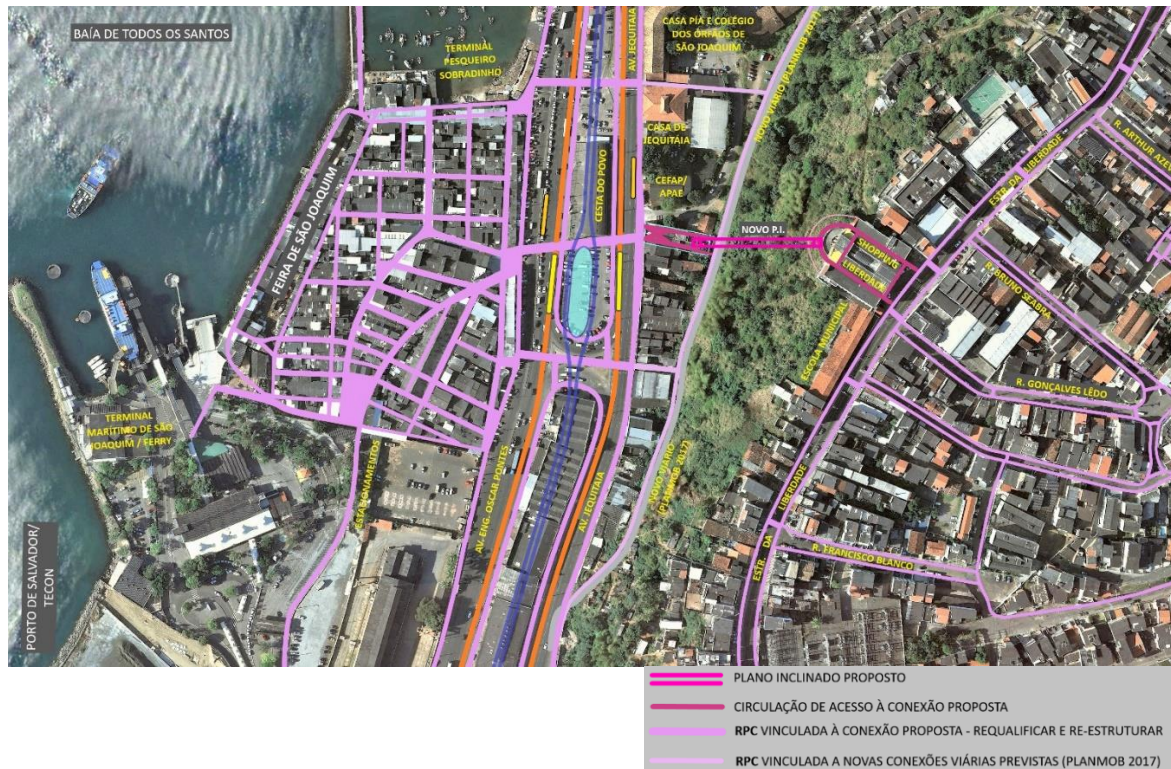
As circulações para acesso às futuras estações de VLT e/ou monotrilho, entre outros modais, deverão ser criteriosamente definidos, com larguras adequadas à demanda, minimizando percursos. Propõe-se a implantação, nas Avenidas Jequitaia e Eng. Oscar Pontes, de travessias de pedestres sem degraus (guias) entre passeios e leito carroçável, elevando-se este último na região da travessia, mediante uso de limitadores (fradinhos)¹³.

No alto do plano inclinado proposto - no interior do Shopping Liberdade - deverá ser definida e dimensionada uma circulação adequadamente articulada com a Estrada da Liberdade e com as estações/ paradas da RVPTC, priorizando-se a condição de segurança e conforto dos passageiros sobre o interesse comercial das lojas do Shopping.

¹³ Observa-se que não se trata de uma “faixa elevada” típica – conforme definições o CTB; a proposta é de um trecho com passeios e leito viário todo nivelado, onde se enfatize a baixa velocidade e a priorização ao pedestre.

Finalmente, o projeto deverá ser submetido à análise e deferimento do IPHAN - dado o tombamento de edificações vizinhas – e obter os licenciamentos ambientais correspondentes.

4.1.1.4 Caminhos adjacentes objeto de requalificação



Ações devem ser tomadas para além das conexões implantadas, considerando uma rede prioritária de caminhos (RPC) integrada ao STC e a polos atratores/ geradores de viagens. Essa rede de caminhos é evidenciada nos mapas de *Sintaxe Espacial* elaborados no Produto 4 (P4) – em especial em mapas de *escolha* – e são representados na **Figura 4.1**, acima rerepresentada. A RPC acima indicada deverá ser objeto de reformas de urbanização, dotando os caminhos de acessibilidade e conforto, implicando em:

- ✓ Pavimentação adequada¹⁴;
- ✓ Inclinações e/ou rampas adequadas ou, sendo o caso, escadas¹²;
- ✓ Passeios com *faixas livres*¹⁵ contínuas e com larguras superiores à demanda – considerando uma capacidade de 1500 pedestres/m/h¹³ e uma largura mínima de 1,20m.

¹⁴ Conforme definido na norma da ABNT, NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, referenciada na legislação federal vigente.

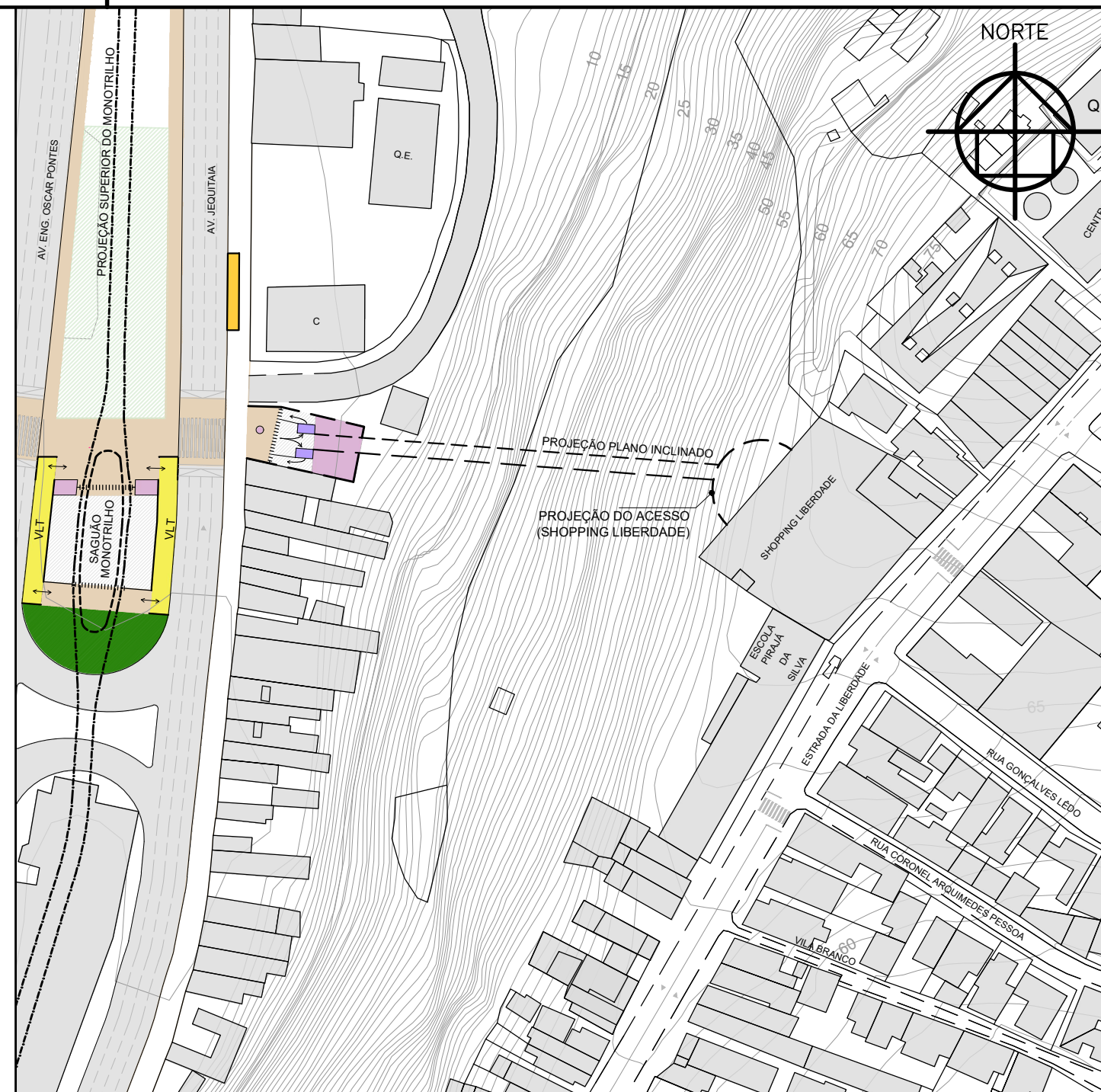
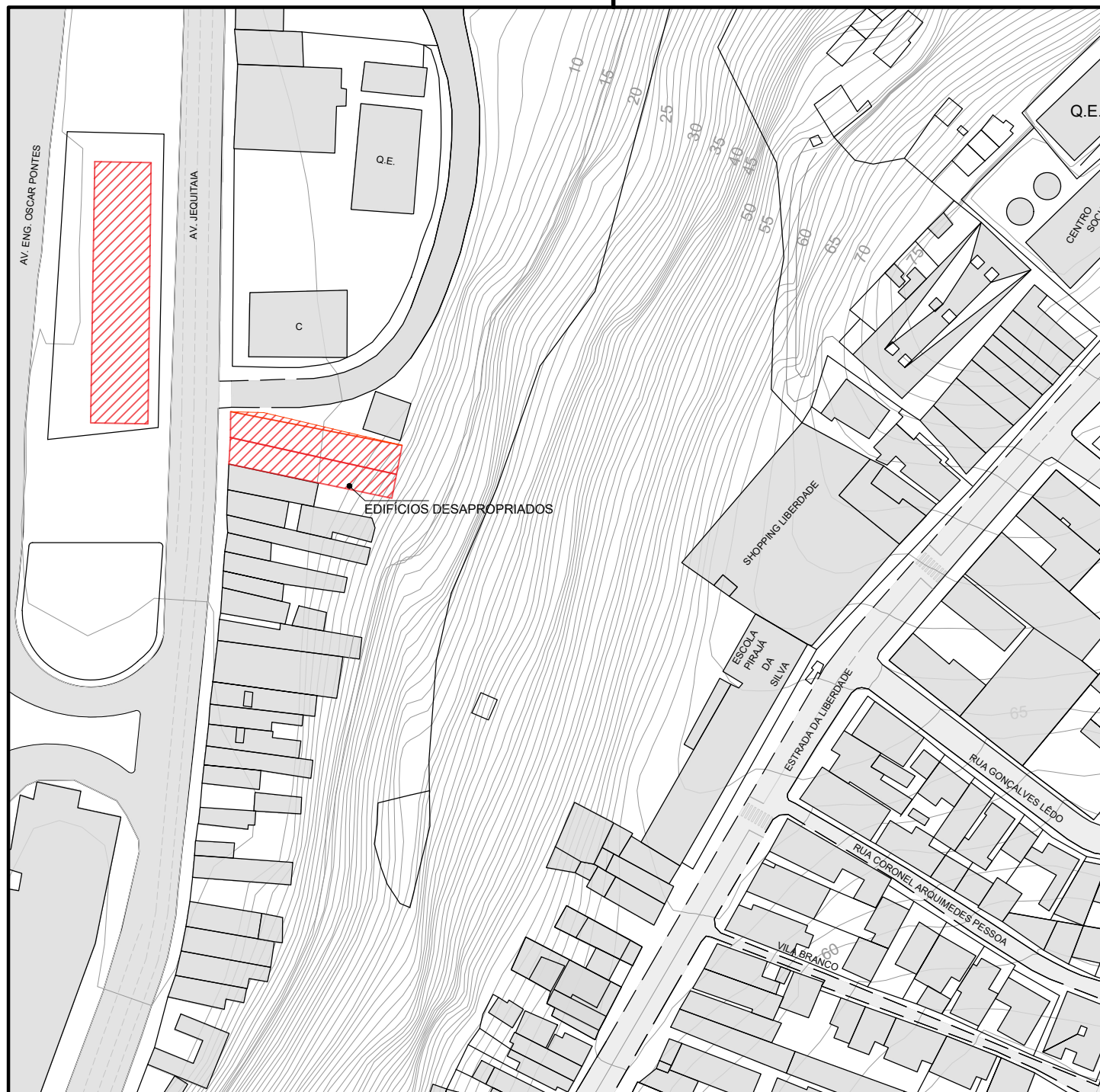
¹⁵ *Faixa livre* corresponde a largura da calçada exclusiva para a circulação de pedestres, conforme norma ABNT NBR 9050; na largura da calçada constam também a *faixa de acesso* e a *faixa de serviço*; a primeira entre a *faixa livre* e o lote, de caráter opcional, para facilitar o acesso ao lote; a segunda, entre a *faixa livre* e o meio-fio, para acomodar infraestruturas diversas, como postes, vegetação, mobiliário, entre outras. Em vias estreitas, admitir-se-ia a implantação de uma faixa livre mais larga e bem dimensionada apenas no lado de maior demanda da rua.

- ✓ Iluminação Pública¹⁶;
- ✓ Implantação de mobiliário urbano adequado nas *faixas de serviço*;
- ✓ Implantação de travessias de pedestres com larguras condizentes às demandas mais críticas e sinalização adequada;
- ✓ Readequação dos locais destinados a estacionamentos, para dar espaço às adequações necessárias nos passeios;
- ✓ Eventual revisão dos sentidos de direção veicular das vias, para dar espaço às adequações necessárias nos passeios;
- ✓ implantação de drenagem superficial adequada, eliminando-se todos os lançamentos de águas diretamente nos passeios públicos;
- ✓ No caso dos recintos na Feira de São Joaquim, deverão ser objeto de sinalização visual e tátil, com o direcionamento ao Terminal Marítimo de São Joaquim, que por sua vez, também deverá ter seus percursos internos adaptados.
- ✓ Implantação de *sinalização tátil* na forma que couber – observando que apenas em passeios com largura de *faixa livre* superior a 2,25 m é possível a instalação de *piso direcional*¹⁷.

4.1.1.5 *Estudo Funcional*

¹⁶ Conforme definido na norma da ABNT NBR 5101 - Iluminação pública — Procedimento, que se encontra em processo de revisão na ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas)

¹⁷ Conforme norma ABNT NBR 16537 - Acessibilidade — Sinalização tátil no piso — Diretrizes para elaboração de projetos e instalação.

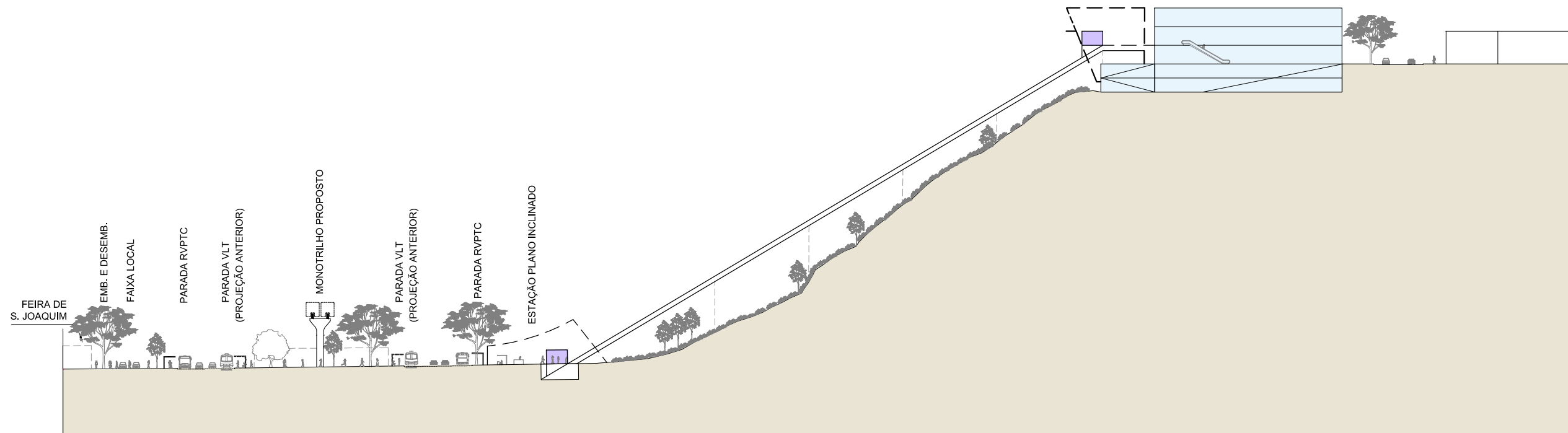


PLANO INCLINADO SÃO JOAQUIM - SITUAÇÃO ATUAL

PLANO INCLINADO SÃO JOAQUIM - SITUAÇÃO PROPOSTA

- DESAPROPRIAÇÕES PROPOSTAS
- ÁREAS DE APOIO/OPERACIONAL
- PLATAFORMA
- RVPTC
- PASSEIO PÚBLICO
- JARDIM
- ÁREA REMANESCENTE DO MONOTRILHO

 	PLANO FUNCIONAL DE MOBILIDADE		URBANISMO 24
	PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR		
	LOCALIZAÇÃO	FEIRA DE S. JOAQUIM - BAIRRO LIBERDADE	
PRANCHA	PLANTA DE SITUAÇÕES ATUAL E PROPOSTA		
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO BEATRIZ LIMA	GERENTE DE PLANEJAMENTO FERNANDO TEIXEIRA	DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN	ESCALA 1:1500
			DATA OUT/2019



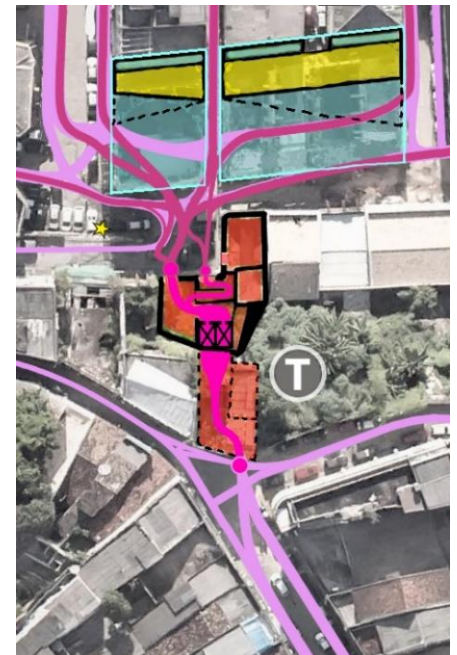
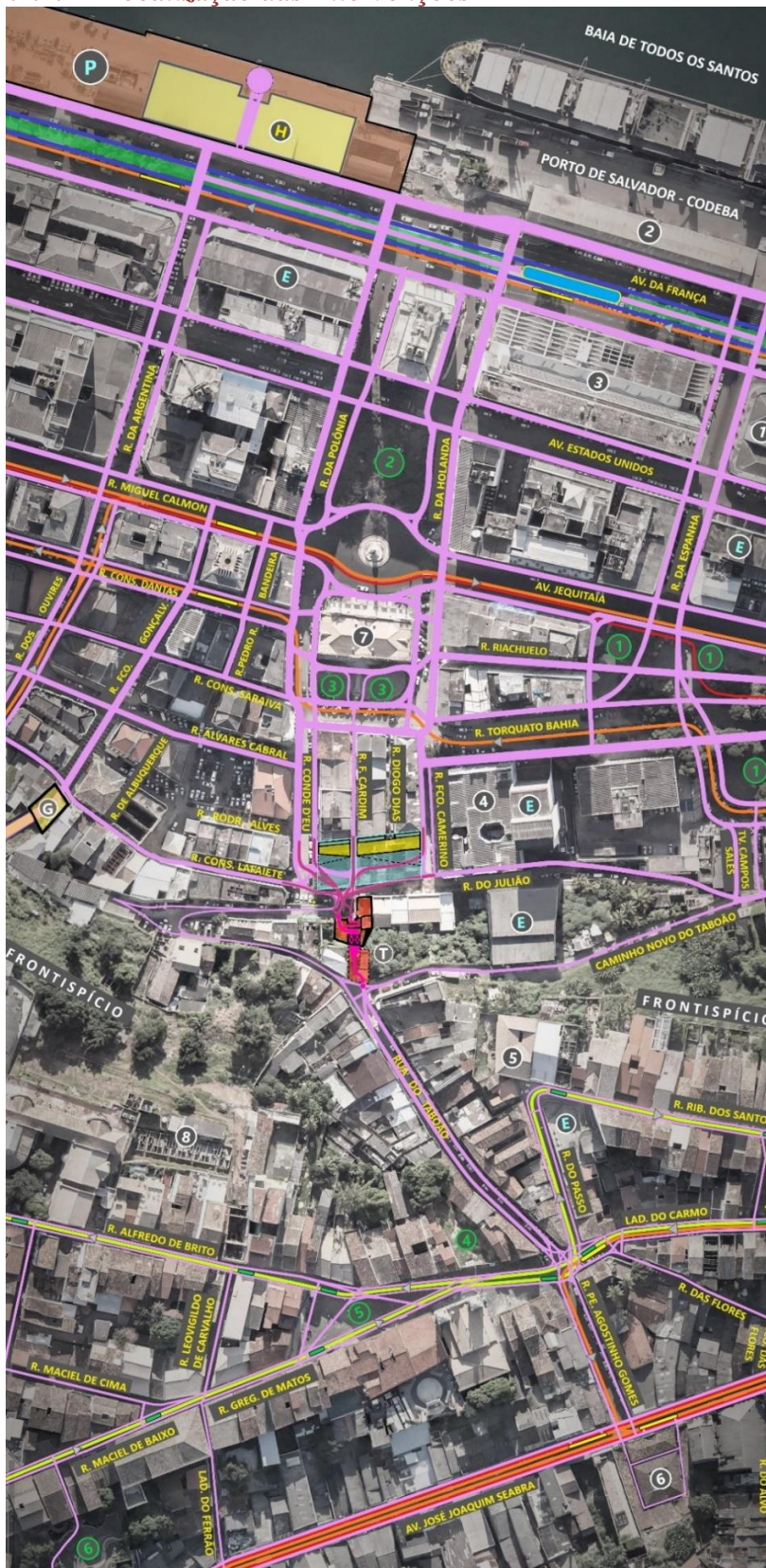
SÃO JOAQUIM - LIBERDADE

- SHOPPING LIBERDADE
- PLANO INCLINADO

SEDUR <small>SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO E URBANISMO</small> FMLF <small>FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA</small>	PLANO FUNCIONAL DE MOBILIDADE		URBANISMO 25
	PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR		
	LOCALIZAÇÃO FEIRA DE S.JOAQUIM - BAIRRO LIBERDADE		
PRANCHA CORTE		DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN	ESCALA 1:1000
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO BEATRIZ LIMA	GERENTE DE PLANEJAMENTO FERNANDO TEIXEIRA		DATA OUT/2019

4.1.2 REFORMA DOS BAIXOS DO TABOÃO

4.1.2.1 Localização das Intervenções



AMPLIAÇÃO – NOVO LARGO DO TABOÃO



LEGENDA DA SIMBOLOGIA

	CIRCULAÇÃO INTERNA AO ELEVADOR TABOÃO
	ACESSO AO ELEVADOR TABOÃO (NOVO LARGO)
	RPC VINCULADA - REQUALIFICAR E/ OU RE-ESTRUTURAR
	RVPTC PROPOSTA - BAIXA A MÉDIA CAPACIDADE
	E-BUS PROPOSTO PARA CHS - BAIXA CAPACIDADE
	FUTURO VLT - MÉDIA A ALTA CAPACIDADE (PLANMOB/ 2017)
	ESTAÇÃO RVPTC
	PARADA E-BUS CHS
	ESTAÇÃO VLT
	CICLOVIAS PREVISTAS (PLANMOB/ 2017 E CONDER (GOV. ESTADUAL)
	SENTIDO DE DIREÇÃO (PROPOSTO)

	DESAPROPRIAÇÕES
	EDIFICAÇÕES PROPOSTAS - NÍVEL TÉRREO
	EDIFÍCIO GARAGEM EXISTENTE
	TERMINAL TURÍSTICO DE PASSAGEIROS (CRUZEIROS)
	PRAÇA MARECHAL DEODORO
	PRAÇA RIACHUELO
	PRAÇA CONDE DOS ARCOS
	PRAÇA DO REGGAE
	LARGO DO PELOURINHO
	BEÇO DO PORVIR
	FONTE DOS PADRES

	ELEVADOR TABOÃO (EM REFORMA E RESTAURO)
	PLANO INCLINADO GONÇALVES
	HUB SALVADOR (E ACESSO AO TERMINAL TURÍSTICO)
	INSTITUTO DO CACAU
	ARMAZEM 3 DE GARGA GERAL (DISPONÍVEL)
	EDIFÍCIO DO BANCO DO BRASIL (MATRIZ)
	SESC COMÉRCIO
	CASA DAS SETE MORTES
	MERCADO DE SANTA BÁRBARA
	ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DA BAHIA
	VILA NOVA ESPERANÇA (ROCINHA)

Figura 4.11 - REFORMA BAIXOS DO TABOÃO – LOCALIZAÇÃO/ INTERVENÇÕES ASSOCIADAS

Conforme ilustrado na **Figura 4.11** acima, esta proposta consiste na criação de um **novo largo**¹⁸ em frente ao Elevador Taboão, que se encontra em processo de reforma, restauro e reativação. Isto seria possível mediante a demolição de ruínas condenadas existentes nos terrenos situados entre a Rua do Julião, Rua Conde D’Eu (continuação da Rua da Polônia), Rua Francisco Camerino (continuação da Rua da Holanda) e Rua Cruz Machado. Esta última via seria suprimida, dando lugar a novas edificações, com nova frente, mais estreita, voltada ao elevador e ao novo largo. O local é vizinho a empreendimentos que preveem a implantação de novas ocupações urbanas, em especial de HIS (habitação de interesse social) dentro de planos municipais e estaduais. A área encontra-se dentro do perímetro do plano *Pilar 3* da FMLF, indicado na **Figura 4.12**.



Figura 4.12 - PLANO HABITACIONAL ÁREA 3 – PILAR, ELEVADOR TABOÃO (AMARELO) E TERRENOS A DESAPROPRIAR (CIANO)

Parte dos terrenos a desapropriar já possui decreto de utilidade pública (DUP) estadual publicado. Trata-se dos 4 lotes situados entre as ruas Francisco Camerino e Fernão Cardim.

4.1.2.2 *Efeitos Previstos da Conexão*

A avaliação configuracional dos fluxos realizada no Produto 4 mostraram altos índices de integração e escolha ao longo da Rua do Taboão e Ruas da Polônia e da Holanda, desde a Baixa dos Sapateiros até a Av. da França – isto considerando a reativação do Elevador Taboão e a melhoria na condição de circulação a pé nos baixos do elevador.

¹⁸ Este largo poderá denominar-se *Largo do Taboão* ou *Largo dos Baixos do Taboão*.

Portanto, em conjunto com demais políticas de reocupação e dinamização da região do Comércio, espera-se que a criação de um largo nos baixos do Taboão consolide uma centralidade forte e emblemática, fazendo contraponto com outros pontos de referência no bairro, como a Rua Francisco Gonçalves (objeto de obras do programa *Ruas Completas*), a Praça Marechal Deodoro (também objeto de reforma e redesenho), a Praça Conde dos Arcos, a Praça Riachuelo e o *Hub Salvador* e seu entorno¹⁹. Todos estes locais (mas não apenas estes) configuram-se fortemente conectados com o proposto novo Largo do Taboão.

Propõe-se a criação de um largo com todas suas faces “ativas”, com térreos comerciais. A característica local deverá ser ressaltada mediante a implantação de unidades predominantemente residenciais nos pavimentos superiores (não excluindo-se uma eventual parcela de usos comerciais e de serviços). A circulação de veículos é proposta apenas para trânsito local, sem guias (ou degraus) entre o leito carroçável e os passeios, mediante usos de pavimentos com cor e textura diferentes e instalação de delimitadores (fradinhos). Todo o desenho do nível térreo deverá ser resultado dos fluxos naturais mais diretos entre o Elevador Taboão e demais logradouros do entorno, além das estações/ paradas do STC. Estes caminhos deverão possuir acessibilidade universal, condição que tornar-se-ia viável graças a modificação do *greide* das vias nas proximidades do Elevador Taboão – que, atualmente, apresentam fortes inclinações transversais e longitudinais. A demolição das ruínas existentes e o novo alinhamento dos lotes propostos permitiria essa condição.

A Rua Fernão Cardim consiste hoje apenas em uma estreita passagem entre fundos de lotes, sem nenhuma atividade. A nova configuração proposta espera favorecer a abertura dos lotes à via, aproveitando-se a circulação para o comércio.

4.1.2.3 Dificuldades previstas e medidas necessárias para viabilização da proposta

Dentro todas as mais de cem conexões avaliadas, esta está dentre as de mais simples viabilidade. Entretanto, seu sucesso dependerá de diversos fatores, que vão além de aspectos construtivos e físicos. A efetivação de um uso do solo que consolide uma nova vida local de caráter misto constitui talvez o fator mais determinante da recuperação do bairro do Comércio. Os empreendimentos (de uso misto) associados às obras de infraestrutura - e à implantação do novo largo - não devem perder o foco no caráter indutor do projeto: Deseja-se incentivar a

¹⁹ Incluindo o Terminal Turístico de Passageiros e futura estação de VLT na Av. da França.

instalação de um uso do solo diversificado na medida necessária para tornar-se atrativo ao uso residencial, mas sem implicar em segregações socioculturais ou *guetificações*.

As novas edificações deverão seguir a gabarito dos prédios a elas adjacentes, não só por questões de integração paisagística, mas também por questões de insolação.

Para maximizar o aproveitamento do nível térreo para a criação de espaços públicos e semiprivados, sugere-se lançar mão de balanços estruturais para os novos volumes superiores, ficando estes sobre uma área de transição entre o público e o privado.

Ainda que não haja intervenções em imóveis tombados de maneira específica, deve-se ressaltar a necessidade de aprovação do projeto junto ao IPAC e IPHAN, dado tratar-se de área inserida na envoltória protegida e dada a forte relação com o Elevador Taboão e com as ruínas da *Fonte dos Padres*, que deverá ser restaurada e incorporada ao paisagismo do novo largo.



Figura 4.13 - LOCALIZAÇÃO DA FONTE DOS PADRES (SOB A RUA/ LADEIRA DO TABOÃO)²⁰

Outro aspecto a considerar é que a proposta, para favorecer às condições do circular a pé, suprime vagas de estacionamento junto aos meios-fios. Entretanto, o entorno imediato do local possui vários edifícios garagens subutilizados, que poderiam receber algum tipo de subsídio de

²⁰ Foto em Silva, Marcos; Bomfim, Carlos – “Reabilitação do Taboão: Habitação de Interesse Social no Patrimônio Edificado” (<https://even3.blob.core.windows.net/anais/60715.pdf>)

forma incentivar a ocupação residencial e de serviços no bairro do Comércio, pelo menos em uma primeira fase de consolidação do bairro.

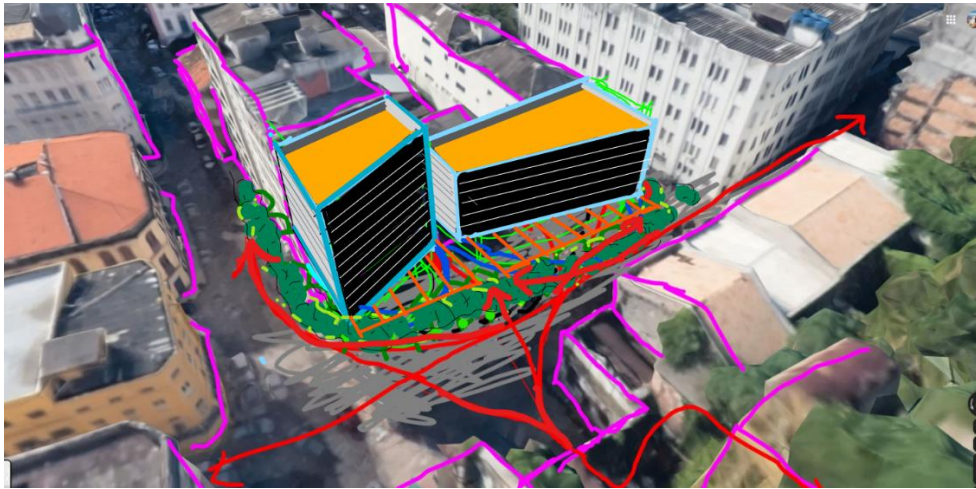


Figura 4.14 – CROQUI -ESTUDO VOLUMÉTRICO DE POSSÍVEIS NOVOS EDIFÍCIOS COM TÉRREO RECUADO.

Uma dificuldade física que se verifica é o forte desnível existente entre o Elevador Taboão e a Rua do Julião, conforme se pode observar na foto da **Figura 4.12**. Com a eliminação e redesenho dos lotes existentes entre a Rua Cruz Machado e a Rua do Julião, esse desnível poderá ser suavizado, eliminando-se qualquer degrau entre o elevador e o novo largo.



