

Digitalização não foi feita na íntegra - 08 plantas de
dimensões não compatíveis não puderam ser digitalizadas.

PSI

PLANO SUPLEMENTAR
DE INTERVENÇÕES

PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR

PLANO SUPLEMENTAR DE INTERVENÇÕES

I - INTRODUÇÃO

A proposta expressa a posição da atual administração em intervir nos problemas mais urgentes identificados hoje em Salvador, prioritariamente nos bairros populares onde o TRANSCOL está atuando.

Considerando que 70% da população de Salvador habita nas áreas mais carentes em termos de infraestrutura, propõe-se a complementação de investimentos em algumas destas áreas, permitindo desta forma, um resultado significativo em termos de consolidação urbana. Isto, faz-se necessário, para o bom desempenho das intervenções programadas pelo TRANSCOL - a inexistência destas intervenções coloca em risco a vida útil das obras a serem executadas.

II - OBJETIVOS

A administração desenvolve, neste momento, os projetos de sistema viário principal, terminal e abrigos de ônibus, e melhoria do serviço de transporte coletivo da Cidade, previstos no Programa Transcol, para os quais se propõe uma ação complementar com os seguintes objetivos:

- pavimentação e drenagem das vias secundárias, visando a consolidação e estruturação do bairro, bem como o acesso de veículos de serviço;
- facilitar o acesso dos moradores dos bairros periféricos em condições seguras, através de escadarias, passarelas, rampas e ruas de pedestre, ao sistema de transporte coletivo;

TIRA-151

PMS	CPM	GERIN
BIBLIOTECA		
3438	10	06/96
N.º Reg.	Data	

III - CRITÉRIOS DE SELEÇÃO DAS ÁREAS DE ATUAÇÃO

- áreas menos favorecidas, com investimentos públicos;
- possibilidade de equipamento de bairros, afim de torná-los uma grande mancha homogênea, permitindo futuramente soluções conjuntas de equipamentos e infra-estrutura;
- bairros menos comprometidos com a estrutura urbana, atualmente em fase de adensamento, onde seja possível uma ação ordenadora.

IV - ÁREAS DE AÇÃO

Foram selecionadas as seguintes áreas, além da identificação de vias alimentadoras a serem pavimentadas e/ou recapeadas em alguns bairros de Salvador.

Subúrbio Ferroviário: Paripe, Periperi, Plataforma, S. João do Cabrito, Alto do Cabrito, Santa Terezinha, Alto do Cruzeiro.

São Caetano:

Capelinha de São Caetano, Sussunga, Boa Vista de São Caetano, Alto da Boa Vista de São Caetano, Alto do Lobato, Marechal Rondon.

Outros Bairros:

Pirajá - Rua Velha, São Gonçalo do Retiro/Baixa de Sto. Antonio, Beiru, Engomadeira, Pernambuco, Pau Miúdo. Pau da Lima/São Marcos, Santa Mônica, Cosme de Farias/Baixa do Tubo, Saramandaia, São Brás, Vale do Camarojipe, IAPI-Vila Antonio Balbino, Castelo Branco/Rua Genaro de Carvalho e Valéria/Rua Boca da Mata.

V - IMPLANTAÇÃO DE ABRIGOS PRÉ MOLDADO

VIAS ALIMENTADORAS

PAVIMENTAÇÃO DE VIAS DE ACESSO AOS TERMINAIS

3º LOTE

TERMINAIS	R U A	KM	TOTAL (Km)	TOTAL GERAL (Km)
VILA CANÁRIA	Avenida Ipiranga	0,60	1,41	
	Direita	0,29		
	J. G. Aguiar	0,17		
	Ipiranga	0,35		
PERIPERI	F.Costa/das Pedrinhas	0,57	2,02	
	Dr. Walter Almeida	0,60		
	do Coqueiro	0,85		
SUSSUARANA	Estrada da Sussuarana	3,16	3,66	
	São Cristovão	0,20		
	F. Cavalcante	0,30		
VALÉRIA	Da Matriz	2,2	4,2	
	Sta. Rita	2,0		
SÃO JOÃO DO CABRITO	Dos Ferroviários	1,8	1,8	
				13,09 =====

PARIPE, PERIPERI, PLATAFORMA, SÃO JOÃO DO CABRITO, SANTA TEREZINHA, ALTO DO CRUZEIRO.

1. CARACTERIZAÇÃO

1.1 LOCALIZAÇÃO E ACESSO

As áreas acima citadas situam-se em subúrbio considerado do Município. O acesso principal faz-se através da Av. Suburbana e rede ferroviária, às margens dos quais estão localizados a maioria dos bairros componentes do subúrbio.

1.2 TOPOGRAFIA E VAZIOS

O subúrbio caracteriza-se pela irregularidade da sua topografia, composta de uma extensa faixa estreita de pouca declividade em relação ao nível do mar, e encostas que vão se elevando a partir dos limites desta faixa.

Ainda existem grandes vazios na zona do subúrbio, embora sua grande distância em relação ao centro urbano propriamente dito e inexistência de infra-estrutura dificultem sua ocupação.

1.3 POPULAÇÃO

A população estimada destes bairros é de 180.207 hab., numa área aproximada de 1.445 ha., e densidade média de 113 hab./ha..

1.4. INFRA-ESTRUTURA E SERVIÇOS

No subúrbio, embora em áreas como Paripe, Periperi e Plataforma, não existam serviços de infra-estrutura e equipamentos, estes comportam a demanda existente ou estão comprometidos pelo péssimo estado de conservação.

Áreas como Santa Terezinha - Alto do Cruzeiro, São João do Cabrito não possuem o mínimo de infra-estrutura necessária à melhoria da qualidade de vida da população.

2. PRINCIPAIS PROBLEMAS

O saneamento básico, precariedade dos acessos locais, transporte coletivo são alguns dos graves problemas enfrentados pela população do subúrbio.

3. PROPOSTA PARA FINANCIAMENTO

De acordo com a proposta em mapa anexo, a pavimentação das vias de acessos de pedestres e serviço visa otimizar o deslocamento da população local às vias básicas de transporte e, consequentemente, aos serviços oferecidos pelo subúrbio e centro urbano.

PIRAJÁ

1. CARACTERIZAÇÃO

1.1. LOCALIZAÇÃO E ACESSO

O bairro situa-se no vetor de ocupação restringida, próximo à área verde do Parque São Bartolomeu e marginal à BR-324. O acesso principal faz-se através da BR-324 e sua principal via de penetração é a rua Velha/Pirajá.

1.2. LIMITES E TOPOGRAFIA

O bairro é limitado pela BR-324, Represa do Cobre, Parque São Bartolomeu e Marechal Rondon. Sua topografia é formada de vales e cumeadas.

1.3. OCUPAÇÃO E VAZIOS

A ocupação do bairro é maciça nas cumeadas, rarefazendo-se no sentido das baixadas. O comércio desenvolve-se ao longo das vias principais de cumeadas, onde também estão situados as melhores unidades habitacionais.

Os vazios existentes estão condicionados à topografia e às grandes áreas comprometidas com empresas de grande porte.

1.4. SITUAÇÃO FUNDIÁRIA

A maior parte da área é de propriedade da União Fabril que a loteou e arrendou aos moradores.

