

CAIXA

**GOVERNO
DA BAHIA**

**PROJETO
SUBÚRBIO**

2000
SALVADOR
A CAPITAL DA ALBONIA

Prefeitura Municipal de Salvador
FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA

ANTEPROJETO DE ARQUITETURA E URBANIZAÇÃO
ÁREA ESTRUTURANTE I - PLATAFORMA

SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

PRODUTO FINAL: PARTE I / VI

CADERNO DE CONCEITUAÇÃO GERAL
E DIRETRIZES DE URBANIZAÇÃO

ARQUITETOS

André Luiz Ferreira Lissonger
Ariadne Moraes Silva

Setembro/2000

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL

Aser Cortines

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA

César Borges

SECRETARIA ESTADUAL DE PLANEJAMENTO E TECNOLOGIA – SEPLANTEC

Luiz Carreira

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR

Antonio Imbassay

**SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO
ECONÔMICO – SEPLAN**

FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA – FMLF

Manoel Raymundo Garcia Lorenzo

GERÊNCIA DE PLANEJAMENTO URBANÍSTICO – GEPLAN

Liliane Mariano – Gerente

CONSULTORIA

Paulo Rocha – Consultor Geral

SUB-GERENTE DE PLANOS EXECUTIVOS

Mario Bestteti

SUB-GERENTE DE PLANOS ESPECIAIS

Jorge Moura

SUB-GERENTE DE PLANOS URBANÍSTICOS

Sílvia Carreira de Meneses Andrade

EQUIPE TÉCNICA

Maria Jesuína Moraes Costa

Aldete Costa Gomes

Lúcia Gonçalves

Jamile Garrido

Ana Guerra

Wellington Dantas

Raimundo Andrade

Moisés Freitas Wasserman

Claudson Moreira

Lígia Mirian dos Santos

Ary da Mata e Souza

Ana Lúcio Nolasco

Maria da Conceição Almeida de Araújo

ESTAGIÁRIOS

Maira Assis

Catusca Régis

Alexandre Martinez C. Vazquez

Fagner Cordeiro Dantas

Ricardo Rigaud

CONSULTORIA PARA ÁREAS ESTRUTURANTES

Alberto Rafael Cordiviola



CONCEPÇÃO, ELABORAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

André Luiz Ferreira Lissonger – Arquiteto Coordenador
Ariadne Moraes Silva – Arquiteto Urbanista

CONSULTORES ESPECIAIS

Arnaldo Henrique Silva – Engenheiro Civil (Estruturas)
Genival Seixas Graça – Arquiteto Urbanista (Avaliação Orçamentária)

EQUIPE DE APOIO TÉCNICO DIGITALIZAÇÃO EM MEIO AUTOCAD

SINKO Arquitetura

COLABORAÇÃO NO FORNECIMENTO DE DADOS EQUIPE DA FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA – FMLF

Fernando Teixeira – Arquiteto Urbanista
Ronaldo Batista Lima – Arquiteto Urbanista
Gilcinéa Barbosa da Conceição – Arquiteto Urbanista
Rita de Cássia Nunes Bittencourt – Arquiteto Urbanista
Gecielma Santos Pinto
Antônio Gonçalves Bittencourt – Arquiteto Urbanista
Raimundo Andrade – Arquiteto Urbanista
Nilene Bastos – Arquiteto Urbanista
José Jorge Cardoso Moura – Arquiteto Urbanista

ÍNDICE

APRESENTAÇÃO

INTRODUÇÃO

OBJETIVOS

CONCEITUAÇÃO GERAL

DEMANDA DAS INTERVENÇÕES

a) Dados Estatísticos e Contagem de População, Domiciliar, Renda e Faixa Etária

- . Dados Domiciliares
- . Dados sobre Nível de Escolaridade
- . Dados sobre Grupos de Idade
- . Dados sobre Renda

b) Dados de Pesquisa sobre Viagens do/para o Subúrbio Ferroviário

c) Levantamento do Uso do Solo Atual X Dados de Demanda por entrevistas selecionadas

- . Área de Influência Direta (Imediatamente local)
- . Área de Influência Direta (Área Mediata)
- . Área de Influência Indireta

INTERFACE E/OU APOIO NAS PROPOSTAS INFRA-ESTRUTURAIS PARA A ÁREA E INDICAÇÃO GERAL DE IMPLANTAÇÃO E/OU COMPLEMENTAÇÃO

- a) Programa Baía Azul
- b) Sistema de Drenagem
- c) Rede de Esgotos
- d) Rede Elétrica e Iluminação Pública
- e) Telefonia
- f) Abastecimento de Água
- g) Coleta de Lixo
- h) Sinalização
- i) Micro e Macroacessibilidade
- j) Parque Metropolitano/São Bartolomeu
- k) Macro-área de Plataforma
- l) Projeto de Viabilidade e Implantação do VLT
- m) Master Plan dos Subúrbios

POSSÍVEIS TRANSFORMAÇÕES DOS PATAMARES DE URBANIZAÇÃO, USO DO SOLO, CONFIGURAÇÃO MORFOLÓGICA, ETC.

- a) urbanização: ruas, estacionamentos, calçamentos, etc.
- b) uso do solo: comparação entre o uso atual e o proposto; legislação em vigor, parâmetros urbanísticos e propostas - mapa do uso levantado in loco e mapeamento do uso do solo proposto
- c) configuração morfológica: onde se enquadram as propostas de restauro, as transformações na ocupação do solo

VIABILIDADE TÉCNICA E AMBIENTAL

DIRETRIZES PROGRAMÁTICAS x DIMENSIONAIS DOS PROJETOS ESTRUTURANTES

BIBLIOGRAFIA

APRESENTAÇÃO

Este relatório consiste no conteúdo mais significativo apresentado como objeto nos trabalhos referentes ao desenvolvimento do Estudo Preliminar da Área Estruturante 01 (Plataforma), proposta vencedora da equipe contratada segundo o Concurso de Arquitetura e Urbanização do Subúrbio Ferroviário de Salvador.

Este relatório, em particular, tem por objetivo contemplar a proposta de desenvolvimento do Anteprojeto de Arquitetura e Urbanização para a Área Estruturante 1 - Plataforma.

Tal proposta perpassa, conforme discurso contratual entre ambas as partes envolvidas, a proposta objeto do referido Concurso, sua reavaliação por esta equipe segundo os conceitos a esta inerente, as mudanças ocorridas no processo da dinâmica urbana do lugar levando em conta um ano de transcorrido o período de elaboração da concepção original, os novos dados decorrentes da mudança do Sistema de Transportes a ser adotado (Veículo Leve sobre Trilhos – VLT), a proposta de planejamento urbano e desenho em vias de desenvolvimento pela equipe responsável pela Macro-Área 03 (Plataforma/Itacaranha/Praia Grande e Rio Sena), o *masterplan* dos subúrbios, e as sugestões de aproveitamento e/ou reformulações sugeridas pela FMLF na crítica relativa ao material exposto na fase anterior.

Portanto, esta proposta é um exercício de reflexão crítica que necessitou uma nova postura de estruturação do trabalho, que se apresenta daqui por diante. Buscar uma tentativa de adequar e/ou repropor para a Área Estruturante de Plataforma quer dizer avaliar de forma crítica as direções apresentadas por todas estas novas variantes. Ou seja, desde que surge a necessidade de novas premissas de compatibilizações necessárias para desenvolvimento do Estudo Preliminar global, o objeto em questão se encontra agora revisado ou até mesmo reconceituado.

É importante frisar que as propostas expostas através do Concurso para Áreas Estruturantes são basicamente mantidas de acordo com as oito pranchas apresentadas, quando da época do Concurso, apenas com as alterações e reformulações necessárias devido ao processo de compatibilização, mais especificamente às propostas ao longo do leito do VLT e conexões com o projeto “Ribeira Azul”, ou seja, que dizem respeito à dinâmica urbana inerente a este Sistema de Transportes.

A filosofia projetual procura ser mantida de acordo com o relatório apresentado quando da época do Concurso, intitulado “*A Arquitetura da Crise*” e também ao relatório da Fase II; onde as mesmas premissas que norteiam o desenvolvimento deste Estudo Preliminar estão intimamente ligadas à atualização da memória do lugar e qualificação da sua paisagem urbana, onde não se pode fazer a menos da Arquitetura, aquela ligada à cidade e ao cidadão.

A proposta se estrutura conforme, o máximo na medida possível, o produto exigido contratualmente. Este produto é composto de **04 (quatro) cadernos de relatórios**, abrangendo gráficos estatísticos, tabelas de síntese, tabelas de composição de orçamentos, etc., e **02 (dois) cadernos gráficos**: um caderno contendo 22 (vinte e duas) plantas técnicas de Anteprojeto Urbano e Arquitetônico e outro **caderno de ilustrações**, que contém estudos volumétricos, croquis, etc.; sendo todo este conteúdo partes inseparáveis e fundamentais para o claro entendimento de toda a proposta, totalizando **06 (seis) volumes**.

Tanto o plano geral de urbanização como cada equipamento urbano proposto são nestes relatório e nas suas respectivas plantas, justificados, conceituados, descritos, sumariamente especificados, sendo apontadas indicações de demandas, articulação programática, gestão, inserção, plantas técnicas, síntese de especificações de materiais, planilhas orçamentárias resumidas e sumárias oportunidades de parcerias e negócios urbanos.

Este caderno referente à primeira parte do produto final, diz respeito mais especificamente à Conceituação Geral e às diretrizes de Urbanização da Área Estruturante de Plataforma.

INTRODUÇÃO

Não há fundamento para o fenômeno de globalização que conecta eletronicamente todos os lugares e culturas sem a consciência da tendência de contraposição de revalorização das culturas locais. Só pela aceitação dessas duas forças, uma de expansão e outra de contração, pode-se dar forma a novas relações entre tempo e espaço. Novas alternativas arquitetônicas devem participar de uma continuidade transcultural e da expressão poética de uma situação particular.

Tal afirmação se faz como uma observação crítica importante para o esforço do governo estadual e municipal para implantação de infra-estruturação e equipamentos urbanos visando a inserção de áreas degradadas num processo de globalização. Áreas essas contempladas, devido à crescente atenção pelos seus valores potenciais, decorrente de terem sido construídas em locais privilegiados da cidade.

Todo um cenário de transformações aponta para um processo onde se faz necessário, agora mais do que nunca, rediscutir a possibilidade de um aumento do número de populações marginalizadas não interagentes das inserções propostas.

Para tanto, ao contrário de uma ação hierarquicamente superior resultante de ordens vindas de “cima” (relação vertical), é preciso o envolvimento das comunidades locais com seus desejos, anseios, necessidades, etc.; caracterizando-se em interfaces solidárias e complementares entre as diversas esferas envolvidas.

*“Para alcançar estes objetivos, sem perda de coordenação e economia de esforços, a autoridade municipal deve contribuir formulando diretrizes de ação a serem compartilhadas pela comunidade (...)”.*¹

Tais relações são fundamentais para uma verdadeira ação do lugar e sua redefinição frente ao mundo.

Com isto se quer dizer que uma verdadeira **autosustentabilidade**, sempre defendida em termos, como bastante em voga nos discursos da globalização, mas pouco posta em prática, tem completa identidade com aquilo que Ricoeur vem a chamar **autonomia** deste lugar.

Em síntese: *“(...) Ricoeur chama de **autonomia**, a possibilidade, no lugar, de construir uma história das ações que seja diferente do projeto dos atores hegemônicos. É esse o grande papel do lugar na produção da história, e apontá-lo é a grande tarefa dos estudiosos do espaço neste fim de século”.*²

¹ In PLANO ESTRATÉGICO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA DA ÁREA COMPREENDIDA ENTRE A CALÇADA E A ENSEADA DOS CABRITOS : Subproduto 2 – Caderno de Apresentação de Negócios Urbanos: Cenários Alternativos Sócio-Econômicos. Consultor Dr. Arq. Marcos Paraguassu de Arruda Câmara. Salvador: Prefeitura Municipal/FMLF, 1999. P.6.

² In SANTOS, Milton – O Lugar: encontrando o futuro. Cf. RUA (Revista de Urbanismo e Arquitetura). Salvador: Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, 1996. No.6, p.35.

Visto assim, esta **autonomia** tem a que ver com os principais temas reivindicados como suporte para requalificação das áreas em questão: sejam sobre a cidadania, a dinamização econômica, a cultura, a educação, a saúde, o lazer e a potencialização das particularidades de cada lugar.

*“Reconhecendo que, na atualidade, nenhum subespaço do planeta pode escapar ao processo conjunto de globalização e fragmentação, isto é, individualização e regionalização (...) cada lugar se define tanto por sua existência corpórea, quanto por sua existência relacional”.*³

“O entendimento da área estruturante enquanto uma **rede de possibilidades de negócios** que possam vir a mudar a configuração urbanística da área”, pressupõe noções de economia e gestão empresarial estranhas ao campo arquitetônico, e apenas com possibilidades de interfaces com o campo da projeção arquitetônico-urbanística através do planejamento sistêmico e estrutural.

O domínio e o conhecimento do Subúrbio Ferroviário e mais especificamente do bairro de Plataforma, dá-se aqui neste estudo, enquanto análise e proposta, pelo resultado metodológico de não apenas uma via de regra instituída pelo senso comum das antigas práticas dos órgãos públicos, seja ela puramente sistêmica; mas em grande parte através da tentativa de preenchimento das suas lacunas através de outros enfoques: sejam o fenomenológico, o participativo, morfológico ou de composição⁴. Melhor dizer, uma hipótese epistemológica.

Nesse sentido, achamos de inevitável importância, eticamente, e a respeito das nossas formações o esclarecimento dos órgãos contratantes e das possíveis instituições participantes do processo de requalificação do subúrbio, onde algumas observações se fazem importantes no tocante de complementação e/ou contraposição de possíveis distorções impostas por um “cego” processo de dotação capitalizadora de empreendimentos não condizentes com a realidade atual ou mesmo repensada enquanto futuro.