Figura 4.15 - ELEVADOR TABOÃO, VISTO DESDE A RUA CONDE D'EU

Caso IPHAN e IPAC venham a exigir a preservação das fachadas em ruínas (com demolição indicada), a criação do largo resultaria inviabilizada, comprometendo-se a condição de acessibilidade ao elevador e sua integração com o entorno. Neste caso, restaria transformar a estreita Rua Fernão Cardim em um corredor/ galeria de acesso ao elevador, reformando-se todos seus lotes adjacentes, de forma que a via passe a ser atendida por fachadas ativas, o que lhe-daria mais segurança e vitalidade (vide **Figura 4.16** abaixo). Além disso, o atual acesso à Ladeira do Taboão – com íngremes rampa e escada - deverá ser redesenhado, conformando uma rampa com inclinações compatíveis com as normas vigentes de acessibilidade (ABNT – NBR 9050). Essa configuração cria duas circulações segregadas, retirando parte do potencial de transformação que um novo largo possibilitaria.



LEGENDA DA SIMBOLOGIA




-  CIRCULAÇÃO INTERNA AO ELEVADOR TABOÃO
-  ACESSO AO ELEVADOR TABOÃO
-  RPC VINCULADA - REQUALIFICAR E/ OU RE-ESTRUTURAR

Figura 4.16 – ESTUDO DE CIRCULAÇÃO SEM A IMPLANTAÇÃO DO “LARGO DO TABOÃO”

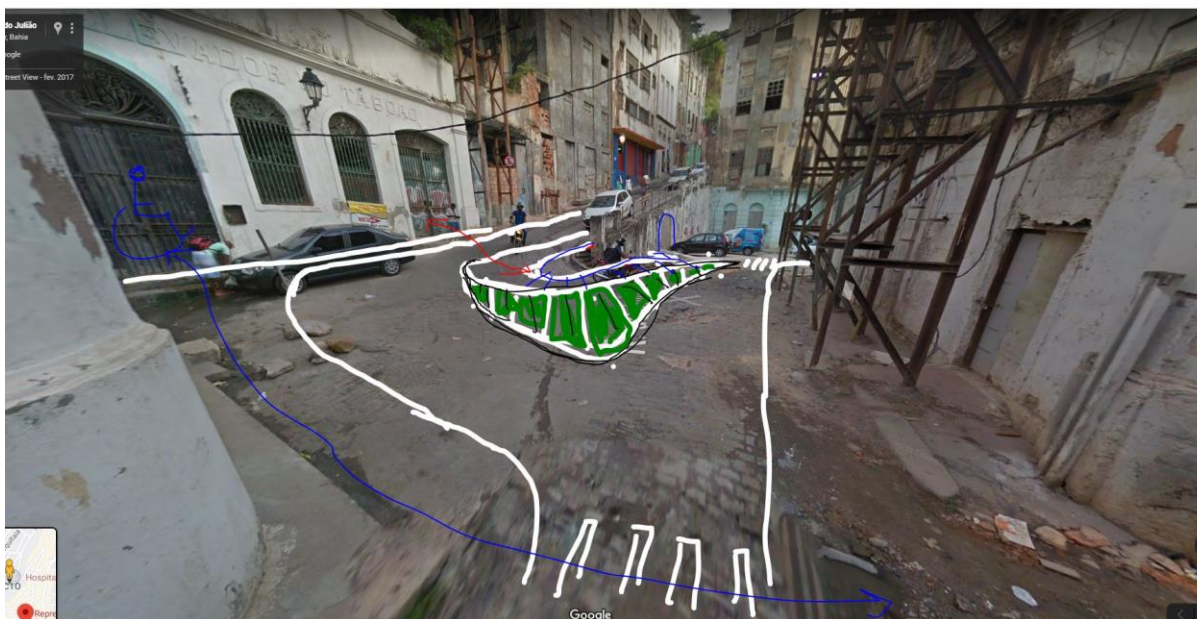


Figura 4.17 – CROQUI SOBRE IMAGEM - SEM A IMPLANTAÇÃO DO “LARGO DO TABOÃO”

4.1.2.4 *Caminhos adjacentes objeto de requalificação*

Ações devem ser tomadas para além das conexões implantadas, considerando uma rede RPC integrada ao STC e a polos atratores/ geradores de viagens. Essa rede de caminhos é evidenciada nos mapas de *Sintaxe Espacial* elaborados no Produto 4 (P4) – em especial em mapas de *escolha* – e são representados na **Figura 4.11**.

A RPC indicada deverá ser objeto de reformas de urbanização, dotando os caminhos de acessibilidade e conforto, implicando em:

- ✓ Pavimentação adequada conforme legislação e normativas vigentes;
- ✓ inclinações e/ou rampas adequadas ou, sendo o caso, escadas²¹;
- ✓ passeios com *faixas livres* contínuas e com larguras superiores à demanda – considerando uma capacidade de 1500 pedestres/m/h e uma largura mínima de 1,20m.
- ✓ iluminação Pública
- ✓ implantação de drenagem superficial adequada, eliminando-se todos os lançamentos de águas diretamente nos passeios públicos;
- ✓ implantação de mobiliário urbano adequado nas *faixas de serviço*;

²¹ Caso da Ladeira do Ferrão

- ✓ implantação de travessias de pedestres com larguras condizentes às demandas mais críticas e sinalização adequada;
- ✓ readequação dos locais destinados a estacionamentos, para das espaço às adequações necessárias nos passeios;
- ✓ eventual revisão dos sentidos de direção veicular das vias, para das espaço às adequações necessárias nos passeios;
- ✓ no caso dos recintos na Feira de São Joaquim, deverão ser objeto de sinalização visual e tátil, com o direcionamento ao Terminal Marítimo de São Joaquim, que por sua vez, também deverá ter seus percursos internos adaptados.
- ✓ implantação de *sinalização tátil* na forma que couber – observando que apenas em passeios com largura de *faixa livre* superior a 2,25 m é possível a instalação de *piso direcional*.

4.1.2.5 Estudo Funcional



BAIXOS DO TABOÃO - SITUAÇÃO ATUAL

BAIXOS DO TABOÃO - SITUAÇÃO PROPOSTA

- DESAPROPRIAÇÕES PROPOSTAS
- ACESSO EDIFÍCIOS PROPOSTOS
- ÁREA COMERCIAL PROPOSTA
- JARDIM

 SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO E URBANISMO FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA	PLANO FUNCIONAL DE MOBILIDADE		URBANISMO 34
	PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR		
	LOCALIZAÇÃO BAIXOS DO ELEVADOR DO TABOÃO		
PRANCHA PLANTA DE SITUAÇÕES ATUAL E PROPOSTA		DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN	ESCALA 1:500
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO BEATRIZ LIMA	GERENTE DE PLANEJAMENTO FERNANDO TEIXEIRA	DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN	DATA OUT/2019

4.1.3 NOVOS ACESSOS/ CONEXÕES NO TERMINAL/ ESTAÇÃO/ SHOPPINGS DA LAPA

4.1.3.1 *Localização das Intervenções*

A área objeto aqui se localiza no extremo NE do bairro Barris, na confluência com os bairros Tororó, Nazaré (Lapa) e Centro (Dois de Julho). Consiste em um dos mais importantes nós de integração do STC de Salvador, contendo a *Estação de Transbordo Clériston Andrade* – conhecida como *Terminal da Lapa* (atualmente com cerca de 320 ônibus na hora pico e média de 174 ônibus por hora) e a Estação Lapa da Linha 1 do Metrô de Salvador – a mais movimentada do sistema (com cerca de 15 a 20 Mil passageiros na hora pico).

Atualmente, dentre as estações do sistema metro ferroviário, a Estação Lapa é a mais próxima do centro de Salvador distando, a pé, cerca de 300 m da Praça da Piedade – assim como da Praça Barão de Rio Branco (Praça do Relógio de São Pedro), junto à Av. Sete de Setembro. Outros locais de referência acessíveis desde o Terminal/ Estação da Lapa são os seguintes:

- ✓ Baixa dos Sapateiros (Terminal Barroquinha): cerca de 500m a pé – pelo acesso da Praça Carneiro Ribeiro e Rua Américo Simas (ou Rua Eng. Silva Lima);
- ✓ Largo Dois de Julho: pouco mais de 500m, pela Rua Coqueiros da Piedade, Rua Portão da Piedade e Rua do Cabeça;
- ✓ Av. Joana Angélica com Rua Américo Simas (proximidades da Igreja de Nossa Senhora da Conceição da Lapa): cerca de 250m – via Praça Carneiro Ribeiro;
- ✓ Av. Joana Angélica com a Rua Nova de São Bento: 150m – via Rua Vinte e Quatro de Fevereiro;
- ✓ Av. Joana Angélica com a Rua Portão da Piedade: 200m – pela Rua Coqueiros da Piedade;
- ✓ Shopping Center Lapa: 200 a 300 m – pela Rua Coqueiros da Piedade e Rua Portão da Piedade ou pela Rua Cons. Junqueira Alves, após passar pelo Shopping Piedade;
- ✓ Shopping Center Piedade: 50m, através de passarelas diretamente conectadas ao terminal.

Outros locais um pouco mais distantes são o Largo de São Bento (a cerca de 600m do terminal) e Praça Castro Alves (a 700m). Do Elevador Lacerda, há um percurso de cerca de 1,2 km desde o saguão principal do Terminal da Lapa.

Do acima fica clara a forte geração de viagens a pé desde a Lapa, contribuindo para a forte atividade comercial, inclusive com presença intensa de comércio ambulante – especialmente

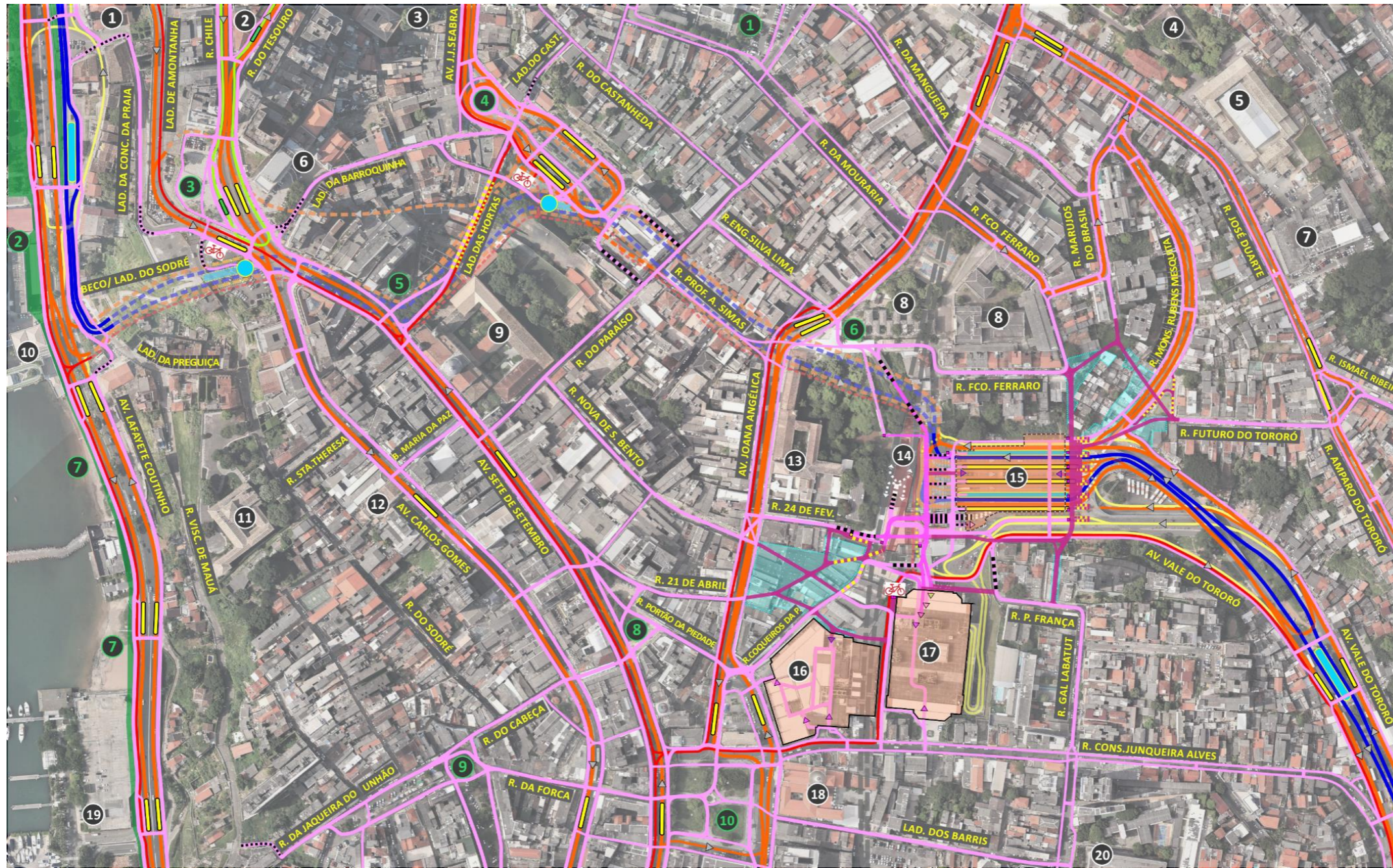
nas seguintes vias com grande circulação de pedestres: Rua Coqueiros da Piedade, Rua Portão da Piedade, Rua Cons. Junqueira Ayres, Rua do Cabeça, Rua da Força e Av. Sete de Setembro; em menor grau – mas não menos importante - nas vias Rua Vinte e Quatro de Fevereiro, Rua Vinte e Um de Abril e Rua Onze de Junho²².

A Estação/ Terminal da Lapa fica em uma depressão, 20 a 30 metros abaixo dos principais logradouros do seu entorno. Portanto, apesar das relativamente curtas distâncias caminháveis acima descritas, todas implicam em expressivos desníveis a serem vencidos pelos pedestres, especialmente no entorno imediato do terminal. Mas, atualmente, vários dos acessos ao Terminal da Lapa dispõem de equipamentos eletromecânicos de circulação vertical (elevadores e escadas rolantes): nos acessos pela Praça Carneiro Ribeiro e pela Rua Vinte e Quatro de Fevereiro (onde também há acesso à Rua Coqueiros da Piedade). Isto permite uma melhor articulação do terminal com seus arredores, mas verifica-se que muitos sítios do entorno permanecem isolados ou de difícil acesso. É o caso dos bairros ao Sul e Sudoeste da estação/ terminal e do bairro Tororó. Os primeiros cinquenta metros da Rua Coqueiros da Piedade também apresentam declividade acentuada.

Encontra-se em curso a viabilização de um novo Shopping Center a ser implantado no espaço aéreo sobre as plataformas do terminal de ônibus existente: o futuro *Shopping Nova Estação*²³. Trata-se de um mecanismo de geração de receitas não operacionais para o consórcio que detém a concessão de exploração (e operação/ manutenção) do terminal (o poder concedente, no caso, é a Prefeitura de Salvador). Portanto, acrescenta-se mais caminhos e complexidade ao já extremamente confuso Terminal/ Estação da Lapa.

²² Conforme pesquisa: Bouças, Rose Laila de Jesus - No olho da rua: trabalho e vida na apropriação do espaço público em Salvador (2015)

²³ Vide <http://www.shoppingnovaestacao.com.br/>.



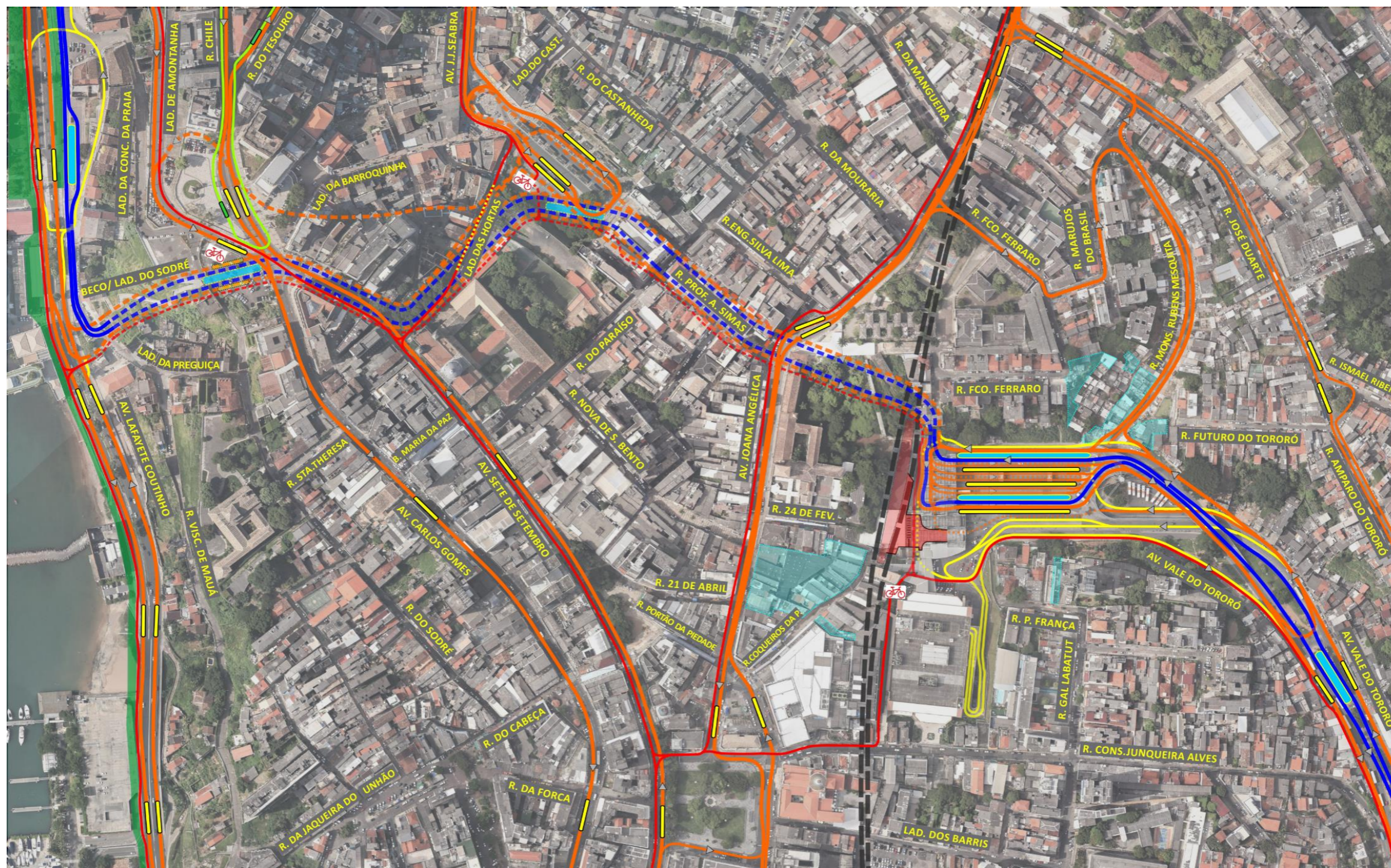
LEGENDA DA SIMBOLOGIA

<ul style="list-style-type: none"> NOVAS CONEXÕES PROPOSTAS NA RPC RPC VINCULADA - REQUALIFICAR E/ OU RE-ESTRUTURAR RVPTC PROPOSTA - BAIXA A MÉDIA CAPACIDADES FUTURO VLT - MÉDIA A ALTA CAPACIDADE (CONFORME PLANMOB 2017) E-BUS PROPOSTO PARA O CHS - BAIXA CAPACIDADE CICLORROTAS PREVISTAS (PLANMOB 2017 E CONDER/ GOV. ESTADO) E PROPOSTAS NOVAS CONEXÕES (RPC) COM ESCADAS FIXAS E ROLANTES PROPOSTAS RPC EXISTENTE COM ESCADAS FIXAS E/ OU ROLANTES RPC EXISTENTE COM PROPOSTA DE NOVA ESTEIRA ROLANTE NOVAS CONFIGURAÇÕES PROPOSTAS PARA O TRÁFEGO GERAL CIRCULAÇÃO (RPC) NO NÍVEL SUPERIOR DO TERMINAL DA LAPA (COTA = 47) RVPTC PROPOSTA - PROJEÇÃO INFERIOR (TÚNEL) FUTURO VLT - PROJEÇÃO INFERIOR (TÚNEL) CICLORROTAS - PROJEÇÃO INFERIOR (TÚNEL) LINHA 1 DO METRÔ - TRAÇADO VIA PERMANENTE CIRCULAÇÃO (RPC) NO NÍVEL INFERIOR DO TERMINAL DA LAPA (PROJEÇÃO PARCIAL) ESTAÇÃO RVPTC PARADA E-BUS CHS 	<ul style="list-style-type: none"> ESTAÇÃO VLT BICICLETÁRIO PROPOSTO PARQUE LINEAR PROPOSTO (ORLA BTS) SHOPPING CENTER (LAPA E PIEDADE) SHOPPING CENTER EM ESTUDO PELA CONCESSIONÁRIA DO TERMINAL DA LAPA DESAPROPRIAÇÕES E/ OU NEGOCIAÇÕES PROPOSTA DE CYCLOCABLE EM CICLORROTA PREVISTA ESTAÇÃO/ PLATAFORMA RVPTC EM TRECHO SUBTERRÂNEO (TÚNEL) ACESSO A ESTAÇÃO SUBTERRÂNEA (VLT + RVPTC + CICLORROTAS) ESTAÇÃO/ PLATAFORMA VLT EM TRECHO SUBTERRÂNEO (TÚNEL) ACESSOS EXISTENTES DA RPC AOS SHOPPINGS (NÍVEIS EM ORDEM DECRESCENTE) INDICAÇÃO DE NOVOS ACESSOS PROPOSTOS DA RPC AOS SHOPPINGS INDICAÇÃO DE SENTIDO DE DIREÇÃO (SISTEMA VIÁRIO)
--	--

LEGENDA DA SIMBOLOGIA

<ul style="list-style-type: none"> 1 BASÍLICA SANTUÁRIO NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO DA PRAIA 2 FERA PALACE HOTEL 3 SOLAR BERQUÓ - IPHAN 4 CAPELA DA PUPILEIRA/ CERIMONIAL RAINHA LEONOR (SANTA CASA) 5 INESS - INSTITUTO DE ENSINO E SIMULAÇÃO EM SAÚDE (SANTA CASA) 6 ESPAÇO CULTURAL DA BARROQUINHA 7 HOSPITAL MARTAGÃO GESTEIRA 8 COLÉGIO ESTADUAL CENTRAL DA BAHIA 9 MONSTERO DE SÃO BENTO 10 PORTO TRAPICHE 	<ul style="list-style-type: none"> 11 MUSEU DE ARTE SACRA 12 ESPAÇO CAIXA CULTURAL SALVADOR 13 CONVENTO E GREJA DE NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO DA LAPA 14 ESTAÇÃO LAPA DA LINHA 1 DO METRÔ (PROJEÇÃO PLATAFORMA) 15 FUTURO SHOPPING NOVA ESTAÇÃO (PROJEÇÃO DA EDIFICAÇÃO) 16 SHOPPING CENTER LAPA 17 SHOPPING CENTER PIEDADE 18 IGREJA E CONVENTO DE NOSSA SENHORA DA PIEDADE 19 BAHIA MARINA 20 BIBLIOTECA PÚBLICA DO ESTADO DA BAHIA 	<ul style="list-style-type: none"> 1 PRAÇA DUQUE DE CAXIAS 2 PRAÇA DOS TUPINAMBÁS 3 PRAÇA CASTRO ALVES 4 LARGO DA BARROQUINHA 5 LARGO DE SÃO BENTO 6 PRAÇA CARNEIRO RIBEIRO 7 PRAIA DA PREGUIÇA 8 PRAÇA BARÃO DE RIO BRANCO 9 LARGO DOIS DE JULHO 10 PRAÇA DA PIEDADE
---	---	---

Figura 4.18 - NOVOS ACESSOS E COENXÕES NO ENTORNO DA ESTAÇÃO DA LAPA – LOCALIZAÇÃO E INTERVENÇÕES ASSOCIADAS



LEGENDA DA SIMBOLOGIA	
	RVPTC PROPOSTA - BAIXA A MÉDIA CAPACIDADES
	FUTURO VLT - MÉDIA A ALTA CAPACIDADE (CONFORME PLANMOB 2017)
	E-BUS PROPOSTO PARA O CHS - BAIXA CAPACIDADE
	CICLORROTAS PREVISTAS (PLANMOB 2017 E CONDER/ GOV. ESTADO) E PROPOSTAS
	NOVAS CONFIGURAÇÕES PROPOSTAS PARA O TRÁFEGO GERAL
	RVPTC PROPOSTA - PROJEÇÃO INFERIOR (TÚNEL)
	FUTURO VLT - PROJEÇÃO INFERIOR (TÚNEL)
	CICLORROTAS - PROJEÇÃO INFERIOR (TÚNEL)
	LINHA 1 DO METRÔ - TRAÇADO VIA PERMANENTE
	INDICAÇÃO DE SENTIDO DE DIREÇÃO (SISTEMA VIÁRIO)
	ESTAÇÃO RVPTC
	PARADA E-BUS CHS
	ESTAÇÃO VLT
	BICICLETÁRIO PROPOSTO
	PARQUE LINEAR PROPOSTO (ORLA BTS)
	DESAPROPRIAÇÕES E/ OU NEGOCIAÇÕES
	PROPOSTA DE CYCLOCABLE EM CICLORROTA PREVISTA
	ESTAÇÃO/ PLATAFORMA RVPTC EM TRECHO SUBTERRÂNEO (TÚNEL)
	ACESSO A ESTAÇÃO SUBTERRÂNEA (VLT + RVPTC + CICLORROTAS)
	ESTAÇÃO/ PLATAFORMA VLT EM TRECHO SUBTERRÂNEO (TÚNEL)

Figura 4.19 - NOVOS ACESSOS E CONEXÕES NO ENTRNO DA ESTAÇÃO DA LAPA – CIRCULAÇÃO VIÁRIA E RVPTC (SEM RPC)

4.1.3.2 *Efeitos Previstos da Conexão*

As intervenções propostas visam criar conexões, promovendo uma reconfiguração da rede de circulação ativa, considerando também as propostas para o STC no CAS - em especial o futuro VLT e Túnel entre Comércio, Barroquinha e Lapa (Túnel C-B-L). Esta nova articulação viária deve redistribuir os fluxos de forma mais equilibrada no CAS, diminuindo-se a sobrecarga que ocorre hoje na Lapa – considerando novas estações no Terminal Barroquinha, no Comércio e uma eventual nova estação/ parada na Praça Castro Alves.

A infraestrutura viária do novo conjunto de túneis deverá servir também a serviços da nova RVPTC e do tráfego geral, além de incluir ciclorrotas.

A situação da circulação proposta na Lapa é ilustrada na **Figura 4.19**. O nível das plataformas do VLT é proposto no nível térreo do Terminal da Lapa, de forma que os túneis de ligação com a Barroquinha passem imediatamente acima do túnel da Linha 1 do Metrô, no mesmo nível do saguão de acesso do metrô.

Do ponto de vista da RPC, as propostas aqui apresentadas se articulam com demais caminhos (existentes e propostos) no entorno da Lapa, com destaque para:

- ✓ a ligação com a *passarela proposta sobre o Dique Tororó* (que conecta o Tororó com o Engenho Velho de Brotas), pela Rua Futuro do Tororó e Rua Ismael Ribeiro;
- ✓ conexão com a Rua General Labatut, no Barris (pela Rua Professor França) que, por sua vez, acessa à *passarela proposta sobre a Av. Vale dos Barris conectando com a Rua Politeama de Cima* (no Centro/ Politeama);
- ✓ conexão (já existente – mas passível de requalificação e melhorias) com a Rua Direita da Piedade (sentido Campo Grande);
- ✓ conexão com as passarelas propostas sobre o Vale dos Barris, que conectam o Barris com Garcia, fazendo uso das vias Rua Futuro do Tororó, Rua Amparo do Tororó, Rua General Labatut, Rua Cons. Junqueira Ayres, Rua da Mesquita dos Barris, Rua Comendador Gomes Costa, Rua Almeida Sande, Av. Adalgisa, 2ª Travessa Paulo Bispo, 2ª Travessa Almeida Sande e Rua Dr. João Ribeiro Caldas;
- ✓ ligação com a Avenida Joana Angélica (Sentido Nazaré e CHS), pelas vias R. Francisco Ferrão e R. Marujos do Brasil;
- ✓ articulação com a região do Centro (Av. Sete de Setembro, Largo Dois de Julho, Praça Barão do Rio Branco e Largo de São Bento) através de novo sistema de galerias voltadas ao comércio popular entre as vias Coqueiros da Piedade, Vinte e Quatro de

Fevereiro e Av. Joana Angélica – que deve aliviar as sobrecarregadas Coqueiros da Piedade e Vinte e Quatro de Fevereiro;

- ✓ articulação com os *Shoppings Centers* existentes e futuros.

As novas conexões propostas na Lapa podem ser implantadas de forma independente, divididas conforme apresentado na **Figura 4.20**.

4.1.3.3 Dificuldades previstas e medidas necessárias para viabilização da proposta

A reconfiguração do altamente denso e complexo *hub* da Lapa é de crucial importância para a melhoria da mobilidade no CAS, conjuntamente com ações no STC como um todo. Porém sua implementação demandará um processo complexo a ser feito por etapas e com ampla articulação político-social e financeira:

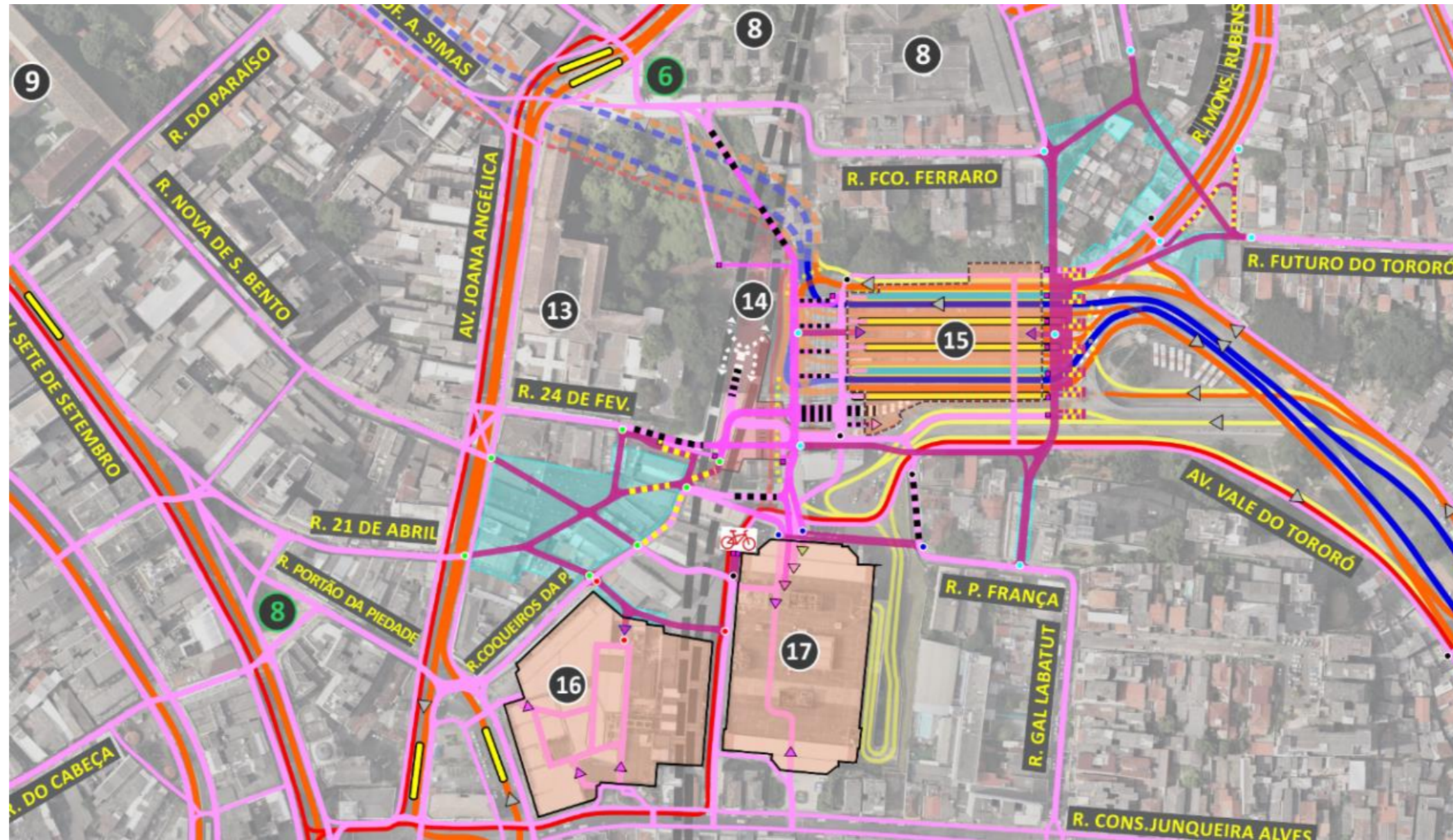
- ✓ A **Conexão A – VERDE-** (vide **Figura 4.19**), demandará desapropriações consideráveis de terrenos - mas na forma de *parceria público privada* que viabilize a criação de um espaço para acomodação dos vendedores ambulantes existentes na região – permitindo a criação de espaços regulamentados e rigidamente demarcados - para a *circulação* e para o *comercio* – garantindo-se um *nível de serviço* de no máximo 1.500 pessoas por hora, por metro de largura de *faixa livre* – conforme exigido na norma NBR 9050²⁴.

A nova infraestrutura deverá contar também com sanitários públicos e de apoio aos lojistas, assim como pavimentos superiores para estoque e eventuais áreas para habitação de interesse social²⁵.