1.5. POPULAÇÃO

A população de Pirajá está estimada em 28.505 hab, numa área total de 145 ha e densidade bruta de 197 hab/ha.

1.6. INFRA-ESTRUTURA E SERVIÇOS

Apenas a via de penetração de Pirajá é asfaltada, em mal estado de conservação. As vias de acessos não são pavimentadas. Não existe rede de esgoto e o fornecimento de água potável é precário. O serviço de coleta de lixo inexiste no bairro.

2. PROPOSTAS PARA FINANCIAMENTO

Mediante levantamento, foram selecionadas algumas vias de acesso a pedestre e serviço, indicadas em mapa anexo, importantes para a complementação do sistema viário básico.

SÃO CAETANO

1. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA

1.1. LOCALIZAÇÃO E ACESSO

O bairro de São Caetano está situado ao Norte de Salvador entre a BR-324 e a Av. Suburbana.

As vias de penetração mais importantes são as ruas São Caetano, Engº Austricliano e a Rua Mello de Moraes Filho, permitindo o acesso tanto pelo Largo do Tanque como Fazenda Grande e BR-324.

1.2. TOPOGRAFIA E LIMITES

A área de São Caetano limita-se ao norte com Lobato, ao Sul os bairros de Fazenda Grande e Liberdade, a Leste Mata Escura e a Oeste Alagados. A topografia é bastante acidentada, caracterizada por grandes encostas e vales.

1.3. OCUPAÇÃO E VAZIOS

As áreas de cumeadas são densamente ocupadas, predominando o uso comercial e serviços, onde se localiza o sistema viário básico. Nos vales e encostas a predominância é a de uso habitacional.

Os vazios existentes estão condicionados à topografia dos bairros.

1.4. SITUAÇÃO FUNDIÁRIA

São Caetano apresenta uma condição fundiária bastante diversificada, uma vez que, em números significativos podemos encontrar proprietários, rendeiros e invasores, sendo que este último é encontrado nas encostas mais íngremes e baixadas alagadiças.

1.5. POPULAÇÃO E HABITAÇÃO

O bairro de São Caetano possui uma população de 95.011 habitantes, numa área total de 273,2 ha e uma densidade bruta de 348 hab/ha. A renda predominante é a de 3 salários mínimos. Nas cumeadas, as habitações são normais, decrescendo qualitativamente até as baixadas alagadiças onde as habitações predominantes são as sub-normais.

1.6. INFRA-ESTRUTURA E SERVIÇOS

Em São Caetano, a infra-estrutura e serviços estão concentrados nas cumeadas, ao longo das vias de penetração. Nas encostas e baixadas, onde os problemas de declividade e drenagem são uma constante, os acessos aos equipamentos e serviços do bairro e da cidade são portanto dificultados, constituindo-se nos maiores problemas do bairro.

2. PRINCIPAIS PROBLEMAS

Os principais problemas de São Caetano são drenagens e vias de acessos, cuja inexistência do primeiro e precariedade do segundo influem negativamente na qualidade de vida da população, e comprometem a eficiência do sistema viário básico, e consequentemente dos serviços de transporte.

Dentre os núcleos que formam São Caetano, Capelinha de São Caetano, Sussunga, Boa Vista de São Caetano/Alto da Boa Vista constituem-se áreas críticas onde os problemas supra citados avolumam-se.

3. PROPOSTA PARA FINANCIAMENTO

De acordo com levantamentos efetuados na área em estudo, indicados em mapa anexo, propõe-se a pavimentação de vias de serviço e pedestres, que venha otimizar o fluxo da população em relação ao sistema viário básico.

4. QUANTITATIVOS - PAVIMENTAÇÃO DE VIAS

4.1. Capelinha de São Caetano

4.1.1 - Vias de serviço - 1.100,00 m

4.1.2 - Vias para pedestres - 7.500,00 m

T O T A L 8.600,00 m

4.2. Sussunga

4.2.1 - Vias de serviço - 1.850,00 m

4.2.2 - Vias para pedestres - 2.000,00 m

T O T A L 3.850,00 m

4.3. Boa Vista de São Caetano/Alto da Boa Vista de
São Caetano

4.3.1 - Vias de serviço - 1.500,00 m

4.3.2 - Vias para pedestres - 8.000,00 m

T O T A L 9.500,00 m

LOBATO

1. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA

1.1. LOCALIZAÇÃO E ACESSO

Lobato localiza-se às margens da Av. Suburbana, na principal via de acesso. Outra via de acesso é a Estrada de Campinas.

1.2. TOPOGRAFIA E LIMITES

O bairro limita-se ao Norte pela Enseada do Cabrito; ao Sul por Alagados; ao Leste pelo Dique de Campinas e a Oeste pela Enseada dos Tainheiros.

Sua topografia é irregular- formada de vales e encostas.

1.3. OCUPAÇÃO E VAZIOS

Típica de invasão, a ocupação obedece à disponibilidade das áreas livres, geralmente nas encostas e fundo de vales. Sua vegetação é esparsa na parte nova e inexistente na zona urbana antiga. Existem alguns vazios já comprometidos no bairro, e algumas áreas em encostas de difícil acesso.

1.4. SITUAÇÃO FUNDIÁRIA

Com um grande e determinante número de invasores, e alguns proprietários, Lobato constitui-se numa grande invasão já consolidada.

1.5. POPULAÇÃO E HABITAÇÃO

Com uma população estimada para 1980 de 28.789 hab, numa área total de 198 ha e uma densidade bruta de 145 hab/ha, Lobato apresenta uma tipologia própria de população cuja faixa de renda

predominante é abaixo de 3 salários mínimos. Barracos de taipa e coberturas diversas, casas de tijolo de dimensões mínimas, variando qualitativamente de regular nas cumeadas e sub-normal nas encostas e terrenos alagadiços de fundo de vale.

1.6. INFRA-ESTRUTURA E SERVIÇO

Lobato caracteriza-se, no que diz respeito à infra-estrutura básica como uma área mal servida, onde inexiste rede de esgoto, drenagem. As vias principais encontram-se em péssimas condições e inexiste serviço de coleta de lixo.

2. PRINCIPAIS PROBLEMAS

As principais reivindicações dos moradores, dizem respeito ao saneamento e infra-estrutura básicas; melhorias das vias e acessos nas encostas e drenagem nas baixadas são requisitos básicos para atendimento de outras reivindicações tais como: coleta de lixo, transportes, rede de água e iluminação pública, que venha servir ao grande número de pessoas que residem na área estudada.

3. PROPOSTA PARA FINANCIAMENTO

Foram selecionados 2 núcleos de Lobato, Alto do Lobato e Alto do Cabrito, por apresentarem-se com maior volume de problemas, decorrente da falta de infra estrutura.

Indicadas em planta anexa- foram discriminadas vias de serviço e vias de pedestres complementares ao sistema viário implantado.