Por exemplo, Sampaio (1999), chama atenção que:

“(...) o enfoque sistêmico (...) é marcado pela pretensão de convergir para o urbanismo uma série de disciplinas afins, capazes de dar ‘cientificidade’ às decisões do planejamento urbano (...) os chamados ‘modelos de análise espacial’, se transformaram nos instrumentos cada vez mais sofisticados que punham de lado os procedimentos clássicos da tradição arquitetônica (...) o estruturalismo neste enfoque (...) é o mesmo que desistoriza a visão da realidade, afastando no mais das vezes, qualquer possibilidade de inserção do urbanista no espaço concreto.

Neste enfoque a noção de ‘sistema urbano’ e de ‘estrutura urbana’ se confunde na prática, intermediada pelos modelos de simulação em geral quantificados.

(...) a ‘atitude seletiva’ dos dados a observar/projetar depende do observador e dos meios escolhidos para representar as características da realidade, e muito pouco do método sistêmico em si.

³ Idem, p.34.

⁴ Alguns dos enfoques propostos por VEGARA-GOMES (1968). “Ideas Alternativas para La construcción de la ciudad. Viscaya: Diputación Floral de Viscaya.

Curiosamente depende de outros corpos teóricos para ler a cidade, não sendo a rigor um método, mas talvez um procedimento técnico, operacional, de dados e informações.

Após momentos de euforia e disseminação destas práticas, no mundo e no Brasil, inclusive na Bahia nas décadas de 70/80, veio o desencanto com seus resultados práticos, em que pese o volume de recursos e tempo dispendidos.

As posturas ideológicas e as limitações próprias da ‘tomada de decisões’ sugerem que a maioria dos ‘modelos’ não permitem um nível amplo de participação dos cidadãos no processo, nem abriga os aspectos qualitativos da forma-urbana. O nível de abstração não dá conta do espaço concreto na cidade-real, e o ‘desempenho’ não raro se assemelha a um neo-funcionalismo (a que se pretendia criticar), no qual a intuição no processo de construção dos ‘modelos’ parece algo descartado ou descartável”⁵.

Portanto, estamos falando da necessária *interface* destas capitais necessidades com valores que são praticamente impossíveis de quantificação sistêmica, a não ser pelo detrimento do grau de subjetividade a eles inerentes. Um exemplo crucial é a atualização da memória do lugar (a grande fábrica, a estação ferroviária, o terminal hidroviário) e da paisagem urbana e beleza natural, projetadas e/ou repensadas num futuro possível, onde as relações espaciais e temporais alternativas propostas, articulam Estado, empresariado e comunidade local, se materializando numa arquitetura básica, factível e contemporânea onde o usuário seja o protagonista.

A memória e a paisagem, projetadas ou repensadas, acentuam uma visão fenomênica de Plataforma, que articuladas com a sua realidade social e urbana, indicam as conexões com um possível sistema de exploração econômica de trânsito urbano-regional, cultural, de lazer, de contemplação, e educacional de formação técnico-profissionalizante no campo da informática, além de liceu de artes e ofícios, oficinas e demais cursos, preparatória para um tempo e lugar de relações de trabalho altamente seletivo; envolvendo um potencial gerador de empregos, a **auto-sustentabilidade** da comunidade local, retorno aos interesses privados envolvidos e a arrecadação para o Estado.

Portanto, estamos falando de uma arquitetura e proposições de urbanização que revelam e impulsionam a vida do local, a sua realidade e o mundo à sua volta.

⁵ SAMPAIO, Heliodório – *Formas urbanas: cidade real & cidade ideal, contribuição ao estudo urbanístico de salvador*. Salvador: Quarteto Editora/PPG/AU, faculdade de Arquitetura da UFBA, 1999. Pp.372-3. Tb. Apud MARTIN, L.; MARCH, L.; e ECHENIQUE, M. – *La Estructura del Espacio Urbano*. Barcelona: Gustavo Gilli, 1975. E cf. nota 87: “Na Bahia, cf. CONDER. *PLANAVE. Estudo de uso do solo e transportes na RMS*. Salvador, xerox, 1976. E também OCEPLAN. *PLANDURB (1978). Modelo Físico Territorial: construção de alternativas*. Salvador, xerox. *Trabalhos que tiveram a consultoria de Collin BUCHANAN e Associados, um dos teóricos deste enfoque.*

OBJETIVOS

O grande objetivo do desenvolvimento deste trabalho é dotar a área em questão, assinalada como parte do bairro de Plataforma, enquanto estruturante da dinâmica das funções urbanas do Subúrbio Ferroviário e explicitada enquanto possível alternativa de atrativos para a cidade.

Uma série de objetivos derivam do entendimento e materialização da Área Estruturante 01 – Plataforma, sendo daí denotadas uma série de ações planejadas:

- . requalificação do bairro enquanto parte do programa de requalificação de todo o Subúrbio Ferroviário de Salvador;

- . articular o micro-cosmo de Plataforma, enquanto Área Estruturante, com o macro-cosmo da cidade. Perante tal estruturação, objetiva-se o desenvolvimento e manutenção dos aspectos particulares do sítio, culturais, sócio-econômicos, da sua população; havendo necessidade de um amplo programa de ações de acordo com as suas necessidades;

- . o entendimento desta área enquanto uma rede de possibilidades de negócios, abrindo novas perspectivas de adensamento de capital, de aumento e circulação interna de renda da sua população, retorno dos investimentos privados necessários, estímulo à união organizada e qualitativa de parceiros semelhantes (cooperativas) perante à realidade urbana, aumento do número de empregos, etc;

- . Mais particularmente com relação ao sítio, ao *locus*, à paisagem, objetiva-se a sua compreensão enquanto uma Área de Proteção Cultural e Paisagística, devido às relações de alto grau entre os valores estético e histórico, próprios e particulares deste local. O aproveitamento de antigas estruturas fabris, como a FATBRÁS e a União fabril, a valorização paisagística do grande *waterfront*, suas relações com o morro de Plataforma (grande área de floresta ombrófila residual de Mata Atlântica) e a dinamização dos seus diversos cones visuais; apontam para uma proposta marcada pela sensibilidade e simplicidade, onde a radicalidade está em confirmar e salvaguardar o maior valor da área, a ainda assim inserindo elementos que sejam catalisadores de uma transformação coerente e não despótica.

Tal caracterização não deve necessariamente concorrer com a dinamização das funções urbanas inerentes ao futuro do lugar, mas pelo contrário, caracterizá-lo de forma particular. Portanto, o entendimento aparentemente contraditório da área de Plataforma enquanto participante de uma rede de possibilidades de negócios e enquanto Área de Proteção Cultural e Paisagística, encontra a sua viabilidade em Sistemas Urbanos (Lazer, Cultura, Formação Profissional) altamente deficientes no Subúrbio Ferroviário.

A situação do *locus* confere valores não apenas a serem restaurados, mas também valores a serem propostos que estruturem as proposições através de uma visão da área enquanto “modelo” de realização de uma realidade de qualitativa de espaços e

de vida; não realizada por exemplo em áreas como o Parque de São Bartolomeu, o Parque do Pirajá, etc.

CONCEITUAÇÃO GERAL

Tendo o objetivo geral do trabalho como sendo a articulação do micro-cosmo de Plataforma, enquanto Área Estruturante, com o macro-cosmo da cidade. O conceito geral deve ser em função do redesenho da área como sua necessária expressão particular e de independência, auto-suficiência na medida possível, onde a busca do inusitado de algumas edificações, seja pela sua arquitetura como pelo seu programa, explicita uma condição de atrativo para o Subúrbio Ferroviário e a cidade.

Tendo o Sistema de Transportes Ferroviário como grande *leit motiv*, realizado pela sua requalificação e reproposição em Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) a estrutura da proposta se mantém norteada e norteadora no que diz respeito ao seu raio de influência, enquanto requalificação imediata do seu entorno próximo. Por consequência, essa requalificação se estende a toda uma área de influência que se situa no raio de abrangência deste Sistema e a sua complementação com as propostas das Áreas Estruturantes.

Estas propostas são basicamente constituídas de equipamentos polarizadores e de transformações urbanas necessárias à readequação do tipo de Sistema de Transportes adotado e para além disto, visam uma real transformação da realidade urbana local. Estes elementos e transformações são estruturados e estruturantes em relação ao **modelo de sustentação social/econômico-financeira**. Uma estratégia que ultrapassa o campo arquitetônico e urbanístico, envolvendo necessariamente as esferas da iniciativa pública, privada e de interesses da própria comunidade.

O entendimento da área estruturante enquanto uma rede de possibilidades de negócios que possam vir a mudar a configuração urbanística da área deve ser inevitavelmente estimulado e estimulador da relação demanda-oferta de atividades necessárias ao desenvolvimento da requalificação do Subúrbio Ferroviário como um todo. Para tanto, tal compreensão só é permitida enquanto uma real possibilidade de uma estratégia de **descentralização**, coerente com a tendência da dinâmica urbana contemporânea.

“(...) a descentralização é um fenômeno que tem na abertura das áreas de expansão pelo sistema viário moderno o principal fator de atração das atividades, sobretudo pela perda de acessibilidade crescente ao centro tradicional e subcentros secundários, bem como pela elevação do custo do solo nestas áreas”⁶.

E para além das áreas em expansão, ainda não previsto pelas observações de Sampaio, convergem para tal conclusão também as áreas passíveis de requalificação, sobretudo as historicamente estruturadas no primeiro modesto surto de industrialização da cidade de Salvador, o seu Subúrbio Ferroviário.

⁶ SAMPAIO, Antonio Heliódoro Linea. *Forma Urbana: Cidade Real e Cidade Ideal*. Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo/Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 1998. P. 103.

DEMANDA DAS INTERVENÇÕES

A demanda foi estipulada segundo a análise e compreensão de praticamente 3 (três) vias de fato: a) atuais dados estatísticos do IBGE e sobre viagem-destino; b) observações e levantamentos acerca do uso e ocupação do solo; e c) entrevistas com entidades e pessoas representativas.

a) Dados Estatísticos e Contagem de População, Domiciliar, Renda e Faixa Etária:

Segundo dados extraídos de análises sistemáticas do Censo de 1996 – IBGE, confira as tabelas em anexo, chega-se a algumas importantes conclusões:

. Do ponto de vista da quantificação populacional:

O subdistrito de Plataforma, considerado como Zona de Influência Direta, soma um total de população de mais de 60.000 pessoas. Esta área pode ser subdivida em áreas de influência imediata e mediata, para onde uma população imediata se quantifica em mais de 1/3 desta população total (exatamente 21.317 pessoas); mais especificamente considerando o próprio bairro de Plataforma. Sendo os demais bairros constituintes deste subdistrito (considerada zona de influência direta e mediata); São João Cabrito, Itacaranha, Alto de Santa Teresinha, Escada, Novos Alagados, Ilha Amarela e São Bartolomeu, e somando o restante de população do subdistrito de Plataforma.

A Zona de Influência Indireta se caracteriza pelos bairros constituintes dos subdistritos imediatamente vizinhos ao Subdistrito de Plataforma. Os subdistritos considerados são: Periperi, Paripe e Penha; já que o subdistrito de São Caetano se estende como um todo por demais distante da área de influência considerada mesmo indireta diante das proposições para o Subúrbio Ferroviário de Salvador, ou seja, a maior parte deste subdistrito se encontra mais fortemente influenciada por centros e subcentros de maior alcance na dinâmica urbana da cidade. Ainda que este subdistrito seja desconsiderado em toda a sua extensão, é importante que consideremos os bairros a ele inerentes que estejam dentro de um limite razoável de influência indireta das propostas para o bairro de Plataforma. Neste caso, consideramos os bairros de Capelinha, Lobato, Alto do Cabrito e Largo do Tanque.

O subdistrito de Periperi soma um total populacional de 64.357 pessoas, de porte suficientemente semelhante ao de Plataforma, embora com previsão de formação de um subcentro conforme o objeto do Concurso para Áreas Estruturantes. Há uma imediata necessidade de interface de nível não concorrentes com as atividades desenvolvidas nestas áreas, no sentido de fluidez natural e potencializadora da dinâmica urbana destes Subúrbios.

O subdistrito da Penha soma um total de 135.980 pessoas, mas levando em consideração uma população que também se localiza nas proximidades do subdistrito

da Calçada, sendo fortemente influenciada pelas já tradicionais atividades deste subcentro, que oferece serviços que tem influência direta sobre uma ampla região. Para além disto é preciso levar em consideração as propostas levantadas pelo *master plan* dos Subúrbios. Ainda que grande parte desta população se encontre razoavelmente amparada pelas ofertas de atividades mais próximas, há uma demanda não contemplada para atividades fortemente voltadas para setores de formação profissional, cultural, esportivos e até necessariamente contemplativos.

A isto demanda necessariamente a reinclusão da Travessia Ribeira-Plataforma, pelos mesmos motivos levantados do ponto de vista da interface entre os bairros vizinhos mas distantes quando considerada os limites impostos pelo Sistema de Transportes, para tanto é preciso rever e repropor a integração intermodal nos moldes sugeridos desde a época do Edital do Concurso, onde a sua proposição se reflete muito mais fortemente na dinâmica urbana desta área da cidade, abarcando Setores mais fortemente compatíveis à sua requalificação, como a exemplo do Turismo.

O subdistrito de Paripe, ainda que muito fortemente influenciado pelo seu próprio subcentro e o imediatamente vizinho, Periperi, também pode contribuir indiretamente enquanto demanda populacional mediante a fluidez de população gerada pelas articulações intermodais propostas, e a já comentada diferenciação de atividades sugeridas; ou neste caso também uma interface de semelhança e trocas no que diz respeito por exemplo na possibilidade de implantação de Organizações Incubadoras, Formadoras de Profissionais para o Trabalho; isto requer uma visão bastante abrangente de uma polarização de capacitação para mão de obra bastante qualificada e concentrada nos Subúrbios.