Recomenda-se a elaboração de um projeto que contemple a participação das associações de vendedores ambulantes e dos movimentos por moradia, mediante oficinas participativas - que definam o programa de necessidades, os espaços de circulação, as rotas de fuga, os acessos públicos e restritos e a infraestrutura de apoio (incluído temas como regras e espaços para carga e descarga de mercadorias, tipos e variedades de mercadorias, rotatividades e atratividade das localizações/ pontos comerciais e cronogramas físicos e financeiros).

²⁴ Item 6.12.6 Dimensionamento de faixas livres – versão 2015.

²⁵ Aproveitando o espaço aéreo – destinando-se o térreo às galerias comerciais, com acessos aos pavimentos superiores nos locais de menor atratividade para as lojas. A princípio, não devem haver estacionamentos para veículos automotores.



LEGENDA DA SIMBOLOGIA

<ul style="list-style-type: none"> — NOVAS CONEXÕES PROPOSTAS NA RPC — RPC VINCULADA - REQUALIFICAR E/ OU RE-ESTRUTURAR — RVPTC PROPOSTA - BAIXA A MÉDIA CAPACIDADES — FUTURO VLT - MÉDIA A ALTA CAPACIDADE (CONFORME PLANMOB 2017) — E-BUS PROPOSTO PARA O CHS - BAIXA CAPACIDADE — CICLORROTAS PREVISTAS (PLANMOB 2017 E CONDER/ GOV. ESTADO) E PROPOSTAS — NOVAS CONEXÕES (RPC) COM ESCADAS FIXAS E ROLANTES PROPOSTAS — RPC EXISTENTE COM ESCADAS FIXAS E/ OU ROLANTES — RPC EXISTENTE COM PROPOSTA DE NOVA ESTEIRA ROLANTE — NOVAS CONFIGURAÇÕES PROPOSTAS PARA O TRÁFEGO GERAL — CIRCULAÇÃO (RPC) NO NÍVEL SUPERIOR DO TERMINAL DA LAPA (COTA ≈ 47) — RVPTC PROPOSTA - PROJEÇÃO INFERIOR (TÚNEL) — FUTURO VLT - PROJEÇÃO INFERIOR (TÚNEL) — CICLORROTAS - PROJEÇÃO INFERIOR (TÚNEL) — LINHA 1 DO METRÔ - TRAÇADO VIA PERMANENTE — CIRCULAÇÃO (RPC) NO NÍVEL INFERIOR DO TERMINAL DA LAPA (PROJEÇÃO PARCIAL) — ESTAÇÃO RVPTC — PARADA E-BUS CHS 	<ul style="list-style-type: none"> — ESTAÇÃO VLT BICICLETÁRIO PROPOSTO — PARQUE LINEAR PROPOSTO (ORLA BTS) — SHOPPING CENTER (LAPA E PIEDADE) — SHOPPING CENTER EM ESTUDO PELA CONCESSIONÁRIA DO TERMINAL DA LAPA DESAPROPRIAÇÕES E/ OU NEGOCIAÇÕES — PROPOSTA DE CYCLOCABLE EM CICLORROTA PREVISTA — ESTAÇÃO/ PLATAFORMA RVPTC EM TRECHO SUBTERRÂNEO (TÚNEL) — ACESSO A ESTAÇÃO SUBTERRÂNEA (VLT + RVPTC + CICLORROTAS) — ESTAÇÃO/ PLATAFORMA VLT EM TRECHO SUBTERRÂNEO (TÚNEL) — ACESSOS EXISTENTES DA RPC AOS SHOPPINGS (NÍVEIS EM ORDEM DECRESCENTE) — INDICAÇÃO DE NOVOS ACESSOS PROPOSTOS DA RPC AOS SHOPPINGS — INDICAÇÃO DE SENTIDO DE DIREÇÃO (SISTEMA VIÁRIO) — CONEXÃO A — CONEXÃO B — CONEXÃO C — CONEXÃO D — CONEXÃO E
--	---

Figura 4.20 - NOVOS ACESSOS E COENXÕES NO ENTRNO DA ESTAÇÃO DA LAPA – AMPLIAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO

A área de intervenção possui consideráveis diferenças altimétricas (entre as cotas 55 e 65, aproximadamente) – pelo que o projeto deverá prever a instalação de equipamentos eletromecânicos de circulação vertical (escadas rolantes e elevadores), sendo os desníveis propícios para criação de mezaninos e áreas com pé direito duplo ou triplo. Propõe-se também a instalação de novas escadas rolantes entre a Rua Coqueiros da Piedade e o nível superior do terminal (cota ≈ 47), assim como nova configuração da circulação entre a Rua Vinte e Quatro de Fevereiro e Coqueiros da Piedade, mediante demolição de rampa existente e implantação de novos elevadores e escadas fixas e rolantes.

- ✓ A **Conexão B – CIANO** -deve estar fisicamente e cronologicamente compatibilizada com o projeto do futuro *Shopping Nova Estação* e com o projeto do Túnel C-B-L e de suas infraestruturas correlatas para a RVPTC, ciclorrotas e tráfego geral, assim como com a estrutura do terminal existente, que deverá permanecer operante durante as obras desta **Conexão B** e do *Shopping Nova Estação*. Ela se desenvolve no nível superior do terminal, na cota ≈ 47 , mas poderá variar entre a cota ≈ 45 à 50. Inclui um novo saguão (mezanino) sobre as plataformas térreos do terminal, interligando-se a elas através de escadas fixas, rolantes e elevadores. Esta proposta implica também em algumas desapropriações (no lado do Tororó²⁶) e em negociações para criação do acesso pela Rua Professor França, onde, aparentemente, há uma via pública (Travessa Professor França) incorporada a um lote privado²⁷ (servindo de estacionamento).
- ✓ A **Conexão C – PRETO** - consiste na articulação do nível térreo do terminal (cota ≈ 40) com as plataformas e acessos aos demais níveis; inclui também acesso a bicicletário proposto e circulação externa do *Shopping Piedade*. Deverá ser tratada de forma conjunta com a **Conexão B**, possuindo as mesmas implicações dela.
- ✓ A **Conexão D – AZUL** - é uma proposta que implica compatibilização e negociação com o *Shopping Piedade*, dado que se trata de novas passarelas conectadas com as existentes - entre o *Shopping Piedade* e o nível superior do terminal.
- ✓ A **Conexão E – VERMELHO** - implica em desapropriações e negociações para criação de uma nova galeria comercial entre a Rua Coqueiros da Piedade e a rua externa

²⁶ Sendo que alguns lotes afetados podem configurar-se em área de risco (encostas).

²⁷ Trata-se do condomínio residencial *Edifício Bosque e Jardim dos Barris*, no número 462 da Rua Professor França.

do *Shopping Piedade* – articulando-se com a *Conexão A*. Poderá, ainda ter um acesso ao *Shopping Center Lapa* pela nova galeria proposta, favorecendo a integração entre os dois *shoppings* existentes.

4.1.3.4 *Caminhos adjacentes objeto de requalificação*

Ações devem ser tomadas para além das conexões implantadas, considerando uma rede RPC integrada ao STC e a polos atratores/ geradores de viagens. Essa rede de caminhos é evidenciada nos mapas de *Sintaxe Espacial* elaborados no Produto 4 (P4) – em especial em mapas de *escolha* – e são representados na **Figura 4.18**.

A RPC indicada deverá ser objeto de reformas de urbanização, dotando os caminhos de acessibilidade e conforto, implicando em:

- ✓ Pavimentação adequada conforme legislação e normativas vigentes;
- ✓ inclinações e/ou rampas adequadas ou, sendo o caso, escadas²⁸;
- ✓ passeios com *faixas livres* contínuas e com larguras superiores à demanda – considerando uma capacidade de 1500 pedestres/m/h e uma largura mínima de 1,20m.
- ✓ iluminação Pública;
- ✓ implantação de mobiliário urbano adequado nas *faixas de serviço*;
- ✓ implantação de drenagem superficial adequada, eliminando-se todos os lançamentos de águas diretamente nos passeios públicos.
- ✓ implantação de travessias de pedestres com larguras condizentes às demandas mais críticas e sinalização adequada;
- ✓ readequação dos locais destinados a estacionamentos, para dar espaço às adequações necessárias nos passeios;
- ✓ eventual revisão dos sentidos de direção veicular das vias, para dar espaço às adequações necessárias nos passeios;
- ✓ implantação de *sinalização tátil* na forma que couber – observando que apenas em passeios com largura de *faixa livre* superior a 2,25 m é possível a instalação de *piso direcional*.

²⁸ Caso das escadarias existentes no começo da Rua Professor França e entre o Shopping Piedade e a Rua Coqueiros da Piedade. Também é o caso das ladeiras existentes entre a Rua do Paraíso e o Terminal da Barroquinha.

4.1.4 PASSARELA DIQUE DO TORORÓ

4.1.4.1 Localização das Intervenções

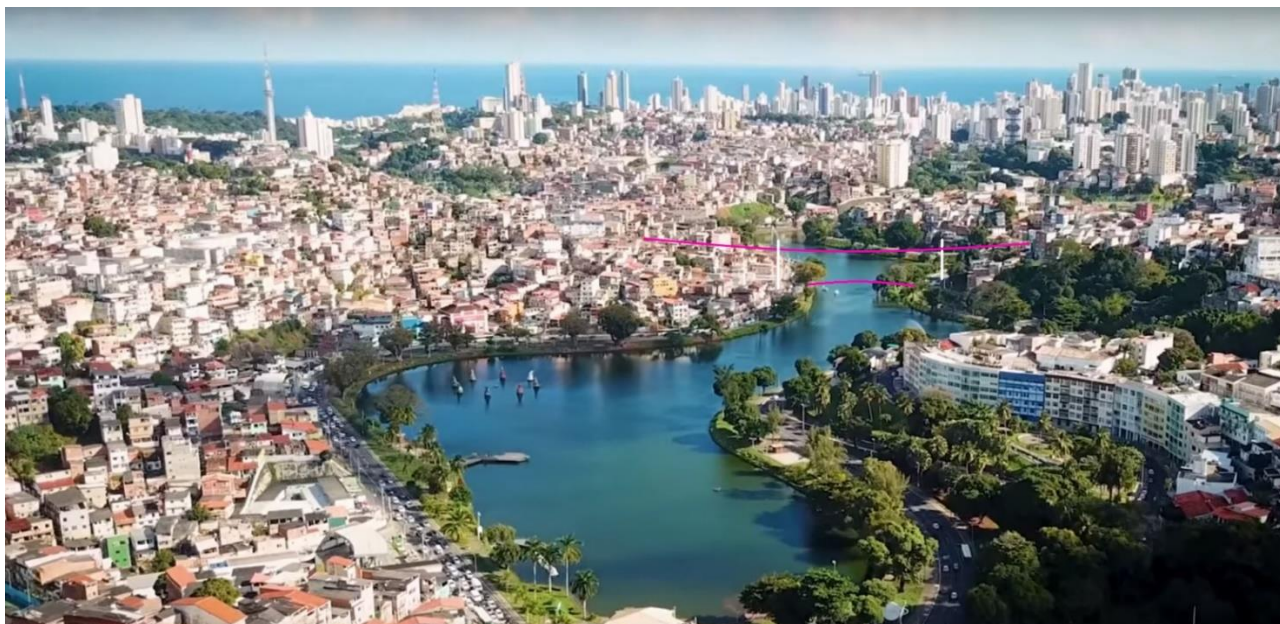


Figura 4.21 - VISTA GERAL DO DIQUE TORORÓ COM PASSARELAS PROPOSTAS (em magenta)

Esta proposta consiste em duas conexões superpostas em níveis diferentes e com efeitos muito díspares. Trata-se de duas passarelas-ponte para pedestres e ciclistas sobre o Dique do Tororó que podem ser implantadas de forma independente.

No caso da *conexão inferior*, ilustrada na **Figura 4.22**, as margens Leste e Oeste do corpo d'água são ligadas no ponto onde elas estão mais próximas – a cerca de 60 m de distância – constituindo essencialmente uma conexão de caráter local, no nível das vias (Av. Pres. Costa e Silva e Av. Vasco da Gama) e do parque urbano que contorna o Dique do Tororó, cerca de 4 m acima do nível d'água.

A *conexão superior*, cerca de 30 m acima da *inferior*, consiste em uma ligação interbairros entre as cumeadas dos bairros Tororó e Engenho Velho de Brotas – bairro este dentre os mais populosos e densos no entorno do CAS. Na direção Oeste, esta conexão prolonga-se até a Estação/ Terminal da Lapa, onde uma grande oferta de serviços do STC é disponibilizada, inclusive a Linha 1 do Metrô e futuros serviços de VLT e BRT. Entre a Praça Capelinha, no alto do Engenho Velho de Brotas, até a Estação da Lapa teríamos um percurso relativamente plano de cerca de 600 m de extensão, dos quais 250 m consistiriam na passarela-ponte sobre o Dique do Tororó. Através desta nova estrutura viabilizar-se-iam novos percursos a pé (ou em modais ativos) entre o Engenho Velho de Brotas e o centro do CAS – como Praça da Piedade, Praça Barão do Rio Branco, Av. Sete de Setembro e Largo Dois de Julho – que hoje são inexistentes, realizados, via de regra, através de modais motorizados e através do STC.



LEGENDA DA SIMBOLOGIA

	NOVAS CONEXÕES/ CIRCULAÇÕES PROPOSTAS NA RPC		PASSARELA ALTERNATIVA, CASO LIGAÇÃO PELA R. FUTURO DO TORORÓ NÃO SE VIABILIZE		COLÉGIO ESTADUAL CENTRAL DA BAHIA
	RPC VINCULADA - REQUALIFICAR E/ OU RE-ESTRUTURAR		INDICAÇÃO DE SENTIDO DE DIREÇÃO (SISTEMA VIÁRIO)		INSTIT. DE ENSINO E SIMULAÇÃO EM SAÚDE (SANTA CASA)
	RVPTC PROPOSTA - BAIXA A MÉDIA CAPACIDADES		INDICAÇÃO DE COTA DE NÍVEL (SNM)		HOSPITAL MARTAGÃO GESTEIRA (HOSP. DA CRIANÇA)
	FUTURO VLT - MÉDIA A ALTA CAPACIDADE (CONFORME PLANMOB 2017)		ELEVADOR VERTICAL PROPOSTO		ANTIGA USINA GERADORA DO DIQUE - HOJE LANCHONETE
	CICLORROTAS PREVISTAS (PLANMOB 2017 E CONDER/ GOV. ESTADO)		EDIFICAÇÃO PROPOSTA NA RUA BRANDÃO (EQUIP. PÚBLICO E ACESSO À NOVA RPC) COM PRAÇA NA COBERTURA		IGREJA DEUS MENINO (MATRIZ ENGENHO VELHO DE BROTA)
	CICLORROTAS PROPOSTAS		ESCADA DE ACESSO À EDIFICAÇÃO (ITEM ACIMA)		TERMINAL/ ESTAÇÃO DA LAPA E PROJEÇÃO FUTURO SHOPPING
	NOVAS CONEXÕES (RPC) COM ESCADAS FIXAS E/ OU ROLANTES		ÁREAS AJARDINADAS EM PRAÇA PROPOSTA		
	REQUALIFICAR RPC EXISTENTE COM ESCADAS FIXAS E/ OU ROLANTES		ÁREAS PARA LOJAS, QUIOSQUES E INFRAESTRUTURAS DE APOIO		
	REQUALIFICAR RPC EXISTENTE COM PROPOSTA DE NOVAS ESCADAS FIXAS				
	NOVAS CONFIGURAÇÕES PROPOSTAS PARA O TRÁFEGO GERAL				
	CIRCULAÇÃO (RPC) - NÍVEL INFERIOR DO TERMINAL DA LAPA (PROJEÇÃO PARCIAL)				
	ESTAÇÃO RVPTC				
	ESTAÇÃO VLT				
	SHOPPING CENTER EM ESTUDO PELA CONCESSIONÁRIA DO TERMINAL DA LAPA				
	DESAPROPRIAÇÕES E/ OU NEGOCIAÇÕES				

Figura 4.22 – DIQUE DO TORORÓ - PONTE INFERIOR – LOCALIZAÇÃO E INTERVENÇÕES ASSOCIADAS



LEGENDA DA SIMBOLOGIA

- | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | NOVAS CONEXÕES/ CIRCULAÇÕES PROPOSTAS NA RPC | | PASSARELA ALTERNATIVA, CASO LIGAÇÃO PELA R. FUTURO DO TORORÓ NÃO SE VIABILIZE | | 1 COLÉGIO ESTADUAL CENTRAL DA BAHIA |
| | RPC VINCULADA - REQUALIFICAR E/ OU RE-ESTRUTURAR | | INDICAÇÃO DE SENTIDO DE DIREÇÃO (SISTEMA VIÁRIO) | | 2 INSTIT. DE ENSINO E SIMULAÇÃO EM SAÚDE (SANTA CASA) |
| | RVPTC PROPOSTA - BAIXA A MÉDIA CAPACIDADES | | INDICAÇÃO DE COTA DE NÍVEL (SNM) | | 3 HOSPITAL MARTAGÃO GESTEIRA (HOSP. DA CRIANÇA) |
| | FUTURO VLT - MÉDIA A ALTA CAPACIDADE (CONFORME PLANMOB 2017) | | ELEVADOR VERTICAL PROPOSTO | | 4 ANTIGA USINA GERADORA DO DIQUE - HOJE LANCHONETE |
| | CICLORROTAS PREVISTAS (PLANMOB 2017 E CONDER/ GOV. ESTADO) | | EDIFICAÇÃO PROPOSTA NA RUA BRANDÃO (EQUIP. PÚBLICO E ACESSO À NOVA RPC) COM PRAÇA NA COBERTURA | | 5 IGREJA DEUS MENINO (MATRIZ ENGENHO VELHO DE BROTAS) |
| | CICLORROTAS PROPOSTAS | | ESCADA DE ACESSO À EDIFICAÇÃO (ITEM ACIMA) | | 6 TERMINAL/ ESTAÇÃO DA LAPA E PROJEÇÃO FUTURO SHOPPING |
| | NOVAS CONEXÕES (RPC) COM ESCADAS FIXAS PROPOSTAS | | ÁREAS AJARDINADAS EM PRAÇA PROPOSTA | | |
| | REQUALIFICAR RPC EXISTENTE COM ESCADAS FIXAS | | ÁREAS PARA LOJAS, QUIOSQUES E INFRAESTRUTURAS DE APOIO | | |
| | REQUALIFICAR RPC EXISTENTE COM PROPOSTA DE NOVAS ESCADAS FIXAS | | | | |
| | NOVAS CONFIGURAÇÕES PROPOSTAS PARA O TRÁFEGO GERAL | | | | |
| | CIRCULAÇÃO (RPC) - NÍVEL INFERIOR DO TERMINAL DA LAPA (PROJEÇÃO PARCIAL) | | | | |
| | ESTAÇÃO RVPTC | | | | |
| | ESTAÇÃO VLT | | | | |
| | SHOPPING CENTER EM ESTUDO PELA CONCESSIONÁRIA DO TERMINAL DA LAPA | | | | |
| | DESAPROPRIAÇÕES E/ OU NEGOCIAÇÕES | | | | |
| | PROJEÇÃO SUPERIOR (PASSARELA COTA 55) | | | | |

Figura 4.23 – DIQUE DO TORORÓ - PONTE SUPERIOR (E INFERIOR) – NÍVEL INFERIOR – LOCALIZAÇÃO E INTERVENÇÕES ASSOCIADAS



LEGENDA DA SIMBOLOGIA

<ul style="list-style-type: none"> — NOVAS CONEXÕES/ CIRCULAÇÕES PROPOSTAS NA RPC — RPC VINCULADA - REQUALIFICAR E/ OU RE-ESTRUTURAR — RVPTC PROPOSTA - BAIXA A MÉDIA CAPACIDADES — FUTURO VLT - MÉDIA A ALTA CAPACIDADE (CONFORME PLANMOB 2017) - - - CICLORROTAS PREVISTAS (PLANMOB 2017 E CONDER/ GOV. ESTADO) - · - · - CICLORROTAS PROPOSTAS - · - · - NOVAS CONEXÕES (RPC) COM ESCADAS FIXAS PROPOSTAS - · - · - REQUALIFICAR RPC EXISTENTE COM ESCADAS FIXAS - · - · - REQUALIFICAR RPC EXISTENTE COM PROPOSTA DE NOVAS ESCADAS FIXAS — NOVAS CONFIGURAÇÕES PROPOSTAS PARA O TRÁFEGO GERAL - - - - - CIRCULAÇÃO (RPC) - NÍVEL INFERIOR DO TERMINAL DA LAPA (PROJEÇÃO PARCIAL) — ESTAÇÃO RVPTC — ESTAÇÃO VLT SHOPPING CENTER EM ESTUDO PELA CONCESSIONÁRIA DO TERMINAL DA LAPA DESAPROPRIAÇÕES E/ OU NEGOCIAÇÕES — CIRCULAÇÃO (RPC) INTERLIGANDO CUMEADAS (PASSARELA COTA ≈ 55) 	<ul style="list-style-type: none"> - - - - - PASSARELA ALTERNATIVA, CASO LIGAÇÃO PELA R. FUTURO DO TORORÓ NÃO SE VIABILIZE ▷ INDICAÇÃO DE SENTIDO DE DIREÇÃO (SISTEMA VIÁRIO) 26 INDICAÇÃO DE COTA DE NÍVEL (SNM) ■ ELEVADOR VERTICAL PROPOSTO EDIFICAÇÃO PROPOSTA NA RUA BRANDÃO (EQUIP. PÚBLICO E ACESSO À NOVA RPC) COM PRAÇA NA COBERTURA - · - · - ESCADA DE ACESSO À EDIFICAÇÃO (ITEM ACIMA) — ÁREAS AJARDINADAS EM PRAÇA PROPOSTA — ÁREAS PARA LOJAS, QUIOSQUES E INFRAESTRUTURAS DE APOIO - - - - - CICLORROTAS COMPARTILHADAS COM OUTROS MODOS 	<ul style="list-style-type: none"> 1 COLÉGIO ESTADUAL CENTRAL DA BAHIA 2 INSTIT. DE ENSINO E SIMULAÇÃO EM SAÚDE (SANTA CASA) 3 HOSPITAL MARTAGÃO GESTEIRA (HOSP. DA CRIANÇA) 4 ANTIGA USINA GERADORA DO DIQUE - HOJE LANCHONETE 5 IGREJA DEUS MENINO (MATRIZ ENGENHO VELHO DE BROTA) 6 TERMINAL/ ESTAÇÃO DA LAPA E PROJEÇÃO FUTURO SHOPPING
--	---	---

Figura 4.24 – DIQUE DO TORORÓ - PONTE SUPERIOR (E INFERIOR) – NÍVEL SUPERIOR - LOCALIZAÇÃO E INTERVENÇÕES ASSOCIADAS

4.1.4.2 Efeitos Previstos da Conexão

Diferentes efeitos podem ocorrer segundo a sequência e momentos em que as passarelas sejam implantadas. A situação de melhor atendimento à população e às demandas de mobilidade ativa consistiria na implantação de ambas as pontes (superior e inferior). Entretanto, devido ao maior custo e complexidade técnica da conexão superior, poderá ser estrategicamente mais vantajoso iniciar a intervenção pela implantação da ponte inferior, complementada por melhorias nos percursos para chegar até ela (requalificação de passeios, ladeiras e escadarias, novas travessias de pedestres e reorganização de pontos de parada do STC – vide **Figura 4.22**).

A implantação de uma nova ponte conectando as margens Leste e Oeste do Dique do Tororó permitiria vencer a barreira aquática otimizando o uso do parque (e de ciclovia proposta) que o contorna e do STC - que funciona em binário pelas avenidas Pres. Costa e Silva e Vasco da Gama. Atualmente ocorre um serviço informal de travessia do dique através de pequenas embarcações, no mesmo sítio proposto para a nova ponte. Realizando-se a implantação da ponte para pedestres e ciclistas, a travessia em barcos perderia sentido, a não ser para acesso a outros pontos da extensão do dique – seja para fins turístico/ recreativos e/ou religiosos²⁹.

Mesmo considerando a requalificação de ladeiras e escadarias das encostas Leste e Oeste do dique (ainda que venham a dispor de escadas rolantes e/ ou elevadores inclinados), apenas a implantação da ponte inferior sobre o Dique do Tororó não oferece a conectividade e integração entre bairros que a conexão superior brindaria, que possibilitaria induzir uma melhor e mais proveitosa ocupação urbana do bairro do Engenho Velho de Brotas. Isto se deve a condição única que a conexão entre cumeadas permite – minimizando desníveis - produzindo-se, na prática, uma ampliação da área de influência do CAS, com decorrente aumento do alcance de sua infraestrutura e centralidade – o que possibilitaria um aumento da diversidade de usos, dinamização da economia local e ampliação do *direito à cidade*, além do incentivo ao transporte ativo.

Desde a Praça Capelinha (no alto do Engenho Velho de Brotas) teríamos as seguintes distâncias e desníveis de percurso a pé – vide **Figuras 4.20 e 4.24** – considerando a implantação completa da **RPC** e sua comparação com apenas a passarela-ponte inferior e com a situação atual:

²⁹ O Dique do Tororó é local de tradicionais manifestações religiosas do Candomblé e da Umbanda. Homenagem a isto verifica-se na presença de esculturas de *orixás* em alguns locais de suas margens e sobre suas águas.

DESTINOS	DISTÂNCIA HORIZONTAL DE PERCURSO A PÉ (metros)			DESNÍVEL VERTICAL NO PERCURSO A PÉ ³⁰ (metros)		
	COM NOVA RPC COMPLETA	APENAS PASS. INFERIOR	SITUAÇÃO ATUAL	COM NOVA RPC COMPLETA	APENAS PASS. INFERIOR	SITUAÇÃO ATUAL
ESTAÇÃO DA LAPA	1.000	1.100	1.600	34 (-10,-4,+4,+8,-8)	79 (-30,+2,- 2,+29,+8,-8)	59 (-38,+3,+10,+8)
SHOPPING PIEDADE	1.100	1.200	1.730	34	79	59
SHOPPING CENTER LAPA	1.300	1.400	2.000	47	92	72
AV. JOANA ANGÉLICA x R. DA MOURARIA	1.100	1.200	2.100	36	81	61
PÇA. CARNEIRO RIBEIRO	1.070	1.170	2.000	36	81	70
AV. JOANA ANGÉLICA x R. NOVA DE SÃO BENTO	1.160	1.260	1.850	41	86	69
AV. SETE DE SETEMBRO x PÇA. B. DE RIO BRANCO	1.300	1.400	2.000	45	90	70
AV. SETE DE SETEMBRO x PÇA. DA PIEDADE	1.330	1.430	2.000	45	90	70
LARGO DOIS DE JULHO	1.500	1.600	2.200	49	94	74

Acima se pode constatar como os grandes desníveis constituem o principal fator segregador do Engenho Velho de Brotas e do Tororó em relação ao centro do CAS, o que demonstra o efeito que a **ponte superior** representaria em ganho de tempo e economia de esforço nos deslocamentos em modais ativos. Além disso, as diferenças resultariam ainda mais gritantes se considerarmos as declividades longitudinais existentes, que possuem mais de 20% nas ladeiras do entorno do dique. Com a ponte superior, a declividade média resulta inferior a 5%, sendo a máxima de 7% a 8% (em curtos trechos nas extremidades da **ponte superior**).

Cabe ressaltar a importância da cumplicidade entre a conexão superior do Dique do Tororó com as intervenções propostas para a Lapa e seu entorno. De fato, não faz sentido a implantação de uma passarela de 250 m de vão interligando os altos dos bairros do Engenho Velho de Brotas e Tororó, sem que desde este último se tenha fácil acesso à Estação da Lapa e ao centro do CAS.

³⁰ Corresponde às somas de todos os desníveis nas subidas e descidas no trajeto.

Outro efeito, se bem secundário, mas de alto impacto, é a criação de um novo marco na cidade de Salvador, ganhado ela um novo atrativo turístico e um espetacular panorama do Dique do Tororó e entorno – desde o alto da **ponte superior** proposta.

4.1.4.3 Dificuldades previstas e medidas necessárias para viabilização da proposta

O Dique do Tororó é protegido por órgãos de preservação do patrimônio histórico/ cultural, portanto, todo o projeto deverá ser objeto de análise e negociações com estes (IPAC e IPHAN).

4.1.4.3.1 No que diz respeito à **ponte inferior**, os seguintes aspectos devem ser considerados:

- a) Redesenho e reposicionamento dos pontos de parada nas avenidas Pres. Costa e Silva e Vasco da Gama, sendo necessárias algumas desapropriações nesta última.
- b) Estreitamento das faixas de rolamento das avenidas Pres. Costa e Silva e Vasco da Gama, de forma a permitir a inclusão de ciclofaixas bidirecionais entre essas vias e o passeio público do parque que contorna o Dique do Tororó, sem implicar na supressão de árvores e sem diminuir significativamente a área permeável existente.
- c) Compatibilização do projeto da passarela-ponte com espécies arbóreas de grande porte e com esculturas de orixás, que deverão ser não apenas preservados, mas serem valorizados na composição final da nova configuração paisagística da passarela e do seu entorno.
- d) Respeito a um gabarito vertical mínimo de navegação sob a **ponte inferior**, considerando as épocas de maior cheia e as embarcações existentes.
- e) Requalificação dos caminhos existentes que conectam o alto dos bairros Tororó e Engenho Velho de Brotas com os baixos junto ao Dique do Tororó. Isso implica na reforma e ampliação de passeios, implantação de escadarias equipadas com corrimãos e rampas de apoio para transporte de bicicletas e de carrinhos e/ou objetos com rodízios, melhoria da iluminação pública e avaliação técnica para instalação de escadas rolantes em trechos de maior demanda aferida. Eventualmente, *elevadores inclinados* podem ser alternativas às escadas rolantes, em situações de baixa demanda e onde pessoas com condições de mobilidade reduzida deverem ser contempladas.
- f) Criação de novo caminho entre a **ponte inferior** e o alto do Engenho Velho de Brotas ao longo do eixo da Rua Brandão, estendendo-a até o alto da Rua Brígida do Vale. Esta intervenção demandará a desapropriação de terrenos que servirão para a futura implantação da **ponte superior**. Servirá também para abrigar um novo equipamento social para o bairro – como, por exemplo, um equipamento de educação ou de saúde pública. Também poderá abrigar áreas para o comércio local, especialmente trás a implantação da **ponte superior**.

- g) Deverão ser consideradas medidas compensatórias devido ao impacto da passarela no atual serviço de travessia do dique em barco.

4.1.4.3.2 Quanto à implantação da **ponte superior** ressalta-se:

- a) A definição do método construtivo desta ponte segue alguns preceitos fundamentais: Mínimo impacto na paisagem e simplicidade estrutural. Assim, propõe-se uma ponte com um único vão de 250 m suspensa por cabos, conformando uma catenária com seu ponto mais baixo (parâmetro da catenária) situado no centro do dique. Porém, uma catenária simples apresenta declividades muito superiores às rampas máximas admitidas para a circulação de pedestres, além de apresentar muita instabilidade devido aos ventos laterais. Porém, existe um tipo de ponte suspensa por cabos conhecida na literatura técnica por “*stress ribbon bridge*” (vide **Figuras 4.25 à 4.27**); trata-se de uma ponte suspensa por cabos com tabuleiros pré-moldados, trabalhando a compressão, o que reduz drasticamente a flecha da catenária e, conseqüentemente, suas declividades longitudinais. Outra vantagem deste tipo de estrutura é sua maior estabilidade lateral – graças ao intertravamento entre as peças pré-moldadas. Seu método construtivo, conceitualmente, é extremamente simples, sendo que, uma vez lançados os cabos, peças moduladas de concreto são deslizadas ao longo do vão e posteriormente concretadas e aderidas aos cabos da catenária, com sua flecha reduzida. O ponto crítico deste tipo de solução estrutural recai sobre os fortes esforços horizontais resultantes nos pontos de ancoragem das extremidades. Portanto, os maiores custos de obra costumam ocorrer nas fundações. Em casos em que as condições do solo se mostrarem pouco favoráveis uma alternativa à “*stress ribbon bridge*” simples é a combinação dela com um arco achatado, dividindo o vão em duas catenárias com um arco central (vide **Figura 4.28**). No caso da **ponte superior** sobre o Dique do Tororó, são propostas duas “*stress ribbon bridges*” paralelas e intertravadas por vigas transversais, criando maior estabilidade contra vibrações e esforços laterais (ventos), além de permitirem dividir a circulação na ponte, sendo um lado para pedestres e outro para bicicletas e demais modais ativos (motorizados ou não). Além disso, alguns dos vãos centrais poderão acomodar equipamentos de apoio como guaritas de segurança, quiosques e elevadores.