4. QUALITATIVOS - PAVIMENTAÇÃO DE VIAS

4.1 Alto do Lobato

4.1.1 - Vias de serviço	-	2.250,00 m
4.1.2 - Vias de pedestres	-	450,00 m
T O T A L	-	2.700,00 m

4.2 Alto do Cabrito

4.2.1 - Vias de serviço	-	850,00 m
-------------------------	---	----------

VIAS ALIMENTADORAS

PAVIMENTAÇÃO DE VIAS DE ACESSO AOS TERMINAIS

4º LOTE

TERMINAIS	R U A	Km	TOTAL (KM)	TOTAL GERAL (Km)
PAU DA LIMA	Dr. Artur Gonzalez Alex Ferreira	0,45 0,4	0,85	
ALTO DE STA. TEREZINHA"AL TO DO CRUZEIRO	Referente à 8 (oito) ruas	4,5	4,5	
SÃO CAETANO	Estrada de Campinas Bambuí	2,45 0,58	3,03	
SÃO CRISTOVÃO	Referente à 3 (três) vias	1,7	1,7	
BROTAS	José Anasoh Almiro da Silva Alameda Tupã	0,30	0,30	
NOVA BRASÍLIA ITAPUÃ	Paulo Afonso Baqueiro Tenente Bente Ipitanga Sete de Setembro Itapuã Reinaldo Calixto	2,30	2,30	
CANABRAVA	S/Nome	2,00	2,00	
ALTO DO LOBATO	S/Nome	1,60	1,60	
CAPELINHA DE SÃO CAETANO	S/Nome	1,07	1,07	
BOA VISTA DE SÃO CAETANO	S/Nome	2,50	2,50	
				19,85

MARECHAL RONDON

1. CARACTERIZAÇÃO

1.1. LOCALIZAÇÃO E ACESSO

O bairro de Marechal Rondon localiza-se no setor norte de Salvador, próximo a São Caetano. O acesso ao bairro é feito através da Estrada Velha de Campinas e a principal via de penetração é a rua Vicente Celestino.

1.2. TOPOGRAFIA E LIMITES

De topografia bastante acidentada, composta de vales e encostas, variando da cota 11 à 88, limita-se ao Norte com Pirajá, ao Sul com Campinas, ao Leste com o Alto do Cabrito e Dique de Campinas e a Oeste com a BR-324.

1.3. OCUPAÇÃO E VAZIO

Marechal Rondon possui ocupação típica dos bairros antigos de Salvador, com a via principal implantada na cumeada, bem como as melhores habitações, equipamentos de serviço e comércio ao longo de suas margens.

A ocupação do bairro dá-se nas cumeadas com habitações normais, nas encostas e baixadas com habitações de padrão subnormal.

Os vãos existentes são poucos e definidos, na sua maioria de propriedade particular.

1.4. SITUAÇÃO FUNDIÁRIA

A situação fundiária do bairro é bastante definida, uma vez que Marechal Rondon originou-se de grandes loteamentos de fazendas existentes na Região.

1.5. POPULAÇÃO E HABITAÇÃO

A população estimada de Marechal Rondon é de 45.157 habitantes, numa área de 94,9 ha e densidade bruta de 476 hab/ha.

A tipologia habitacional predominante é sub-normal, com área média de 60 m² por unidade, de taipa e cobertura de eternite ou madeira.

1.6. INFRA-ESTRUTURA E SERVIÇOS

A Infra-estrutura inexistente no bairro, uma vez que somente a via principal, de cumeada, é asfaltada. Não existe rede de esgoto e drenagem, bem como serviço de coleta de lixo.

2. PRINCIPAIS PROBLEMAS

Os principais problemas do bairro são saneamento e infra-estrutura.

A população alocada nos vales, em terrenos alagadiços e com a cessosã via de penetração bastante íngremes e precários, bem como aqueles situados nas encostas, representam a grande maioria em Marechal Rondon. O problema de drenagem é agravado pela proximidade do Dique de Campinas, e pela inexistência deste serviço nas cumeadas que em época de chuvas, despejam suas águas nas habitações situadas em cotas mais baixas, danificando os acessos e dificultando o deslocamento desta população.

3. PROPOSTA PARA FINANCIAMENTO

Na área de Marechal Rondon, foi identificada como mais carente a Baixa do Dique e nesta, as vias de pedestres, que compõem seu sistema viário.

4. QUANTITATIVOS - PAVIMENTAÇÃO DE VIAS

4.1. Vias de Pedestres	-	6.100,00 m
------------------------	---	------------

BEIRU, ENGOMADEIRA, PERNAMBUÉS, PAU DA LIMA, SÃO GONÇALO

1. CARACTERIZAÇÃO

1.1. LOCALIZAÇÃO E TOPOGRAFIA

Situados entre os dois vetores de expansão da RMS. (Av. Paralela e BR-324), as áreas em estudo representam a mais emergente opção de crescimento da cidade. Com uma topografia irregular, típica do município de Salvador, caracterizam-se por grandes linhas de cumeadas e estreitos vales que unem perpendicularmente os dois vetores supra citados.

1.2. OCUPAÇÃO E VAZIOS

As características de ocupação dos bairros em questão é típica das áreas de baixa renda da Cidade, situando-se, nas cumeadas, as vias de penetração, o comércio e as melhores habitações. Nas encostas e baixadas a qualidade das habitações de cresce, sem infra-estrutura e serviços outros.

Existem grandes vazios nestas áreas, muitos dos quais de propriedade pública.

1.3. SITUAÇÃO FUNDIÁRIA

Em relação à situação fundiária no miolo, a maior predominância é o desmembramento de grandes sítios e fazendas, com o conseqüente arrendamento ou venda. As invasões existentes, a exemplo de Saramandaia e outras áreas existentes em Sussuarana, São Gonçalo, etc. já se configuram como "consolidadas".

1.4. POPULAÇÃO

A população dos bairros Beiru, Engomadeira, São Gonçalo, Pau da Lima e Pernambuês está estimada em 138.679 hab, alocados numa área de 1.500 ha., o que dá uma densidade média de 93 hab/ha.

1.5. INFRA-ESTRUTURA E SERVIÇOS

A infra-estrutura e os serviços existentes nestes bairros são precários e insuficientes para a demanda, maximizada ainda pelas grandes distâncias ao centro urbano considerado, e aos serviços que este centro oferece.

2. PRINCIPAIS PROBLEMAS

A falta de transportes, grandes distâncias aos centros de serviços, infra-estrutura precária, drenagem e saneamento são alguns dos problemas enfrentados pela população considerada.

3. PROPOSTA PARA FINANCIAMENTO

De acordo com os mapas em anexo, foram selecionadas vias de pedestres e serviços, complementares ao sistema viário básico.

4. QUANTITATIVOS - PAVIMENTAÇÃO DE VIAS

COSME DE FARIAS

1. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA

1.1. LOCALIZAÇÃO E ACESSO

Cosme de Farias localiza-se no centro da Zona Urbana considerada de Salvador. Sua ligação com o centro comercial da Cidade é feita através de um sistema viário formado, basicamente, pela rua Pitangueiras, Ladeira dos Galés. A penetração no bairro se dá pela rua Cosme de Farias e seu acesso pelo sistema de vale da cidade.

1.2. TOPOGRAFIA E LIMITES

Localizado entre os bairros de Brotas, Matatu e Luiz Anselmo, Cosme de Farias possui topografia irregular, formada de vales e encostas, com cotas variando de 11 a 90.

1.3. OCUPAÇÃO E VAZIOS

A ocupação do bairro se dá nas áreas de cumeadas, com habitações regulares; nas encostas e baixadas com habitações de baixo padrão construtivo e estado de conservação precário.