Este subdistrito soma um total de 116.180 pessoas, valor semelhante ao da Penha, se conformando como grande pólo de demanda razoavelmente considerável, mediante a implantação do sistema de VLT, conexão imediata entre os subcentros.

Os bairros do subdistrito de São Caetano mais próximos à Área Estruturante Plataforma, Zona de Influência Indireta, somam um total populacional de 61.275 pessoas; semelhante ao Subdistrito de Plataforma. É importante enfatizar que a população destes bairros (Capelinha, Lobato, Alto do Cabrito e Largo do Tanque), não dispõe de subcentros estruturados, sendo as atividades a ela oferecidas bastante espreiadas em suas vias principais, e quase sempre através de concentrações de comércios e serviços convencionais e apenas mais fortemente influenciadores da dinâmica por uma concentração não planejada e promovida pela concorrência entre pequenos empresários. As exceções de maior poder não são capazes de reverter o quadro de demanda não atendida de atividades necessárias para a requalificação do Subúrbio como um todo.

Em síntese, e a grosso modo, a população da Zona de Influência Indireta é pelo menos 06 (seis) vezes maior que a população da Zona de Influência Direta da Área Estruturante Plataforma.

Ainda é preciso observar que os dados populacionais à respeito de uma demanda originada de outros bairros, subcentros ou centros; não computados aqui, podem ser razoavelmente discutidos mediante os dados de viagem para o Subúrbio e para o próprio bairro de Plataforma, conforme veremos mais adiante.

. Dados Domiciliares:

Antes de mais nada, há uma grande falta de dados referentes aos Não Domicílios no Censo de 1996. Esta ausência impossibilita justamente um cálculo razoável da quantidade de edificações que contemplam as atividades de comércios e de serviços, dado que apenas poderia ser estimado pelo censo anterior, mas não completamente confiável quando relacionado com os dados atuais. Tal falta, deve ser na medida do possível, suprimida pelos levantamentos realizados pelos trabalhos realizados como diagnósticos ou mesmo proposições para o Subúrbio Ferroviário de Salvador.

Além disso, a já esperada pouca diferença entre o número de domicílios e o número de domicílios particulares permanentes, aponta mesmo assim para uma certa quantidade de imóveis vazios no próprio bairro de Plataforma (cerca de 55 domicílios), o que significa ser importante um levantamento mais específico destas edificações no sentido de sanar uma possível demanda populacional para o bairro. Mais significativa ainda é esta diferença no subdistrito da Penha, o que rebate com a redução do valor do solo, onde cerca de 671 domicílios se encontram vazios, se contar obviamente como já mencionado, as edificações de serviços ou de comércios, como por exemplo as fabricas; dados estes que remetem a uma possível revisão demográfica e de uso do solo nos bairros que o constituem. Vale dizer também, que através de um possível planejamento, que há grande potencial de reurbanização e adensamento populacional daquela área em prol também da sua requalificação; mais especificamente, esta oferta de domicílios apontam para um possível suprimento de uma demanda gerada a partir das intervenções em todo o Subúrbio Ferroviário.

. Dados sobre Níveis de Escolaridade:

Os dados estatísticos sobre alfabetização no Brasil, sobretudo quando se trata de populações de Subúrbios das suas grandes cidades, são bastante falíveis; haja vista o conceito de pessoa alfabetizada, e a falta de dados mensuráveis para sua própria avaliação, ou melhor, que não há como levar em conta os fatores “culturais” entranhados na população que propiciam uma leitura errônea do número dos verdadeiros alfabetizados⁷.

A média de população não alfabetizada, destes bairros, gira mais ou menos em torno de 20%, com poucas diferenças. Valor relativamente alto considerando o tipo de possibilidades previstas de serem implantadas nos bairros, apontando para a

⁷ Mesmo levando em consideração o conceito de população alfabetizada com mais de 01 ano de estudo.

necessidade de um amplo programa educacional de base, para além dos programas sociais e ecológico-ambientais, de resto necessidades fundamentais para todo o país, lugar-comum das críticas aos esforços dos nossos administradores.

A média de Chefes de Família não alfabetizados cai para 10%, com poucas diferenças. Não tanto significativa por causa da pequena concentração de jovens chefes (menos de 30 anos de idade) de família na região estudada. Os valores de grupos de idade vem à seguir.

Os maiores valores encontrados sobre população não alfabetizada, estão em Periperi, Plataforma não está muito distante destes dados (22,53%). O subdistrito da Penha concentra a maior população alfabetizada das zonas de Influência Indireta, competindo mais uma vez no que diz respeito às interfaces entre bairro através da ligação Plataforma-Ribeira.

. Dados sobre Grupos de Idade:

Conforme dados da pirâmide nacional de faixas etárias, os bairros estudados seguem uma certa uniformidade de totais por faixa etária alfabetizada, onde as grandes concentrações estão entre os 10 e os 34 anos de idade. É significativo o dado que aponta em somatório para uma população de mais de 40.000 pessoas entre cada uma das faixas de 10 a 14 anos e entre 15 a 19 anos; indicando um grande potencial de adolescentes ainda a serem formados do ponto de vista mais do que básico (de trabalho, de cultura, de esportes, noção social e ambiental); uma população contingente realmente considerável do ponto de vista de uma real consistência da permanência de valores a serem implantados não superficialmente, mas com perspectivas de futuro.

A esse dado soma-se o segundo maior dado significativo, e ao anterior imediatamente atrelado, o de uma população de mais de 30.000 pessoas em cada uma das faixas de 20 a 24 pessoas e entre 25 e 29 anos, em toda a área estudada. **Todas estas 4 faixas somam um total de mais de 50% de toda a população alfabetizada das Zonas de Influência Direta e Indireta.**

Observação importante também diz respeito à justamente um pequeno índice de não alfabetização nas faixas etárias entre 15 a 29 anos, levado em consideração o baixo nível de alfabetização nas outras faixas e desconsiderando obviamente a faixa etária de 0 a 4 anos.

Eis o grande potencial populacional jovem e alfabetizado a ser explorado de imediato.

Só no bairro de Plataforma há um total de 31118 pessoas entre 10 e 34 anos. População em potencial imediatamente atendida pelas atividades oferecidas nas intervenções propostas. Este contingente urge por necessidades de formação técnico-profissional, emprego, anti-ócio, culturais, esportivas, etc. Isso não significa que as atividades oferecidas sejam única e necessariamente de exclusividade

destas faixas etárias; pelo contrário, a população da faixa etária entre 5 a 9 anos, mais quase que 4% do total do Subúrbio, pode ser contemplada por atividades de extensão como de cunho cultural, esportivo, educacional, etc; e as de faixas etárias superiores (sobretudo o contingente populacional entre 35 e 54 anos, que soma cerca de mais de 25% da população total), como pessoas maduras e de terceira idade também podem encontrar no mesmo tipo de atividades, oportunidades de emprego, formação básica ou complementar e de entretenimento cultural ou educação esportiva.

Portanto, 80% da população total das Zonas de Influência Direta Imediata ou Imediata e de Influência Indireta, pode ser contemplada com as atividades propostas.

No mais, outras conclusões mais específicas podem ser retiradas segundo os dados estatísticos mais específicos de população, renda e grupos de idade.

. Dados sobre Renda:

O nível de renda do Subúrbio Ferroviário é historicamente baixíssimo, beirando em certos locais à níveis de que poderíamos chamar de sub-pobreza; onde a população busca atividades de sobrevivência. O conceito de pobreza é por demais suficiente para ser aplicado à estas regiões.

O bairro de Plataforma pode ser enquadrado no conceito de um bairro pobre, com certos espriamentos de população de classe média baixa; conquanto muitas populações vizinhas, no próprio subdistrito censitário de Plataforma, mais especificamente as comunidades de São João Cabrito e Novos Alagados se enquadram no estado crítico de pobreza.

A média de renda do Subúrbio Ferroviário está no patamar de 02 (dois) salários mínimos, com diferenças significantes entre os bairros que o constituem. Enquanto há bairros com média de menos de um salário mínimo, encontramos bairros com mais de 03 (três) salários mínimos.

A média de renda do subdistrito de Plataforma, inclusive o próprio bairro, não chega a dois salários mínimos; dado este significativo enquanto necessidade básica a ser promovida enquanto requalificação e/ou autosustentação. Não há conceito de desenvolvimento sustentável que se sustente sem o mínimo de investimento de capital e/ou idéias geradoras, fomentadoras de dinamização da mão de obra local em busca de uma verdadeira **autonomia**.

As atividades oferecidas na Área Estruturante não devem ser necessariamente atividades de bairro, tanto quanto devem ser de interfaces entre bairros de poder aquisitivo maior, a exemplo de Bonfim e Ribeira (com média de mais de 05 salários mínimos); ou mesmo com atrativos de demandas de atividades que ofereçam o retorno necessário também à própria população.

b) Dados de Pesquisa sobre Viagens do/para o Subúrbio Ferroviário:

Segundo fontes de Pesquisa O/D, há um grande crescimento de viagens através de coletivos com o decorrer dos anos em Salvador. A importância deste fator se faz sobretudo nas grandes cidades brasileiras, abarrotadas de carros, conseqüentemente congestionamentos; para além do próprio crescimento populacional e redução do nível de vida das populações mais carentes.

VIAGENS: DIVISÃO MODAL 1975-1995 (Salvador)

MODO	1975	1984	1995
Motorizado	71,1	77,8	70,7
. Coletivo	47,6	43,5	56,1
. Individual	23,3	34,3	14,6
A pé	28,9	22,2	28,9
Total n.	1.918.888	3.019.446	4.077.712
População (estimada)	1.202.249	1.719.340	2.540.011

Fonte: Apud SAMPAIO, Cf. CARVALHO (1997): GEIPOT/CONDER – Pesquisa O/D 1975, 1984 e 1995 (PMS).⁸

Em Salvador, estes dados são mais alarmantes no que diz respeito à uma grande demanda não contemplada com oferta de um Sistema de Transportes mais rápido e eficiente, principalmente com capacidade para um maior número de pessoas; como a exemplo do trem, do metrô, ou mesmo o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

Mais especificamente, respeito à Plataforma e sua interface com o subdistrito censitário da Penha, o Sistema Aquaviário se fazia até quando da sua existência, meio também mais rápido do que a volta necessária para interligar as duas “pontas” geográficas via meio rodoviário. Por meio aquaviário, o sistema de *ferry boats* realizava a travessia numa média de apenas 10 (dez) minutos, enquanto que por meio rodoviário, ou mesmo de integração rodo-ferroviário, este tempo é atualmente realizado no mínimo de meia hora; ainda com bem menos capacidade de população e operacionalização de carga-descarga.

É fundamental a implantação e ótima operacionalização dos Sistemas de Transportes no Subúrbio Ferroviário de Salvador, conquanto uma das prerrogativas da sua requalificação. Mais do que isso, a integração destes meios de transportes, garante uma rede de relações potencializadora da dinâmica urbana local, muito particular pela utilização da Baía de Todos os Santos e sua margem imediatamente constituída pelo próprio Subúrbio Ferroviário.

Também os dados acerca dos motivos de viagens na cidade de Salvador apontam para uma tendência de centralidade e subcentralidade estruturada em funções de comércio, serviços, saúde e de lazer. Sendo o trabalho e a educação motivos principais, atualmente, norteadores das maiores influências de significativamente dois fatores: o primeiro, da insuficiência de equipamentos voltados para educação e

⁸ Apud SAMPAIO (1998), op. Cit., p.102. Cf. CARVALHO, Ilce M.M. – *A centralidade de Salvador: parâmetros para um debate*. Salvador: Dissertação de Mestrado MAU-FAUFBA. P.90.

formação profissional nos bairros descentralizados; e segundo, da localização central dos empregos na cidade, não contemplando a possibilidade de proximidade dos subcentros da cidade.

VIAGENS X MOTIVO

MOTIVO	%
Trabalho	40
Escola	42
Assuntos Pessoais	7
Compras	3
Saúde	3
Lazer	3
Outros	2
Total	100%

Fonte: Apud SAMPAIO, Cf. CARVALHO (1997), op.cit.: PMS – Pesquisa O/D (1995).⁹

Como mais claramente no gráfico a seguir, os “centros” de maior poder de influência conseguem atrair cerca de 1/3 das viagens, e deve ficar claro que o Centro Tradicional, para além dos valores de percentagem superiores, aponta obviamente para uma maior oferta de empregos, embora não necessariamente formais.

O Subúrbio Ferroviário se apresenta competindo com todo o restante da cidade na atração de viagens por motivos diversos, o que não necessariamente devem ser por motivos de trabalho.

VIAGENS ATRAÍDAS (Motivos Diversos)

ÁREAS	Viagens Atraídas; motivos diversos
Centro Tradicional	24,5%
Iguatemi	6,5%
Resto da Cidade	69,4%
TOTAL	100,0%

Fonte: Apud SAMPAIO, Cf. CARVALHO (1997), op.cit.: PMS – O/D (1995).¹⁰

Entender o Bairro de Plataforma, ou mesmo quaisquer das Áreas Estruturantes do Subúrbio Ferroviário, requer uma conceituação, o conhecimento e potencialização das ofertas de necessidades demandadas, uma articulação programática coerente com estas atividades e suas interfaces com as proposições para o Subúrbio como um todo, e propostas que visem suprir estas observações a respeito dos Sistemas Urbanos Funcionais da Dinâmica Urbana da Cidade.