Figura 4.25 – EXEMPLO DE “STRESS RIBBON BRIDGE”³¹

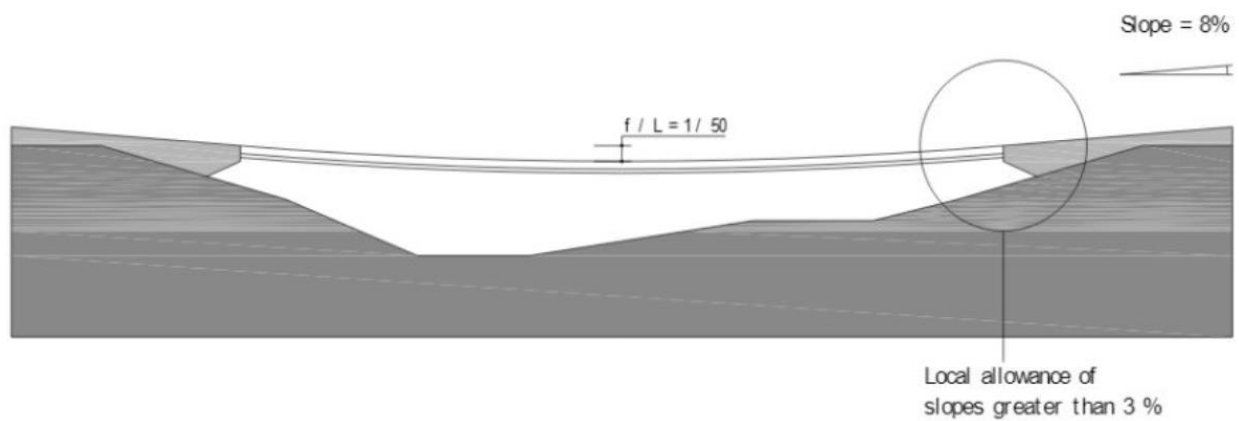


Figura 4.26 – ESQUEMA CONCEITUAL DE “STRESS RIBBON BRIDGE”³²

³¹ Metlong Pedestrian Bridge (Africa do Sul) – em Revista Concrete Beton n. 142 (Setembro/ 2015)

³² Extraído de “Guidelines for the design of footbridges” – Publicado por *Fédération internationale du béton - fib*, 2005

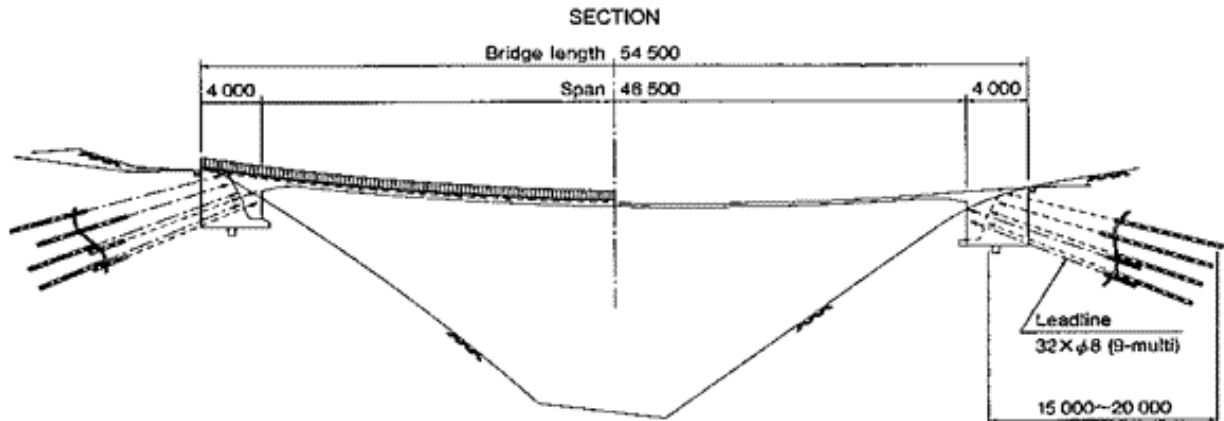
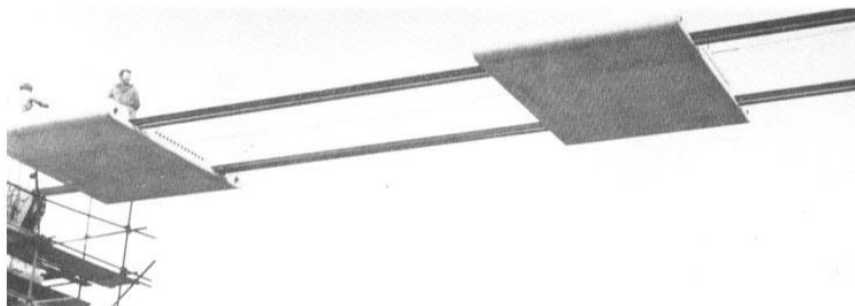


Figura 4.27 – EXEMPLO CONCEITUAL DE “STRESS RIBBON BRIDGE”³³



Elemento pré-moldado sobre os cabos de sustentação.



Elemento deslizando sobre os cabos de sustentação.

Figura 4.28 – “STRESS RIBBON BRIDGE” EXEMPLOS DE MONTAGEM³⁴

³³ Extraído de “Guidelines for the design of footbridges” – Publicado por *Fédération internationale du béton - fib*, 2005

³⁴ Extraído de “Passarela pênsil protendida formada por elementos pré-moldados de concreto” – Dissertação de Mestrado – Ferreira, Luciano Maldonado – Escola de Engenharia de São Carlos, 2001

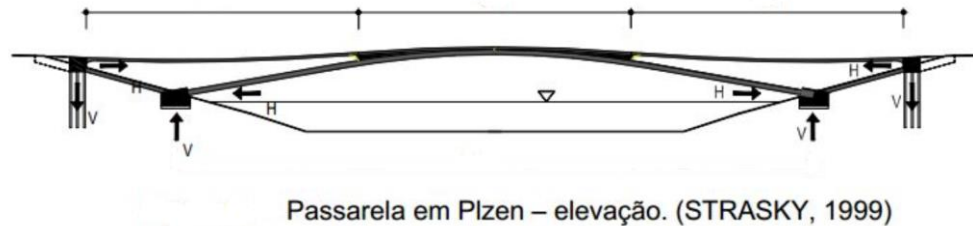


Figura 4.29 – EXEMPLO DE “*STRESS RIBBON BRIDGE*” COM ARCO CENTRAL³⁵

- b) Algumas desapropriações são previstas em ambas as extremidades da **ponte superior**: Na ponta Oeste, na Rua Ismael Ribeiro, um pequeno lote seria afetado, necessário para implantação da fundação para a ancoragem dos cabos da ponte. Do lado Leste é proposta uma praça pública de acesso à ponte, sobre o edifício/ equipamento público citado na *alínea f*) do item anterior.
- c) A **ponte superior** passará a mais de 30 m acima do Dique do Tororó, portanto (com exceção dos casos acima indicados) não impede a permanência das ocupações existentes que vierem a ficar sob a projeção da nova ponte. Entretanto, medidas restritivas a esses lotes deverão ser estabelecidas pelo poder público, no sentido da limitação de altura das edificações. Eventualmente, algumas negociações demandarão ressarcimentos devido à perda do direito de construir e, em último caso, desapropriações.
- d) Propõe-se a implantação de elevadores verticais conectando as margens Leste e Oeste do dique com o alto da **ponte superior**. Devido ao elevado desnível, não são previstas escadas fixas para uso público, mas apenas para usos em casos de emergência/ resgate. O conjunto de elevadores do lado Leste demandará a desapropriação de um terreno que poderá ter sua área remanescente posteriormente devolvida à iniciativa privada, após as obras. O posicionamento destes conjuntos de elevadores deve buscar interferir o mínimo possível na paisagem do dique, pelo que são posicionados próximos aos passeios opostos aos do Dique do Tororó, o que também permite uma melhor condição de acesso às paradas da RVPTC.
- e) Devido à premissa de mínimo impacto da estrutura na paisagem, a ponte é proposta como continuidade dos passeios públicos, ou seja: descoberta. Eventualmente, alguma estrutura leve para sombreamento poderá ser estudada, a depender das tratativas com os órgãos de preservação envolvidos (IPAC e IPHAN).

³⁵ Extraído de “Passarela pênsil protendida formada por elementos pré-moldados de concreto” – Dissertação de Mestrado – Ferreira, Luciano Maldonado – Escola de Engenharia de São Carlos, 2001

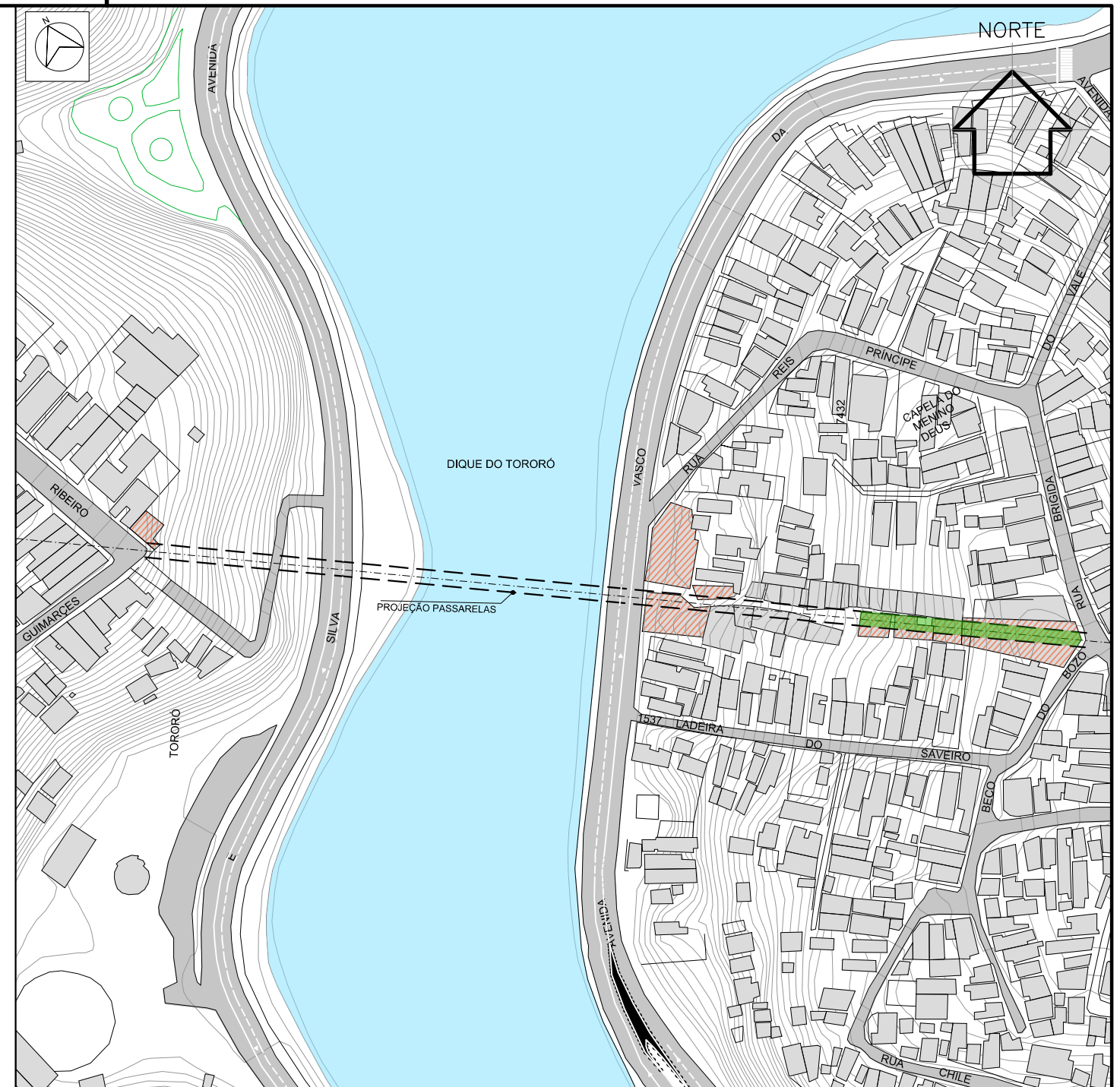
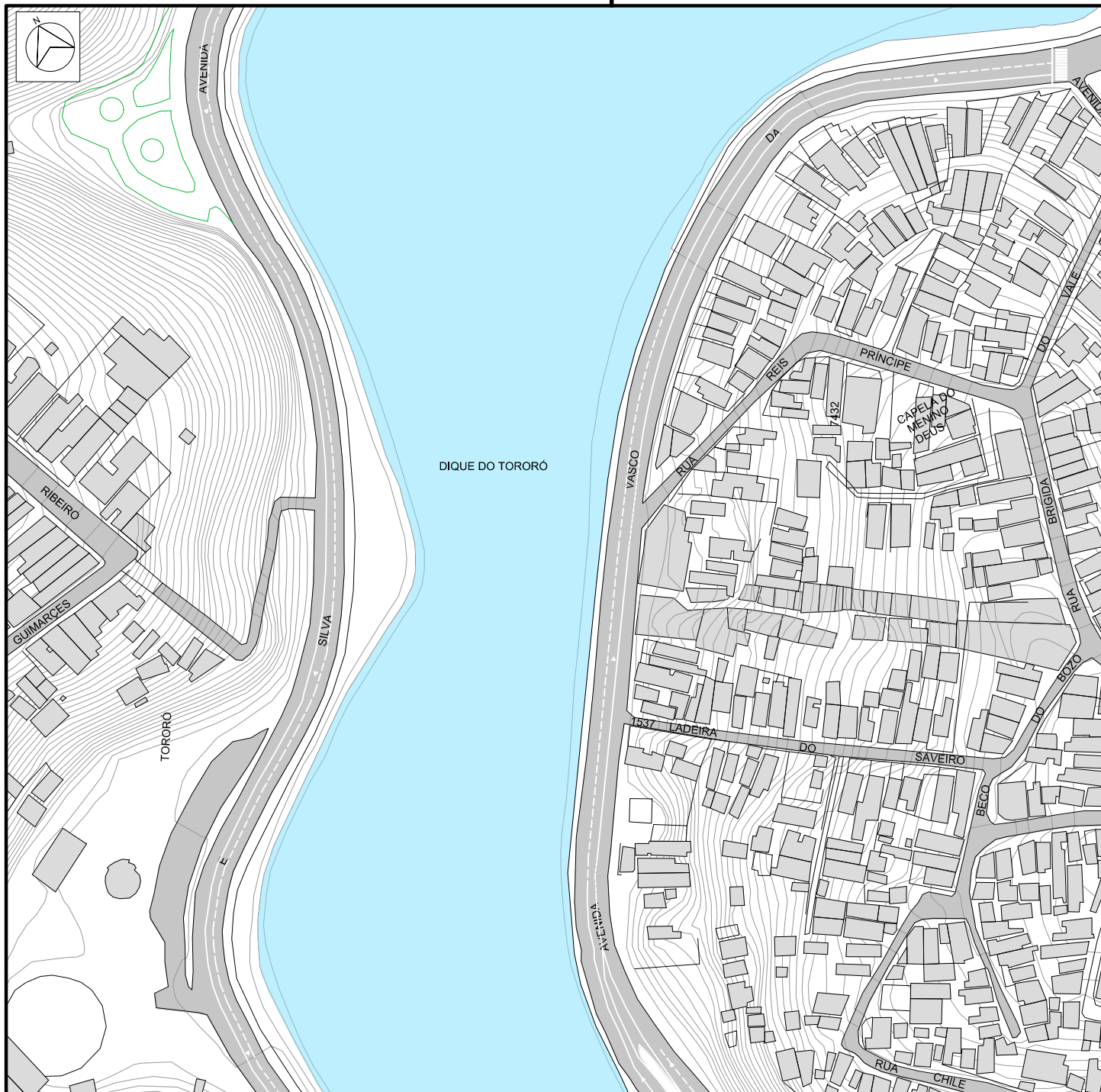
- f) O acesso à **ponte superior** do lado do bairro do Tororó demandará a reforma da Praça Dodô e Osmar, incluindo a implantação de novas paradas da RVPTC e ciclorrotas.
- g) Do lado do Engenho Velho de Brotas, todo o trajeto entre a nova ponte e Praça da Capelinha e a Rua Maria Felipa deverá ser objeto de requalificação urbana, incluindo ciclorrota e novas paradas da RVPTC.

4.1.4.4 Caminhos adjacentes objeto de requalificação

Resulta altamente desejável que estas novas conexões aqui propostas sejam acompanhadas de ações para toda a região do Dique do Tororó e seus bairros adjacentes, especialmente no que diz respeito à melhoria e criação de caminhos para pedestres, de modo que se torne mais fácil e atrativo alcançar as paradas da RVPTC.

Do lado Oeste do dique, além da já citada necessidade de articulação com a Estação da Lapa, sugere-se a criação de uma conexão da Av. Vasco da Gama com o Hospital Martagão Gesteira, através de nova circulação vertical com acesso pela Praça Jardim das Rosas e Boulevard Suíço. Propõe-se também a requalificação dos íngremes caminhos existentes na Vila Bananal e da escadaria de acesso ao Boulevard América. Do lado Leste, as vias de cumeada do Engenho Velho de Brotas merecem receber nova infraestrutura para acomodar a RVPTC, ciclorrotas e passeios para pedestres (RPC) enquanto que as vias que conectam os altos do bairro com os vales do entorno e com o Dique do Tororó devem ter suas ladeiras e escadarias requalificadas para seu uso mais seguro e confortável pelo pedestres, com o caso das vias: Ladeira Corrimão, Rua Reis Príncipe, Ladeira da União Rua Pedro Malhado e Rua Brandão.

4.1.4.5 Estudo Funcional

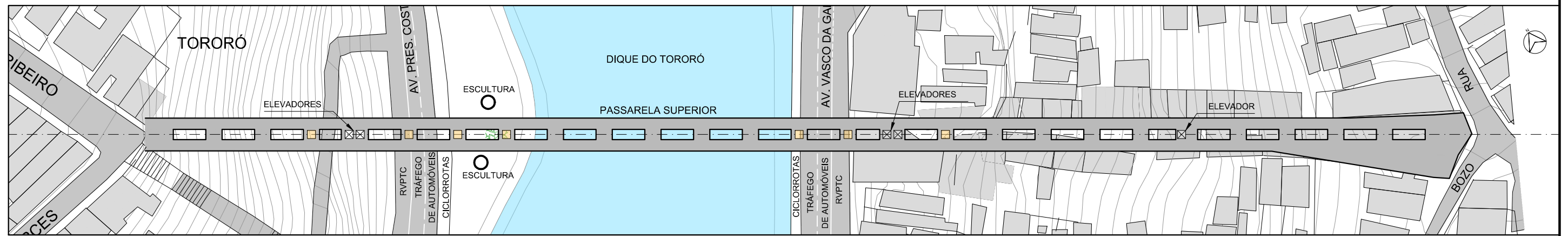


DIQUE DO TORORÓ - SITUAÇÃO ATUAL

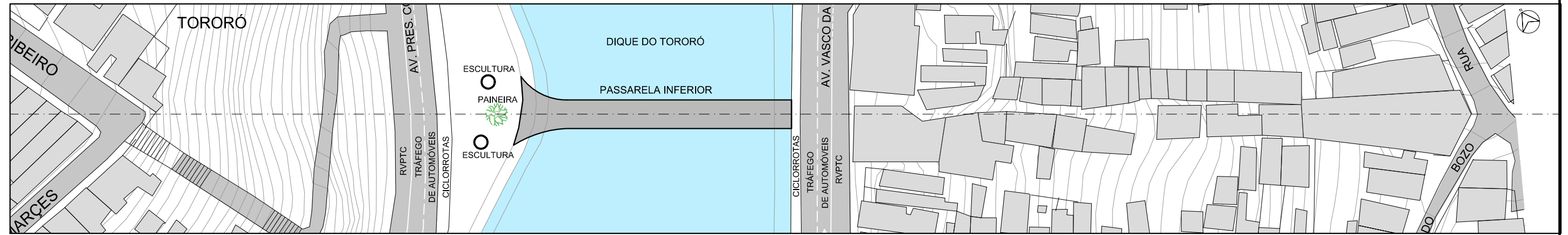
DIQUE DO TORORÓ - SITUAÇÃO PROPOSTA

- DESAPROPRIAÇÕES / NEGOCIAÇÕES PROPOSTAS
- ACESSO EDIFÍCIOS PROPOSTOS
- ÁREA COMERCIAL PROPOSTA
- PRAÇA PÚBLICA

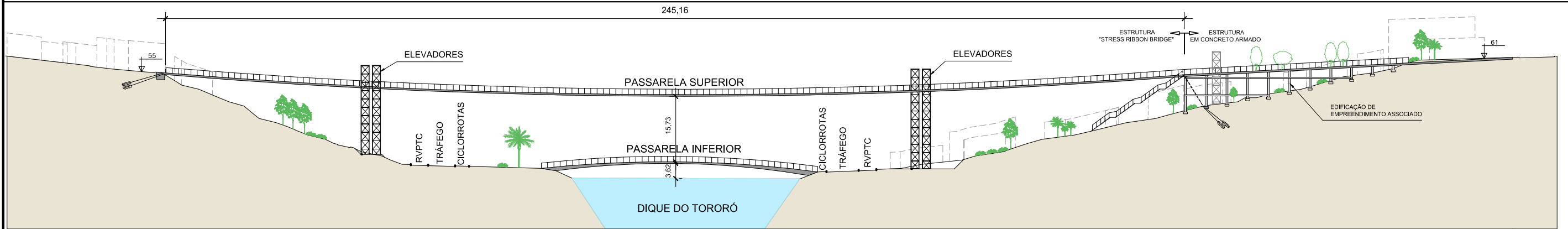
 <small>SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO E URBANISMO</small> <small>FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA</small>	PLANO FUNCIONAL DE MOBILIDADE		URBANISMO 56
	PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR		
	LOCALIZAÇÃO DIQUE DO TORORÓ		
PRANCHA PLANTA DE SITUAÇÕES ATUAL E PROPOSTA		DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN	ESCALA 1:2000
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO BEATRIZ LIMA	GERENTE DE PLANEJAMENTO FERNANDO TEIXEIRA		DATA OUT/2019



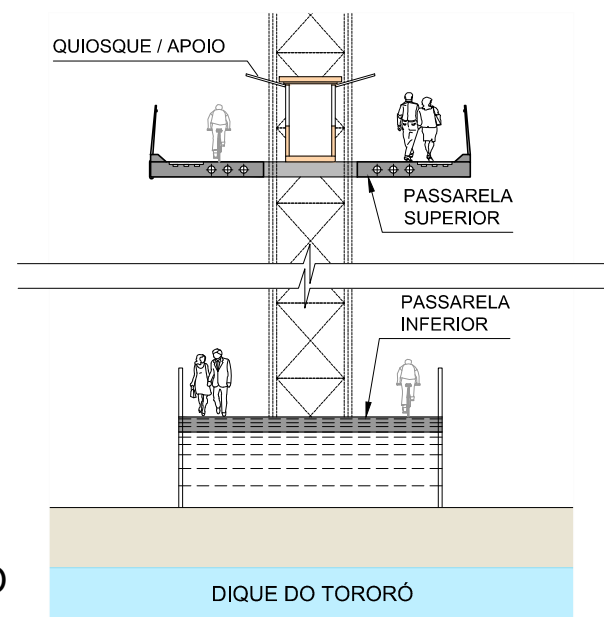
PLANTA - PASSARELA SUPERIOR
ESC. 1:1000



PLANTA - PASSARELA INFERIOR
ESC. 1:1000



ELEVAÇÃO
ESC. 1:1000



CORTE TÍPICO
ESC. 1:200

SEDUR SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO E URBANISMO FMLF FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA	PLANO FUNCIONAL DE MOBILIDADE		
	PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR		
	LOCALIZAÇÃO	DIQUE DO TORORÓ	
PRANCHA	PLANTA / ELEVAÇÃO / CORTE TÍPICO		
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO BEATRIZ LIMA	GERENTE DE PLANEJAMENTO FERNANDO TEIXEIRA	DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN	URBANISMO 57
		ESCALA IND.	DATA OUT/2019

4.1.5 PASSARELA MERCADO DE SÃO MIGUEL/ VIA HISTÓRICA

4.1.5.1 *Localização das Intervenções*

Esta conexão já consta no PlanMob 2017, já tendo sido objeto de projetos funcionais no âmbito municipal. Trata-se de uma interligação, quase em nível, entre o alto do CHS – na região do Largo Terreiro de Jesus – com a Avenida Joana Angélica, nas proximidades do Colégio e Convento Santa Clara, distando aqui cerca de 300 m da Estação Campo da Pólvora da Linha 1 do Metrô de Salvador e cerca de 200 m da Arena Fonte Nova. Este percurso passa pela Rua das Laranjeiras, no CHS, pela Praça Pastores da Noite (situado sobre o edifício garagem M-14), passa sobre a Baixa dos Sapateiros e sobre o Mercado de São Miguel (que atualmente encontra-se em ampla reforma e reconstrução – devido a um incêndio ocorrido no local em 2017). Para alcançar a Av. Joana Angélica, desde o Mercado de São Miguel, esta conexão – na forma de passarelas metálicas - deve vencer um grande vão livre sobre uma área verde de proteção permanente, situada atrás do terreno do Colégio e Convento Santa Clara. Aqui propõe-se que a referida área verde seja transformada em um parque urbano, de forma que, além de servir de área de lazer para a população, ganhe assim controle permanente, diminuindo-se o risco de invasões e ocupações indevidas. Cabe observar que a área já sofreu subtrações por parte do convento vizinho.

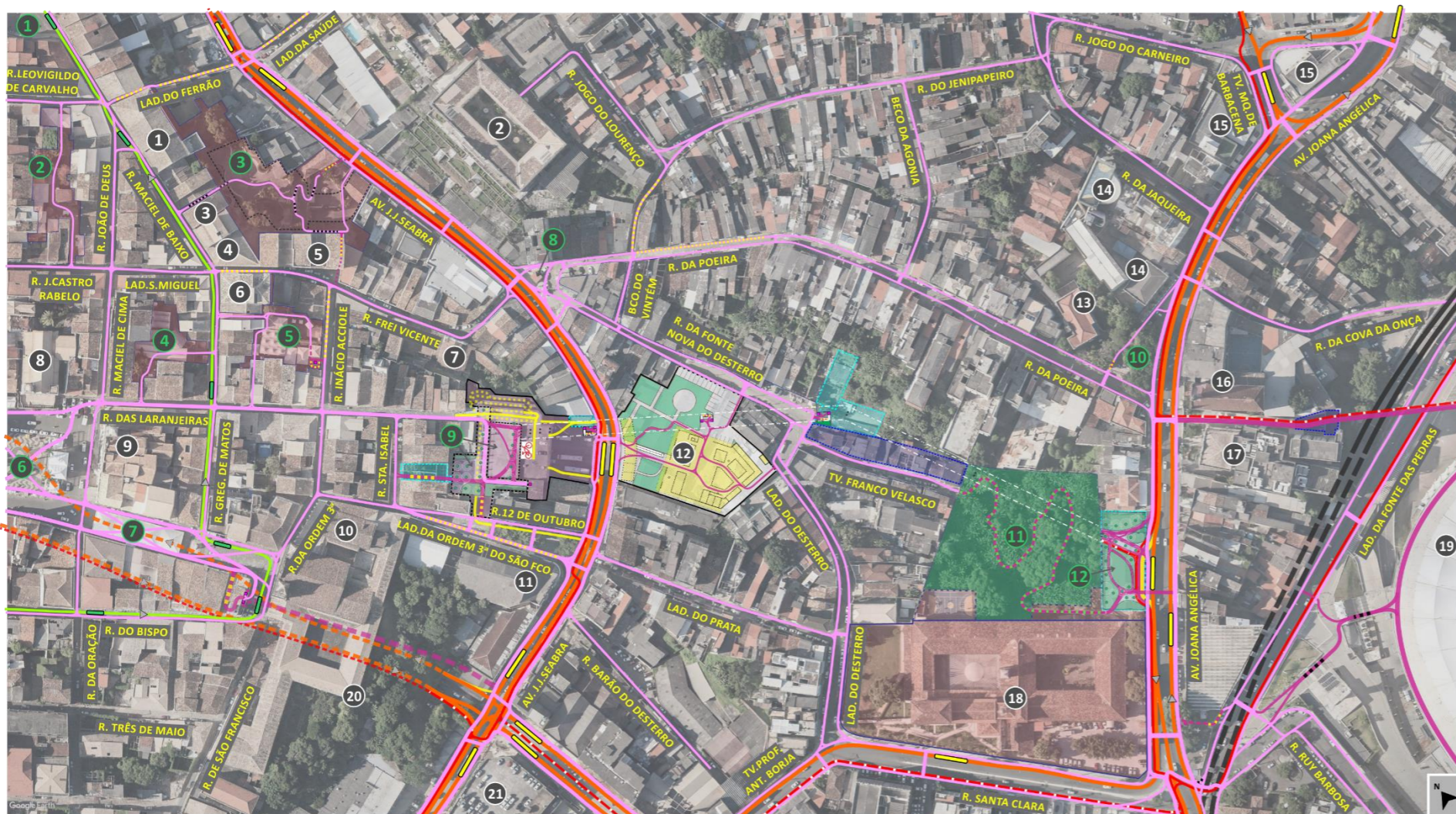
4.1.5.2 *Efeitos Previstos da Conexão*

Dessa forma, articulam-se os bairros do CHS com o miolo do bairro Nazaré e com os serviços do STC que passam no CHS, na Baixa dos Sapateiros e na Av. Joana Angélica. Promove-se também uma maior centralidade à Arena Fonte Nova, facilitando-se seu acesso desde o CHS. Especial importância desta intervenção recai sobre a Av. José Joaquim Seabra e no Mercado de São Miguel, região que vem sofrendo diminuição de atratividade/ centralidade.

O aumento da relativa proximidade entre o Metrô e o CHS deve incentivar a diversificação do uso do solo do último, especialmente com novas ocupações residenciais. Tais ações devem lançar mão também dos prédios-garagem existentes na encosta Leste da Baixa dos Sapateiros mediante algum sistema de subsídio para os moradores da região que possuem automóveis.

O bairro do Nazaré também teria sua centralidade incrementada, sendo este também propício a um maior adensamento residencial, inclusive com habitações de interesse social. Isto seria facilitado mediante uma eventual conexão adicional entre o centro da passarela e a Rua da Poeira (vide **Figura 4.29**).

Esta conexão articula-se também com uma proposta de passarelas - que são detalhadas adiante - passando sobre um dos estacionamentos da Arena Fonte Nova, chegando em Brotas.