Os vazios são quase inexistentes. Quando ocorrem, caracterizam-se como áreas de declividade bastante acentuada.

Em função da sua densidade, são poucas as áreas verdes existentes no bairro.

1.4. SITUAÇÃO FUNDIÁRIA

A área de cumeada pertencia aos Padres do Arcebispado da Sé, compreendendo as áreas de Campo Velho, Heitor Dias, Baixa do Bonocô (do Trecho).

Em 1975, a maioria dos moradores legalizaram a situação da posse da terra, ficando apenas alguns rendeiros.

1.5. POPULAÇÃO E HABITAÇÃO

Cosme de Farias tem uma população estimada em 45.157 habitantes, possuindo uma área de 94,96 ha e densidade bruta de 476 hab/ha.

A tipologia habitacional do bairro varia de normal nas cumeadas e sub-normal nas encostas e baixadas.

1.6. INFRA-ESTRUTURA , SERVIÇOS E EQUIPAMENTOS

O bairro possui 3 (três) unidades de saúde entre particular e público; sete escolas do 1º grau, cujo funcionamento na sua maioria é precário e não atende à clientela do bairro.

No setor de abastecimento, há uma quantidade razoável de armazens e quitandas, além de feira móvel e supermercado, todos alocados às margens da principal via de penetração.

A Infra-estrutura básica no bairro é inexpressiva, com pavimentação nas vias de cumeadas, e precariedade deste serviço nas ruas que servem às baixadas e encostas.

2. PRINCIPAIS PROBLEMAS

Os principais problemas de Cosme de Farias são os acessos ao transporte coletivo, drenagem e saneamento básico, cuja inexistência compromete a qualidade de vida da população, dificultando seu acesso aos serviços e equipamentos oferecidos pelo bairro e pela cidade.

3. PROPOSTA PARA FINANCIAMENTO

A Baixa do Tubo constitui-se como uma das áreas mais críticas do bairro. Com uma população bastante expressiva, sobre os problemas na falta de infra-estrutura inexistente até então.

A pavimentação de vias de transporte e pedestres, indicadas em mapa anexo, virá facilitar o deslocamento na população e consequentemente a implantação de serviços básicos.

A via de transporte ligando o bairro à Av. de Vale, através da penetração pela Baixa do Tubo, suprirá a deficiência de transporte coletivo que atinge toda a área em grandes proporções.

4. QUANTITATIVOS - PAVIMENTAÇÃO DE VIAS

4.1 - Vias de serviço	-	1.110,00 m
4.2 - Vias de pedestres	-	10.160,00 m
4.3 - Terminal e via	-	<u>1.500,00 m</u>

T o t a l - 12.770,00 m

LOGRADOURO POR BAIRRO	EXTENSÃO EM METRO	CUSTO MÉDIO
3. PLATAFORMA	2.520	
01. R. Da Fonte	330	
02. R. Da Areia	180	
03. R. Paissandu	250	
04. R. Do Sertão	360	
05. R. Da Aurora	180	
06. R. Das Cobras	300	
07. R. Alabama	210	
08. R. Das Bananeiras	400	
09. R. M. Montes	310	
4. SÃO JOÃO DO CABRITO	880	
01. R. Formosa	370	
02. R. 11 de Janeiro*	120	
03. R. Da Bandeira	140	
04. R. 1º de Maio	110	
05. R. Genipapeiro	140	
5. STA. TEREZINHA	4.950	
01. R. Da Cascata	490	
02. R. Curralinho	490	
03. R. Cipõ	410	
04. R. Brejunho	230	
05. R. Ouricuri	180	
06. R. Da Patota	280	
07. R. Paraguaçu	390	
08. R. Serrinha	300	
09. R. Stº Amaro	230	
10. R. 17 de Fevereiro	180	
11. R. Ouro Preto	230	
12. R. Iguaçu	230	
13. R. Nova Iguaçu	170	
14. R. Sete de Setembro	640	
15. R. Lucília Pinto	500	

* Trecho da rua.

LOGRADOURO POR BAIRRO	EXTENSÃO EM METRO	CUSTO MÉDIO
1. PARIPE	9.400	
01. R. 1a. Boa Vista	270	
02. R. 2a. Boa Vista	340	
03. R. Rei Charles	570	
04. R. Eduardo Doto *	620	
05. R. Uruguai	770	
06. R. Paraguai	370	
07. R. Venezuela	310	
08. R. 21 de Abril	500	
09. R. Independência *	390	
10. R. João Mart. *	540	
11. R. Pará	900	
12. R. da Olaria	460	
13. R. 21 de Setembro	680	
14. R. Sergipe	590	
15. R. Cardeal da Silva	560	
16. R. de Deus	440	
17. R. Bélgica	730	
18.	360	
2. PERIPERI	3.990	
01. R. Domingos Pires	280	
02. R. Fortuna	240	
03. R. Eugênio Birne	570	
04. R. Alto do Tanque	630	
05. R. Alto do Cruzeiro	740	
06. R. Alto de Belo Horizonte	540	
07. R. Prefeitura	610	
08. R. Cemitério	380	

* Trecho da rua.

LOGRADOURO POR BAIRRO	EXTENSÃO EM METROS	CUSTO MÉDIO
6. PIRAJÁ	1.160	
01. R. S. José	130	
02. R. Da Felicidade	210	
03. R. Argolo	200	
04. R. 18 de Agosto	180	
05. R. Evangelista	170	
06. R. Mar. Castelo Branco	150	
07. R. São Luiz	120	
7. BEIRU	3.770	
01. R. Adriana Lima	210	
02. R. 23 de Março	150	
03. R. Lafaiete Marães	320	
04. R. Paranã	150	
05. R. Cristina	220	
06. R. Belo Horizonte	800	
07. R. Bahia	600	
08. R. Alvorada	260	
09. R. Maranguape	330	
10. R. Sta. Catarina	290	
11. R. A. Nascimento	200	
12. R. Dr. Gabriel	240	
8. ENGOMADEIRA	690	
01. R. Sr. do Bomfim	270	
02. R. S. Tomé	170	
03. R. Nova	250	
9. PERNAMBUÉS	4.270	
01. R. Botafogo	570	
02. R. Dos Canibais	470	
03. R. S. Surquira	200	
04. R. Paulo Afonso	540	

LOGRADOURO POR BAIRRO	EXTENSÃO EM METRO	CUSTO MÉDIO
9. PERNAMBUÉS (cont.)		
05. R. Dos Leões	160	
06. R. Costa Rica	640	
07. R. Do Saturno	1.110	
08. R. Do Sossego	580	
10. PAU DA LIMA/SÃO MARCOS	3.860	
01. R. Mal. Deodoro	430	
02. R. Teodoro Sampaio	110	
03. R. 1ª de Maio	110	
04. R. Progresso	230	
05. R. Do Ouro	220	
06. R. Da Cravolândia	400	
07. R. Da Paz	210	
08. R. Alex Ferreira *	220	
09. R. Da Mangueira	250	
10. R. São Domingos	260	
11. R. S. Ferreira	220	
12. R. São José	150	
13. R. Santa Rita	180	
14. R. S. Martinho	170	
15. R. Pituaçu	250	
16. R. Rio Ave	250	
17. R. São Jorge	200	

* Trecho da rua.