Com o estudo de demandas de Transportes Intermodais, realizado pelo Estudo para Implantação do VLT, é possível chegar a algumas importantes conclusões acerca de demandas necessariamente locais e de sugestões de capacidades para os

⁹ Apud SAMPAIO (1998), OP. CIT., P.102. Cf. CARVALHO, Ilce M.M. – *A centralidade de Salvador: parâmetros para um debate*. Salvador: Dissertação de Mestrado MAU-FAUFBA. S/ n. de pág.

¹⁰ Apud SAMPAIO (1998), OP. CIT., P.102. Cf. CARVALHO, Ilce M.M. – *A centralidade de Salvador: parâmetros para um debate*. Salvador: Dissertação de Mestrado MAU-FAUFBA. S/ n. de pág.

equipamentos propostos que visem a suprir as necessidades desta Área Estruturante, ou melhor o bairro de Plataforma, entendida mais proximamente enquanto um subcentro.

Por exemplo, sendo 3% dos passageiros **do Subúrbio com destino à Plataforma, somam 550,83 viagens em horário pico**; dado semelhante ao deslocamento realizado em direção ao Iguatemi. Esta percentagem se faz insignificante imaginando a impossibilidade de concorrência com a Rodoviária da capital e da concentração de *shopping centers*.

Sendo 2% dos passageiros **da Calçada com destino à Plataforma**, somam **368,48 viagens em horário pico**. Este valor é sensivelmente menor provavelmente ao desinteresse perante às atividades oferecidas e/ou ausentes no Subúrbio, em relação à Calçada. Esta percentagem também se faz insignificante se levarmos em consideração a pequena população residente da Calçada, mas podendo ser razoavelmente, embora despreocupante, levada à efeito no que diz respeito à população circulante.

Estudo De Transporte Intermodal Da Região Suburbana De Salvador E Seu Acesso À Área Central

Viagens Originadas em cada Região na hora pico manhã

DESTINO	ORIGEM e Viagens na hora pico		
	PLATAFORMA 8.560 passag./h	SUBÚRBIO 18.361 passag./h	CALÇADA 18.424 passag./h
Plataforma	8%	3%	2%
Subúrbio	2%	30%	2%
Calçada	24%	18%	22%
Restante de SSA	16%	8%	12%
OUTROS BAIROS	4.308 passag./h 50%	7.610 passag./h 42%	11.470 passag./h 63%
Água de Meninos		0%	4%
Túnel/Pelourinho	13%	2%	2%
Sé/Comércio	10%	12%	9%
2 de julho	7%	5%	9%
B. Reis/Iguatemi	2%	3%	7%
Joana Angélica	5%	8%	11%
Brotas/Pituba	4%	6%	6%
C. Grande/Barra	8%	6%	15%

Fonte: Projeto para Implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

Pelo contrário, o grande percentual de viagens destino ao bairro da Calçada (24%), indicam uma grande quantidade de negócios, principalmente bancários, quando não, pelo comércio de horti-frutigranjeiros, a serem realizados. Serviços, Comércio e apenas Circulação são as mais importantes funções agregadas no subcentro Calçada que podem ser amenizados enquanto atrativos para o próprio bairro. No mínimo, a Circulação pode ser realizada diretamente aos grandes centros via transporte VLT e conexão com metrô; e pela inserção de um banco de bairro nas imediações do centro do bairro ou da própria Área Estruturante.

Sendo 8% dos passageiros **de Plataforma com destinos dentro do próprio bairro**, somam **684,8 viagens em horário pico**; onde provavelmente a população se serve também de um transporte informal de microacessibilidade ou mesmo de viagens à pé. Estas viagens devem ser mais especificamente aos deslocamentos referentes ao uso das áreas de comércio e serviços do próprio bairro, não potencializado enquanto gerador de empregos. Conforme as observações acima, acerca das viagens motivos, resta repensar o próprio bairro de Plataforma enquanto potencializador das atividades mais demandadas enquanto motivos de viagens, sejam elas o trabalho e a educação; levando em consideração a falta de lazer, cultura e esportes nesta área, e a falta de renda que possibilite maiores investimentos da população no que se refere aos seus deslocamentos no sentido de sanar suas próprias necessidades referentes à estes tipos de atividades.

Ou melhor, a população não viaja aos outros centros e subcentros em função de ter sanada suas necessidades de entretenimento, cultural, esportivas, etc.; mas porque não tem renda ou mesmo hábito suficientemente coerentes com o que estas atividades pressupõem.

A grande parcela significativa de viagens de Plataforma com destino ao Centro da Cidade (Sé, Comércio, Túnel, Joana Angélica, etc. em cerca de 30% das viagens), pode ser aumentada ou reduzida perante à implantação das propostas, já que um novo nível de renda e cultura provoca uma maior interface entre estas áreas, aumentando o poder de influência dos Sistemas de Transportes, devido á demanda de circulação não necessariamente em horários pico, mas aqueles horários não convencionais mais próprios às atividades de cunho cultural e/ou turístico. Provavelmente haja um aumento de viagens mediante ao cumprimento de necessidades não contempladas e agora oferecidas pelas facilidades de transporte e nível rentário e cultural; e uma redução mediante ao oferecimento de atividades não contempladas anteriormente devido ao estado de abandono em que se encontra o Subúrbio Ferroviário.

De acordo com os dados do Estudo da Macroestruturação Viária da Região do Subúrbio de Salvador¹¹, sobretudo no que diz respeito à recuperação do Trem de passageiros do Subúrbio, há uma **real demanda projetada de cerca de 60.000 passageiros/dia**, e inclusive uma demanda de integração entre as linhas de ônibus municipais e este transporte. Esta demanda de integração dos Sistemas Modais de Transporte (rodo-ferroviário), mais especificamente no caso de Plataforma (abrangendo as áreas de São João Cabrito, Plataforma, Ilha Amarela, Conj. Baía de Todos os Santos, Conj. Senhor do Bonfim), está prevista em 10.933 passageiros/dia, segundo as linhas previstas para sua requalificação até 1998.¹²

Levando em consideração a possibilidade de implantação de um pequeno terminal rodoviário nas imediações entre São João Cabrito e Plataforma, esta demanda deve aumentar em pelo menos 30%, devido ao aumento do número de linhas previstas (de 6 para 8 linhas).

Esta demanda projetada quando cruzada com os dados de população indica uma influência do Sistema proposto sobre possivelmente cerca de 1/6 da população/dia citada enquanto Zona de Influência Direta e Indireta à Área Estruturante Plataforma.

Para além de dados acerca de transporte, cita-se ainda no mesmo Estudo, ainda que muito superficialmente, uma demanda turística e a presença da vocação para o seu atendimento.

c) Levantamento do Uso do Solo Atual X dados de demanda por entrevistas selecionadas

O cruzamento da análise do levantamento do uso do solo com os dados de entrevistas devem buscar conclusões que apontem para a demanda de atividades que concordem com a análise e conclusões dos dados estatísticos. As

¹¹ Cf. *Estudo de Macroestrutura Viária da Região do Subúrbio – Trecho Plataforma/Paripe*. Itens Recuperação do Trem de Passageiros do Subúrbio e Plano Integrado de Transporte – Subsistema Ferroviário/Rodoviário. Salvador: PMS/TTC, s/ no.de pág.

¹² Idem, cf. Tabela 1.4.1 – Linhas de Ônibus Alimentadoras Municipais Propostas.

concretizações de demanda devem necessariamente indicar uma articulação programática transformadora e coerente da realidade da área estruturante.

Área de Influência Direta (Imediatamente Local):

Conforme o levantamento do Uso do Solo feito pela Equipe (tal qual prancha 02 do Concurso e mapa anexo); e devidamente atualizado após um ano, no qual não há acréscimos nem transformações significativas, chega-se às seguintes conclusões:

A área estruturante e o seu entorno imediato, assim como todo o subúrbio ferroviário de Salvador, são ocupados por edificações predominantemente horizontais, e daí por várias tipologias, e também por concentrações de galpões e/ou naves industriais. As edificações se encontram desde baixas, médias ou altas densidades de ocupação dos lotes, sendo muito comum também se apresentarem em condições precárias.

Atualmente, devido ao fechamento das antigas fábricas de tecelagem, o entorno é predominantemente residencial, com muitas deficiências de comércios e serviços, sendo tímidas as tentativas de suprir tais necessidades.

Por exemplo, o banco mais próximo fica apenas em Periperi ou mesmo na Calçada.

As mercearias da praça São Brás e da rua Úrsula Catharino conseguem atender a demanda, de bens imediatos; mas outros bens fazem falta. Não há um supermercado.

Os únicos serviços públicos oferecidos são, o educacional (que atende razoavelmente a demanda), embora disputado por uma população de outros bairros não contemplados; e o de saúde (vacinação).

Há um claro déficit de empregos, que ajuda a piorar o quadro de ócio dos moradores, para além da marginalização e violência. Não há local para capacitação para o trabalho, embora exista mão-de-obra às vezes até qualificada.

Há uma excepcional ausência de atividades de lazer cultural e esportivo, apontados inclusive em entrevistas, de demanda bastante grande; sendo que o lazer social de convívio e o contemplativo, ainda que se realizem mesmo que informalmente, precisam ser contemplados de forma mais séria e coerente às potencialidades do local.

O lazer cultural é encontrado sobretudo na festa de Plataforma (São Brás); e no grupo de teatro da AMPLA (Associação de Moradores de Plataforma), sem local decente para suas apresentações; no ensaio de quadrilhas; pela rádio comunitária; e uma ou outra manifestação menos importante ou mesmo inesperada. Nesse sentido, vale a pena considerar a existência de um teatro abandonado na praça São Brás.

O lazer esportivo se dá sobretudo pela utilização dos campos de futebol com piso de terra batida, sendo que alguns deles com esgotos à céu aberto; se apresentando muitas vezes como focos de doenças para a população. Há uma demanda real de melhoria ou transformação destes espaços em quadras poliesportivas, haja vista a grande presença de moradores que se utilizam também das próprias ruas do bairro para o uso esportivo.

Para além dos esportes de quadra, há a possibilidade de exploração do grande potencial aquático da região, onde as águas mais calmas se apresentam como grande atrativo para a prática de esportes como natação, pólo aquático, mergulho submarino e até canoagem e remo.

Os jogos de tabuleiro também se fazem muito presentes, sobretudo quando da utilização de espaços sob áreas verdes e sombreadas, bastante comuns no local.

Ainda há uma parcela da população que trabalha com a produção de confecções para o mercado.

Área de Influência Direta (área mediata):

Aqui delimitada abstratamente pelos demais bairros que constituem o restante do subdistrito de Plataforma, à exceção do bairro propriamente dito; compreendida pelos bairros de São João Cabrito, Novos Alagados, Alto de Santa Teresinha, Ilha Amarela, Escada e Itacaranha.

Mais particularmente em cada bairro, à exceção do São João Cabrito e Novos Alagados, há um pequeno centro relativamente de apoio a cada uma das comunidades, no mais, as principais atividades se concentram ao longo da Av. Suburbana.

Há uma grande importância da atividade econômica de subsistência da Mariscagem nos bairros de Plataforma e São João; o que para tanto propomos a inserção de uma cooperativa por parte da população.

Há a presença de um comércio, não muito formal (microempresa informal), voltado para confecções no Alto de Sta. Teresinha.

A presença da Cultural Desportiva em Itacaranha, que além de realizar atividades como a liga de futebol, festas e serestas; faz constantes reuniões com a população para melhorias no bairro.

No mais, se observam praticamente as mesmas observações feitas anteriormente, à exceção das piores condições de urbanização, salubridade, renda, com ainda menos serviços oferecidos nos 02 (dois) bairros supracitados.

É curioso observar que o subdistrito de Plataforma se apresenta ainda com áreas de matas (geralmente florestas residuais ombrófilas), o que vem a caracterizar a sua paisagem.

É também esta área caracterizada pela maior diversificação da sua ocupação do solo.

Área de Influência Indireta:

Estas áreas estão muito mais desenvolvidas segundo as proposições de Macro-Áreas; de Áreas Estruturantes, no caso Periperi e Paripe; e no *master plan* dos Subúrbios.

É importante salientar a força de dinamização urbana que se apresenta em cada uma destas localidades, sobretudo Periperi e Paripe; para além da já citada e desejável interface com a Península Itapagipana.

INTERFACE E/OU APOIO NAS PROPOSTAS INFRA-ESTRUTURAIS PARA A ÁREA E INDICAÇÃO GERAL DE IMPLANTAÇÃO E/OU COMPLEMENTAÇÃO

a) Programa Bahia Azul

“A Secretaria de Recursos Hídricos, Saneamento e Habitação do Estado da Bahia desenvolveu o projeto Bahia Azul que tem como objetivo a despoluição da Baía de Todos os Santos. Este programa também faz parte do Programa de Desenvolvimento Turístico – PRODETUR.”¹³

Na área do Subúrbio Ferroviário as intervenções para a recuperação ambiental e saneamento básico já estão em fase de implantação.

Muito mais do que críticas, as interfaces com as intervenções deste programa serão sempre comentadas, assim como vem sendo, na medida em que haja maior demanda de argumentação perante a implantação das propostas.

b) Sistema de Drenagem

À exceção do grotão frontal à rua Volta do Tanque e do morro de Plataforma, toda a drenagem do bairro está comprometida.

¹³ Cf. *Estudo de Macroestrutura Viária da Região do Subúrbio – Trecho Plataforma/Paripe*. Salvador: TTC/MS-FMLF, 1998. S/ no. De pág.

O Sistema de Drenagem deve ser composto segundo os pressupostos antes colocados como diretrizes de intervenção em todo o Subúrbio; e mantido suas relações com o Sistema proposto pelo Programa Bahia Azul e já em andamento na área.

O manejo deste sistema pelos usuários requer um Programa de desenvolvimento ambiental para evitar e combater as práticas nocivas de esgotos causadores de doenças e aumento do nível de erosão do já problemático solo de massapê dos Subúrbios.