LEGENDA DA SIMBOLOGIA

NOVAS CONEXÕES/ CIRCULAÇÕES PROPOSTAS NA RPC	TRÁFEGO GERAL RELACIONADO	ÁREAS AFETADAS PASSÍVEIS DE RESSARCIMENTO OU DESAPROPRIAÇÃO
RPC VINCULADA - REQUALIFICAR E/ OU RE-ESTRUTURAR	PARADA E-BUS CHS	DESAPROPRIAÇÕES E/ OU NEGOCIAÇÕES
RVPTC PROPOSTA - BAIXA A MÉDIA CAPACIDADES	ESTAÇÃO RVPTC	BICICLETÁRIO PROPOSTO
E-BUS PROPOSTO PARA O CHS - BAIXA CAPACIDADE	LINHA 1 DO METRÔ - TRAÇADO SUBTERRÂNEO	INDICAÇÃO DE SENTIDO DE DIREÇÃO (SISTEMA VIÁRIO)
CICLORROTAS PREVISTAS (PLANMOB 2017+CONDER)	LINHA 1 DO METRÔ - EM SUPERFÍCIE OU ELEVADO	ELEVADOR VERTICAL PROPOSTO
CICLORROTAS COMPARTILHADAS COM OUTROS MODOS	RVPTC PROPOSTA EM TÚNEL	ÁREAS AJARDINADAS
CICLORROTAS PROPOSTAS	CICLORROTAS EM TÚNEL VINCULADAS À RVPTC	ÁREAS PARA LOJAS E/ OU INFRAESTRUTURAS DE APOIO
NOVAS CONEXÕES (RPC) COM ESCADAS FIXAS E/ OU ROLANTES	EVENTUAIS CONEXÕES ADICIONAIS NA RPC	
REQUALIFICAR RPC EXISTENTE COM ESCADAS FIXAS	PROJEÇÃO PASSARELAS	
REQUALIFICAR RPC COM NOVAS ESCADAS FIXAS E/OU ROLANTES		

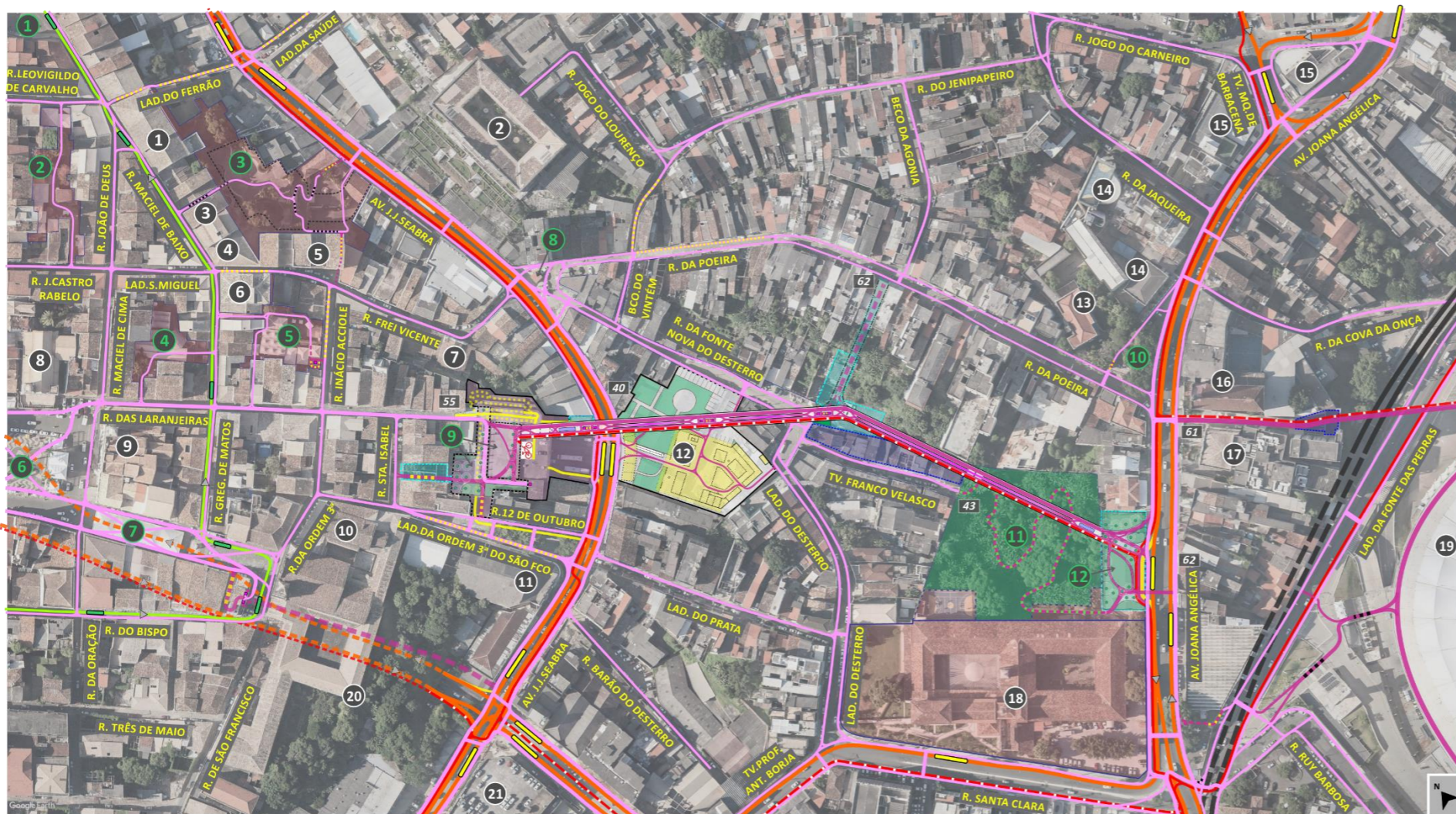
LEGENDA DA SIMBOLOGIA - ÁREAS VERDES, LARGOS E PRAÇAS

LARGO DO PELOURINHO	LARGO TEREZA BATISTA	LARGO DO CRUZEIRO DE SÃO FRANCISCO	PRAÇA MIGUEL DE CERVANTES
PRAÇA QUINCAS BERRO D'ÁGUA	LARGO PEDRO ARCANJO	LARGO DO SÃO MIGUEL	PARQUE URBANO PROPOSTO
PRAÇA DAS ARTES (E ESTACIONAMENTO SUBTERRÂNEO)	LARGO TERREIRO DE JESUS	PRAÇA PASTORES DA NOITE E PRAÇA DA CAPOEIRA (SOBRE EDIFÍCIO GARAGEM M-14)	NOVA PRAÇA DE ACESSO À PASSARELA

LEGENDA DA SIMBOLOGIA - REFERÊNCIAS URBANAS

CENTRO CULTURAL SOLAR DO FERRÃO (E MUSEU ABELARDO RODRIGUES)	IGREJA DE SÃO PEDRO DOS CLÉRIGOS	SESC NAZARÉ
LAR FRANCISCANO	IGREJA DE SÃO DOMINGOS GUSMÃO	COLÉGIO E IGREJA DO SAGRADO CORAÇÃO DE JESUS
MUSEU TEMPOSTAL	IGREJA DA ORDEM 3ª SECULAR DE SÃO FRANCISCO	MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA
IPAC (CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E MEMÓRIA)	EDIFÍCIO DO ANTIGO CINE PAX	CONVENTO E COLÉGIO DE SANTA CLARA
BIBLIOTECA ANÍSIO TEIXEIRA	MERCADO DE SÃO MIGUEL (EM OBRAS)	ARENA FONTE NOVA
CENTRO DE ARTESANATO DO PELOURINHO (INSTITUTO MAUÁ)	ACADEMIA DE LETRAS DA BAHIA	IGREJA E CONVENTO DE SÃO FRANCISCO
IGREJA DE SÃO MIGUEL	CTBA - CENTRO DE TECNOLOGIA DA BAHIA	SHOPPING BAIXA DOS SAPATEIROS

Figura 4.30– PASSARELA VIA HISTÓRICA – NÍVEL TÉRREO



LEGENDA DA SIMBOLOGIA

NOVAS CONEXÕES/ CIRCULAÇÕES PROPOSTAS NA RPC	TRÁFEGO GERAL RELACIONADO	ÁREAS AFETADAS PASSÍVEIS DE RESSARCIMENTO OU DESAPROPRIAÇÃO
RPC VINCULADA - REQUALIFICAR E/ OU RE-ESTRUTURAR	PARADA E-BUS CHS	DESAPROPRIAÇÕES E/ OU NEGOCIAÇÕES
RVPTC PROPOSTA - BAIXA A MÉDIA CAPACIDADES	ESTAÇÃO RVPTC	BICICLETÁRIO PROPOSTO
E-BUS PROPOSTO PARA O CHS - BAIXA CAPACIDADE	EVENTUAIS ESTEIRAS ROLANTES EM PASSARELAS	INDICAÇÃO DE SENTIDO DE DIREÇÃO (SISTEMA VIÁRIO)
CICLORROTAS PREVISTAS (PLANMOB 2017+CONDER)	LINHA 1 DO METRÔ - TRAÇADO SUBTERRÂNEO	INDICAÇÃO DE COTA DE NÍVEL (SNM)
CICLORROTAS COMPARTILHADAS COM OUTROS MODOS	LINHA 1 DO METRÔ - EM SUPERFÍCIE OU ELEVADO	ELEVADOR VERTICAL PROPOSTO
CICLORROTAS PROPOSTAS	RVPTC PROPOSTA EM TÚNEL	ÁREAS AJARDINADAS
NOVAS CONEXÕES (RPC) COM ESCADAS FIXAS E/ OU ROLANTES	CICLORROTAS EM TÚNEL VINCULADAS À RVPTC	ÁREAS PARA LOJAS E/ OU INFRAESTRUTURAS DE APOIO
REQUALIFICAR RPC EXISTENTE COM ESCADAS FIXAS	EVENTUAIS CONEXÕES ADICIONAIS NA RPC	
REQUALIFICAR RPC COM NOVAS ESCADAS FIXAS E/OU ROLANTES		

LEGENDA DA SIMBOLOGIA - ÁREAS VERDES, LARGOS E PRAÇAS

LARGO DO PELOURINHO	LARGO TEREZA BATISTA	LARGO DO CRUZEIRO DE SÃO FRANCISCO	PRAÇA MIGUEL DE CERVANTES
PRAÇA QUINCAS BERRO D'ÁGUA	LARGO PEDRO ARCANJO	LARGO DO SÃO MIGUEL	PARQUE URBANO PROPOSTO
PRAÇA DAS ARTES (E ESTACIONAMENTO SUBTERRÂNEO)	LARGO TERREIRO DE JESUS	PRAÇA PASTORES DA NOITE E PRAÇA DA CAPOEIRA (SOBRE EDIFÍCIO GARAGEM M-14)	NOVA PRAÇA DE ACESSO À PASSARELA

LEGENDA DA SIMBOLOGIA - REFERÊNCIAS URBANAS

CENTRO CULTURAL SOLAR DO FERRÃO (E MUSEU ABELARDO RODRIGUES)	IGREJA DE SÃO PEDRO DOS CLÉRIGOS	SESC NAZARÉ
LAR FRANCISCANO	IGREJA DE SÃO DOMINGOS GUSMÃO	COLÉGIO E IGREJA DO SAGRADO CORAÇÃO DE JESUS
MUSEU TEMPOSTAL	IGREJA DA ORDEM 3ª SECULAR DE SÃO FRANCISCO	MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA
IPAC (CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E MEMÓRIA)	EDIFÍCIO DO ANTIGO CINE PAX	CONVENTO E COLÉGIO DE SANTA CLARA
BIBLIOTECA ANÍSIO TEIXEIRA	MERCADO DE SÃO MIGUEL (EM OBRAS)	ARENA FONTE NOVA
CENTRO DE ARTESANATO DO PELOURINHO (INSTITUTO MAUÁ)	ACADEMIA DE LETRAS DA BAHIA	IGREJA E CONVENTO DE SÃO FRANCISCO
IGREJA DE SÃO MIGUEL	CTBA - CENTRO DE TECNOLOGIA DA BAHIA	SHOPPING BAIXA DOS SAPATEIROS

Figura 4.31 – PASSARELA VIA HISTÓRICA – NÍVEL PASSARELAS 60

4.1.5.3 Dificuldades previstas e medidas necessárias para viabilização da proposta

Vislumbram-se as seguintes questões críticas para implementação da Passarela Via Histórica:

- ✓ As soluções estruturais e arquitetônicas da passarela deverão ser adequadamente compatibilizadas com o projeto em implantação do novo Mercado de São Miguel, especialmente no que diz respeito ao posicionamento das circulações verticais (elevadores e escadas fixas) e interferências da estrutura da passarela com o projeto do mercado.
- ✓ O mesmo deve valer para as eventuais interferências da passarela com o edifício garagem conhecido como M-14, situado entre as vias Av. José Joaquim Seabra, Rua 12 de Outubro e Rua das Laranjeiras, com acesso/ saídas de veículos por todas elas. O acesso à extremidade Leste da passarela acomoda-se na laje de cobertura do edifício garagem citado – através da Praça Pastores da Noite; entretanto, pressupõe-se que a passarela não deve descarregar suas cargas no edifício garagem existente, devendo-se prever balanços de extremidade e juntas de dilatação. Mas, para não inviabilizar a circulação de veículos no nível da laje de cobertura do edifício garagem M-14, (gabarito vertical mínimo) alguma estrutura adicional deverá ser criada entre a Praça Pastores da Noite e a estrutura da nova passarela - apoiada sobre o edifício existente, eventualmente implicando isto em algum reforço estrutural e em modificações operacionais na circulação dos veículos do estacionamento.
- ✓ A integração com a RVPTC é de primordial importância, devendo a Av. José Joaquim Seabra ser adaptada para implantação de paradas/ estações nas proximidades dos elevadores propostos da nova passarela. Isto exigirá a reforma do acesso de veículos ao edifício garagem M-14 e a desapropriação de um terreno vizinho a este, por onde passaria a ocorrer o referido acesso.
- ✓ A metade Oeste da nova estrutura deverá vencer dois vãos consecutivos com cerca de 80 m livres cada um. O primeiro deveria passar sobre alguns lotes residenciais existentes na Travessa Franco Velasco, que, devido a grande altura da passarela, a princípio, não necessitarão ser desapropriados. Entretanto, tratam-se de lotes que passarão a ter restrições no seu potencial espaço aéreo, além de algum efeito de sombreamento da nova passarela, devendo-se prever, portanto, algum tipo de compensação/ ressarcimento e, eventualmente, desapropriações.

- ✓ O segundo vão referido passará sobre uma encosta verde em área de proteção, devendo ser estudada a mitigação dos eventuais danos ambientais causados pela nova estrutura e sua obra.
- ✓ Na extremidade Oeste da passarela é proposta a criação de uma praça de acesso integrada a baias de embarque/ desembarque para veículos de passeio, a ciclorrotas e a novas paradas/ estações da RVPTC, o que implicará no redesenho da geometria viária e da urbanização da Av. Joana Angélica nas proximidades do empreendimento.
- ✓ Todas as etapas do projeto deverão ser objeto de tratativas e negociações junto aos diversos atores envolvidos, o que inclui os órgãos de preservação patrimonial (IPHAN e IPAC), as cúrias correspondentes ao Convento de Santa Clara do Desterro e ao Convento de São Francisco (proprietária do terreno do edifício garagem M-14), a gestão do Mercado de São Miguel, a gestão do edifício garagem M-14 e a futura gestão do futuro parque urbano proposto, entre outros.

4.1.5.4 Caminhos adjacentes objeto de requalificação

Do mesmo modo como ocorre em todas as novas conexões pedonais aqui propostas, as intervenções e requalificações não se limitam apenas a elas, mas a todo o entorno urbano que as envolve, incluindo espaços públicos - e alguns privados - e a plena integração com a RVPTC e com a rede estrutural do STC. No caso da Passarela Via Histórica, isso inclui as principais vias do CHS e eventuais novas conexões secundárias, que incrementariam a caminhabilidade e o potencial de transformação socioeconômica local. Tais conexões estão indicadas na **Figura 4.30**, destacando-se: conexões adicionais da Praça Pastores da Noite com as ruas Santa Isabel e 12 de outubro; requalificação da Ladeira da Ordem 3^a de São Francisco (eventualmente com uso de esteiras/ escadas rolantes); e criação de novos acessos à Praça das Artes, entre outras.

4.1.5.5 Estudo Funcional



PASSARELA MERCADO SÃO MIGUEL / VIA HISTÓRICA - SITUAÇÃO ATUAL

PASSARELA MERCADO SÃO MIGUEL / VIA HISTÓRICA - SITUAÇÃO PROPOSTA

- LOTES ATINGIDOS INDIRETAMENTE
- DESAPROPRIAÇÕES PROPOSTAS
- ACESSO EDIFÍCIOS PROPOSTOS
- ÁREA DE APOIO
- JARDIM / PRAÇA

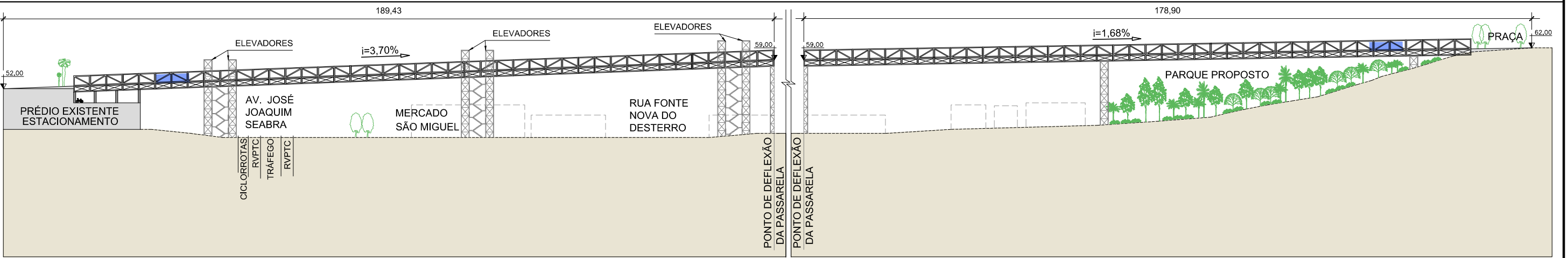
<small>SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO E URBANISMO</small> <small>FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA</small>	PLANO FUNCIONAL DE MOBILIDADE		URBANISMO	
	PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR		63	
	LOCALIZAÇÃO	LARGO SÃO FRANCISCO - MERCADO SÃO MIGUEL - AVENIDA JOANA ANGÉLICA		
PRANCHA		PLANTA DE SITUAÇÕES ATUAL E PROPOSTA		
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO BEATRIZ LIMA	GERENTE DE PLANEJAMENTO FERNANDO TEIXEIRA	DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN	ESCALA 1:2500	DATA OUT/2019



PASSARELA MERCADO SÃO MIGUEL / VIA HISTÓRICA

PLANTA

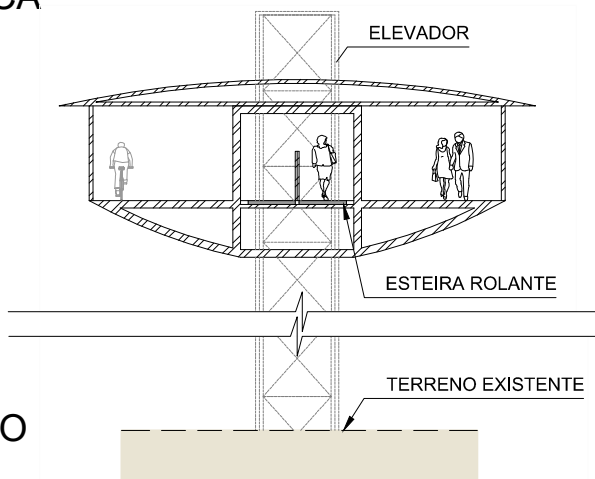
ESC. 1:1000



PASSARELA MERCADO SÃO MIGUEL / VIA HISTÓRICA

ELEVAÇÃO - EIXO

ESC. 1:1000



CORTE TÍPICO

ESC. 1:200

- ÁREA DE APOIO
- JARDIM / PRAÇA / PARQUE

SEDUR <small>SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO E URBANISMO</small> FMLF <small>FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA</small>	PLANO FUNCIONAL DE MOBILIDADE		URBANISMO 64	
	PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR LOCALIZAÇÃO: LARGO SÃO FRANCISCO - MERCADO SÃO MIGUEL - AVENIDA JOANA ANGÉLICA			
	PRANCHA: PLANTA / ELEVAÇÃO / CORTE TÍPICO			
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO BEATRIZ LIMA	GERENTE DE PLANEJAMENTO FERNANDO TEIXEIRA	DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN	ESCALA IND.	DATA OUT/2019

4.1.6 ELEVADOR LGO. DOS AFLITOS - SOLAR DO UNHÃO

4.1.6.1 *Localização das Intervenções*

Situada da porção Sudoeste do CAS, a conexão entre o Solar do Unhão (também Museu de Arte Moderna – MAM) com o alto da Praça Mirantes dos Aflitos é uma proposta que consta em planos anteriores, inclusive no PlanMob 2017. Trata-se de uma ligação que deve vencer cerca de 60 m de desnível vertical – com uma parada intermediária na Av. Lafayette Coutinho (conhecida como Avenida do Contorno) e paradas adicionais até o nível do Solar do Unhão, situado junto à Baía de Todos os Santos.

A Praça Mirante dos Aflitos (junto à Igreja Senhor Bom Jesus dos Aflitos e ao Largo dos Aflitos) situa-se cerca de 200 m da emblemática Avenida Sete de Setembro³⁶ - em percurso quase plano e a pouco mais de 500 m do Largo do Campo Grande, ambos locais com farta oferta de transporte coletivo, ainda mais considerando-se os futuros projetos e propostas para o STC.

Trinta metros abaixo, a Av. Lafayette Coutinho atualmente é utilizada por serviços de ônibus que fazem binário com a Rua Carlos Gomes, 30 metros acima. Neste estudo a RVPTC é proposta com o binário Rua Carlos Gomes – Av. Sete de Setembro e a implantação de serviços bidirecionais na Av. Lafayette Coutinho, onde novas paradas/ estações teriam integração com elevadores desta nova conexão *Aflitos – Unhão*.

Abaixo da Avenida do Contorno – que foi construída nos anos 1950 em viaduto, contornando a falha de Salvador – há vias públicas que dão acesso à denominada *Gamboa de Baixo*³⁷ e à *Comunidade Solar do Unhão*, todas ocupações anteriores à obra da Avenida do Contorno situadas nas encostas abaixo do viaduto da avenida e inclusive sob os arcos que estruturam a Av. Lafayette Coutinho.

Finalmente, pouco mais de 20 m abaixo, temos a Praia da Gamboa e o terreno do Solar do Unhão e do MAM.

Propõe-se aqui uma solução constituída de uma torre vertical com elevadores (e escadas fixas para emergências) com paradas em 5 níveis. O nível -3 atenderia exclusivamente ao Solar do Unhão e ao MAM; o nível -2 seria exclusivo para acesso à Praia da Gamboa; o nível -1 corresponderia à via de acesso à *Comunidade Solar do Unhão*; o nível “Térreo” ou “0” seria o da Av. Lafayette Coutinho; e o nível superior estaria na cota da Praça Mirante dos Aflitos, conectado a ela através de uma esbelta passarela descoberta.

³⁶ A Av. Carlos Gomes, que faz binário com a Av. Sete de Setembro na nova RVPTC, situa-se a 150 m da Praça Mirante dos Aflitos.

³⁷ Junto a Gamboa da Baixo encontram-se as ruínas do antigo Forte de São Paulo – sítio histórico e arqueológico tombado.



LEGENDA DA SIMBOLOGIA

- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> — NOVAS CONEXÕES/ CIRCULAÇÕES PROPOSTAS NA RPC — RPC VINCULADA - REQUALIFICAR E/ OU RE-ESTRUTURAR — RVPTC PROPOSTA - MÉDIAS CAPACIDADES — CICLORROTAS PREVISTAS (PLANMOB 2017 E CONDER/ GOV. ESTADO) - - - CICLORROTAS PROPOSTAS - . - . - NOVAS CONEXÕES (RPC) COM ESCADAS FIXAS PROPOSTAS - - - - - REQUALIFICAR RPC EXISTENTE COM RAMPAS E/ OU ESCADAS FIXAS - . - . - REQUALIFICAR RPC EXISTENTE COM NOVAS ESCADAS FIXAS E/ OU RAMPAS — NOVAS CONFIGURAÇÕES PROPOSTAS PARA O TRÁFEGO GERAL — ESTAÇÃO RVPTC - - - - - CONEXÃO EVENTUAL OU ALTERNATIVA NÃO PRIORIZADA — DESAPROPRIAÇÕES E/ OU NEGOCIAÇÕES ■ ÁREAS AJARDINADAS PROPOSTAS ▷ INDICAÇÃO DE SENTIDO DE DIREÇÃO (SISTEMA VIÁRIO) 26 INDICAÇÃO DE COTA DE NÍVEL (SNM) ■ ELEVADOR VERTICAL PROPOSTO | <ul style="list-style-type: none"> 1 RUÍNA DO FORTE DE SÃO PAULO 2 COMUNIDADE GAMBOA DE BAIXO - DOIS DE JULHO 3 COMUNIDADE SOLAR DO UNHÃO 4 SOLAR DO UNHÃO E MAM (MUSEU DE ARTE MODERNA) 5 BAHIA MARINA 6 TEATRO VILA VELHA 7 PALÁCIO DA ACLAMAÇÃO 8 CONSULADO DA ITÁLIA/ ASS. CULTURAL CASA DE ITÁLIA 9 QUARTEL GENERAL DA POLÍCIA MILITAR - PMBA 10 IGREJA SENHOR BOM JESUS DOS AFLITOS 11 CONDOMÍNIO CLOCK MARINA RESIDENCE | <ul style="list-style-type: none"> 12 IGREJA E CONVENTO SAGRADO CORAÇÃO DE MARIA 13 IGREJA E COLÉGIO NOSSA SENHORA DAS MERCÊS 1 PASSEIO PÚBLICO (PRAÇA CENTENÁRIO BATISTA) 2 PRAIA DA GAMBOA 3 PARQUE DAS ESCULTURAS (MAM) 4 PRAINHA DO SOLAR DO UNHÃO 5 PRAÇA DA ACLAMAÇÃO 6 LARGO DOS AFLITOS 7 PRAÇA MIRANTE DOS AFLITOS 8 LARGO DOIS DE JULHO |
|--|---|---|

Figura 4.32 – ELEVADOR E PASSARELA LGO. DOS AFLITOS – SOLAR DO UNHÃO - LOCALIZAÇÃO E INTERVENÇÕES ASSOCIADAS



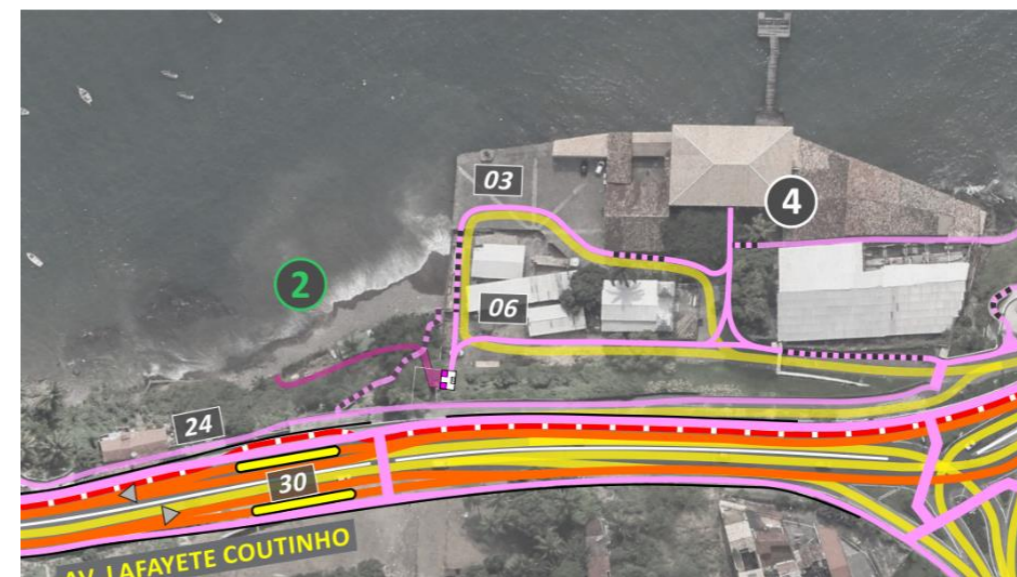
NÍVEL PASSARELA (~60 MSNM)



NÍVEL AV. DO CONTORNO (~30 MSNM)



NÍVEL GAMBOA DE BAIXO (~24 MSNM)



NÍVEL ACESSO À PRAIA DA GAMBOA (~09 MSNM)

Figura 4.33 – ELEVADOR E PASSARELA LGO. DOS AFLITOS – SOLAR DO UNHÃO – AMPLIAÇÕES DE NÍVEIS DE ACESSO À TORRE DE ELEVADORES

4.1.6.2 Efeitos Previstos da Conexão

Diversas consequências são factíveis de ocorrerem mediante estas intervenções.

No que diz respeito ao acesso ao espaço museológico, centro cultural e centro de eventos abrigados no conjunto do Solar do Unhão, estes ganhariam nova condição de acesso público – sendo que atualmente seu acesso resulta extremamente precário, direcionado quase que exclusivamente ao acesso por transporte individual.

Maior demanda corrente deverá ter o uso da nova conexão pelos moradores das comunidades da *Gamboa de Baixo*. Este bairro possui acessos precários em alguns pontos da Avenida do Contorno, configurando-se esta como barreira urbana hostil à escala do pedestre. A nova passarela e torre de elevadores propostas por si só não alteram esta condição. Portanto, esta intervenção se insere dentro de ações mais amplas de requalificação da orla da Baía de Todos os Santos onde propõe-se a criação de uma nova circulação para pedestres e ciclistas ao longo da Avenida Lafayette Coutinho, aproveitando-se a privilegiada vista da baía.

4.1.6.3 Dificuldades previstas e medidas necessárias para viabilização da proposta

Um dos desafios deste projeto é a composição arquitetônica da torre de elevadores com o conjunto edificado do Solar do Unhão e com a bela paisagem circundante. Propõe-se uma torre de seção retangular e opaca – eventualmente com alguns rasgos para permitir a vista desde cabines panorâmicas dos ascensores – em tom branco, assim como ocorre no atual conjunto do Solar do Unhão. A torre com suas passarelas e acesso deverá passar a fazer parte do complexo arquitetônico e ser aprovado no âmbito do IPHAN e do IPAC.

A paisagem junto à Igreja e à Praça Mirante dos Aflitos deverá ser preservada ao máximo, sendo a nova passarela uma estrutura posicionada abaixo do nível da praça, apenas com guarda-corpos de vidro laminado aparecendo acima do piso. Assim sendo, trata-se de uma estrutura descoberta, como extensão da praça-mirante.

Tem-se um vão de cerca de 90 m entre a Praça Mirante dos Aflitos e a torre vertical proposta. Isto implica em um desafio para a solução estrutural da passarela, que deverá ser o mais sutil possível. Sugere-se uma estrutura metálica conformada por um caixão com seção variável e dupla curvatura, com um balanço de cerca de 30 m entre o último apoio (na encosta acima da Avenida do Contorno) e a torre dos elevadores. Propõe-se ainda um mirante na extremidade do balanço, com a vista livre direcionada à baía.

A gestão operacional e a manutenção das passarelas, elevadores e dos seus acessos é outra questão que deverá ser bem definida com todas as entidades e representações envolvidas, o que inclui o Solar do Unhão, as associações de moradores das vizinhanças, entre outros.



Figura 4.34 –PASSARELA LGO. DOS AFLITOS – SOLAR DO UNHÃO – *CROQUIS DE ESTUDO*

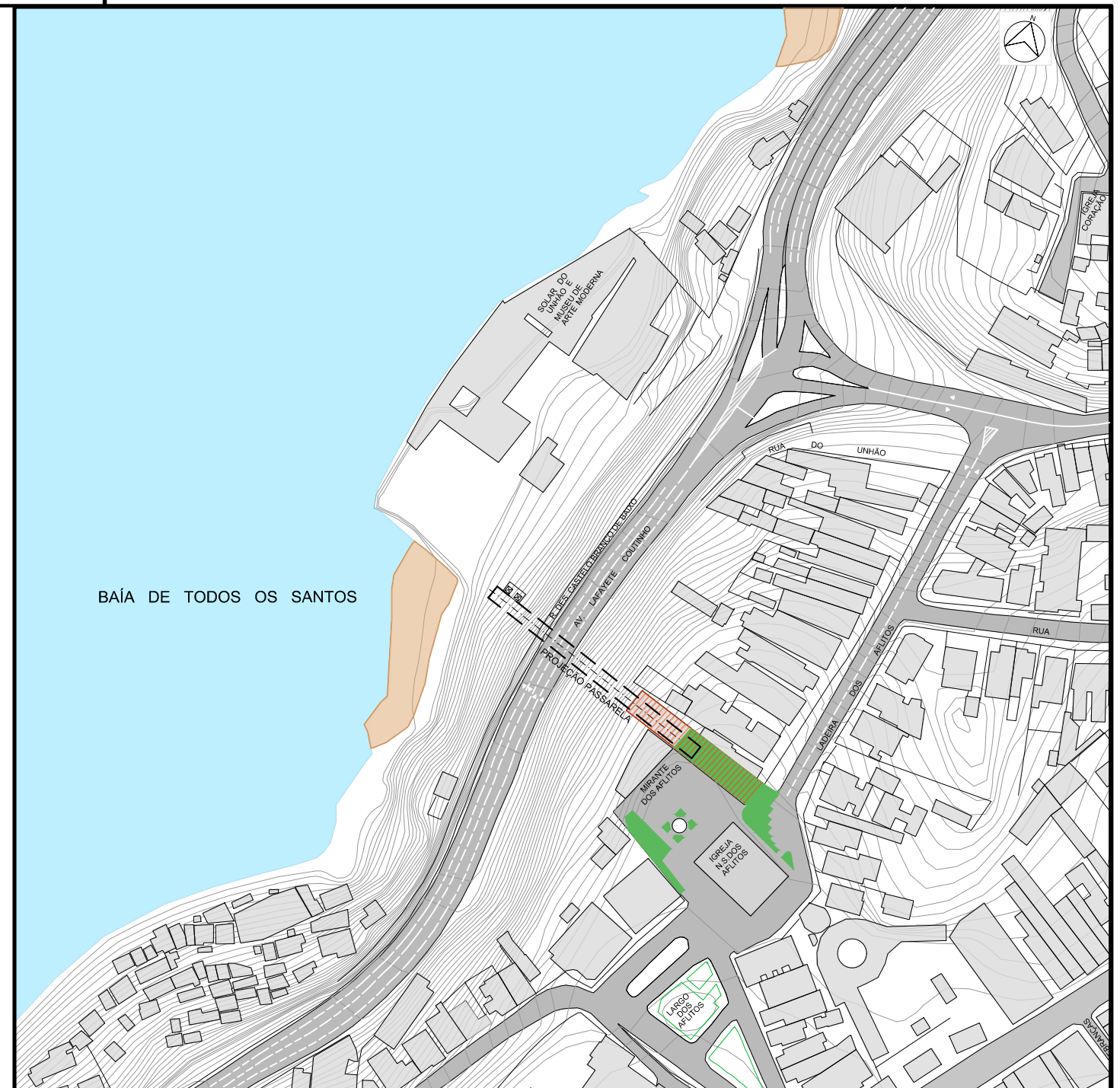
4.1.6.4 Caminhos adjacentes objeto de requalificação

A intervenção para requalificação da Avenida do Contorno, criando uma nova orla caminhável e ciclável envolve algumas obras pontuais de alargamentos do leito viário do viaduto existente, de forma a acomodar as novas necessidades operacionais, inclusive a inserção de estações/paradas da RVPTC. No caso específico da região junto ao Solar do Unhão, propõe-se o corte e arrimo de parte da encosta existente para viabilizar a implantação das paradas/ estações e de nova ciclovia.

Como o trecho da Av. Lafayette Coutinho apresenta redução significativa do seu tráfego veicular entre a Ladeira do Gabriel e o Largo do Campo Grande, sugere-se a nesse trecho a supressão de uma de suas faixas de tráfego no sentido Campo Grande, permitindo isto a implantação de uma ciclovia bidirecional e de um passeio mais largo.

A **Figura 4.32** apresenta as demais recomendações para requalificação da rede de caminhos pedonais no entorno do empreendimento. São indicadas também conexões eventuais – de importância secundária ou não priorizadas na fase de seleção de alternativas (vide P4 – Produto 4).