BAIRRO DE SARAMANDAIA

1. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA

1.1. LOCALIZAÇÃO E ACESSO

A invasão de Saramandaia se situa atrás da Estação Rodoviária, sendo seu único acesso para veículos através do Loteamento Jardim Brasília. Com a construção do DETRAN foi interrompida a possibilidade de acesso pela Av. Antonio Carlos Magalhães.

1.2. TOPOGRAFIA E LIMITES

Área de topografia acidentada, composta de quatro morros que se interligam dois a dois (na cota 25 aproximadamente) e dois vales. Ao Norte é limitada pela faixa de domínio da CHESF; ao Sul pela Estação Rodoviária e DETRAN; ao Leste por terreno de particular, ao longo do qual desenvolve-se uma via de pedestre denominada rua da Mangueira; e ao Oeste pelo início de uma encosta cujas terras são de propriedade particular.

1.3. OCUPAÇÃO E VAZIOS

Todas as quatro elevações são bastante ocupadas, exceto uma com ocupação mais rarefeita. Um dos vales é parcialmente ocupado, sendo o restante de área alagadiça. O outro é quase que totalmente ocupado por hortas, com uma pequena parte habitado.

1.4. A SITUAÇÃO FUNDIÁRIA

A invasão propriamente dita começou aproximadamente há 4 anos, mas já tem características de uma invasão consolidada. Parte da área em questão pertence ao Governo Estadual (DETRAN e DERBA) e a outra faixa de domínio da CHESF, cujos imóveis ali localizados têm que ser relocados por ser uma área altamente perigosa, sob ou próxima a uma linha de transmissão de 138.000 KW.

1.5. ALGUNS DADOS QUANTITATIVOS

1.5.1. População

Aproximadamente 7.500 habitantes

1.5.2. Número de Imóveis

1.435

1.5.3. Área

20.6 Ha

1.5.4. Densidade Bruta

364,07 Hab/Ha

1.5.5. Renda Média Familiar

Aproximadamente 90% da população percebem até 3 (três) salários mínimos.

1.5.6. População Escolar e/ou Escolarizável

1.988 crianças na faixa de 5 a 14 anos.

(utilizando-se índice de 26,5% da população to tal - PLANDURB).

1.6. HABITAÇÃO

Dos 1.135 imóveis existentes, 96% é de uso residencial, O material construtivo utilizado é predominantemente taipa, se guido de madeira e tijolo.

1.7. EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS

O Bairro é quase totalmente desprovido de equipamentos comunitários, principalmente no que de refere à lazer e saúde. Em re lação a este último, existe uma casa de candomblé onde aplica-se injeção e fazem pequenos curativos.

Em educação existe apenas uma escola mantida pelas Voluntárias, com 2 salas funcionando em 2 turnos, atendendo maternal, pré e alfabetização. Alguns moradores utilizam 1 cômodo de suas residências para alfabetização.

No que se refere ao associativismo, existe, ainda em formação a Sociedade Beneficiente e Recreativa de Saramandaia e um Clube de Mães organizado pelas Voluntárias.

O comércio existente é composto na sua maioria de pequenas quitandas, alguns armazens e pequenas ^rbiôcas de verduras, geralmente de uso ^smiúdo (habitação e comércio).

2. PRINCIPAIS PROBLEMAS

Em relação às necessidades mais imediatas do bairro, destacam-se a Legalização dos Terrenos e principalmente as obras de infraestrutura, das quais a área é completamente desprovida. Inexistência de Energia Elétrica (pública e residencial), Rede de abastecimento de água encanada, drenagem e esgoto.

Atualmente a população se abastece através o uso de cisterna, sendo a água muitas vezes comercializada a Cr\$5,00 a lata. É provável a contaminação da água pelo seu aspecto turvo e principalmente pela proximidade das fossas (quando existem).

Grande número de casas não dispõe de sanitário (fossa). As águas servidas e dejetos contornam por entre as casas na superfície.

Em relação ao Sistema Viário, existe apenas uma via de acesso para veículos, vindo da cumeada (entrada do Loteamento Jardim Brasília) pela rua Numa Pompílio Bittencourt, penetrando na área através da rua Senhor do Bonfim, encontrando em um trecho a rua da "Horta" que desemboca numa baixada, centro geográfico de Saramandaia, próximo ao vale onde se encontra a Horta.

Continuando, a rua Sr. do Bonfim encontra-se com a Rua Principal indo até o Largo Boa Esperança no outro vale. As demais vias são de pedestre, com um grande número de escadarias devido a declividade dos terrenos.

Todas as vias são de barro, de precária conservação, tornando-se quase impossível a locomoção dos pedestres e tráfego dos veículos em épocas de chuva.

As escadarias e rampas de barro tornam-se escorregadias, dificultando totalmente a mobilidade dos moradores, principalmente quando no transporte de latas de água para seus abastecimentos.

3. INTERVENÇÕES NA ÁREA

3.1. LEGALIZAÇÃO

Em relação a Legalização dos terrenos, a Assessoria Jurídica da PMS já se encontra em contatos com os proprietários legais da área para efetivação do acordo Estado-Prefeitura.

Algumas providências para garantir o controle da área e estabelecer critérios para legalização já foram iniciados.

Tais medidas consistem em:

- Cadastramento de todos os imóveis existentes e respectivos responsáveis (proprietários ou inquilinos).
- Preparação do questionário para análise sócio-econômica da população envolvida, que deverá ser aplicado a partir de julho de 1980.
- Estudo de lote mínimo.

3.2. INFRA ESTRUTURA

3.2.1. Energia Elétrica (Pública e Residencial)

Já se encontra em fase de projeto, através da COELBA, a distribuição de Energia Elétrica Pública e Residencial.

3.2.2. Abastecimento de Água

No que se refere ao abastecimento de água encanada, foram feitos contatos com a Empresa Baiana de Saneamento no sentido de elaborar um projeto para colocação da rede.

3.2.3. Saneamento Básico

Um número irrisório de imóveis são providos de fossas. Propõe-se a construção de fossas sépticas individuais minimizando o problema de insalubridade da área.

3.2.4. Sistema Viário e Transporte Coletivo

Apesar de um certo desordenamento no processo de ocupação da área, ainda se constata um sistema viário compatível com a topografia do local. Pretende-se portanto conservar, na medida do possível as características de ocupação inicial.

Dessa forma, com relação ao Sistema Viário propõe-se:

1. Construção de vias de pedestre incluindo rampas e escadarias.
2. Pavimentação das vias de acesso aos terminais do bairro, e de via de serviços.

Tais obras visam facilitar não só a locomoção dos moradores no bairro, bem como a circulação de veículos, principalmente aqueles que prestam serviços tais como: transporte público, coleta de lixo e gás.

3.2.5. Drenagem

Complementando as obras de pavimentação do sistema viário, torna-se indispensável as obras de drenagem de 2 (dois) canais existentes na área, bem como a de águas pluviais.

4. QUANTITATIVOS

4.1. CANAIS - EXTENSÃO: 0,53 Km.

4.2. SISTEMA VIÁRIO:

Para efeito de estudos e facilitar o trabalho de cadastramento em campo, a área de Saramandaia foi dividida em 8 (oito) setores (de "A" a "H") cujos limites obedeceram critérios de topografia e/ou Sistema viário existente.