De acordo com relatório apresentado pela GEOHIDRO, a área estruturante está situada na ZI-62 (Zona de Informação), recebendo contribuição, basicamente, das bacias hidrográficas 1, 3 e parte da 2 e 7, havendo uma série de identificações de problemas pontuais, devidamente detalhadas em memorial descritivo (ver mapa temático desenvolvido pela GEOHIDRO), que devem ser levadas em consideração quando da complementação in loco do sistema de macro e micro drenagem, dispensando maiores comentários.

Será executada, quando dos projetos complementares específicos, de maneira a evitar processos de erosão do solo, de modo geral e superficial, através de sarjetas de vias públicas e subterrâneas nos trechos onde se imponham essa solução - passagens de vias e acumulação de bacias; contendo o sistema de escoamento de águas pluviais e/ou servidas, considerando as construções a montante e/ou a jusante da área em questão. As áreas de talude e/ou topografia acentuada devem receber plantio de placas de grama (recobrimento vegetal), principalmente ao longo da Rua Almeida Brandão, nas imediações do leito do VLT, devendo ser criadas canaletas ao topo a ao pé dos mesmos, não devendo ser lançados efluentes de qualquer natureza sobre as encostas.

Devem ser respeitados o divisor natural de águas, a calha viária das ruas existentes e projetadas, onde essas águas devem ser captadas e redirecionadas devidamente, levando em consideração as galerias já existentes e/ou projetadas pelo Programa Bahia Azul, bem como as alíneas definidas no Anexo 06, volume III, da Lei de uso do Solo.

No mais, todas as propostas de reurbanização e implantação de novas vias e equipamentos contemplam, segundo planilha orçamentária, a implantação do Sistema de Drenagem a elas referentes.

c) Rede de Esgotos

O bairro de Plataforma apresenta uma das menos piores situações sanitárias de todo o Subúrbio, embora o estado de esgotamento esteja alarmante em algumas áreas do bairro, sobretudo nas áreas utilizadas para práticas esportivas (leia-se apenas futebol) e nas suas praias, influenciando na sua péssima balneabilidade sobretudo ainda depois da implantação do Projeto Bahia Azul, na área de São João Cabrito e Novos Alagados.

O Programa Bahia Azul, ainda em andamento, deve contribuir assim como vem sendo, diante das visíveis intervenções, com a melhoria da área como um todo. Haja vista a melhoria e reais possibilidades de balneabilidade e de coleta do marisco não contaminado em algumas áreas sem a influência das micro-bacias que desagüam diretamente na Baía de Todos os Santos.

“O sistema de esgotamento sanitário do subsistema Subúrbios do Projeto Bahia Azul abrange os bairros de Plataforma, Escada, Praia Grande, Itacaranha, Periperi, Coutos, Paripe, Tubarão e São Tomé de Paripe. Prevê-se num primeiro momento o encaminhamento dos esgotos para os subsistemas do Comércio, depois para o Camurujipe e deste para a Estação de Condicionamento Prévio do Rio Vermelho, mediante escoamento para o oceano através do emissário submarino”.¹⁴

Recentemente, desde junho de 2000, começaram as obras de implantação e melhorias do esgotamento da rede sanitária do restante da Área Estruturante, possibilitada pelo Programa Bahia Azul; indo agora além da estação elevatória nas imediações da FATBRÁS. Estas obras devem reduzir consideravelmente os problemas dos esgotos à céu aberto, das fossas e extensões feitas pela própria comunidade.

O manejo deste sistema pelos usuários requer um Programa de desenvolvimento ambiental para evitar e combater as práticas nocivas de esgotos causadores de doenças e aumento do nível de erosão do já problemático solo de massapê dos Subúrbios.

Esses efluentes jamais devem ser misturados aos de drenagem. Como o processo de recuperação ambiental e saneamento básico já está em fase de implantação, qualquer efluente produzido (tanto dos equipamentos propostos como das habitações já existentes) deve ser conectado à rede pública, através de caixas de passagem (devendo conter também poços de visita), devidamente impermeabilizadas, que serão redirecionadas para as redes coletoras, interceptores, estações elevatórias e de tratamento, no caso específico, aos subsistemas do Comércio, depois Camurujipe e finalmente emissário submarino, acima citado.

A estação elevatória nº 04 já está mapeada, de acordo com levantamento da GEOHIDRO, e deverá coletar todos os efluentes produzidos na área estruturante, havendo implementação da linha de recalque do sistema de esgotamento do programa Bahia Azul.

Quando dos projetos complementares, deverão ser realizados segundo normas específicas (NBR 7362 e 9649) que tratam dos procedimentos básicos e tradicionais dos projetos de redes coletoras de esgoto sanitário. Deve ser elaborado cálculo da contribuição dos despejos de cada edificação proposta, dentro da sua capacidade, para melhor dimensionamento dos ramais de coleta de despejo, sendo necessário, especificamente ao Mercado do Marisco, por estar situado à linha de borda

¹⁴ Cf. *Diagnóstico Sócio-Econômico Ambiental Participativo*. Salvador: PANGEA (Centro de estudos Sócioambientais). S/ data, p.99.

marítima, sondagem de reconhecimento para determinação exata da natureza do terreno e dos níveis de lençol freático, e os efluentes produzidos lançados também à rede coletora projetada, devendo ser adaptadas ao traçado do leito do VLT, bem como todos os equipamentos inseridos ao longo da Rua Almeida Brandão e Promenade, não sendo necessário a implantação de fossas e sumidouros ou qualquer outro sistema individual.

d) Rede Elétrica e Iluminação Pública

É difícil quantificar reais dados de estruturação devidamente corretas de rede elétrica no Subúrbio como um todo. Os dados são muito escassos, e muito concentrados na própria COELBA, que impede uma verificação mais exata; devendo esta ser realizada propriamente *in loco*.

Chama-se atenção que é justamente no bairro de Plataforma que há uma mudança na voltagem elétrica da cidade. Dos Subúrbios ao norte até as imediações de Plataforma, a rede trabalha com 13.800 volts (13,8 KV) e a partir daí para o restante de Salvador cai para 11.400 volts (11,4 KV).

O fornecimento de energia elétrica é relativamente satisfatório e bem distribuído, através de rede elétrica normal.

Segundo dados de alguns técnicos da COELBA, praticamente todo o bairro de Plataforma tem rede elétrica para futuras instalações edificantes. O que não significa a segurança de se afirmar se há uma completa e revisada rede elétrica para a futura implantação das propostas de maior porte nesta Área Estruturante. Neste sentido vale dizer, que há normal posteamento, embora sofrível iluminação das áreas contempladas pelas intervenções; portanto, conforme o levantamento orçamentário, a equipe prevê a implantação da dita iluminação específica para o bom aproveitamento e melhor inserção destes equipamentos na área.

Caso haja necessidade de um projeto de expansão de rede, não possível de ser verificado, isto deve vir posteriormente segundo a demanda de pedidos das intervenções para a área, podendo-se prever ampliações das Subestações existentes.

Deve ser executada, quando dos projetos complementares, de acordo com normas técnicas básicas e padrão COELBA. As áreas ao longo da Promenade/Waterfront, bem como áreas de lazer, entretenimento e esportivo, receberão iluminação específica, de acordo com as atividades desenvolvidas em tais equipamentos e para valorização dos jardins paisagísticos, já contemplados em planilha orçamentária (ver caderno III/VI).

O posteamento existente deve ser ampliado e readequado para as novas propostas urbanísticas, elevando-se o índice de iluminação nas vias e logradouros . As novas iluminações (locações) serão lançadas de forma esquemática, segundo especificações sumárias e planilha de estimativa de custos.

e) Telefonia

Cada equipamento público proposto, seja nas edificações, seja nos mirantes e/ou espaços de lazer, deverão ter dimensionados em número mínimo específico de cabines telefônicas, afim de atender a demanda para tal serviço. Tal suprimento já é contemplado nos itens referentes à instalações complementares na planilha de estimativa de custos (ver caderno III/VI), devendo ser desenvolvido projeto específico segundo padrão da Companhia Telefônica responsável (leia-se, provavelmente, Telemar), passando pelo crivo do órgão público competente.

A rede existente no local deve ser revista, ampliando-se a oferta e os serviços de manutenção, principalmente ao longo das vias públicas, visto a quantidade de aparelhos danificados.

f) Abastecimento de água

O fornecimento de água no bairro de Plataforma está regularizado, segundo moradores de várias localidades; sobretudo na Área Estruturante. Este dado não confere por completo com os dados referentes ao PDDU; sugerimos que haja uma reavaliação em conjunto com a sede da Embasa dos Subúrbios para sua complementação.

O que pode acontecer na verdade, é a existência de uma demanda parcialmente atendida pela rede oficial e o restante através de ligações clandestinas implantadas informalmente pela própria comunidade, embora esta prática seja mais natural nas áreas com ocupações espontâneas, para onde o sistema deve ser ampliado.

Cada prédio edificado já contempla reservatórios d'água devidamente pré-dimensionados, com capacidades específicas para demanda estipulada, devendo ser abastecidos através da rede pública coletiva, uma vez que o fornecimento de água no subdistrito é regular, não sendo necessário a cavação de poços.

Deve-se, portanto, na execução dos projetos complementares e de detalhes, levar em consideração a localização dos reservatórios de cada equipamento e da canalização existente (alimentação na via pública), absorvendo e inserindo o sistema viário projetado, no sentido de viabilizar as devidas interconexões, respeitando as especificações padrão Embasa e normas técnicas vigentes.

g) Coleta de Lixo

A coleta de lixo, sobretudo na Área Estruturante, já se verifica normalizada; segundo entrevistas atuais com os próprios moradores.

Mais especificamente ao bairro de Plataforma, há uma necessidade, de demanda real, segundo dados do PANGEA, por parte da população, em se ter um Programa de educação que oriente quanto ao que fazer com o lixo; vale dizer quanto a isso, a

possibilidade de seleção e reciclagem do lixo local (para tanto ver a implantação de Usinas de Pré-Reciclagem de Lixo e cooperativas populares destinadas a estas atividades; propostas no trabalho da Macro-Área de Plataforma).

h) Sinalização

Toda a urbanização e os equipamentos propostos devem ser dotados de um projeto específico de programação visual, valorizando-os através da promoção de uma fácil leitura da proposta de uso e ocupação.

Devem ser usadas placas indicativas, de orientação, e em especial educacionais quanto ao uso adequado e a preservação dos componentes, particularmente com o respeito e cuidado para com os elementos naturais e patrimônio histórico.

Toda a sinalização do conjunto deve ser elaborada de acordo com tal projeto específico aprovado pela prefeitura, padronizado segundo as Normas Técnicas de acordo com a SET.

i) Micro e Macroacessibilidade

Assim como também o Sistema de Veículo Leve sobre Trilhos, é fundamental a interface com o projeto de macroacessibilidade para todo o Subúrbio. Embora de muito mais relevância para as estruturas de macro-áreas, a macroacessibilidade norteia parâmetros fundamentais de articulação de interfaces entre bairros e alimentação das populações nas partes mais resguardadas pelo sistema viário principal.

A conceituação de Macroestruturação viária se demonstra coerente e muito aceitável, e na medida do possível sempre foram respeitadas e reafirmadas:

“As propostas de Macroestrutura Viária da Região do Subúrbio tem como objetivo a melhoria da acessibilidade da população, seja internamente à própria região, como também para outras regiões da cidade.

As proposições de intervenções viárias visam a articulação viária para suprir a carência e/ou para permitir a ligação com os equipamentos urbanos previstos (...) atender aos desejos de viagens existentes; compatibilizar com as propostas de reorganização das linhas de ônibus municipais de alimentação do sistema ferroviário; (no caso o sistema de VLT) (...) necessidade de melhoria ambiental e de reodinamização funcional da região do Subúrbio Ferroviário, considerando as necessidades e os hábitos cotidianos das comunidades na utilização dos espaços urbanos; proporcionar a acessibilidade dos veículos, dos pedestres e dos ciclistas às estações de trem e aos subcentros dos bairros (...).”¹⁵

¹⁵ Cf. *Estudo de Macroestrutura Viária da Região do Subúrbio – Trecho Plataforma/Paripe*. Salvador: TTC/MS-FMLF, 1998. S/ no. De pág.

Sobretudo pelas diretrizes macro para o bairro de Plataforma:

*“Plataforma, implantação de um programa de renovação urbana integrando a estação de trem Almeida Brandão, a indústria desativada com o novo uso e uma marina que irá interligá-la à Península de Itapagipe e à Enseada dos Tainheiros por hidrovia”.*¹⁶

Discutível como veremos mais adiante a implantação da dita marina, a depender sempre de interesses particulares; medida fundamental mesmo é a Interligação com Itapagipe e Enseada dos Tainheiros, que pode ser feita com a inserção de apenas um ancoradouro e espaço para controle de embarque e desembarque. Mais do que apenas esta ligação, pode-se imaginar a própria área como um dos primeiros pontos de extensão da Via Náutica em direção aos Subúrbios.

Conforme planta do Concurso para Áreas Estruturantes, Plataforma, há uma proposta de marina que oferece certo interesse aos donos das antigas dependências da FATBRÁS e União Fabril. Tal projeto, caso vingue, deve ser necessariamente integrado às propostas de equipamentos sociais e espaços públicos previstos para esta Área Estruturante. Caso estes equipamentos e espaços previstos não sejam implantados a área corre um grande risco de aumento das diferenças sociais e nível moral de pobreza, com o choque trazido pelo porte de uma marina; e além do mais, o próprio empreendimento deste tipo também corre um grande risco de ser falível sem o apoio de uma articulação programática voltada para o social e sua materialização concretizada.