4.1.6.5 Estudo Funcional

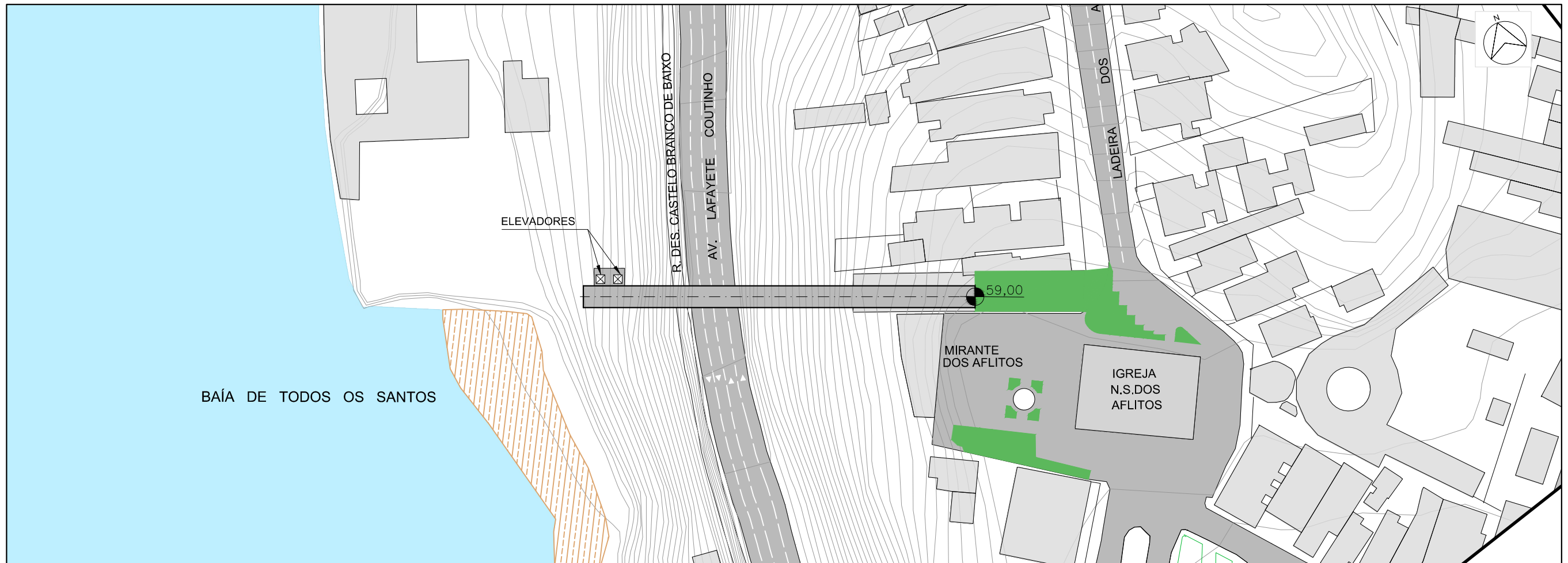


ELEVADOR LARGO DOS AFLITOS - SOLAR DO UNHÃO - SITUAÇÃO ATUAL

ELEVADOR LARGO DOS AFLITOS - SOLAR DO UNHÃO - SITUAÇÃO PROPOSTA

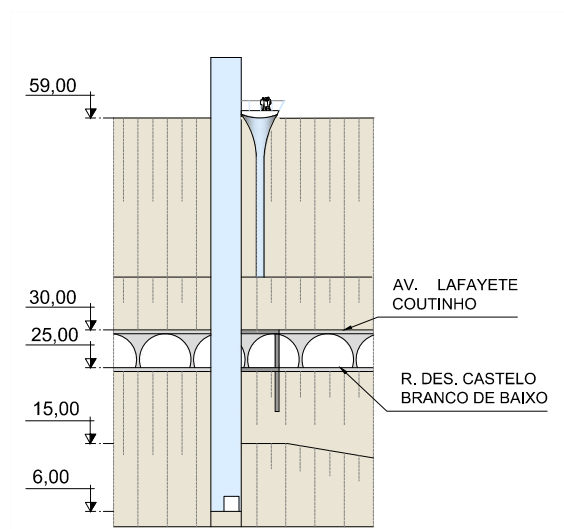
- DESAPROPRIAÇÕES PROPOSTAS
- ACESSO EDIFÍCIOS PROPOSTOS
- ÁREA COMERCIAL PROPOSTA
- JARDIM

 SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO E URBANISMO FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA	PLANO FUNCIONAL DE MOBILIDADE		URBANISMO 71
	PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR		
	LOCALIZAÇÃO LARGO DOS AFLITOS - SOLAR DO UNHÃO		
PRANCHA PLANTA DE SITUAÇÕES ATUAL E PROPOSTA		DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN	ESCALA 1:2000
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO BEATRIZ LIMA	GERENTE DE PLANEJAMENTO FERNANDO TEIXEIRA		DATA OUT/2019



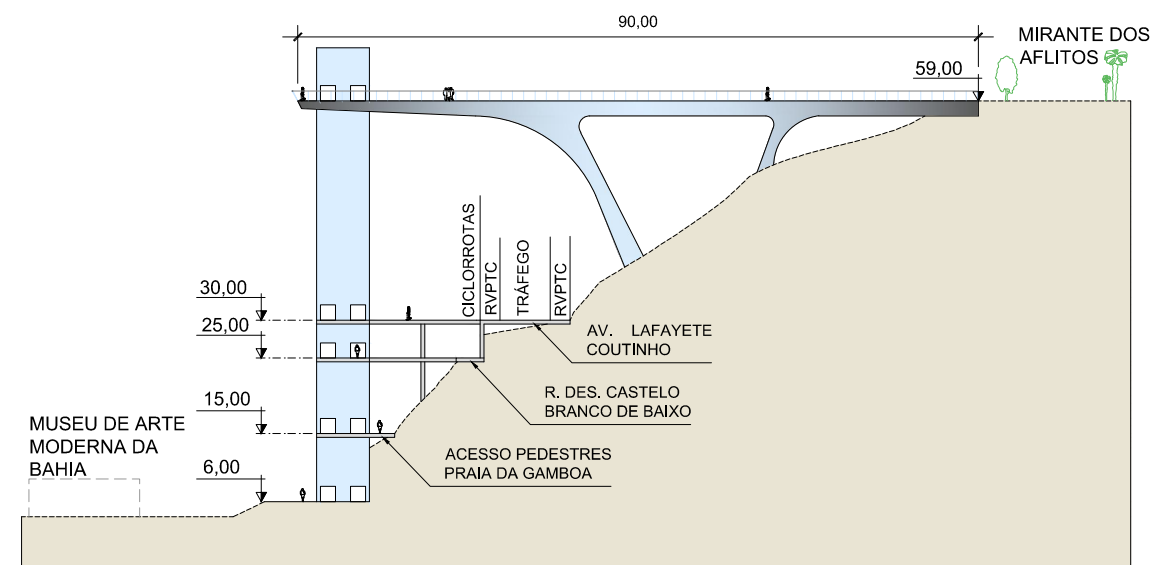
ELEVADOR E PASSARELA LARGO DOS AFLITOS - SOLAR DO UNHÃO - PLANTA

ESC. 1:1000



VISTA FRONTAL

ESC. 1:1000



ELEVAÇÃO

ESC. 1:1000

SEDUR SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO E URBANISMO FMLF FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA	PLANO FUNCIONAL DE MOBILIDADE		URBANISMO 72
	PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR		
	LOCALIZAÇÃO LARGO DOS AFLITOS - SOLAR DO UNHÃO		
PRANCHA PLANTA / ELEVAÇÃO / VISTA FRONTAL		DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN	ESCALA IND.
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO BEATRIZ LIMA	GERENTE DE PLANEJAMENTO FERNANDO TEIXEIRA	DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN	DATA OUT/2019

4.1.7 PASSARELAS NA ARENA FONTE NOVA

4.1.7.1 Localização das Intervenções



LEGENDA DA SIMBOLOGIA

	NOVAS CONEXÕES/ CIRCULAÇÕES PROPOSTAS NA RPC		CICLORROTA COMPARTILHADA COM RPC		ÁREAS AFETADAS PASSÍVEIS DE RESSARCIMENTO OU DESAPROPRIAÇÃO
	RPC VINCULADA - REQUALIFICAR E/ OU RE-ESTRUTURAR		CICLORROTAS PROPOSTAS		DESAPROPRIAÇÕES E/ OU NEGOCIAÇÕES
	RVPTC PROPOSTA - BAIXA A MÉDIA CAPACIDADES		ESTAÇÃO RVPTC		BICICLETÁRIO PROPOSTO
	CICLORROTAS PREVISTAS (PLANMOB 2017+CONDER)		LINHA 1 DO METRÔ - TRAÇADO SUBTERRÂNEO		INDICAÇÃO DE SENTIDO DE DIREÇÃO (SISTEMA VIÁRIO)
	NOVAS CIRCULAÇÕES PROPOSTAS NA RPC COM ESCADAS		LINHA 1 DO METRÔ - EM SUPERFÍCIE OU ELEVADO		ELEVADOR VERTICAL PROPOSTO
	NOVAS CONEXÕES (RPC) COM ESCADAS FIXAS E/ OU ROLANTES		TRECHOS DA RVPTC PROPOSTA SOB VIA ELEVADA		ÁREAS AJARDINADAS
	REQUALIFICAR RPC EXISTENTE COM ESCADAS FIXAS		TRECHOS DAS CICLORROTAS SOB VIA ELEVADA		ÁREAS PARA LOJAS E/ OU INFRAESTRUTURAS DE APOIO
	REQUALIFICAR RPC COM NOVAS ESCADAS FIXAS E/OU ROLANTES		EVENTUAIS CONEXÕES ADICIONAIS NA RPC		

Figura 4.35 –PASSARELAS NA ARENA FONTE NOVA - LOCALIZAÇÃO E INTERVENÇÕES ASSOCIADAS

LEGENDA DA SIMBOLOGIA - REFERÊNCIAS URBANAS, ÁREAS VERDES, LARGOS E PRAÇAS

- | | |
|--|---|
| ① CTBA - CENTRO DE TECNOLOGIA DA BAHIA | ⑧ ARENA FONTE NOVA |
| ② ACADEMIA DE LETRAS DA BAHIA | ⑨ ESTACIONAMENTOS DA ARENA FONTE NOVA |
| ③ COLÉGIO E IGREJA DO SAGRADO CORAÇÃO DE JESUS | ⑩ ESTAÇÃO BROTTAS (LINHA 1 DO METRÔ) |
| ④ MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA | ⑪ CODESAL |
| ⑤ MERCADO DE SÃO MIGUEL (EM OBRAS) | ⑫ COLÉGIO RESGATE - BROTTAS |
| ⑥ CONVENTO E COLÉGIO DE SANTA CLARA | ⑬ COLÉGIO ESTADUAL VICTOR CIVITA |
| ⑦ FÓRUM RUY BARBOSA | ⑭ RESTAURANTES DO DIQUE DO TORORÓ |
| | ⑮ PÍER DO DIQUE DO TORORÓ |
| | ① PRAÇA MIGUEL DE CERVANTES |
| | ② PARQUE URBANO PROPOSTO |
| | ③ NOVA PRAÇA DE ACESSO À PASSARELA |
| | ④ LARGO CAMPO DA PÓLVORA E ESTAÇÃO DO METRÔ |
| | ⑤ PRAÇA JOÃO XXIII |

Figura 4.35 –PASSARELAS NA ARENA FONTE NOVA – *LEGENDA (CONTINUAÇÃO)*

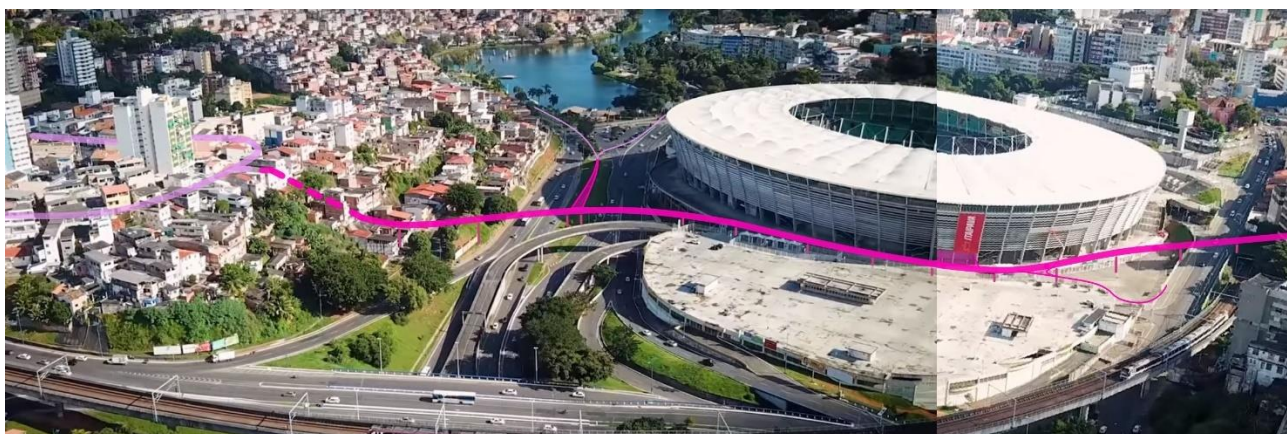


Figura 4.36 –PASSARELAS NA ARENA FONTE NOVA – *CROQUI – ESTUDO SOBRE IMAGEM*

Esta conexão funciona como prolongamento da Passarela Via Histórica – só fazendo sentido com a implantação dela. Ela conecta a Av. Joana Angélica com a Arena Fonte Nova, com os estacionamentos junto a ela, e com o alto do Engenho Velho de Brotas, nas proximidades da Estação Brotas da Linha 1 do Metrô de Salvador. Intercepta também a RVPTC que passa na Av. Joana Angélica, nos baixos da Av. Vasco da Gama e no alto da Av. Frederico Costa. Uma ciclovia bidirecional é proposta ao longo dela, que cruza e se interliga com a rede cicloviária planejada conforme o PlanMob 2017 e planos do Conder (Gov. Estadual).

4.1.7.2 Efeitos Previstos da Conexão

Pretende-se aproveitar a atual ampla quantidade de vagas de estacionamento da Arena Fonte Nova para suprir o CHS (pela Passarela Via Histórica) e a rede do metrô desta intermodalidade. Além disso, a passarela aproxima a Estação Brotas do Metrô ao complexo desportivo, permitindo uma otimização da aproximação do público ao local em dias de grandes eventos,

ficando a Arena Fonte Nova a percursos equivalentes tanto da Estação Campo da Pólvora (no largo homônimo) com da Estação Brotas.

Do ponto de vista da requalificação da RPC urbana, incrementa-se a centralidade do bairro de Brotas, o que incentiva sua economia local.

A nova passarela possui potencial para a criação de empreendimentos associados ao longo do seu trajeto, mais especificamente no trecho que passa sobre um dos pátios de estacionamentos da Arena Fonte Nova. Neste local, novos espaços podem ser criados para acomodar locais comerciais e serviços associados ao centro de eventos.

O STC ganha melhor articulação mediante a integração dos serviços da RVPTC que são interceptados pela nova passarela (na Av. Joana Angélica, na Av. Vasco da Gama e na Rua Frederico Costa).

Na **Figura 4.35** eventuais conexões adicionais são propostas, interligando a nova passarela com a Arena Fonte Nova e com parque do Dique do Tororó.

4.1.7.3 Dificuldades previstas e medidas necessárias para viabilização da proposta

Além das questões e negociações de ordem institucional com a Arena Fonte Nova, o projeto deve viabilizar uma passagem pública independente do centro esportivo e dos estacionamentos – de modo que os horários de funcionamento deles não interfiram no funcionamento ininterrupto da passarela. Para isso, ela deve passar pelo menos um pavimento acima da laje de cobertura do estacionamento da arena, integrando-se com ela e com o estacionamento em locais com acessos controlados.

Na extremidade Noroeste da passarela, a conexão com a Av. Joana Angélica é proposta através de uma servidão pelo terreno do prédio do Ministério Público do Estado da Bahia, sem inviabilizar o pleno funcionamento deste. Além disso, um pequeno trecho da conexão deverá passar sobre a laje de cobertura de uma construção situada no terreno do Colégio do Sagrado Coração de Jesus, também sem implicar em interferências operacionais. Ainda, a passarela deverá passar sobre a linha 1 do Metrô, que neste trecho encontra-se em superfície, devendo ser respeitado o gabarito vertical da via e de sua rede aérea eletrificada.

Já na extremidade oposta, na encosta existente junto à Av. Vasco da Gama, lotes residenciais deverão ser desapropriados para permitir a implantação de circulação vertical (para pedestres e ciclistas) entre a passarela e a Rua Álvaro Adorno.

O projeto da nova conexão deverá estar plasticamente integrado ao conjunto arquitetônico da Arena Fonte Nova

4.1.7.4 Caminhos adjacentes objeto de requalificação

Na **Figura 4.35** são destacados todos os caminhos do entorno a serem requalificados. Dentre estes destacamos os seguintes:

- ✓ Ladeira do Pepino, especialmente no seu trecho mais íngreme.
- ✓ Escadaria entre a Rua Boulevard América e a Av. Pres. Costa e Silva (junto ao Dique do Tororó). Sugere-se a implantação de escadas rolantes e/ou elevadores inclinados.
- ✓ Passeios e vias caminho à Estação Brotas do Metrô.
- ✓ Rampa de conexão da passarela com as paradas/ estações da RVPTC sítios à Av. Vasco da Gama (para pedestres e ciclistas).
- ✓ Escadas de conexão da passarela com a Ladeira Fonte das Pedras.
- ✓ Conexão (eventual) do estacionamento Sul da arena com a Rua Ruy Barbosa.
- ✓ Melhorias na escadaria existente entre o viaduto da Rua Frederico Costa com a Av. Mário Leal Ferreira.

4.1.8 TRÊS PASSARELAS SOBRE O VALE DOS BARRIS

4.1.8.1 Localização das Intervenções

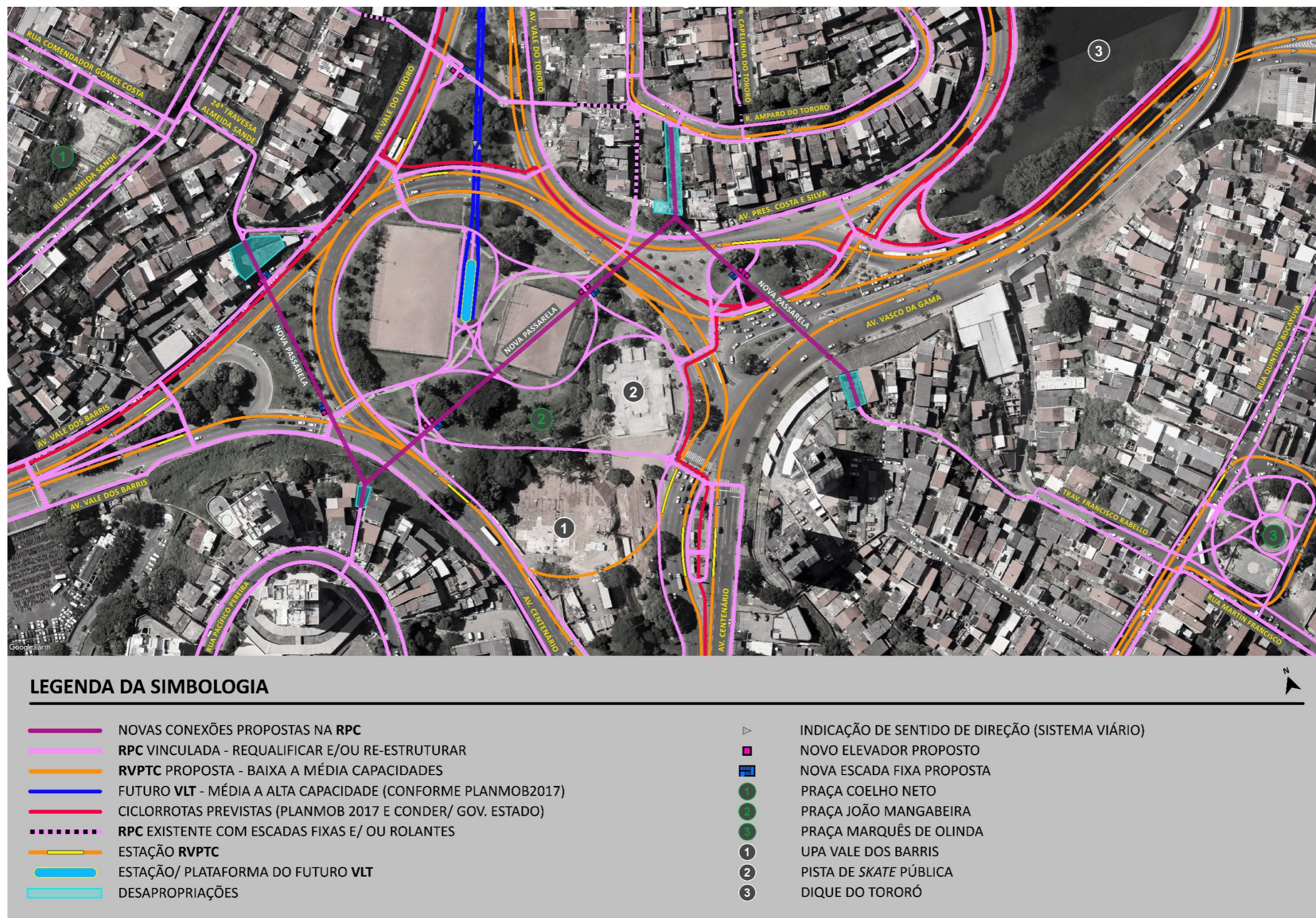


Figura 4.37 – TRÊS PASSARELAS SOBRE O VALE DOS BARRIS - LOCALIZAÇÃO E INTERVENÇÕES ASSOCIADAS

O Vale dos Barris (que já foi parte do Dique do Tororó) se estende entre os altos dos bairros Tororó, Barris e Garcia. A praça e rotatória João Mangabeira, junto com as vias de trânsito rápido que a contornam, constituem barreiras ao pedestre, além do natural desnível entre morros e baixadas. A proposta busca aproveitar as cumeadas dos bairros citados, integrando-os de forma a favorecer a integração entre eles e com os serviços do STC/ RVPTC que passam nas vias de fundos de vale. Assim, temos as seguintes cumeadas conectadas:

- ✓ No Garcia, a Praça Marquês de Olinda – acessada pela Travessa Francisco Rabello;
- ✓ No Tororó, a Rua Amparo do Tororó;
- ✓ No Garcia, a Rua Pacífico Pereira;
- ✓ No Barris, a Praça Coelho Neto – acessada pela 24^a Travessa Almeida Sande

Além disso, a proposta inclui a reforma e requalificação da passarela existente entre a Rua Amparo do Tororó e a Rua Almeida Sande (no Barris).

4.1.8.2 Efeitos Previstos da Conexão

O projeto das passarelas se insere no contexto do redesenho da Praça João Mangabeira e do STC que a percorre, incluindo 10 plataformas da RVPTC e uma estação de VLT.

As articulações das cumeadas e passarelas com a Praça João Mangabeira é proposta através de diversas torres de circulação vertical – com elevadores (e escadas fixas para uso eventual e de emergência). Também são propostas integrações com serviços locais da RVPTC situados nos altos do Tororó e do Garcia.

As novas integrações citadas buscam incentivar toda a economia local e propiciar uma melhor alimentação do STC.

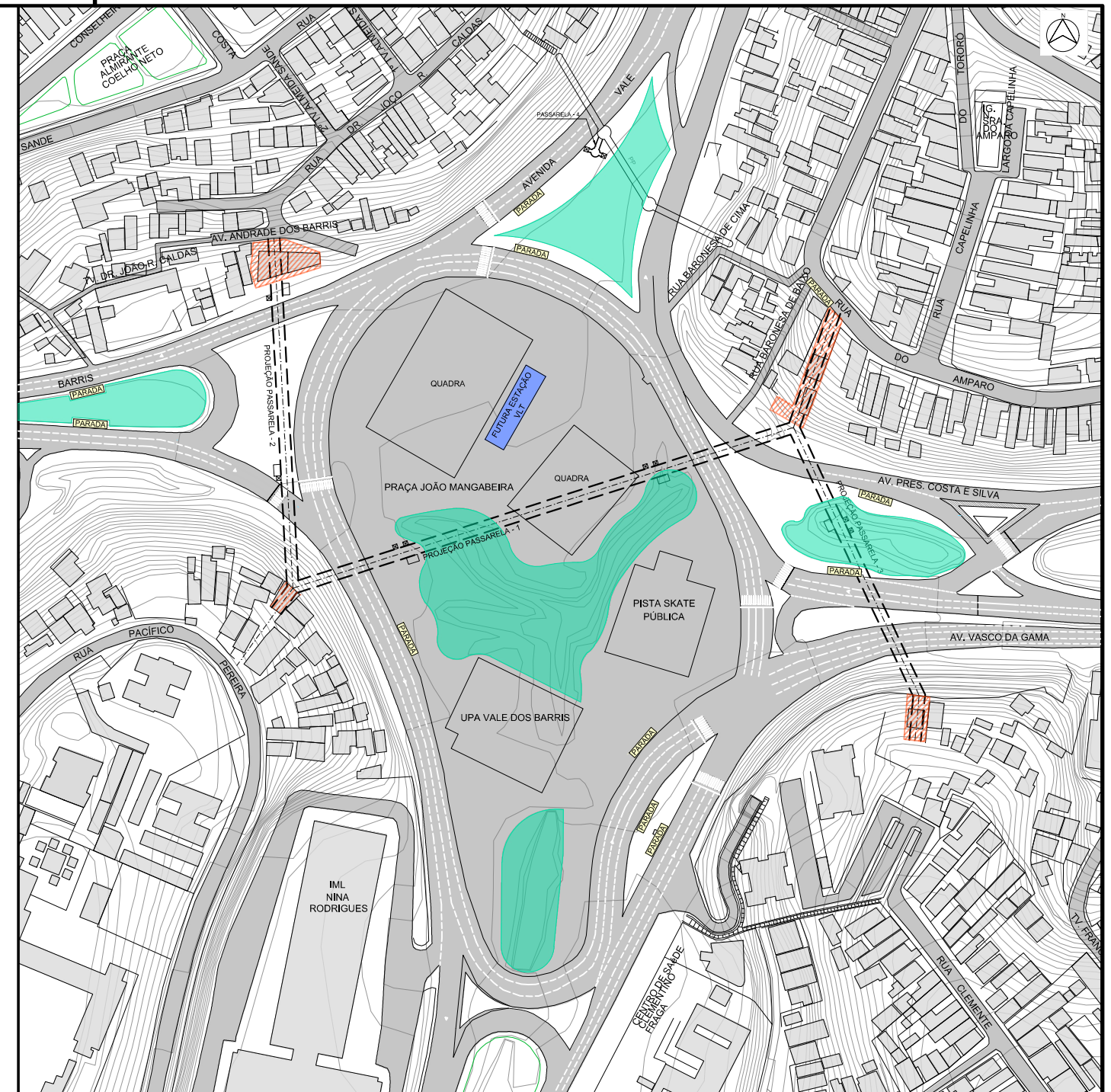
4.1.8.3 Dificuldades previstas e medidas necessárias para viabilização da proposta

- ✓ Pequenas, mas numerosas desapropriações serão necessárias para implantação do projeto.
- ✓ Algumas passarelas deverão implicar em intervenções além dos seus limites, de forma a viabilizar uma melhor caminhabilidade entre suas extremidades e os centros dos bairros das cumeadas.
- ✓ Deve haver uma adequada compatibilização entre as soluções estruturais das passarelas com a geometria viária e com a reurbanização da Praça João Mangabeira e seu entorno.

4.1.8.4 Caminhos adjacentes objeto de requalificação

A **Figura 4.37** indica as vias da RPC a requalificar. Destas, destacamos as intervenções em ladeiras e escadarias, que para disporem de condições de melhor acessibilidade universal poderiam dispor de elevadores inclinados. Minimamente, devem dispor de escadas fixas adequadamente dimensionadas com planos rampados laterais para uso de ciclistas (desmontados) e/ou pessoas portando carrinhos de mão ou similares.

4.1.8.5 Estudo Funcional

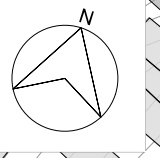
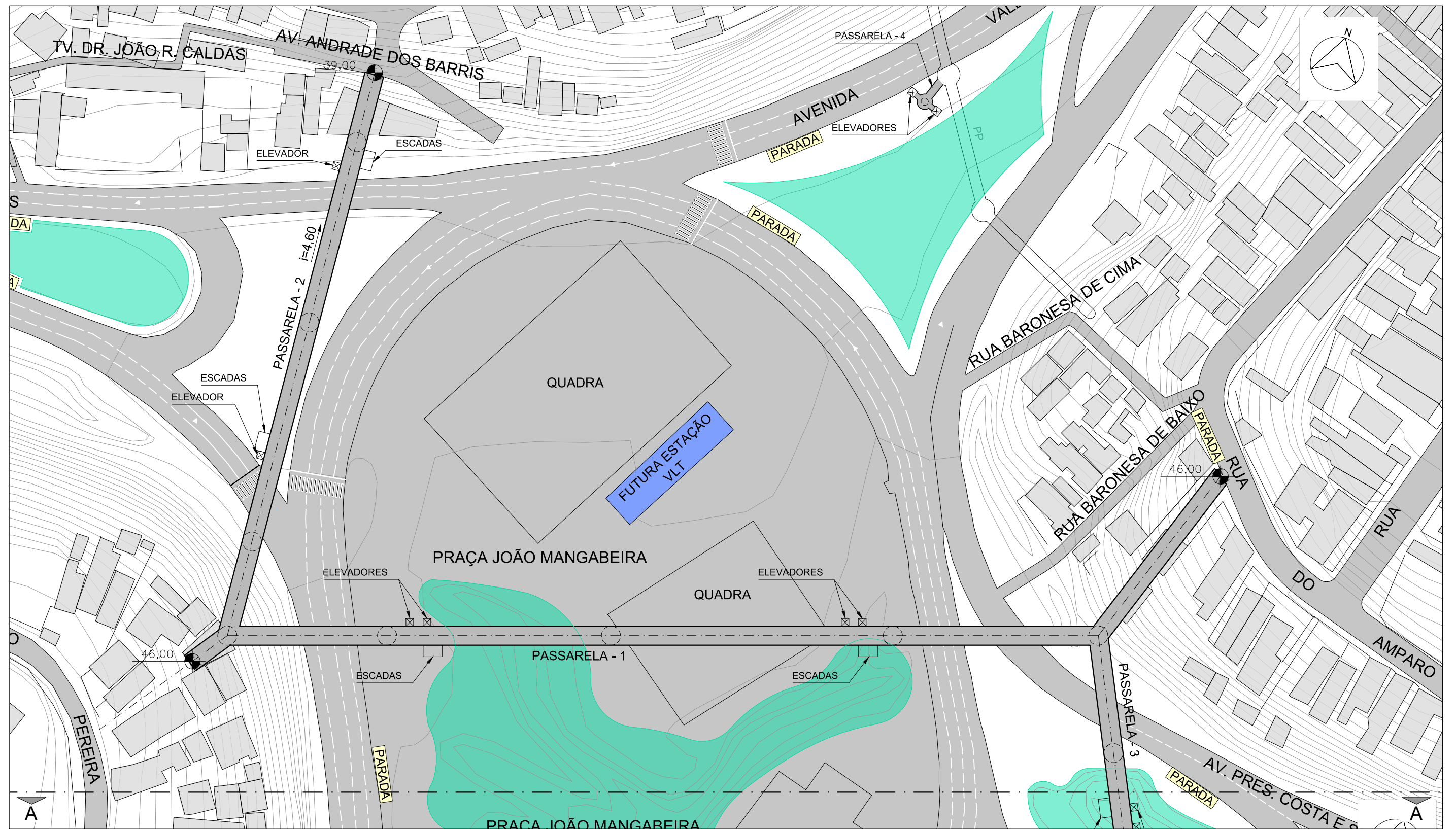