Na proposta de recuperação e/ou construção e pavimentação do Sistema Viário Básico, estimou-se os seguintes quantitativos:

1) VIAS DE PEDESTRE (incluindo escadarias e rampas)

CAIXA DE 3,00 m.

Setor	Área (em ha)	Nº de Imóveis	Vias de Pedestre	
			Nº de vias	Km
A	7,6	211	8	0,78
B	1,8	252	8	0,75
C	3,0	206	7	0,64
D	3,8	256	13	1,07
E	2,0	234	11	0,55
F	1,8	84	3	0,47
G	1,1	109	5	0,52
H	0,8	93	4	0,28
TOTAL	20,6	1.435	59	5,06

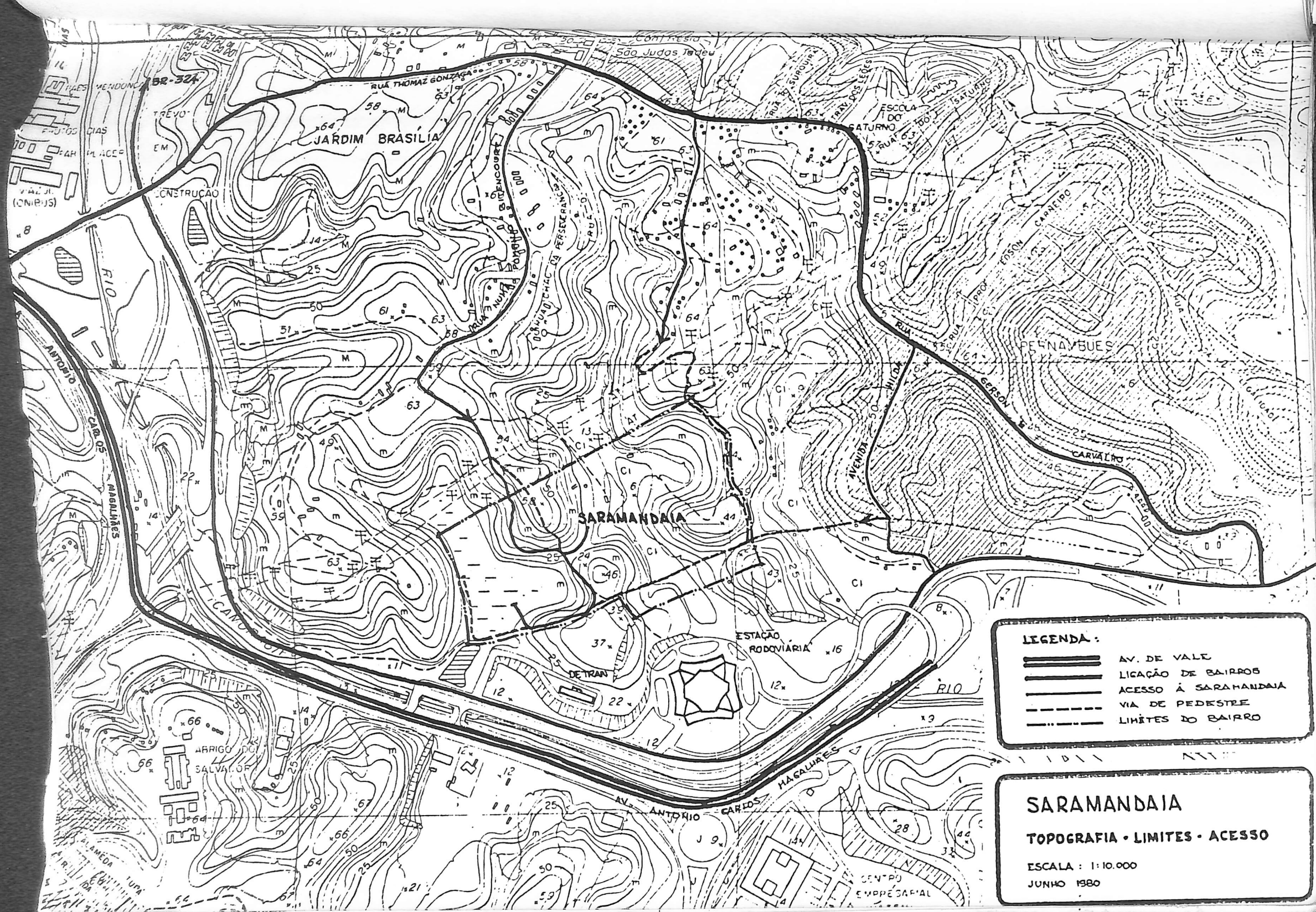
A este total de 5,06 Km de vias de pedestre (dentro da área), acrescenta-se 0,25 km correspondente a um trecho da ligação Saramandaia - Baixa de Pernambuco, resultando em 5,31 km.

2) VIAS DE ACESSO AOS TERMINAIS (CAIXA: 7,5 m)

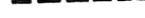
- Rua Senhor do Bonfim:	
. Primeiro trecho (Setor D)	0,22 km
. Segundo trecho (limite dos Setores C e E).	0,14 km
- Rua da Horta	0,35 km
- Rua Principal	0,40 km
T O T A L	<u>1,11 km</u>

3) VIAS DE SERVIÇO (CAIXA: 5,5 m)

- Rua Sta. Bárbara (ligação com a BR)	0,20 km
- Ligação Rua da Horta com Rua do Tubo	0,37 km
- Travessa da Horta	0,33 km
- Rua do Tubo	0,43 km
- Trecho Ligação Saramandaia com Av. Hilda (Pernambuco)	0,18 km
T O T A L	<u>1,41 km</u>



LEGENDA:

-  AV. DE VALE
-  LICAÇÃO DE BAIRROS
-  ACESSO À SARAMANDAIA
-  VIA DE PEDESTRE
-  LIMITES DO BAIRRO

SARAMANDAIA

TOPOGRAFIA • LIMITES • ACESSO

ESCALA : 1:10.000
JUNHO 1980

CASTELO BRANCO

1. CARACTERIZAÇÃO

1.1. LOCALIZAÇÃO E ACESSO

A área do bairro compreende toda a cumeada do espigão que fica entre os Rios Águas Claras e Jaguaripe, implantada aproximadamente na cota 78.

O acesso principal ao bairro faz-se através da Estrada de Pirajá, e sua principal via de penetração é a rua Genaro de Carvalho.

1.2. TOPOGRAFIA E LIMITES

Castelo Branco limita-se a Norte por Águas Claras; a Sul pela Vila Canária e Fazenda 7 de Abril; a Leste por Nova Esperança e a Oeste pelo núcleo Dom Avelar.

A topografia é irregular, com grandes áreas de cumeada.

1.3. OCUPAÇÃO E VAZIOS

Os núcleos habitacionais que formam o Bairro de Castelo Branco estão localizados nas cumeadas, enquanto que nas encostas e vales detectam-se pequenos núcleos de invasões. Existem no bairro alguns espaços vazios, normalmente por dificuldade de implantação de habitação ou por estarem localizados nas áreas destinadas à expansão dos conjuntos.