A Estruturação Viária a Nível de Microacessibilidade demonstra uma série de intervenções que articulam as propostas de macroestruturação com as especificidades dos programas e projetos que vão ao encontro da requalificação do Subúrbio até então. As proposições de microacessibilidade se apoiam bastante nos projetos existentes até então antes da época do Concurso para Áreas Estruturantes e Macro-áreas, quando teve a sua projeção viária razoavelmente ampliada ou até mesmo reprojeta por cada uma das equipes do Concurso.

As mudanças ocorridas sempre levam os conceitos ora estipulados enquanto articulações regionais, articulações setoriais, interna aos setores e local para delimitação.

No caso mais específico deste trabalho, o alcance não chega à mudanças em articulações à nível regional; conquanto chama-se atenção para a importância da ligação aquaviária.

“(...) neste estudo de Microacessibilidade do Setor Plataforma estão propostas medidas que visam atender, principalmente, aos objetivos de alimentação do transporte coletivo municipal à estação Almeida Brandão e a recuperação urbana através dos projetos de fomento ao turismo, além de prever a necessidade de

¹⁶ Cf. *Estudo de Macroestrutura Viária da Região do Subúrbio – Trecho Plataforma/Paripe*. Salvador: TTC/MS-FMLF, 1998. S/ no. De pág.

*reserva de capacidade das vias existentes para o futuro desenvolvimento induzido pelas melhorias urbanas previstas para o setor”.*¹⁷

Algumas observações se fazem necessárias perante à proposta de Caracterização das Novas Vias Propostas e das Melhorias em Vias Existentes:

1. A proposição de extensão da **via setorial de orla** conforme os moldes sugeridos pelo Estudo de microestruturação viária e a via de continuidade projetada pelo projeto Ribeira Azul deve ser implementada e concordamos com sua continuidade pela própria Área Estruturante Plataforma, segundo propostas realizadas à nível de Estudo Preliminar neste trabalho.
2. A proposta de alargamento das Ruas Volta do Tanque e João da Cruz, sobretudo através da desapropriação de algumas edificações, deve se manter inviável economicamente; sendo que as vias citadas já tem uma razoável possibilidade de viabilização de acesso do transporte coletivo, devendo ser apenas melhoradas.
3. A melhoria da rua Úrsula Catharino deve ser implementada e está contemplada segundo Estudo Preliminar e custos orçamentários neste trabalho de Área Estruturante.
4. Com relação à rua Almeida Brandão, mais do que o alargamento é necessária a sua melhoria e duplicação; fato esse que aponta para uma outra ligação paralela à esta rua, ao outro lado da linha de VLT. Estas vias fazem a ligação fundamental para estruturação local da Via de Orla, segundo as particularidades deste local e das propostas à ele inerentes.
5. Não consideramos necessário o alargamento da rua dos Ferroviários, já que esta via tem caixa de circulação suficiente para viabilizar o acesso de transporte coletivo municipal à quaisquer estação rodoviária integrada à estação de VLT na Área Estruturante. Neste sentido, convém apenas o cuidado para com a chegada desta via à dita estação integrada, conforme sugestão proposta neste Estudo Preliminar.
6. Consideramos que devem ser seguidas as proposições referentes às soluções dos problemas levantados através do diagnóstico dos pontos críticos junto às interseções da Av. Suburbana com o Acesso ao Parque São Bartolomeu e com a rua dos Ferroviários, conforme apresentado no plano funcional de circulação do referido trabalho de microestruturação. Mais particularmente no sentido de implementação da suposta interface entre o Parque São Bartolomeu e a Área Estruturante, para além da implantação do dito plano funcional de melhoria das acessibilidades, sugere-se a inserção do plano de Itinerário das linhas alimentadoras.

¹⁷ Cf. *Estudo de Estrutura Viária a Nível de Microacessibilidade – Região do Subúrbio/Trecho Plataforma-Paripe*. Salvador: FMLF. S/ data e s/ no.de pág.

j) Parque Metropolitano/São Bartolomeu

“A proposta de recuperação ambiental e de uso do Parque Metropolitano de Pirajá/São Bartolomeu se insere no conjunto de ações que vêm sendo implantadas, em parceria na Prefeitura e Governo do Estado, com o objetivo de atender ao Programa de Desenvolvimento Turístico – PRODETUR, onde se destaca a área da Baía de Todos os Santos.

Esta proposta prevê a consolidação de suas funções básicas de preservação ambiental, proteção do manancial do Cobre e preservação das atividades religiosas, culturais e pesquisa científica, além de atividades de lazer e recreação. Vale ressaltar que esse parque é uma das três áreas-piloto da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica da Bahia, escolhida durante a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento – RIO 92.

O Parque situado na região do Subúrbio Ferroviário possui uma reserva natural com um conjunto de cachoeiras integradas à floresta com um manguezal e praia, além da importância religiosa para a realização de cultos Afro que o considera como um santuário para os rituais seculares.

A implantação do projeto de recuperação ambiental e da infra-estrutura do Parque deverá promover a melhoria da qualidade de vida para a população, assim como deverá induzir a geração de emprego com a instalação das diversas atividades programadas.”¹⁸

Ainda que exista uma ONG trabalhando com o bairro de Pirajá, tais esforços não estão fazendo resultados na implantação deste projeto, que necessita de uma maior mobilização por parte de Prefeitura ou mesmo do Estado para a implantação deste antigo projeto. Há uma infeliz sensação de abandono desta que é uma das mais ricas áreas ambientais da cidade de Salvador.

O sistema de Parques; sejam Urbanos, Municipais e/ou Metropolitanos, é sofrível nesta cidade. É contraditório um grande esforço em prol do turismo, que tem uma grande demanda para além de praias e exotismo baiano, e um estado de degradação ambiental e social em que se encontram tais espaços nesta cidade.

É preciso rever imediatamente a política de meio ambiente e desenvolvimento desta cidade; para onde o discurso competente do “desenvolvimento sustentável” não é pressuposto ou garantia para as reais melhorias que tais áreas necessitam.

Esta radicalização da política ambiental deve ser em rumo às expectativas de um novo milênio, que urge com uma demanda de patrimônio natural e paisagístico; de uma qualidade de vida das cidades relacionada com espaços verdes, vazios, praças, parques, etc. O povo não pode ser culpado pela ignorância ambiental.

¹⁸ Cf. *Estudo de Macroestrutura Viária da Região do Subúrbio – Trecho Plataforma/Paripe*. Salvador: TTC/MS-FMLF, 1998. S/ no.de pág.

Propomos uma interface com o Parque São Bartolomeu através da extensão das suas atividades, ou das oferecidas na Área Estruturante até o mesmo. Para tanto, um Sistema de Microacessibilidade pode ser um grande motivador destas trocas entre áreas verdes e interesse patrimonial ecológico, ambiental, paisagístico, histórico, cultural e religioso.

As áreas verdes em Plataforma que oferecem esta oportunidade são:

1. O próprio Morro de Plataforma conceituado enquanto Parque, podendo ser reestudado enquanto espaço para implantação de atividades voltadas para estudos científicos, universitários, educacionais, de turismo ecológico; e
2. O grotão na Rua Volta do Tanque, transformado em um grande espaço de entretenimento, espetáculos, etc e de atividades sociais, esportivas e contemplativas.

A unidade paisagística da relação entre estas duas áreas oferece uma leitura muito clara da particularidade do bairro de Plataforma enquanto diversidade de ambientes. O preenchimento destas áreas com construções ou adensamento compete para este grau de diversidade que ainda caracteriza e qualifica ambientalmente o bairro. Aí reside a sua riqueza, enquanto pólo atrativo turístico. As proposições que vão na direção de se construir indiscriminadamente nestas áreas comprometem justamente aquilo que há de melhor em todo o Subúrbio Ferroviário, as qualidades ambientais, o aproveitamento dos cones visuais, o oferecimento da baía de Todos os Santos à todos.

k) Macro-Área de Plataforma

O material referente à fase III de desenvolvimento do Planejamento da Macro-Área 03 (Plataforma/Itacaranha/Praia Grande/Rio Sena) tem muitos aspectos que incidem diretamente sobre o conteúdo programático para esta Área Estruturante e para além disto, algumas propostas, mesmo que poucas, se fazem radicalmente contrárias às nossas intenções para a área. Vale ressaltar também que pontos fundamentais levantados nesse trabalho vão também ao encontro de nossas sugestões, o que gostaríamos de ressaltá-los no sentido de uma maior argumentação. Qualquer confusão de interpretação das críticas abaixo levantadas pode invalidar algumas destas notas, já que o conteúdo deste trabalho não nos chegou às mãos de forma completa e acabada.

Vamos mais especificamente às principais observações:

1. Assim como já mencionado para o trabalho do VLT, questionamos a impossibilidade técnica de ligação com a Via de Orla do projeto Ribeira Azul (ver pág.12); para tanto, se soma a este relatório, a nossa proposta em anexo, também de acordo com as propostas atuais do mesmo VLT, posteriores à nossa proposta mas não devidamente creditadas enquanto nossa autoria.
2. Devido às conversas com o responsável para compatibilização entre as Áreas

Estruturantes e as Macro-Áreas, Arq. Rafael Cordiviola, questionamos o posicionamento tomado quanto à relação Turismo versus Sociabilidade-Comunidade do bairro de Plataforma, quando entramos em processo de reavaliação da nossa proposta de inserção de uma marina e possíveis equipamentos de turismo nesta área. Também pesou o fato das propostas de projetos de inserção de marinas ao longo do próprio Subúrbio no que já mencionamos o *masterplan* dos Subúrbios, a marina de Periperi e sugestões na localidade de Paripe. Devido à realidade e expectativa de futuro da dinâmica urbana, relativas à estes outros projetos existentes, questionamos, conseqüentemente, as propostas de Pousada/Hotel, de marina, via de transbordo viário e estacionamento de ônibus de turismo para esta área; precisando tomar conhecimento dos motivos que levam à equipe da Macro-Área 03 à essas decisões. (ver pág. 27 da proposta apresentada pela Macro-Área 03).

3. Necessitamos saber os motivos que leva a reproposição (nova modificação de usos) da área das ruínas coladas ao mar, que quando do objeto do concurso se apresentavam como uma forma, e agora se apresentam como reapropriação da ruína que antes parecia ser descartada (ver pág.27 da proposta apresentada pela Macro-Área 03).
4. Salientamos que o programa sugerido para ruína da FATBRÁS vai ao encontro de nossa proposta. (ver pág.28 da proposta apresentada pela Macro-Área 03).
5. Questionamos o uso do solo e proposta para habitações no local 16 do gráfico 02 do referido trabalho, onde não encontramos dados e argumentos que o justifiquem; e lembrando que segundo dados do PANGEA, esta área, assim como o morro de Plataforma, indicam a presença de *área verde ombrófila residual remanescente de mata atlântica*, conceitualmente levantado como de médio valor ecológico, médio estado de conservação e de alta qualidade ambiental, onde o mesmo relatório desta instituição sugere a implementação de atividades ligadas à apicultura e produtos do Parque São Bartolomeu. No que se refere à nossa proposta, lembramos a sugestão de **anfiteatro e praça de convívio e entretenimentos** aproveitando a parte já devastada desta área, se inserindo na topografia natural do terreno (ver gráfico 02 da referida proposta da Macro-Área de Plataforma) e sendo articuladora de uma interface com o Parque São Bartolomeu através da implementação de itinerário de linhas alimentadoras tal qual o proposto no Estudo de microacessibilidade.

I) Projeto de Viabilidade e Implantação do VLT

A requalificação do Subúrbio passa necessariamente pela requalificação deste sistema modal sobre trilhos, tendo nele seu *leit motiv*.

É preciso salientar desde o início as mudanças estruturantes do ponto de vista da utilização do leito do trem, que devido a mudança do Sistema de Transporte Ferroviário para Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), se faz de importância extrema sobretudo para a reconfiguração do seu entorno imediato.

Tomando como de caráter inicial e ainda introdutório o Projeto para Viabilidade e Implantação do VLT em lugar do sucateado Sistema Ferroviário existente, a Interface deve se dar ainda num nível de abordagem menos complexo e rígido que o provável, haja vista o caráter pouco mais que embrionário da complexidade projetual que envolve tal implantação.

Portanto, e mesmo assim, o Estudo de Transporte Intermodal da Região Suburbana de Salvador e seus acessos à Área Central – VLT nos são apresentados como um todo à nível de Projeto de Idéias; quer se dizer, onde as idéias não passam de manchas ainda incertas, sobretudo pela escala utilizada, sobre o papel à representar propostas de áreas a serem utilizadas muitas vezes sendo paralelamente definidas pelos próprios Estudos Preliminares e Anteprojetais das Áreas Estruturantes.

No que diz respeito à *interface* deste trabalho com nossa área (Plataforma), devemos seguir com as seguintes considerações apontadas no sentido de melhoria dos trabalhos que envolvem tais propostas e a requalificação do Subúrbio de Salvador:

1. A equipe questiona a via de veículos automotores proposta no local da Estação Intermodal, levando em conta a utilização desta área para atividades de comércio e serviços, de lazer, e ciclovias, de contemplação e composição da *promenade* como um todo (ver prancha C15A e C15B da proposta de implantação do VLT). Para tanto, sugerimos uma outra possibilidade de acessibilidade e/ou cruzamento do leito do VLT, com esta via de autos.
2. Neste sentido, a equipe levanta proposta de via interligando a via proposta pelo Ribeira Azul ao lado da via do VLT, com possibilidade para área de estacionamento, ciclovias e tratamento paisagístico do calçadão beira-mar em unidade de composição típica e mais apropriada para uma bela *promenade*; ainda dentro do conceito de via setorial de orla proposto pelo estudo de microacessibilidade.
3. A equipe questiona as desapropriações propostas no sentido de inserção de uma passarela para a Estação do VLT nesta área. Antes de mais nada, sugerimos uma avaliação pós-ocupação da Estação do VLT e equipamento proposto para área das ruínas do lado do mar para melhor percepção da necessidade de tal equipamento de transposição vertical/horizontal. Ainda assim, sugerimos que a dita passarela, caso seja necessária, se apresente desde o canteiro central da rua Úrsula Catharino até o equipamento proposto, evitando a referida desapropriação (ver desenhos C15A e C15B da proposta de implantação do VLT).
4. A equipe questiona as desapropriações propostas para inserção de Terminal Rodoviário proposto ao lado da cabeceira da ponte ferroviária, achando ser mais viável a melhoria do Terminal existente que pode vir a ter uma conexão facilitada por acesso ao Terminal do VLT neste local, acesso este o mesmo para a *promenade* de Plataforma (ver desenho C14A da proposta de implantação do

VLT); ainda assim procuramos desenvolver o dito Terminal Rodoviário integrado à estação de VLT, em forma de Estudo Preliminar.