PASSARELAS BARRIS - SITUAÇÃO ATUAL

PASSARELAS BARRIS - SITUAÇÃO PROPOSTA

- DESAPROPRIAÇÕES PROPOSTAS
- ACESSO EDIFÍCIOS PROPOSTOS
- ÁREA COMERCIAL PROPOSTA
- JARDIM

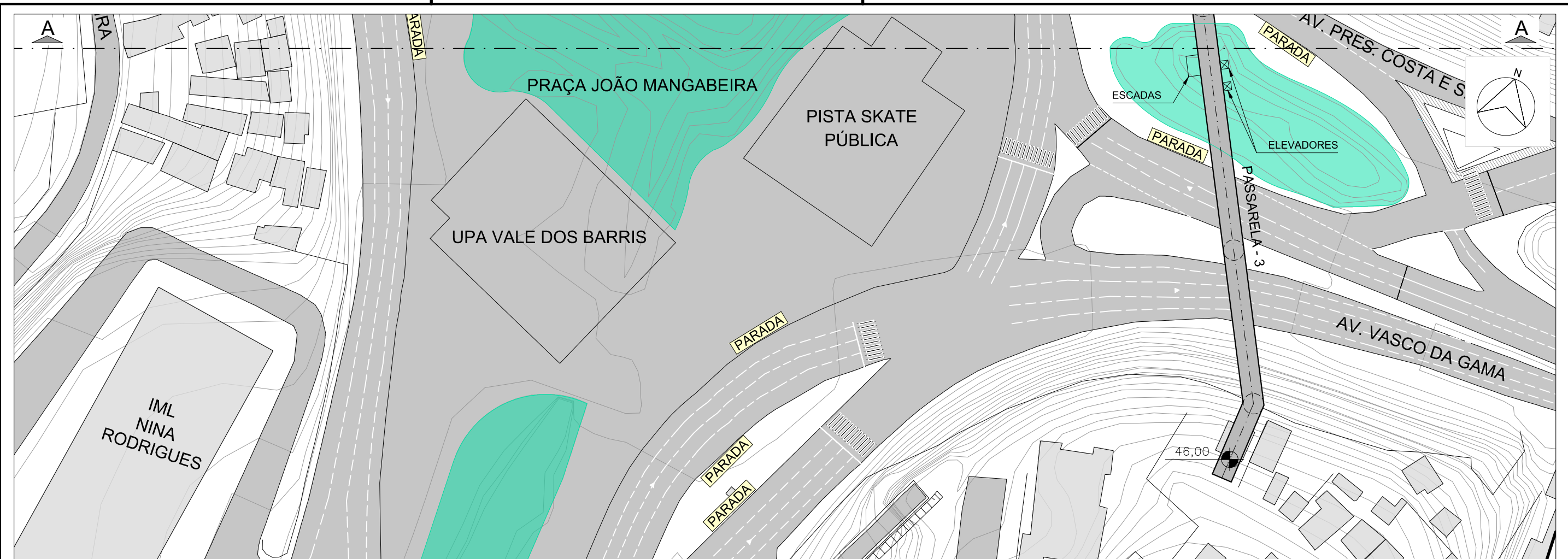
 SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO E URBANISMO FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA	PLANO FUNCIONAL DE MOBILIDADE		URBANISMO 79	
	PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR			
	LOCALIZAÇÃO	VALE DOS BARRIS		
PRANCHA	PLANTA DE SITUAÇÕES ATUAL E PROPOSTA			
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO BEATRIZ LIMA	GERENTE DE PLANEJAMENTO FERNANDO TEIXEIRA	DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN	ESCALA 1:2500	DATA OUT/2019



PASSARELAS BARRIS - PLANTA
 ESC. 1:1000

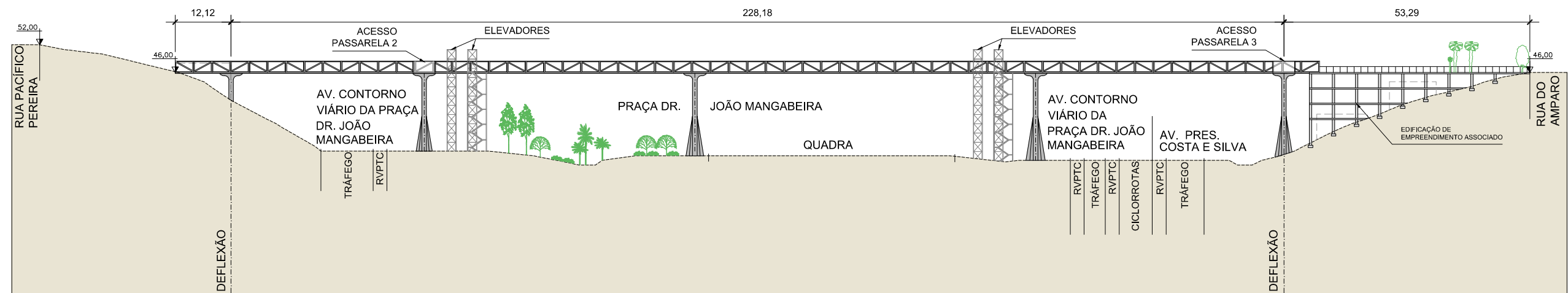
- ESTAÇÃO RVPTC
- ESTAÇÃO / PLATAFORMA DO FUTURO VLT
- JARDIM / PRAÇA

SEDUR <small>SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO E URBANISMO</small> FMLF <small>FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA</small>	PLANO FUNCIONAL DE MOBILIDADE		URBANISMO	
	PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR		80	
	LOCALIZAÇÃO VALE DOS BARRIS			
PRANCHA PLANTA / ELEVAÇÃO / CORTE TÍPICO		DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN	ESCALA IND.	DATA OUT/2019
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO BEATRIZ LIMA		GERENTE DE PLANEJAMENTO FERNANDO TEIXEIRA		



PASSARELAS BARRIS - PLANTA

ESC. 1:1000



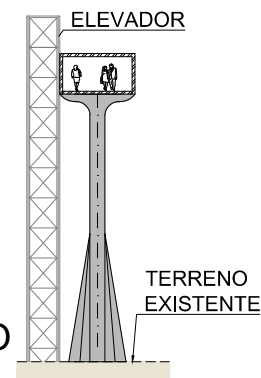
ELEVAÇÃO PASSARELA - 1

ESC. 1:1000

- ESTAÇÃO RVPTC
- ESTAÇÃO / PLATAFORMA DO FUTURO VLT
- JARDIM / PRAÇA

CORTE TÍPICO

ESC. 1:500



SEDUR <small>SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO E URBANISMO</small> FMLF <small>FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA</small>	PLANO FUNCIONAL DE MOBILIDADE		URBANISMO 81
	PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR		
	LOCALIZAÇÃO VALE DOS BARRIS		
PRANCHA PLANTA / ELEVAÇÃO / CORTE TÍPICO		DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN	DATA OUT/2019
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO BEATRIZ LIMA	GERENTE DE PLANEJAMENTO FERNANDO TEIXEIRA	ESCALA IND.	

4.1.9 PASSARELA SAÚDE - HOSPITAL SANTA ISABEL

4.1.9.1 Localização das Intervenções

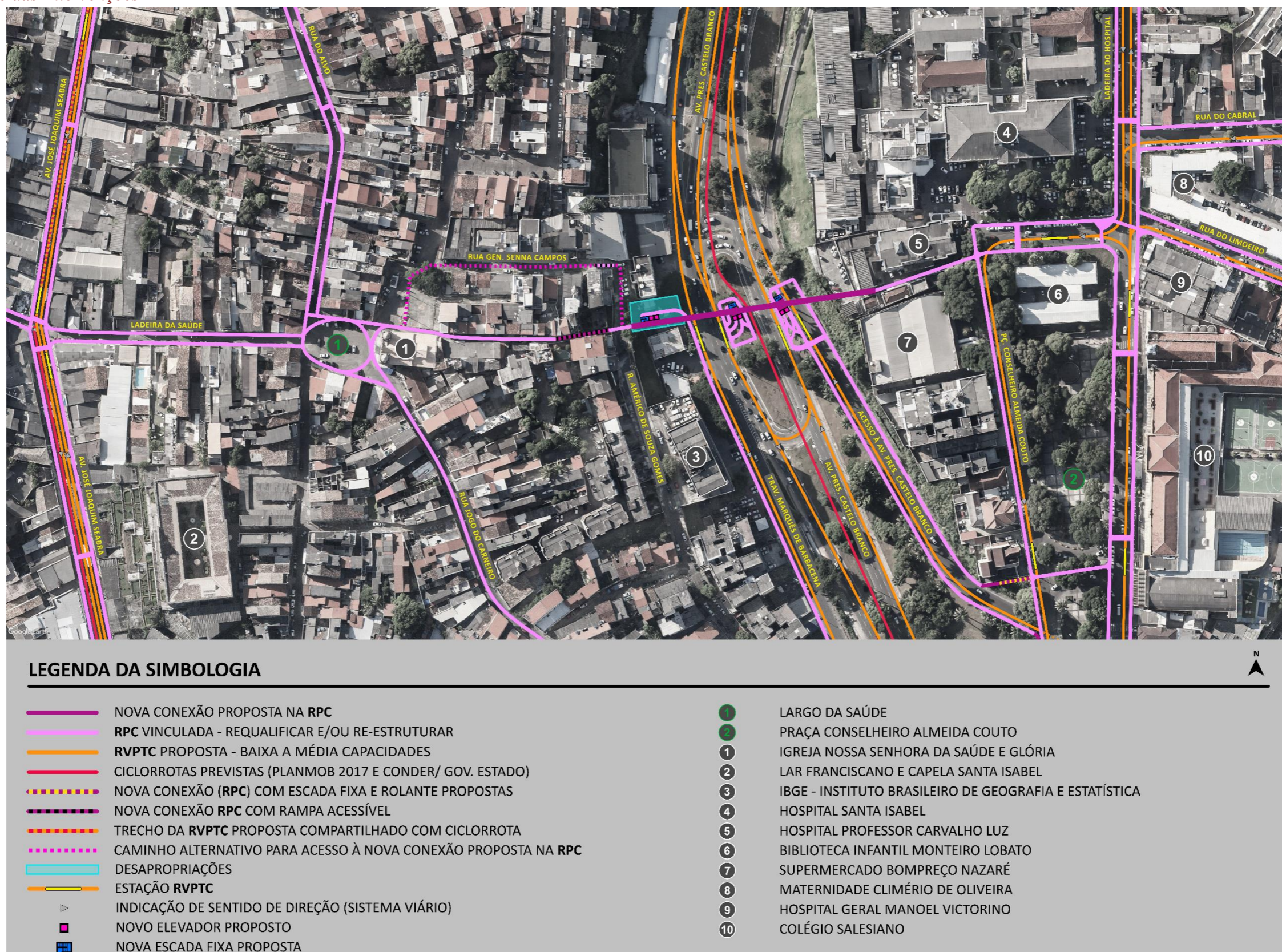


Figura 4.38 – PASSARELA SAÚDE – HOSPITAL SANTA ISABEL - LOCALIZAÇÃO E INTERVENÇÕES ASSOCIADAS

4.1.9.2 Efeitos Previstos da Conexão

Esta conexão, no limite entre os bairros Saúde e Nazaré vence o fundo de vale por onde corre a via expressa Av. Presidente Castelo Branco. Ela se insere em um eixo de circulação pedonal que vai desde o CHS, na região do Pelourinho até o limite com o bairro Matatu (Rua dos Bandeirantes). Apesar da relativa retidão do percurso, apresenta-se altamente acidentado, o que diminui consideravelmente sua importância. Por conta disso, os efeitos desta ligação serão mais sentidos se acompanhados de intervenções ao longo das ladeiras existentes no seu eixo – tornando-as mais acessíveis para os pedestres.

Localmente, ela conecta o Largo da Saúde com a Praça Conselheiro Almeida Couto (ou Praça de Nazaré) e os integra com os serviços da RVPTC que passam pela Av. Pres. Castelo Branco. Elevadores e escadas são previstos entre a passarela e as plataformas das paradas. Também são possíveis os acessos à RVPTC que passa no bairro Nazaré (na Ladeira do Hospital e na Praça Cons. Almeida Couto) e na Baixa dos Sapateiros (Av. J.J. Seabra).

4.1.9.3 Dificuldades previstas e medidas necessárias para viabilização da proposta

A viabilidade deste projeto depende de negociações com o Hospital Professor Carvalho Cruz, dado que parte do estacionamento deste é proposto como servidão para acesso à ponta Leste da passarela, desde a Praça Cons. Almeida Couto.

Na ponta Oeste da passarela é proposta um conjunto de escadas e elevadores que implicarão na desapropriação parcial de um posto de gasolina – sem isso constituir em limitações a sua operação.

Ainda, após o cruzamento com a Rua Américo d Souza Gomes, propõe-se um percurso reto até o Largo da Saúde através de uma rampa com 8% de inclinação longitudinal. Porém, para implantá-la, poderá ser necessária a desapropriação parcial de alguns lotes que avançam além do alinhamento dos lotes adjacentes – de forma que a faixa livre resultante seja de, pelo menos, 2m de largura.

Caso a rampa acima não seja viabilizada, restaria lançar mão de um percurso mais longo, através de uma escadaria existente e da Rua General Senna Campos. Esta opção, entretanto, além de ser menos convidativa – não disporia de acessibilidade universal.

4.1.9.4 Caminhos adjacentes objeto de requalificação

O eixo de circulação que se estende além da passarela inclui as seguintes vias/ logradouros que são indicados para requalificação:

Na direção Oeste: Ladeira da Saúde, Ladeira do Ferrão, e Rua Leovigildo de Carvalho.

Na direção Leste: Rua do Cabral, escadarias da Rua Barão de Studart, trecho da Rua Djalma Dutra, Ladeira Francisco Padilha e conexão desta com a Rua Eduardo Mosqueiro.

4.1.9.5 Estudo Funcional

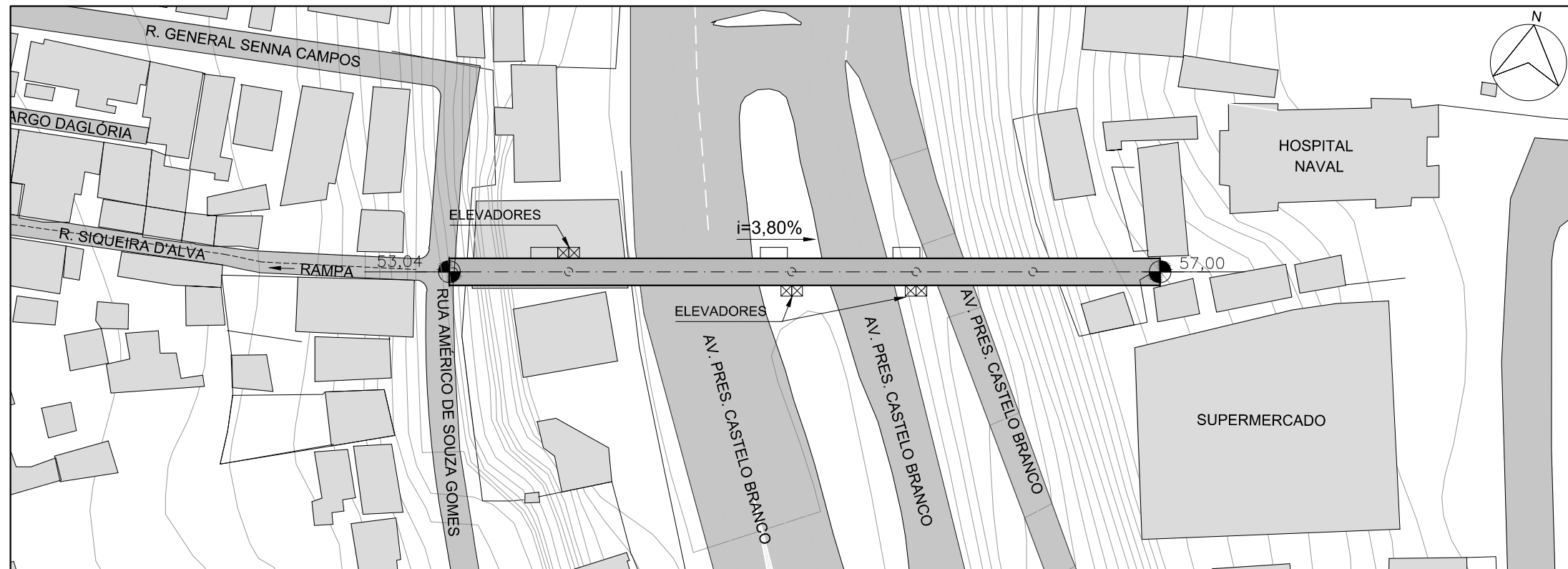


PASSARELA SAÚDE / HOSPITAL SANTA IZABEL - SITUAÇÃO ATUAL

PASSARELA SAÚDE / HOSPITAL SANTA IZABEL - SITUAÇÃO PROPOSTA

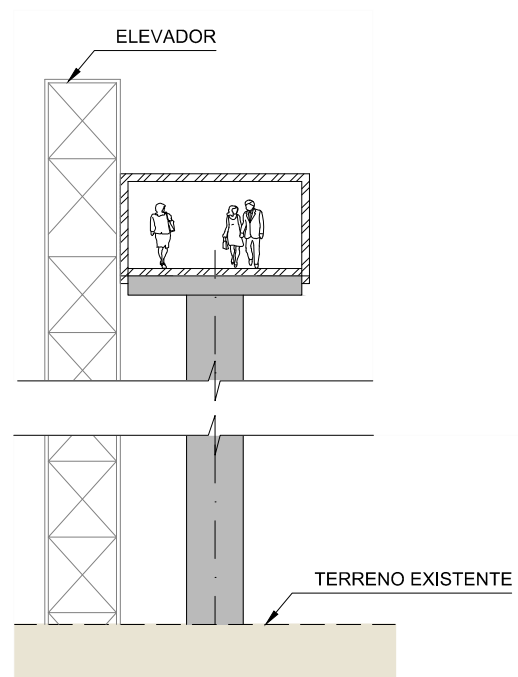
- DESAPROPRIAÇÕES PROPOSTAS
- ACESSO EDIFÍCIOS PROPOSTOS
- ÁREA COMERCIAL PROPOSTA
- JARDIM

<small>SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO E URBANISMO</small> <small>FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA</small>	PLANO FUNCIONAL DE MOBILIDADE		URBANISMO 84
	PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR		
	LOCALIZAÇÃO	BAIRRO SAÚDE - HOSPITAL SANTA IZABEL	
PRANCHA	PLANTA DE SITUAÇÕES ATUAL E PROPOSTA		
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO BEATRIZ LIMA	GERENTE DE PLANEJAMENTO FERNANDO TEIXEIRA	DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN	ESCALA 1:2000
			DATA OUT/2019



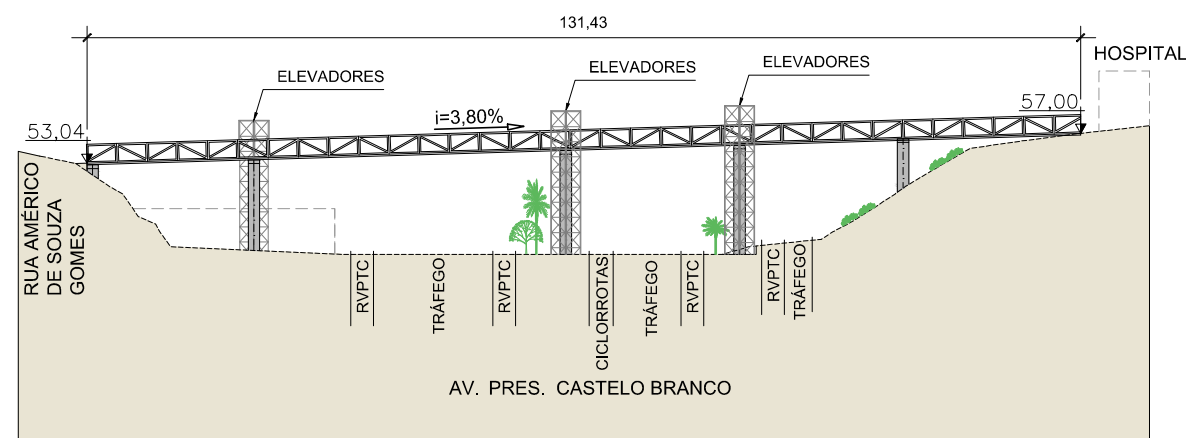
PASSARELA SAÚDE / HOSPITAL SANTA IZABEL - PLANTA

ESC. 1:1000



CORTE TÍPICO

ESC. 1:200



ELEVAÇÃO PASSARELA

ESC. 1:1000

SEDUR SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO E URBANISMO FMLF FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA	PLANO FUNCIONAL DE MOBILIDADE		URBANISMO 85
	PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR		
	LOCALIZAÇÃO BAIRRO SAÚDE - HOSPITAL SANTA ISABEL		
PRANCHA PLANTA / ELEVAÇÃO / CORTE TÍPICO		DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN	ESCALA IND.
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO BEATRIZ LIMA	GERENTE DE PLANEJAMENTO FERNANDO TEIXEIRA	DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN	DATA OUT/2019

4.1.10 PASSARELAS LARGO DO CARMO – SAÚDE - NAZARÉ

4.1.10.1 Localização das Intervenções

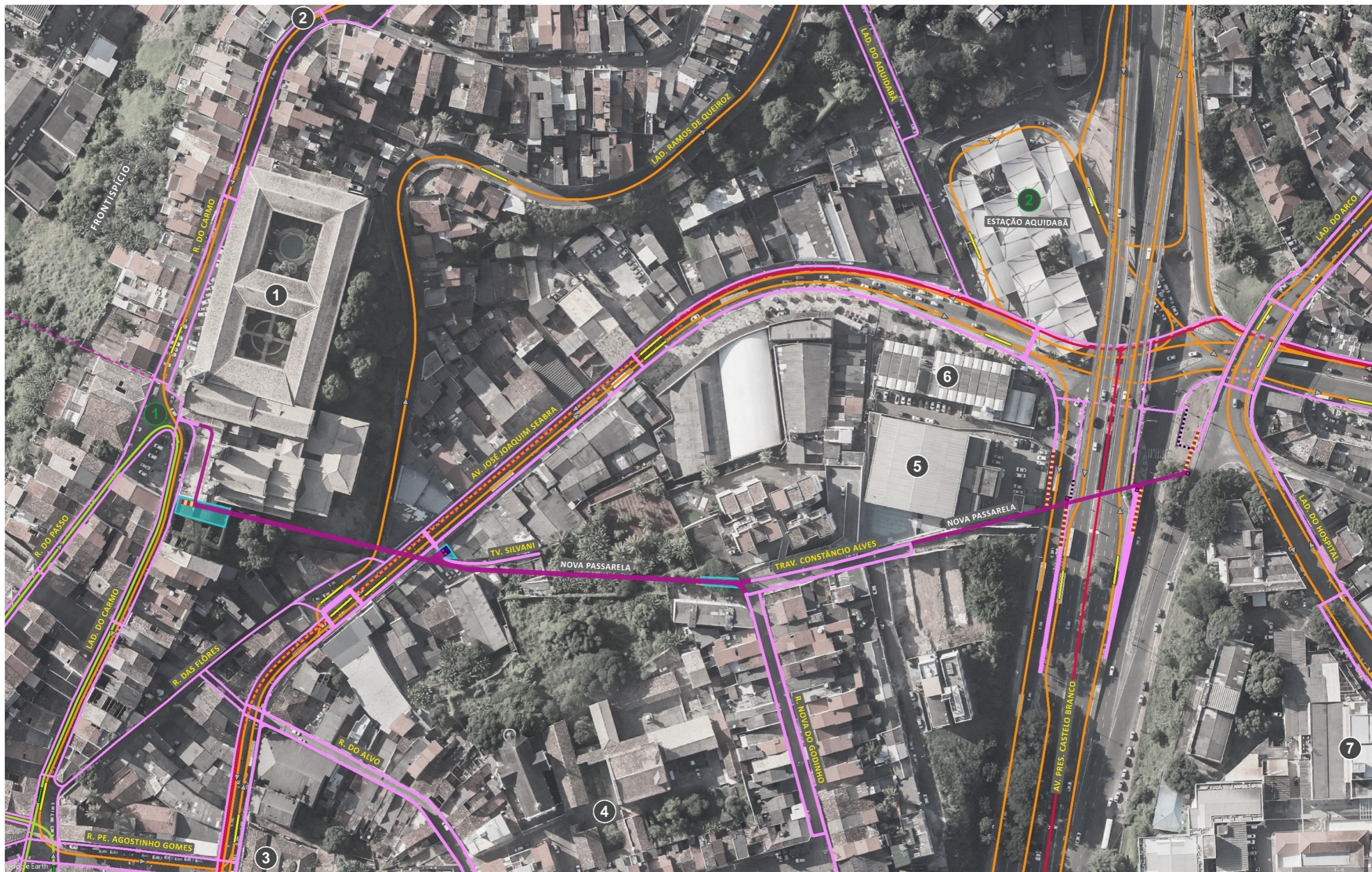


Figura 4.39 –PASSARELAS LARGO DO CARMO – SAÚDE – NAZARÉ - LOCALIZAÇÃO E INTERVENÇÕES ASSOCIADAS

LEGENDA DA SIMBOLOGIA	
	NOVAS CONEXÕES/ CIRCULAÇÕES PROPOSTAS NA RPC
	RPC VINCULADA - REQUALIFICAR E/OU RE-ESTRUTURAR
	RVPTC PROPOSTA - BAIXA A MÉDIA CAPACIDADES
	E-BUS PROPOSTO PARA O CHS - BAIXA CAPACIDADE
	CICLORROTAS PREVISTAS (PLANMOB 2017 E CONDER/ GOV. ESTADO)
	NOVAS CONEXÕES (RPC) COM ESCADAS FIXAS E ROLANTES PROPOSTAS
	REQUALIFICAR RPC EXISTENTE COM ESCADAS FIXAS E/ OU ROLANTES
	REQUALIFICAR RPC COM NOVA ESTEIRA ROLANTE E/ OU ELEVADOR INCLINADO
	TRECHO DA RVPTC PROPOSTA COMPARTILHADO COM CICLORROTA
	EVENTUAL FUTURA CONEXÃO PROPOSTA (CONEXÃO 29)
	RPC - PROJEÇÃO INFERIOR (ABAIXO DO VIADUTO)
	RVPTC PROPOSTA - PROJEÇÃO INFERIOR (ABAIXO DO VIADUTO)
	CICLORROTAS - PROJEÇÃO INFERIOR (ABAIXO DO VIADUTO)
	DESAPROPRIAÇÕES
	ESTAÇÃO RVPTC
	PARADA E-BUS CHS
	INDICAÇÃO DE SENTIDO DE DIREÇÃO (SISTEMA VIÁRIO)
	NOVO ELEVADOR PROPOSTO
	ESCADA DE EMERGÊNCIA ASSOCIADA AOS NOVOS ELEVADORES
	LARGO DO CARMO
	FUTURA PRAÇA AQUIDABÃ
	CONVENTO E IGREJA DO CARMO
	SENAC BAHIA
	MERCADO DE SANTA BÁRBARA
	CASA DA PROVIDÊNCIA
	GINÁSIO DE ESPORTES SESC AQUIDABÃ
	SENAC BAHIA
	HOSPITAL SANTA IZABEL

Figura 4.40 –PASSARELAS LARGO DO CARMO – SAÚDE – NAZARÉ - **LEGENDA**

Ao longo desta nova ligação pedonal, seis pontos de interesse são conectados: O Largo do Carmo, no alto do bairro Santo Antônio – com forte interesse turístico e cultural; a Baixa dos Sapateiros, na Av. José Joaquim Seabra – eixo comercial de uso misto por onde passam serviços da nova RVPTC; a ponta Norte do Bairro da Saúde, na Travessa Constâncio Alves; a região do Aquidaban, junto ao prédio do SESC Aquidaban; a Av. Pres. Castelo Branco, atendida por diversos serviços da RVPTC; e a confluência entre a Ladeira do Hospital com a Ladeira do Arco - no limite entre os bairros Nazaré e Barbalho - vias também atendidas por serviços da RVPTC.

Uma eventual ligação adicional chegou a ser estudada no Produto 4, entre o Largo do Carmo e a Praça Marechal Deodoro – no Comércio. Isso de daria através de um plano inclinado, entre a Rua do Carmo e um terreno na Rua do Pilar. Esta conexão ganha relevância ante a recente divulgação de uma possível implantação de uma estação terminal do Monotrilho (Paripe – Comércio) defronte à Praça Marechal Deodoro (em terreno oposto à Av. Jequitaia).

Entre o alto do Largo do Carmo até a Travessa Constâncio Alves a proposta configura-se como uma passarela quase plana, com uma inflexão na região do seu cruzamento com a Av. J.J. Seabra, onde teria uma torre com elevadores (e escadas de emergência)³⁸. A seguir, o percurso seguiria pela Travessa Constâncio Alves na direção Leste. Esta via seria objeto de melhoria de acessibilidade e iluminação. Próximo ao final dessa travessa (antes de uma escadaria, que seria desativada e demolida) é proposta uma passarela passando sobre a Av. Pres. Castelo Branco – inclusive sobre um viaduto onde há plataformas do STC – chegando a sua margem oposta, onde um sistema de circulação vertical (elevadores, escada fixa e escadas rolantes) daria acesso ao cruzamento da Ladeira do Arco com a Ladeira do Hospital. Esta última passarela teria quatro descidas, sendo uma junto à calçada Oeste da Av. Pres. Castelo Branco, junto ao SESC Aquidaban; duas sobre o viaduto existente que passa em desnível sobre a Av. José Joaquim Seabra (nas plataformas das paradas do STC); e uma na Ladeira do Arco/ Ladeira do Hospital.

4.1.10.2 Efeitos Previstos da Conexão

Temos aqui uma nova articulação interbairros e entre serviços da RVPTC com notável economia de percursos e esforço ao pedestre. O incremento de centralidade nos locais atingidos pode incentivar uma maior diversidade e densidade no uso do solo.

Secundariamente, a passarela sobre a Baixa dos Sapateiros pode tornar-se nova atração turística.

4.1.10.3 Dificuldades previstas e medidas necessárias para viabilização da proposta

Várias etapas e desafios se apresentam para a viabilização desta proposta.

A intervenção deverá passar pelos trâmites de aprovação junto ao IPHAN (e IPAC) devido ao impacto visual e paisagístico que a passarela causaria junto ao CHS e aos conjuntos edificados protegidos por tombamento. Especial atenção deve recair sobre a relação da nova estrutura com o Convento e Igreja do Carmo – e da encosta sobre a qual se apoiam. Para mitigar o impacto da passarela, é proposto um acesso a ela através de um lote vizinho à Igreja do Carmo, onde restam apenas as ruínas da fachada frontal. Entretanto, um acesso direto pela fachada do lote referido resulta inadequado devido à alta inclinação longitudinal da Ladeira do Carmo – muito acima do limite acessível para pessoas com condição de mobilidade reduzida. Para contornar essa questão, o lote vizinho à Igreja do Carmo poderia ser acessado pelo recuo frontal dela, onde é possível implantar um percurso sem desníveis até o início da passarela. Isto, porém, requer anuência da cúria responsável pela Igreja do Carmo.

³⁸ Este trecho foi inicialmente proposto pela FMLF (Arqto Dr. Paulo Ormino de Azevedo)

O lote onde se iniciaria a passarela poderá ser objeto de restauro de fachadas e nova ocupação que possa conviver com a circulação pública da passarela.

Para minimizar o efeito da nova estrutura na paisagem, sugere-se que ela seja a mais esbelta, sóbria e delgada possível, desprovida de coberturas.

O trecho sobre a encosta existente entre a Baixa dos Sapateiros e Travessa Constâncio Alves é toda ocupada com lotes que deverão passar por eventuais compensações e/ ou ressarcimentos devido à eventual perda de potencial construtivo e ao sombreamento provocado pela passarela. Algumas desapropriações poderão ser necessárias, além das que deverão ocorrer para implantar a torre de elevadores junto a esquina da Av. J.J. Seabra com a Travessa Silvani e a para acomodar a chegada da passarela junto à Travessa Constâncio Alves. Este local situa-se na divisa entre dois lotes edificadas, sendo que provavelmente implicará no corte de uma árvore exótica (um *Flamboyant*) e sua correspondente compensação ambiental.

O trecho da ligação sobre a Av. Pres. Castelo Branco se apresenta com uma conexão em grande altura, interligada a diversas escadas rolantes e elevadores. Sugere-se que seja uma passarela coberta e com monitoramento permanente. Espera-se que seu maior uso seja dos usuários do STC, especialmente para integração entre os serviços que passam na Av. Pres. Castelo Branco e na Ladeira do Hospital/ Ladeira do Arco.

Para implantação da descida da nova passarela junto ao SESC Aquidaban, negociações/ tratativas deverão ocorrer com essa entidade, visto que parte do terreno do SESC seria ocupado – sem isto implicar, a princípio, em impedimentos operacionais.

4.1.10.4 Caminhos adjacentes objeto de requalificação

A **Figura 4.39** ilustra a RPC a requalificar no entorno da conexão proposta. Intervenções de maior monta são previstas nos baixos do viaduto existente, sobre o cruzamento da Av. J.J. Seabra com a Av. Pres. Castelo Branco e na articulação deste local com a Praça Aquidaban e com a Ladeira do Hospital.

Para viabilizar um percurso acessível desde o Largo do Carmo até a nova passarela, intervenções pontuais serão necessárias junto ao recuo frontal do terreno da Igreja do Carmo. Isto implicará no desenvolvimento de um projeto de intervenção com o aval do IPHAN (e IPAC) de modo a vencer alguns degraus, sem dano ao patrimônio histórico (vide croqui da Figura 4.41). Cabe ressaltar que esta intervenção também será útil para dotar a Igreja do Carmo de melhor condição de acessibilidade para pessoas em cadeira de rodas ou com mobilidade reduzida. A solução deve deixar claro tratar-se de uma intervenção contemporânea, passível de remoção para permitir a manutenção do piso original.