1.4. SITUAÇÃO FUNDIÁRIA

A situação fundiária de Castelo Branco caracteriza-se por dois aspectos distintos: nas cumeadas, por predominarem conjuntos habitacionais, a posse da terra é legalizada; nas encostas e vales, a posse da terra é ilegal por se tratar de invasão.

1.5. POPULAÇÃO E HABITAÇÃO

Castelo Branco possui uma população estimada em 27.430 habitantes, uma área de 109,5 ha e densidade bruta de 250,5 hab/ha. A tipologia habitacional é de padrão normal nas cumeadas e sub - normal nas encostas e vales.

1.6. INFRA-ESTRUTURA E SERVIÇOS

Embora tenha sido um bairro planejado, sua infra-estrutura básica é insuficiente para o atendimento de toda população, uma vez que não se previu o crescimento periférico do núcleo, responsável pela elevação de sua densidade.

Sendo assim, há insuficiência de transportes coletivos, necessidade de melhorias das vias que unem as baixadas às cumeadas, serviços de drenagem e saneamento básico.

2. PRINCIPAIS PROBLEMAS

Os principais problemas do Bairro são: complementação das vias de acesso às cumeadas, drenagem e saneamento básico.

3. PROPOSTA PARA FINANCIAMENTO

Em Castelo Branco, a duplicação da rua Genaro de Carvalho, sua principal via de penetração, permitirá uma maior fluidez do tráfego, otimizando os serviços de transporte coletivo, coleta de lixo, etc.

4. QUANTITATIVOS - PAVIMENTAÇÃO DE VIAS

VALÉRIA

1. CARACTERIZAÇÃO

1.1. LOCALIZAÇÃO E ACESSO

Valéria localiza-se fora da área urbana contínua, próxima à BR-324. Os acessos principais ao bairro compreendem, por um lado, a BR-324, e, por outro, a estrada velha de Paripe. Sua principal via de penetração é a rua da Matriz e rua Boca da Mata.

1.2. TOPOGRAFIA E LIMITES

O bairro limita-se ao Norte pela USIBA; ao Sul pela sede do DERBA; ao Leste pela BR-324 e a Oeste pela estrada de Paripe e BR-324.

Valéria apresenta uma topografia irregular, com grandes áreas de cumeadas e grandes áreas de baixada.

1.3. OCUPAÇÃO E VAZIO

A ocupação do bairro dá-se principalmente nas cumeadas ao longo das vias principais de penetração, onde concentra-se também os novos serviços existentes.

Em relação a vazios, Valéria é bastante privilegiada, vez que os vazios existentes ocupam grandes áreas, com vegetação expressiva, constituída de árvores de grande porte.

1.4. SITUAÇÃO FUNDIÁRIA

Em Valéria, a posse da terra, na parte antiga, é legal, restando apenas as recentes invasões surgidas na área, ainda não consolidadas que já apresentam problemas de legalização.

1.5. POPULAÇÃO E HABITAÇÃO

Com uma população de 30.395 hab., Valéria possui uma área aproximada de 298 ha. e densidade bruta de 102 hab/ha.

Quanto a tipologia habitacional, é evidente a predominância da habitação normal, excetuando as recentes invasões na área, cuja tipologia predominante é a sub-normal.

1.6. INFRA-ESTRUTURA E SERVIÇOS

No bairro, tanto a infra-estrutura quanto os serviços são bastante precários. Apenas a rua da Matriz é asfaltada; inexistem rede de esgoto e drenagem; o abastecimento de água é irregular e o comércio inexpressivo.

2. PRINCIPAIS PROBLEMAS

Os principais problemas do bairro dizem respeito ao sistema viário básico, vez que a sua localização, com uma distância considerável, em relação ao centro urbano, dificulta o acesso aos serviços oferecidos pela cidade à população.

Como em Valéria, não existem os equipamentos mínimos de serviços, como bancos, supermercados, posto policial, posto da COELBA e EMBASA, comércio e etc. A população tem que utilizar os serviços de Periperi.

3. PROPOSTA PARA FINANCIAMENTO

A pavimentação da rua Boca da Mata representa uma importante opção da população de Valéria e entorno, facilitarão a utilização dos serviços alocados na zona urbana contínua, mas especificamente do subúrbio.

4. QUANTITATIVOS - PAVIMENTAÇÃO DE VIAS

I A P I

1. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA

1.1. LOCALIZAÇÃO E ACESSO

O bairro do IAPI está localizado a Oeste do Setor de expansão da BR-324, tendo como acessos principais a Av. Heitor Dias e a Rua Pero Vaz, pela Liberdade e Ladeira do Pau Miúdo respectivamente (Quintas). Sua principal via de penetração é a rua Conde de Porto Alegre.

1.2. TOPOGRAFIA E LIMITES

O IAPI é limitado ao Norte com o bairro de Fazenda Grande do Retiro; a Sul com o bairro de Pau Miúdo; a Leste com Fazenda Gran de e Av. Heitor Dias (Cabula) e a Oeste com os bairros de Pero Vaz, Caixa D'Água e Liberdade.

Possui uma topografia bastante irregular, composta de vales e cumeadas, variando da cota 11 até a cota 84 no seu ponto mais elevado.

1.3. OCUPAÇÃO E VAZIOS

O bairro possui ocupação típica da Cidade: em espinha de Peixe, com vias de penetração pelas cumeadas e ocupação maciça em suas margens, onde também se desenvolve o comércio e serviços, onde também são concentrados os investimentos em infraestrutura e transporte.

A ocupação nas encostas se faz de forma desordenada, com acessos perpendiculares às vias principais, sem infraestrutura e alta declividade.

Os vazios são poucos, e os existentes situam-se quase sempre em locais onde a topografia não permite construções.

1.5. POPULAÇÃO E HABITAÇÃO

O bairro do IAPI possui uma população estimada em 48.475 hab. alocados numa área total de 136,48 ha. e uma densidade bruta de 455 hab/ha. A renda predominante é abaixo de 5 salários mínimos, determinando entre outros, o tipo da habitação. É no entanto, um bairro de transição.

1.6. EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS

O bairro é servido por cerca de 8 (oito) escolas do 1º grau, com 62 salas de aulas, atendendo uma população de 4.569 alunos. Em relação ao setor saúde, a área possui 6 (seis) instituições (2 públicas, 3 particulares e uma comunitária) voltadas para o atendimento à população residente no bairro e entorno.

Todos estes serviços localizam-se ao longo das vias principais de cumeadas.

2. PRINCIPAIS PROBLEMAS

O principal problema do IAPI é a falta de infra-estrutura básica e saneamento, inexistente nas encostas e vales, dificultando o acesso da população aos serviços oferecidos no bairro e na cidade. Como a maior ocupação se dá nas encostas, a grande maioria da população vê-se envolvida neste grave problema.

3. PROPOSTA PARA FINANCIAMENTO

A Vila Antonio Balbino, no IAPI, caracteriza-se pela topografia irregular e total inexistência de saneamento básico, drenagem e pavimentação dos acessos que integram o núcleo à Rua Conde de Porto Alegre, sua principal via de penetração.

A pavimentação dessas vias de pedestres, discriminadas em planta anexa, visa facilitar o deslocamento da população da Vila Antonio Balbino e adjacências às vias de transporte.