5. A equipe discorda da implantação do Terminal Rodoviário na área da antiga estação ferroviária Almeida Brandão, propondo a sua demolição; argumentando as mesmas razões a nós apresentada quando da proposição de uma estação de VLT com distância menor que a permitida entre a mais próxima estação. Isto decorre de um cálculo do próprio trabalho do VLT, que indica teoricamente as distâncias ideais entre as estações (distância ideal igual a 500/600 metros); portanto, acreditamos ter encontrado uma contradição entre a sua proposta alternativa (da prancha C14B), onde a estação proposta se encontra a apenas 350m da mais próxima, e aos dados já mencionados. Para além disto, também achamos igualmente contraditória esta outra proposta, depois da ênfase primeira em uma proposta que seria hipoteticamente balizada na proximidade de uma área mais populosa e de demanda favorável à sua implantação. Ainda vale a pena considerar que no mesmo lugar da estação ferroviária a ser demolida, a equipe propõe a consolidação de uma sede pesqueira e de mariscagem.
6. A equipe levanta um possível equívoco fundamental na seção 485 do referido trabalho parcial do VLT, onde a cota indicadora da distância do leito do VLT para a linha de borda é bem maior que o mencionado. Também a cota mencionada como medida de passeio ao longo das fachadas das casas é bem menor na realidade.
7. Outro equívoco, este de menor grau, está na Prancha C15A, onde um imóvel que está previsto para ser removido não existe atualmente; nem mesmo quando da época do início do Concurso, quando ainda nem se falava em VLT. Trata-se este de um imóvel que estaria nas dependências da União Fabril, ao lado do mar.

i) Master Plan dos Subúrbios

O *mater plan* dos Subúrbios aponta para novas indicações projetuais de relevância para o repensar esta área da cidade. Ainda sob fase de Projeto de Idéias, as propostas contidas neste trabalho merecem, sob o ponto de vista de nossa equipe, uma melhor avaliação no que se refere às partes envolvidas; no sentido dos reflexos do seu conteúdo programático nas outras áreas estruturantes do restante do subúrbio.

Propostas para Área de Influência Indireta:

De início, no que diz respeito mais especificamente ao bairro de Plataforma, este trabalho leva, desde já, em consideração as obras e projetos de urbanização do Ribeira Azul; propondo para a área da outra cabeceira (oposta à Plataforma) da ponte ferroviária sobre a Enseada dos Cabritos, uma área destinada à um Centro Náutico, propostas essa que incidem diretamente acerca do conteúdo programático das propostas para Plataforma.

Ainda que esta proposta tenha sido relativamente colocada em cheque pelos técnicos da CONDER, é preciso levar em consideração maiores estudos de demanda para os seus tipos de atividade, sem concorrência direta com as marinas já existentes, além das já propostas para além do Subúrbio, como a exemplo de Periperi.

Apostar nesta tendência, aponta para uma maior potencialização do Sistema Turístico para o Subúrbio Ferroviário.

POSSÍVEIS TRANSFORMAÇÕES DOS PATAMARES DE URBANIZAÇÃO, USO DO SOLO, CONFIGURAÇÃO MORFOLÓGICA, ETC.

a) urbanização: ruas, estacionamentos, calçamentos, etc.:

As mudanças ocorridas em arruamentos e calçamentos no bairro de Plataforma vão ao encontro das propostas sugeridas no referido Estudo de Microestruturação Viária.

Para além destas sugestões, uma das propostas demonstra-se mais radical no sentido de solucionar tecnicamente o problema de falta de espaços para complementação da via setorial de orla no trecho da Área Estruturante Plataforma. Uma via interna, ou melhor, entre o trecho do leito do VLT e a contenção de aterramento até a linha de mar, deve ser criada para estabelecer a continuidade entre a via já iniciada pelo Programa Ribeira Azul e realizada CONDER e a Via de Orla que atravessa todos os Subúrbios ao lado do mar; contribuindo para além da fluidez de circulação, a sua homogeneidade de paisagem, implantação de ciclovia, bicicletários, acessibilidade local, etc.

A grande novidade em termos de calçamento está justamente na criação de um grande calçadão diante do mar, em frente às construções restauradas da FATBRÁS e União Fabril; conformando e estruturando uma nova unidade paisagística e de valorização do lazer na área.

Os estacionamentos propostos vão ao encontro das futuras demandas dos novos equipamentos a serem implementados na área. São basicamente em número de 05 (cinco): um em anexo à Via de Orla de mão única acima descrita, complementado com outro ao lado da antiga União Fabril, servindo aos banhistas, ao Mercado do Marisco e ao Centro Comercial, todos implementados do lado do mar; outro dentro da FATBRÁS, bem maior, servindo concomitantemente aos espaços do estacionamento anterior e às atividades oferecidas na própria FATBRÁS, além de outro às adjacências externas, aos fundos da fábrica, através da criação de uma via de ligação com a rua Úrsula Catharino; e o último, no grotão acessível pela rua Volta do Tanque, servindo às atividades de entretenimento de espetáculos, lazer e esportes ali oferecidas. Para além destas ofertas, a própria rua Úrsula Catharino, no trecho que interliga todos estes espaços citados, possui largura de caixa suficiente para uma faixa de estacionamento de veículos automotores.

b) uso do solo: comparação entre o uso do solo atual e o proposto; legislação em vigor, parâmetros urbanísticos e propostas

De acordo com a Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo nº3377/84, modificada pela lei nº3853/88, a poligonal da Área Estruturante 01 – Plataforma está inserida na Zona ZR-13, conforme tabela VII –1 do anexo 7 – Restrições de uso e ocupação aplicáveis às zonas de concentração de usos e às concentrações lineares de usos múltiplos.

Através do Uso do Solo levantado in loco, percebe-se a predominância de habitação, com algumas pinceladas de usos do tipo comércio/serviços, educacional e misto, além de aproveitamento de algumas áreas livres para desenvolvimento de lazer espontâneo e de certa forma precário pela população local.

A presença do grotão à Rua Volta do Tanque e principalmente o grande morro, característica marcante da área e de sua relação com o entorno, fortifica a implementação de um programa sócio-ambiental para qualificação da área e comunidades adjacentes, reforçados pelo Diagnóstico Sócio-Econômico Ambiental do PANGEA e do próprio trabalho da Macro-Área Plataforma, já que trata-se de um resíduo de vegetação *ombrófila*.

É nesse caminho, entendendo a configuração paisagística de todo o complexo, na busca da recuperação das áreas degradadas, sejam elas naturais (processo de assoreamento ao longo do morro) ou do próprio patrimônio edificado (leia-se ruínas da União Fabril e Fatbrás, que já fazem parte do imaginário coletivo) e da estreita ligação com a Baía de Todos os Santos, sendo de fundamental importância a permanência dos cones visuais (mirantes) estruturantes, além da força articuladora e contemplativa da *Promenade/Waterfront* e demais espaços públicos, que a equipe propõe a transformação da citada Poligonal – Área Estruturante de Plataforma, através de uma **lei específica**, em **APCP - Área de Proteção Cultural e Paisagística**.

Essa proposta vai ao encontro das diretrizes de urbanização para a área, definindo dentro da própria APCP parâmetros urbanísticos específicos e necessários para implementação das edificações propostas pela equipe e que norteiam, principalmente, a qualificação geográfica do espaço e das áreas contíguas.

*“Quando conseguirmos fazer as pessoas se sentirem pertencentes à cidade onde vivem, teremos dado novamente a esse lugar uma geografia – essa é uma palavra importante. E, às pessoas, teremos dado um lugar onde possam viver.”*¹⁹

Não se pode deixar de citar, neste processo, a vontade e anseio da comunidade local, lembrando a **lei nº3345/83 – Processo de Planejamento e Participação Comunitária no Desenvolvimento do Município**, para onde além das entrevistas

¹⁹ Massimiliano Fuksas, arquiteto romano, curador-geral da Mostra Internacional de Arquitetura da Bienal de Veneza, em entrevista à Revista Projeto Design, nº246, agosto de 2000.

in loco com eventuais moradores e a própria AMPLA, seria necessário, antes de quaisquer intervenções físicas, abrir fóruns de debates com as principais lideranças locais e entidades interessadas, afim de aprofundar os programas e intenções projetuais para Plataforma; uma vez que de acordo com o Art. 1º, itens IV e XII, o Governo Municipal tem de “...*estimular e garantir a participação da Comunidade nas tomadas de decisão sobre o desenvolvimento e organização territorial e espacial do município*” e “...*criar condições necessárias à adequada distribuição espacial da população, em especial a de baixa renda, para facilitar sua mobilidade e acesso aos centros de trabalho, propiciando sua permanência em localizações residenciais favoráveis, bem como assegurar a melhoria da qualidade de vida.*”²⁰

Eis que é nessa vertente, à da valorização cultural, paisagística, geográfica e humana que se delinea a conformação de um desenvolvimento sustentável, galgado no enfoque do processo educativo da população residente que se identifica com o bairro e se orgulha do seu patrimônio. É nessa estratégia que torna-se viável a inserção dessa APCP, de cunho bastante forte ideologicamente, quanto setorialmente, garantindo o espaço público de qualidade, consolidando vários setores da sociedade organizada, sejam eles públicos ou privados.

Dentro dessa lógica, definiremos a seguir mecanismos de controle do uso do solo, afim de garantir a APCP, bem como usos permitidos, restrições e recomendações que achamos apropriados para a localidade em estudo.

USOS E PARÂMETROS PERMITIDOS X USOS E PARÂMETROS PROPOSTOS

São permitidos para o bairro usos uniresidencial, industrial, comercial e serviços e misto com as seguintes restrições de ocupação:

- Índice de Utilização = 1
- Índice de Ocupação = 0.60
- Índice de Permeabilidade = 0.15
- Área mínima de lote = 125.00 m²
- Testada mínima de lote = 5.00 m
- Recuo Frontal = 2.00 m
- Recuo Fundo = 2.00 m
- Gabarito = 02 (térreo + 1º pavimento)

É permitido também uso multiresidencial, com as mesmas restrições anteriores, excetuando o IO=0.50, área mínima de lote = 250,00 m² e testada mínima = 10.00m. Propõe-se, portanto, uma revisão desses valores, uma vez que, teoricamente, a área deve fomentar quanto ao uso misto e no que tange à garantia dos cones visuais, estipular gabaritos máximos p/ conservação da paisagem. A LOUOS já prevê para esta zona gabarito 02, no entanto, a equipe acha necessário fixar a altura em metros. Os novos índices também valeriam para as relocações das 45 famílias,

²⁰ Os negritos são nossos.

em função das desapropriações (ver plantas n.o 02/22 e 03/22) Onde o poder público executaria o embrião básico, permitindo ampliações pelas próprias famílias, que seriam:

- Índice de Ocupação = 0.75
- Índice de Utilização = 1.50
- Gabarito = 02 pavimentos e máximo de 12.00 m, com exceção às edificações já existentes na promenade e que não foram desapropriadas e comércios/serviços à Rua Volta do Tanque (boxes) e na Praça Escalonada (lanchonetes), que devem manter gabarito 01 e máximo de 6.00m.
- Demais parâmetros permaneceriam os mesmos, inclusive para usos do tipo multifamiliar.

RESTRICÇÕES

- Proibir novos parcelamentos do solo (loteamentos, desdobros, outros), somente viabilizar as áreas destinadas às relocações e terrenos já existentes destinados para os usos já citados.

RECOMENDAÇÕES

- Ativar rigidamente controle e **fiscalização** do uso e ocupação do solo.
- Implementação, pouco a pouco, e de acordo com propostas apresentadas, de programas de desenvolvimento social e econômico visando beneficiar os moradores da região e suas condições de moradia.

Essas recomendações e proposições servem para todo o núcleo que já envolvem essas atividades, levando em consideração o adensamento das edificações ao pé do morro e na área do grotão (planta 03/22) além das áreas destinadas às relocações (planta 03/22).

MORRO DE PLATAFORMA

1

Apresenta características de vegetação ombrófila residual, de acordo com Diagnóstico do PANGEA, funcionará como um grande Parque, articulados com os demais urbanos. É um dos principais elementos estruturantes da APCP.

USOS PERMITIDOS

- Atividades de visitação.
- Pesquisa Científica.
- Turismo ecológico.

- Atividades que impliquem na necessidade de garantir a integridade dos ecossistemas.
- Eventuais equipamentos de apoio de estrutura reversível.

RESTRIÇÕES

- Proibido o parcelamento do solo e quaisquer edificações que possam interferir na sua integridade.

RECOMENDAÇÕES

- Controle do processo de invasão, levando em consideração somente o adensamento proposto.
- Desenvolvimento de programas de educação ambiental, sinalização e fiscalização.
- Recomposição das áreas degradadas, que encontram-se sem recobrimento vegetal (processo de erosão visivelmente diagnosticado), em parceria com o CRA – Centro de Recursos Ambientais e entidades de preservação do meio ambiente.