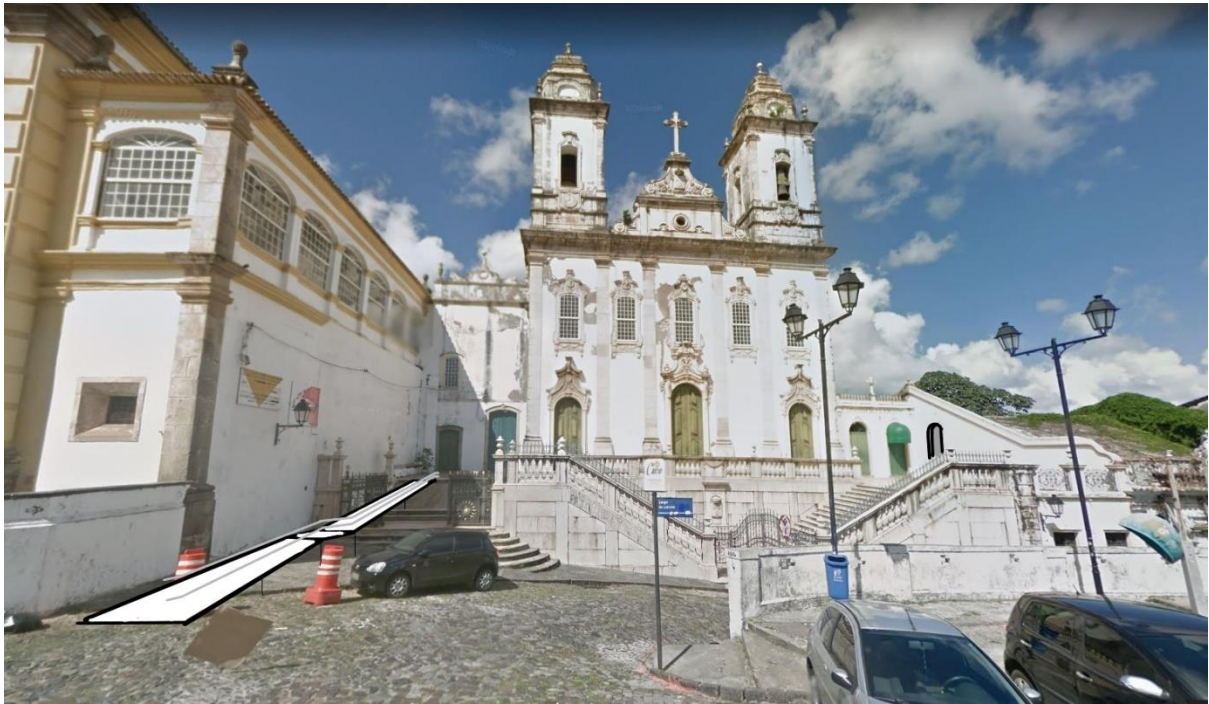






Figura 4.41 – CROQUI – ESTUDO DE RAMPA DE ACESSO NA IGREJA DO CARMO.

4.1.10.5 Estudo Funcional

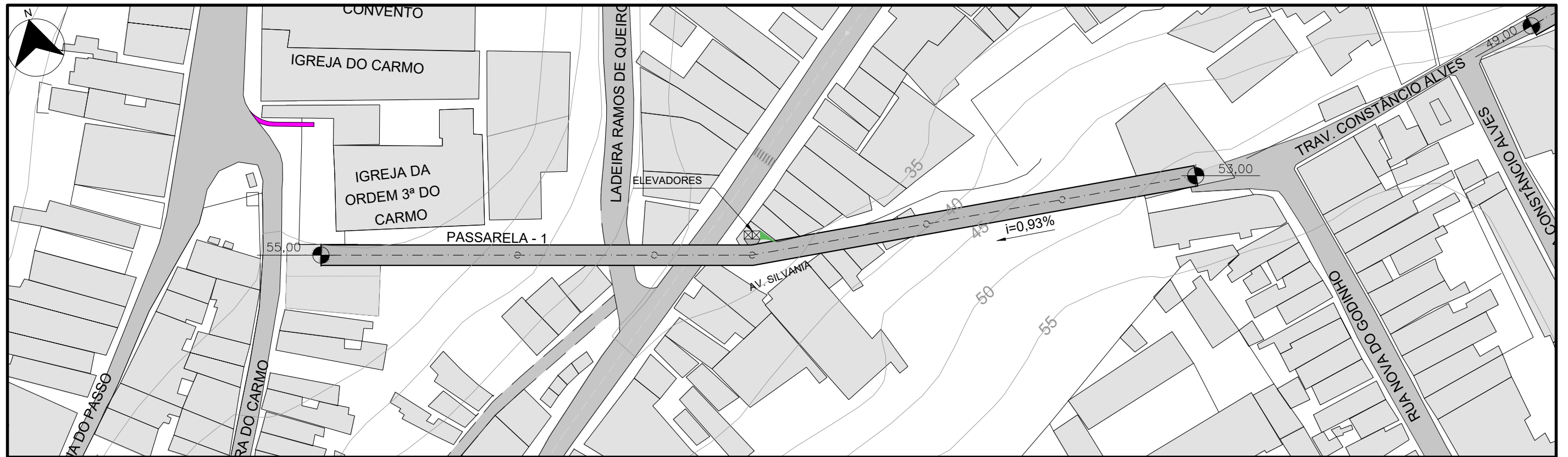


PASSARELA LARGO DO CARMO - NAZARÉ - SITUAÇÃO ATUAL

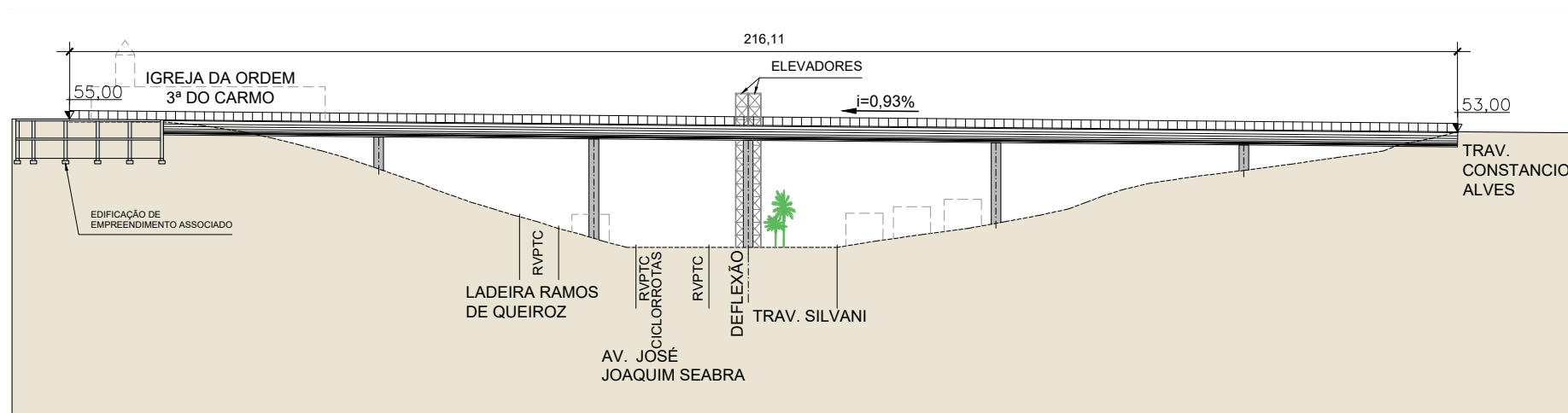
PASSARELA LARGO DO CARMO - NAZARÉ - SITUAÇÃO PROPOSTA

-  DESAPROPRIAÇÕES PROPOSTAS
-  ACESSO EDIFÍCIOS PROPOSTOS
-  ÁREA COMERCIAL PROPOSTA
-  JARDIM

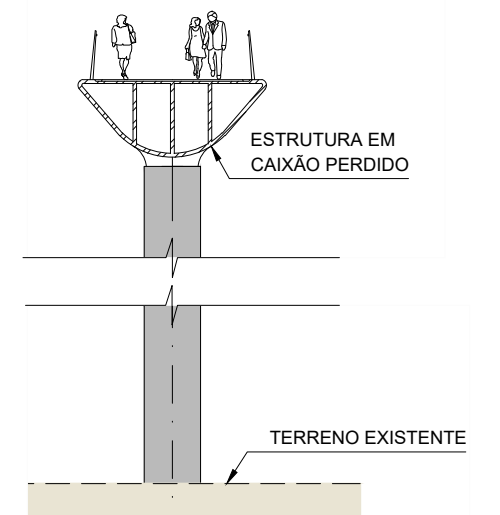
SEDUR SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO E URBANISMO FMLF FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA	PLANO FUNCIONAL DE MOBILIDADE		URBANISMO 91
	PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR		
	LOCALIZAÇÃO	LARGO DO CARMO - NAZARÉ	
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO BEATRIZ LIMA	PRANCHA	PLANTA DE SITUAÇÕES ATUAL E PROPOSTA	ESCALA 1:2500 DATA OUT/2019
	GERENTE DE PLANEJAMENTO FERNANDO TEIXEIRA	DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN	



PASSARELA -1 LARGO DO CARMO - NAZARÉ - PLANTA
 ESC. 1:1000



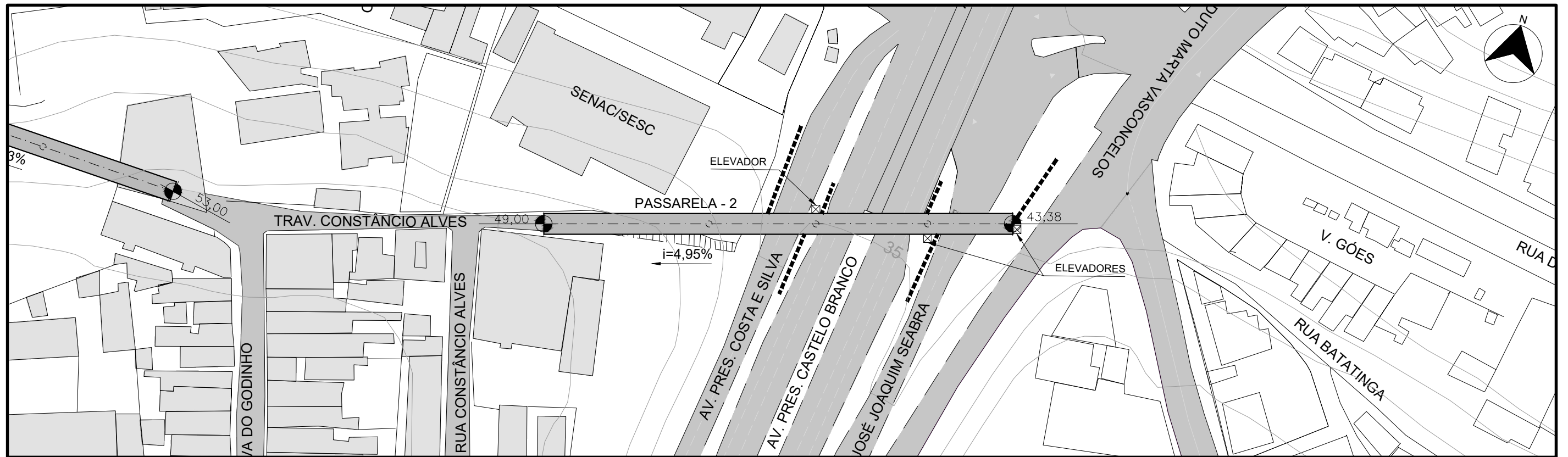
ELEVAÇÃO PASSARELA - 1
 ESC. 1:1000



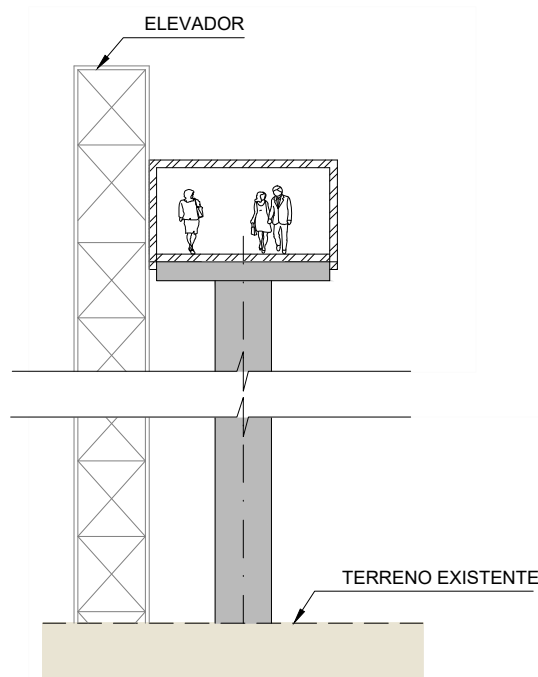
CORTE TÍPICO
 ESC. 1:200

- RAMPA PROJETADA
- JARDIM

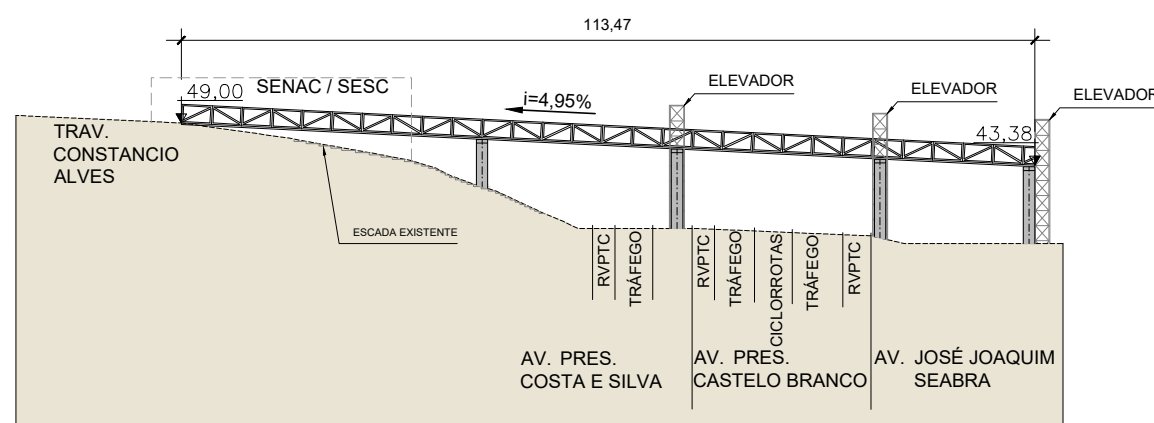
SEDUR <small>SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO E URBANISMO</small> FMLF <small>FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA</small>	PLANO FUNCIONAL DE MOBILIDADE	
	PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR	URBANISMO
	LOCALIZAÇÃO LARGO DO CARMO - NAZARÉ	92
PRANCHA PLANTA / ELEVAÇÃO / CORTE TÍPICO	DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN	DATA OUT/2019
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO BEATRIZ LIMA	GERENTE DE PLANEJAMENTO FERNANDO TEIXEIRA	ESCALA IND.



PASSARELA - 2 LARGO DO CARMO - NAZARÉ - PLANTA
 ESC. 1:1000



CORTE TÍPICO
 ESC. 1:200



ELEVAÇÃO PASSARELA - 2
 ESC. 1:1000

----- ESCADAS FIXAS E/OU ROLANTES

SEDUR SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO E URBANISMO FMLF FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA	PLANO FUNCIONAL DE MOBILIDADE	
	PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR	
	LOCALIZAÇÃO LARGO DO CARMO - NAZARÉ	
PRANCHA PLANTA / ELEVAÇÃO / CORTE TÍPICO		URBANISMO <h1 style="margin: 0;">93</h1>
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO BEATRIZ LIMA	GERENTE DE PLANEJAMENTO FERNANDO TEIXEIRA	DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN
		ESCALA IND.
		DATA OUT/2019

4.1.11 PLANOS INCLINADOS SANTO ANTÔNIO ALÉM DO CARMO – PORTO - COM LIGAÇÃO COM RUA VITAL RÊGO

4.1.11.1 Localização das Intervenções

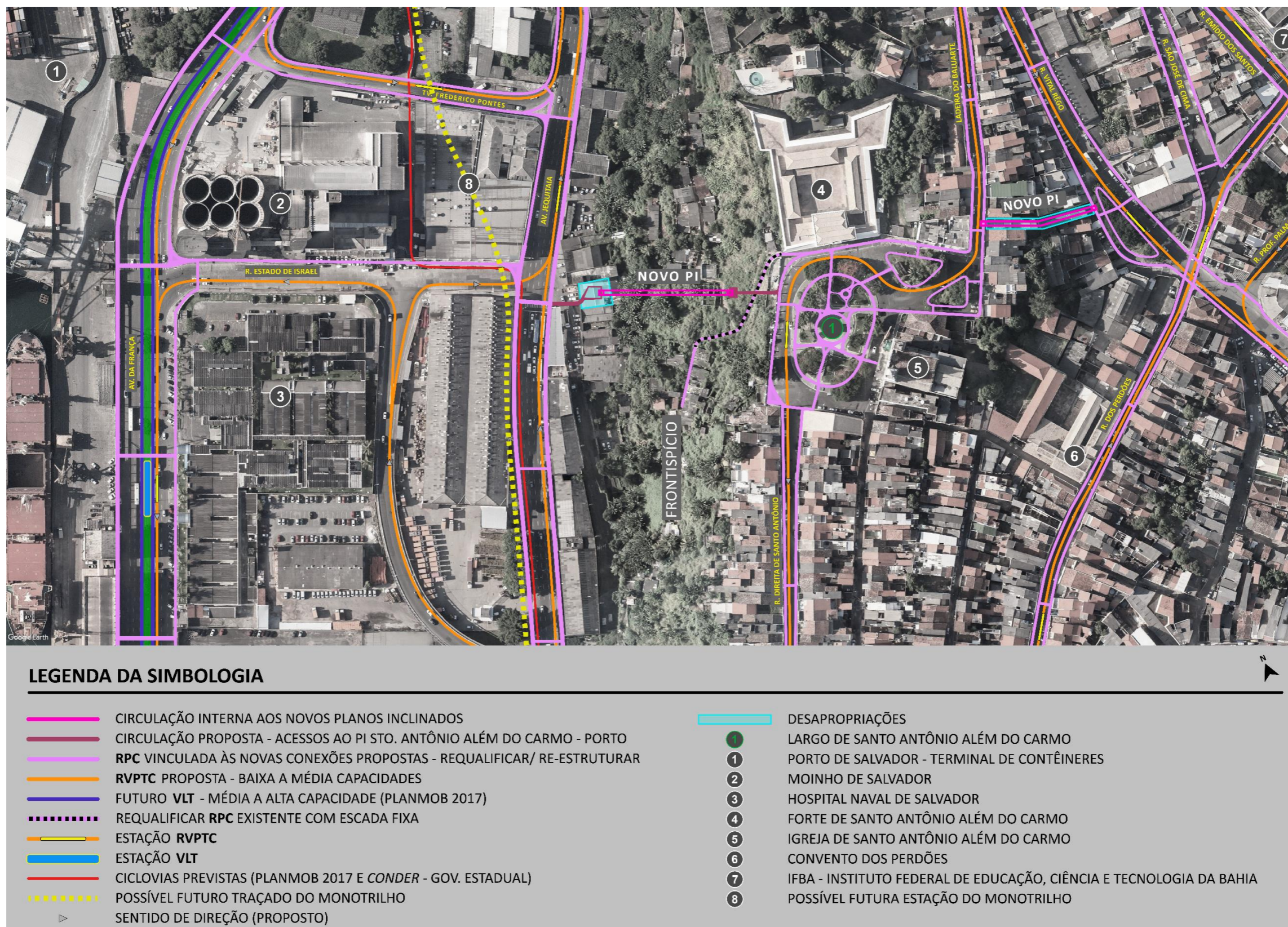


Figura 4.42 –PLANOS INCLINADOS SANTO ANTÔNIO ALÉM DO CARMO – PORTO - COM LIGAÇÃO COM RUA VITAL RÊGO - LOCALIZAÇÃO E INTERVENÇÕES ASSOCIADAS

A implantação de uma nova conexão entre o alto do Largo de Santo Antônio e a Av. Jequitiaia consta em planos anteriores, inclusive no PlanMob 2017. Com a possibilidade de novos serviços do STC estrutural na planície do Comércio (VLT e/ou mon trilho), a implantação de um plano inclinado (elevadores inclinados) na encosta do frontispício mostra-se mais propícia. As avenidas da França e Jequitiaia são ambos eixos da RVPTC.

No alto do Santo Antônio, é proposto um novo serviço do STC de baixa a média capacidade, operando em binário pela Rua Direita de Santo Antônio/ Ladeira do Baluarte e pela Rua Vital Rêgo/ Rua dos Perdões, entre outras – atendendo, além do CHS, as regiões de Barbalho, Lapinha e Liberdade e além, em direção ao Norte.

4.1.11.2 Efeitos Previstos da Conexão

Aqui são propostos dois planos inclinados. Um – de maior demanda – entre o Largo de Santo Antônio e a Av. Jequitiaia; e outro, de caráter mais local, entre o alto da Ladeira do Baluarte e a Rua Vital Rêgo, defronte a uma pequena praça (Av. Piabanha). O primeiro articularia a porção Norte do bairro do Comércio (onde encontram-se o Porto de Salvador, o Hospital Naval de Salvador e outras grandes glebas de viés industrial – mas passíveis de transformação urbana) com o sítio histórico e turístico do Largo de Santo Antônio, onde se destacam a Igreja de Santo Antônio Além do Carmo, o Forte de Santo Antônio além do Carmo e, sobretudo, a vista panorâmica que se tem desde o largo. O segundo permite aproximar as vias da RVPTC que operam em cotas verticais díspares, facilitando a condição de integração operacional. Além disso, melhora a articulação entre os bairros Santo Antônio e Barbalho, onde se localiza o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia (Campus Salvador), o Instituto Central de Educação (ICEA) e o Forte do Barbalho.

4.1.11.3 Dificuldades previstas e medidas necessárias para viabilização da proposta

A implantação de um plano inclinado no frontispício demanda cuidados para minimizar danos à vegetação da encosta, que nesse local possui algumas ocupações irregulares. É uma recomendação geral deste trabalho a transformação do frontispício de Salvador em um parque urbano monitorado e com acessos controlados, de forma a promover sua preservação e permitir seu melhor usufruto pela população. Atualmente existe uma escadaria que conecta o Largo de Santo Antônio com o frontispício, sugerindo-se aqui sua requalificação, tornando-o a um dos acessos ao novo Parque do Frontispício sugerido. Para viabilizar tal medida, o novo plano inclinado deverá passar sobre a referida escadaria, o que demandará a implantação de uma pequena passarela entre o Largo de Santo Antônio e a estação superior do plano inclinado.

Atualmente a região portuária do Comércio apresenta-se extremamente inóspita ao pedestre e à escala humana. Possui, entretanto, forte potencial de transformação e alteração do seu perfil de ocupação. Com a implantação de novos serviços do STC, reconfiguração de quadras e lotes tornando a malha urbana mais caminhável e com a criação de novos empreendimentos comerciais e residenciais, a conexão com alto do Santo Antônio torna-se elemento necessário à mobilidade urbana e indutor da economia local.

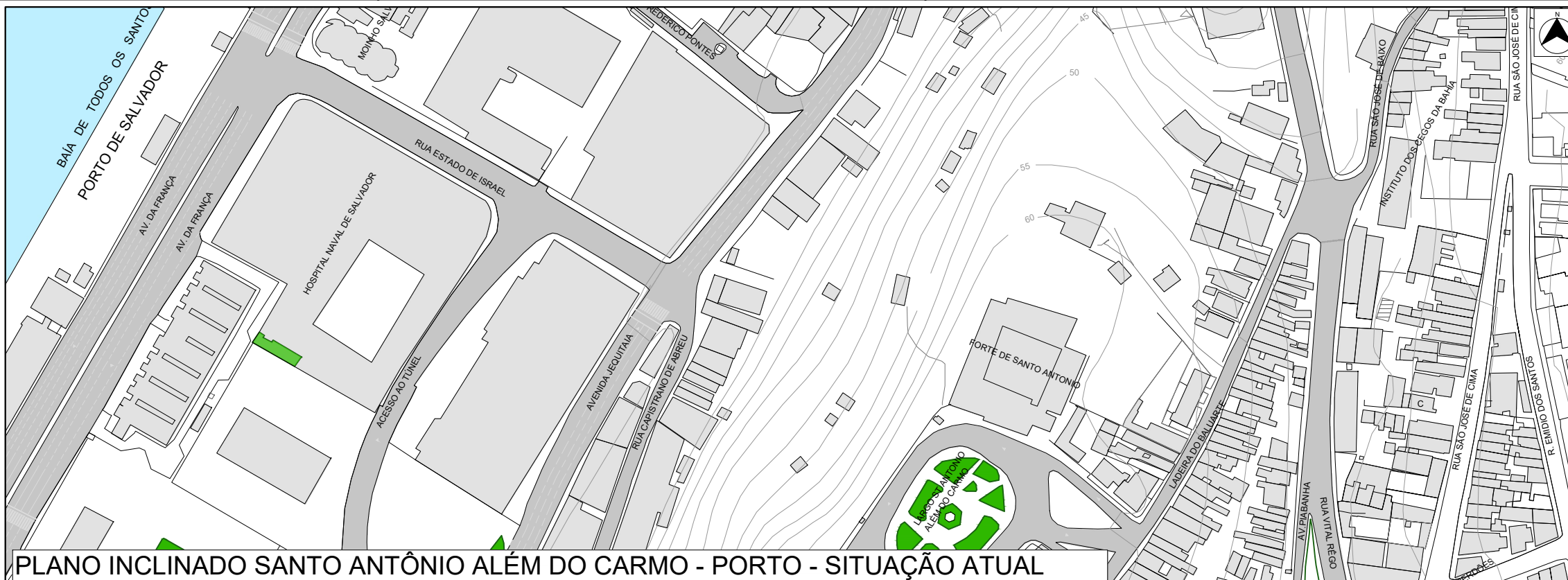
Ambos os planos inclinados propostos envolvem desapropriações necessárias. Mais significativas no caso da ligação entre a Rua do Baluarte e a Rua Vital Rêgo, por tratar-se de dois lotes de uso residencial.

4.1.11.4 Caminhos adjacentes objeto de requalificação

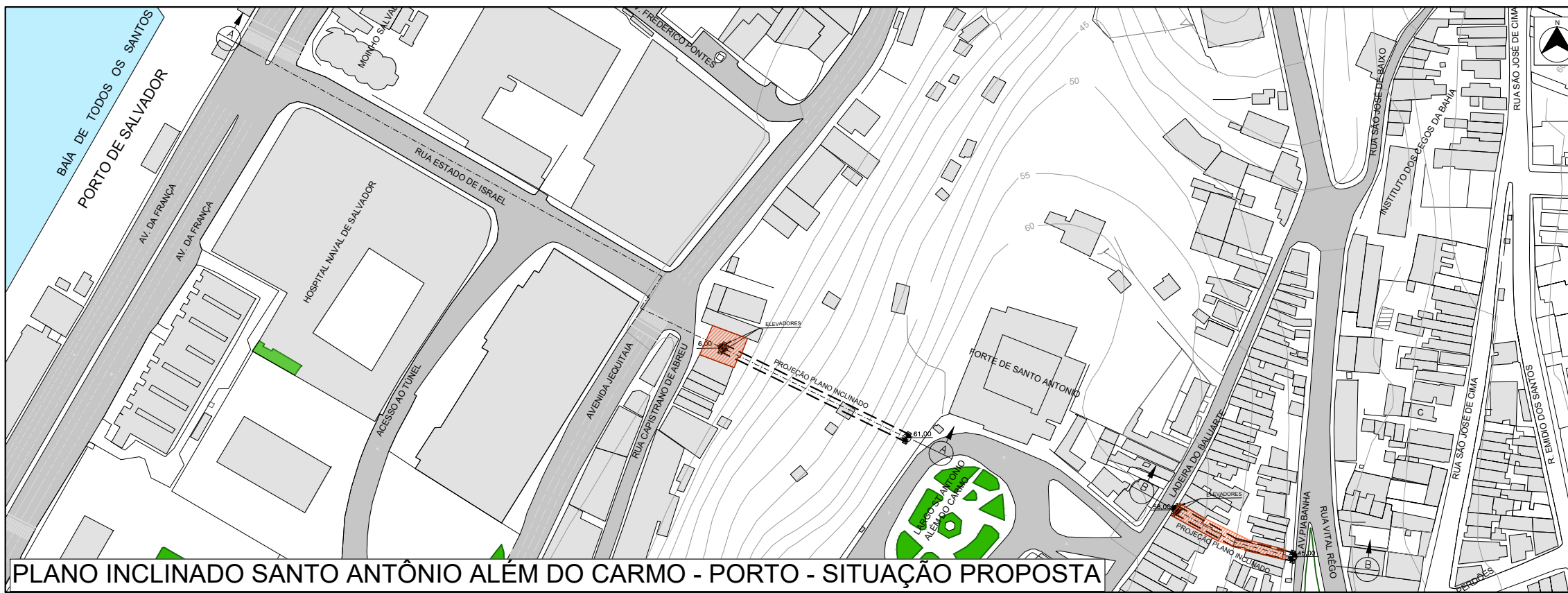
A baixada do Comércio deverá ser objeto de completa requalificação. Minimamente, considerando-se a permanência da configuração viária e fundiária atual, a rede de passeios deverá ser reestruturada, com amplas larguras, arborização intensa, nova iluminação e novo mobiliário urbano – sempre em consonância com a escala do pedestre. Propõe-se a redução da velocidade do tráfego nas Avenidas Jequitiaia, da França e Estado de Israel, com implantação de zonas de “*traffic calming*” (moderação de tráfego) e nivelamento de passeios com o leito viário (mediante implantação de delimitadores de trânsito, também denominados *fradinhos*). Porém, tais melhorias não se sustentarão sem a concomitante transformação do uso do solo do bairro do Comércio – especialmente no entorno da sua região portuária.

Demais caminhos com indicação de requalificação contam na **Figura 4.42**.

4.1.11.5 Estudo Funcional



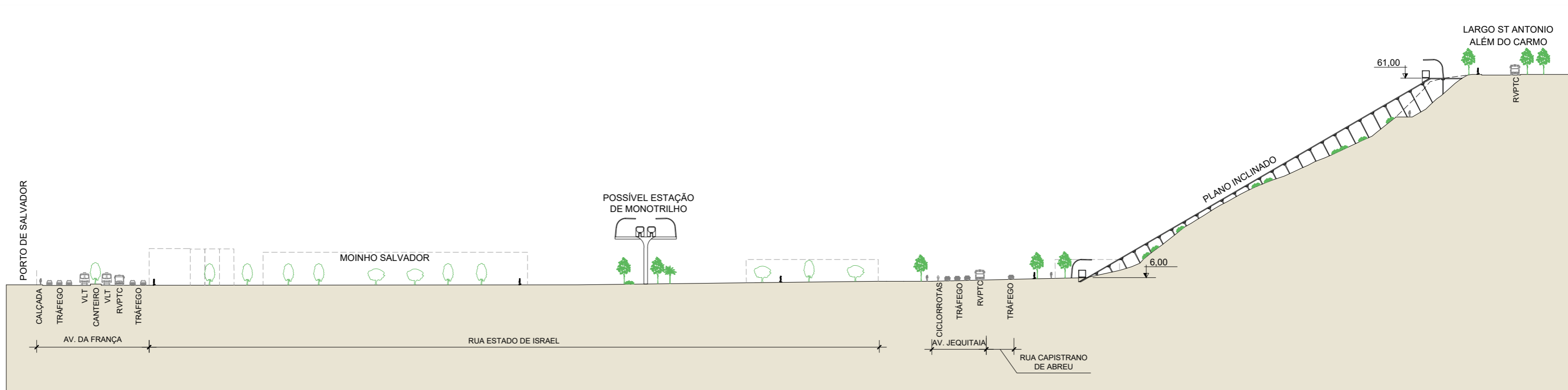
PLANO INCLINADO SANTO ANTÔNIO ALÉM DO CARMO - PORTO - SITUAÇÃO ATUAL



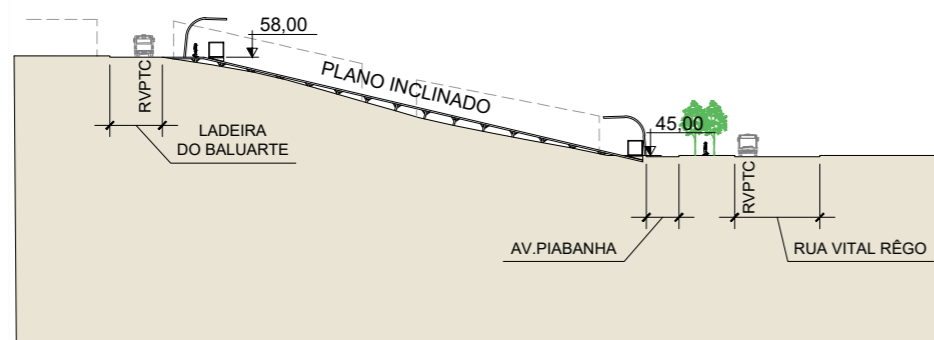
PLANO INCLINADO SANTO ANTÔNIO ALÉM DO CARMO - PORTO - SITUAÇÃO PROPOSTA

- DESAPROPRIAÇÕES PROPOSTAS
- ACESSO EDIFÍCIOS PROPOSTOS
- ÁREA COMERCIAL PROPOSTA
- JARDIM

SEDUR <small>SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO E URBANISMO</small> FMLF <small>FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA</small>	PLANO FUNCIONAL DE MOBILIDADE	
	PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR	
	LOCALIZAÇÃO SANTO ANTÔNIO ALÉM DO CARMO - PORTO	
PRANCHA PLANTA DE SITUAÇÕES ATUAL E PROPOSTA		URBANISMO 97
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO BEATRIZ LIMA	GERENTE DE PLANEJAMENTO FERNANDO TEIXEIRA	DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN
		ESCALA 1:2500
		DATA OUT/2019



CORTE A - A
ESC. 1:1000



CORTE B - B
ESC. 1:1000

SEDUR SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO E URBANISMO FMLF FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA	PLANO FUNCIONAL DE MOBILIDADE		URBANISMO <h1>98</h1>
	PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR		
	LOCALIZAÇÃO	SANTO ANTÔNIO ALÉM DO CARMO - PORTO	
	PRANCHA	CORTES	
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO BEATRIZ LIMA	GERENTE DE PLANEJAMENTO FERNANDO TEIXEIRA	DESENVOLVIMENTO GPO SISTRAN	ESCALA IND. DATA OUT/2019