4. QUANTITATIVOS - PAVIMENTAÇÃO DE VIAS

ESTIMATIVA DE CUSTOS DAS OBRAS

1 - TRANSCOL

Pavimentação de vias de acesso aos Terminais

2º Lote - 14.88 Km	-----	104.160.000,00
3º Lote - 13.09 Km	-----	91.630.000,00
4º Lote - 19.85 Km	-----	138.950.000,00
TOTAL	-----	<u>334.740.000,00</u>

2 - PLANO SUPLEMENTAR DE INTERVENÇÕES

Pavimentação de vias de serviços e pedestre

2.1. SUBÚRBIO FERROVIÁRIO

2.1.1. - PARIPE

Vias de Serviço	- 8.46 Km --	59.220.000,00
Vias de Pedestre	- 0.94 Km --	3.760.000,00
SUB-TOTAL-		<u>62.980.000,00</u>

2.1.2. - PERIPERI

Vias de Serviço	- 3.63 Km --	25.410.000,00
Vias de Pedestre	- 0.36 Km --	1.440.000,00
SUB-TOTAL-		<u>26.850.000,00</u>

2.1.3. - PLATAFORMA

Vias de Serviço	- 2.4 Km --	16.800.000,00
Vias de Pedestre	- 0.12 Km --	480.000,00
SUB-TOTAL-		<u>17.280.000,00</u>

2.1.4. - SÃO JOÃO DO CABRITO

Vias de Serviço	- 0.88 Km --	6.160.000,00
SUB-TOTAL-		<u>6.160.000,00</u>

2.1.5. - ALTO DO CABRITO

Vias de Serviço	- 0.85 Km --	5.950.000,00
SUB-TOTAL-		<u>5.950.000,00</u>

2.1.6. - SANTA TEREZINHA/ALTO DO CRUZEIRO

Vias de Serviço	- 4.46 Km --	31.220.000,00
Vias de Pedestre	- 0.49 Km --	1.960.000,00
SUB-TOTAL-		33.180.000,00

T O T A L ----- 152.400.000,00

2.2. SÃO CAETANO

2.2.1. - CAPELINHA DE SÃO CAETANO

Vias de Serviço	- 1.1 Km --	7.700.000,00
Vias de Pedestre	- 7.5 Km --	30.000.000,00
SUB-TOTAL-		37.700.000,00

2.2.2. - SUSSUNGA

Vias de Serviço	- 1.85 Km --	12.950.000,00
Vias de Pedestre	- 2.00 Km --	8.000.000,00
SUB-TOTAL-		20.950.000,00

2.2.3. - BOA VISTA DE SÃO CAETANO/ALTO DA BOA VISTA DE SÃO CAETANO.

Vias de Serviço	- 1.5 Km --	10.500.000,00
Vias de Pedestre	- 8.0 Km --	32.000.000,00
SUB-TOTAL-		42.500.000,00

T O T A L ----- 101.150.000,00

2.3. LOBATO

2.3.1. - ALTO DO LOBATO

Vias de Serviço	- 2.25 Km --	15.750.000,00
Vias de Pedestre	- 0.45 Km --	1.800.000,00
SUB-TOTAL-		17.550.000,00

T O T A L -----

2.4. MARECHAL RONDON

Vias de Pedestre - 6.10 Km -- 24.400.000,00

T O T A L ----- 24.400.000,00

2.5. PIRAJÁ

2.5.1. - RUA VELHA

Vias de Pedestre - 1.16 Km -- 4.640.000,00

T O T A L ----- 4.640.000,00

2.6. SÃO GONÇALO DO RETIRO

2.6.1. - BAIXA DE SANTO ANTONIO

Vias de Serviço - 1.42 Km -- 9.940.000,00

T O T A L ----- 9.940.000,00

2.7. BEIRÃO

Vias de Serviço - 2.26 Km -- 15.820.000,00

Vias de Pedestre - 1.51 Km -- 6.040.000,00

T O T A L ----- 21.860.000,00

2.8. ENGOMADEIRA

Vias de Pedestre - 0.69 Km -- 2.760.000,00

T O T A L ----- 2.760.000,00

2.9. PERNAMBUCOS

Vias de Serviço - 2.2 Km -- 15.400.000,00

Vias de Pedestre - 2.0 Km -- 8.000.000,00

T O T A L ----- 23.400.000,00

3 - COSME DE FARIAS

3.0.1. - BAIXA DO TUBO

Vias de Serviço	- 1.11 Km --	7.770.000,00
Vias de Pedestre	- 10.16 Km --	40.640.000,00
Via de Acesso ao		
Terminal	----- 1.5 Km --	10.500.000,00
<u>T O T A L</u> -----		58.910.000,00

3.1. PAU DA LIMA3.1.1. - SÃO MARCOS

Vias de Pedestre	- 3.86 Km --	15.440.000,00
<u>T O T A L</u> -----		15.440.000,00

3.2. SARAMANDAIA

Vias de Serviço	- 1.41 Km --	9.870.000,00
Vias de Pedestre	- 5.06 Km --	20.240.000,00
Vias de Acesso ao		
Terminal	----- 1.11 Km --	7.770.000,00
<u>T O T A L</u> -----		37.880.000,00

3.3. CASTELO BRANCO3.3.1. - RUA GENARO DE CARVALHO

Via Alimentadora	- 0.75 Km --	6.000.000,00
<u>T O T A L</u> -----		6.000.000,00

3.4. VALÉRIA3.4.1. - RUA BOLA DA MATA

Via Alimentadora	- 2.00 Km --	16.000.000,00
<u>T O T A L</u> -----		16.000.000,00

TIPO DE VIA	EXTENSÃO (KM)	VALOR TOTAL
SERVIÇO	35.78	250.460.000,00
PEDESTRE	50.4	201.600.000,00
ACESSO AO TERMINAL	50.43	353.010.000,00
ALIMENTADORA	2.75	22.000.000,00
T O T A L	139.36	827.070.000,00

ABRIGO PRÉ MOLDADO

A fabricação do abrigo para pontos de ônibus em "peças pré-moldadas" industrialmente, viabiliza o plano da Prefeitura Municipal em implantar 400 unidades até o final do corrente ano, bem como simplifica sua localização nos diversos pontos da cidade.

A observação superficial de Salvador revela a necessidade dos abrigos tanto nas áreas centrais como nas periféricas. É que a maioria da população se utiliza dos transportes coletivos, e a tendência é aumentar mais ainda este número devido aos constantes aumentos do preço do petróleo. Por outro lado, a deficiência desses transportes na nossa cidade, ocasiona grandes aglomerações nos pontos, causando dessa maneira, maior desconforto aos usuários.

Os primeiros pontos beneficiados, (≈ 50), estão localizados em diversos bairros da cidade, tanto centrais como periféricos. Nosso critério de escolha foi o nº de usuários e a ausência nos locais de abrigos naturais (árvores), ou já existentes (construções, lojas de comércio etc...) onde as pessoas procuram se abrigar do sol e da chuva.

Até o final do ano deveremos implantar 400 abrigos distribuídos em aproximadamente 200 pontos espalhados em todo município de Salvador. A previsão total das despesas de fabricação e implantação é da ordem de Cr\$90.000,00 (noventa mil cruzeiros).