PROMENADE/WATERFRONT, INCLUINDO CENTRO COMERCIAL, ANCORADOURO E MERCADO DO MARISCO 2

De acordo com a tabela VI-4, do anexo 3, que trata das restrições de uso e ocupação aplicáveis em **áreas de borda**, área mencionada está situada no trecho I.1 – Borda da Baía de Todos os Santos – Subúrbios, não havendo nenhuma restrição ou exigência de projeto específica, dando, inclusive, poderes ao Executivo Municipal estabelecer restrições de uso e ocupação, mediante prévia autorização legislativa, baseado em estudos elaborados por órgãos competentes.

Já existe no local o leito do trem ferroviário, bem como a execução, já em estado precário, das edificações da União Fabril (que será restaurada p/ implantação de um Centro Comercial), do antigo Embarcadouro e Estação Almeida Brandão (que serão demolidas). A equipe não enxerga qualquer impedimento legal para inserção das propostas, na verdade, apenas sugere controles afim de garantir o extenso *waterfront*, que, se implantado o sistema de VLT, bem como transporte aquaviário e melhorias no sistema viário, possui boa base de micro e macro acessibilidade. O Mercado do Marisco avança um pouco ao mar, como uma extensão da sua própria estrutura, mantendo todo o pavimento térreo vazado.

USOS PERMITIDOS

- Equipamentos pontuais do sistema de transporte a nível metropolitano e regional (no caso o Ancoradouro, Sistema Intermodal e Estações de VLT).

- Turismo e lazer, comércio e serviços (aproveitando as edificações propostas: Centro Comercial e Mercado do Marisco).
- Atividades pesqueiras e de subsistência (mariscagem).
- Eventuais equipamentos de apoio em estrutura reversível, ao longo da beira-mar.²¹

RESTRIÇÕES²²

- Todas as atividades antrópicas que importem em descaracterização do ecossistema aquático, já em fase de despoluição (Programa Bahia Azul – despoluição da Baía de Todos os Santos)
- Não permitir construção de novas edificações, afim de garantir as visuais e linearidade desta costa. Permitir apenas pequenas ampliações e reformas das edificações existentes à Rua Almeida Brandão (em conexão com ruas adjacentes - Ferroviários e Mulungu) e ao lado do Terminal Rodoviário proposto, aquelas que não forma desapropriadas.
- Não permitir qualquer parcelamento da terra e, das edificações existentes, garantir o gabarito máximo em 01 pavimento.
- Não permitir lançamento de efluentes ao mar.

RECOMENDAÇÕES

- Desenvolvimento de Programas de Educação Ambiental e Conservação do Patrimônio Histórico e Cultural.
- Controle, fiscalização e ordenamento do uso e ocupação do solo.
- Elaboração de programa de desenvolvimento turístico, lazer e esportivo aquático.
- Tratamento adequado das áreas verdes e de talude.

FATBRÁS

3

O restauro desta ruína seria outro marco e forte elemento do patrimônio e imaginário local que configuraria a Área de Proteção Cultural e Paisagística – APCP. O conceito de restauro já muito bem defendido nos relatórios anteriores a essa fase final e no memorial descritivo/explicativo, serviria de base a consolidar tal proposta, indo muito além das condicionantes expostas no Art.37, do corpo da lei, que trata das APCP's.

²¹ A intenção seria liberar o calçadão e fortificar as relações de comércio e convívio junto ao Centro Comercial e Mercado do Marisco, podendo ser liberado a colocação de mesas para entretenimento na área adjacente ao Centro Comercial (União Fabril), em frente ao mar.

²² Seria necessário verificar junto a Marinha e/ou Capitania dos Portos o controle realizado e exigido quanto às áreas de borda e definições de preservação a partir da linha de preamar; e se tais restrições cabem a esse trecho específico I.1 – Subúrbios.

Os usos propostos para a “nova fábrica” já são abarcados pela lei vigente e, se tratando de restauro, a equipe não enxerga impedimento legal que inviabilize tal investimento, mesmo porque as atividades sugeridas se mesclam nas suas categorias de uso de médio porte, transformando o Complexo Cultural, Esportivo e Educacional diversificado de utilizações de grande porte, inclusive possuindo acessos pertinentes, independente das áreas de estacionamento. Se implementado as atividades de ofícios e artesanais, a emissão de poluentes seriam inócuas/incômodas, embora sem risco; lembrando que outrora a comunidade vivia sob os apitos da extinta fábrica têxtil.

Neste caso sugere-se manter e reforçar as alíneas definidas no item VI, do Art.37, que trata da fixação das restrições de ocupação para edificações desse nível, que são totalmente respeitados pelo projeto proposto.

MIRANTES E ESPAÇOS DE LAZER ESPORTIVO

4

Tais áreas já se caracterizam naturalmente com esses usos, através do relevo e da utilização dos espaços, merecendo ser melhorados na sua infra-estrutura, recebendo repavimentações e tratamento paisagístico. Na verdade se configuram como áreas de convívio sociais e contemplativos, reforçados pelos itens XIII – a) 1, 2 e b) – do Art.36, que tratam de espaços em atendimento aos interesses da população residente, sendo compatíveis com os usos propostos e nas áreas contíguas e imediatas reforçamento o **fomento de usos mistos**, bastante **característicos de assentamentos de baixa renda**, bem como o item V- g, do Art.37, que visa destinar tais equipamentos ao uso público (belvederes ou mirantes), fortalecendo ainda mais a **APCP**.

RESTRIÇÕES

- Conter a execução de edificações que venham a interferir no caráter público desses espaços.
- Estipular gabarito máximo em 02 pavimentos e 12.00m no entorno imediato e não permitir construções que interfiram nas visuais para a Baía de Todos os Santos, que devem ser preservadas.

RECOMENDAÇÕES

- Desenvolvimento de programas educativos, culturais e esportivos vinculados ao poder público e associações de bairros, integrados com as atividades da União Fabril.
- Controle e fiscalização do uso e ocupação do solo, afim de garantir tais espaços.

O grotão se configura, assim como o morro, como um dos últimos espaços livres, sem ocupação, de característica ombrófila residual. Por se tratar de um “vale”, essa área não se espacializa tão fortemente como o morro, porém a inserção do Anfiteatro cria uma relação de palco x platéia com as Baía de Todos os Santos, além de impedir, fisicamente, a proliferação do processo de invasões. O conceito, nesse caso, é trabalhado de forma totalmente diferente do morro, de acordo com o memorial descritivo e outras proposições e defesas.

A abertura de vias e criações de cercas vivas, são elementos físicos que visam a garantir tais espaços, assim como já citados anteriormente, através de leis e observâncias para as áreas de Mirantes e Espaços de Lazer Esportivo.

Tal espaço abarca muito usos: cultural, lazer, esportivo, comércio e serviços. As áreas verdes devem ser o máximo conservadas bem como a drenagem natural e topografia do terreno. Esta área pode configurar-se também como uma **Área de Proteção Sócio-Ecológica** dentro da própria APCP, pelas suas características paradoxais.

De acordo com explícito em lei, volume 3, código 5.1.4.5.4, o anfiteatro localizado no grotão, aproveitará as encostas para implantação das arquibancadas, acomodando-se quase que naturalmente. Os usos dos boxes à Rua Volta do Tanque, bem como àqueles espalhados na grande praça escalonada, só vem a fortificar, valorizar e consolidar as atividades lúdicas a serem desenvolvidas neste espaço, que tanto vem a suprir a carência da população local, bem como valorizar a terra e a moradia adjacente.

USOS PERMITIDOS

- Lazer
- Comércio e serviços de pequeno porte
- Cultural
- Equipamentos para segurança pública

RESTRICÇÕES

- Quaisquer edificações no entorno que possam interferir e/ou prejudicar as visuais estruturantes.
- Gabarito 01 (1 pavimento) para boxes adjacentes ao Anfiteatro e lanchonetes inseridos na praça escalonada.
- Proibido o parcelamento do solo (loteamento, desdobros e outros)
- Somente permitir novas edificações no entorno, de acordo com adensamento proposto (ver planta 03/22).

- Não permitir o comércio de bebidas alcoólicas nos boxes/lanchonetes situados na praça escalonada, uma vez que trata-se de atividade incompatível com as do local (parque infantil, ginástica, half-pipe, etc).

RECOMENDAÇÕES

- Recomposição das áreas degradadas e verificação quanto ao destino final do lixo produzido e depositado no local.
- Desenvolvimento de programas de educação ambiental, cultural e esportivo conectado às outras áreas da região.
- Controle e fiscalização do uso e ocupação do solo.

TERMINAL RODOVIÁRIO SÃO JOÃO

6

Esse edifício poderia se enquadrar dentro das observâncias para a área da *Promenade*, pela sua posição geográfica, porém tal intervenção é um tanto quanto polêmica, uma vez que trata-se de proposta idealizada pela equipe técnica que elaborou os estudos para implantação do Sistema de VLT, indo de encontro ao pensamento desta equipe para aquela área específica. Tal empreendimento, até agora, se configura como *obra aberta*, mesmo porque a radicalidade da nova tipologia (esta sim, tendo sido pensada e idealizada pela equipe da área estruturante, a partir da colocação do problema), que concentra vários usos (residencial, comércio, serviços e equipamentos do sistema de transporte), não havendo previsão, dentro da legislação em vigor e do planejamento sistêmico, parâmetros que reforce tal proposta, mesmo porque tal idéia de tipologia surgiu da necessidade de relocar as famílias que seriam prejudicadas pelo processo de desapropriação.

Porém, a equipe trabalha também com a possibilidade de implantação de um Terminal totalmente vazado, sem cobertura espacial, apenas com pequenas proteções nas baias/esperas (similares às que tem sido locadas nas paradas de ônibus da cidade), sendo que as famílias desapropriadas seriam relocadas para áreas específicas (ver plantas 02/22 e 03/22).

Sendo assim, cremos não haver, neste sentido, comentários mais extensos quanto às questões legais, mesmo porque este equipamento, se executado, estará ligado à Estação do VLT, intermodalmente, configurando-se como Equipamento Pontual do Sistema de Transportes.

** Ver levantamento do uso do solo in loco e mapa de zoneamento da legislação proposta a seguir, fragmentado em 6 (seis) compartimentos específicos, além das áreas limítrofes, com definições (usos permitidos, restrições e recomendações) correspondentes às numerações acima indicadas.*

b) configuração morfológica: onde se enquadram as propostas de restauro, as transformações na ocupação do solo:

Não há radicais propostas de transformação morfológica dos espaços, pelo contrário, as propostas de Restauro das históricas edificações vão conceitualmente ao encontro de um reproposição que leva em conta uma preexistência morfológica; sendo esta mesma o *leit motiv* de sua estruturação.

O conceito de Restauro entra como significante margem de uma readequação funcional de um espaço através da sua volumetria reconstituída de forma contemporânea, através da evidente clareza destas intervenções.

VIABILIDADE TÉCNICA E AMBIENTAL

a) Viabilidade Técnica:

Todas as propostas de urbanização e arquitetônicas, incluindo os Restauros de edificações de valor histórico, são simples de serem implantadas do ponto de vista técnico; chamando atenção para a edificação ao lado mar, que não presente na época do Concurso para Áreas Estruturantes, aponta para um certo cuidado para seu projeto e construção estrutural por estar colada ao mar, exigindo o uso de concreto ciclópico e pozolânico.

Conforme o Relatório Final do referido Concurso para Áreas Estruturantes, o aproveitamento dos cones visuais, das particularidades do sítio e de estruturas históricas abandonadas de forma simples, faz a força deste projeto.

*“Área Estruturante A1 – Plataforma (...) Classificou-se em **primeiro lugar a Proposta n. 12**, cujo mérito deveu-se a sua peculiaridade na percepção e interpretação dos aspectos mais relevantes do sítio, particularmente no que concerne a valorização dos cones visuais e aproveitamento das estruturas arquitetônicas de expressão, através de soluções simples e criativas”.*²³

b) Viabilidade Ambiental:

Esta relação pressupõe uma observação que vai de encontro à crítica do conceito de ambiente que venha a ser considerado como cenário, concebido como cena; ou pior ainda, que venham a requerer a permanência de funções, fachadas antigas, reconstruções que mantêm perfis, cores e outras coisas que remontem à um passado que não existe mais. Tal conceito de ambiente mesmo que realizável e

²³ Cf *Relatório Final do Concurso de Arquitetura do Subúrbio Ferroviário de Salvador para Áreas Estruturantes*. Salvador: Convênio SEPLAM/FMLF/PMS/IAB-BA. Palavras da Comissão julgadora do Concurso composta pelos arquitetos Terezinha Lúcia Gonsalves Rios, Neilton Dórea Rodrigues de Oliveira e Itamar José de Aguiar Batista. Os grifos são originais.

sustentável, leva à paisagens vazias e por vezes repugnantes, nos entristecendo com os falsos turistas de um mundo ilusório.

A quebra do conceito do senso comum de ambiente, deve levar em consideração o entendimento do lugar encontrando o futuro. A que requalificação ambiental estamos falando a não ser aquela que vai além dos problemas trazidos pela era industrial e as suas consequências para o Subúrbio Ferroviário e cidade de Salvador?

“(...) No lugar conhecemos o mundo pelo que ele já é, mas, também, pelo que ainda não é. Dessa forma, o futuro, mais que o passado, torna-se a nossa âncora”²⁴.

Para tanto, o conceito de ambiente, questionado, deve ser relacionado com uma leitura de lugar que venha ao encontro de uma real expectativa de futuro, e entrelaçado com os demais conceitos que envolvem este trabalho; sejam de Paisagem, Restauro, dos objetivos das atividades e suas articulações (Programa), etc.

Para tanto, a verossimilhança ambiental se dá tanto em conta das reais demandas sociais e nas/das relações do local com o seu entorno, da relação com a reproposição do conceito de Paisagem (a este atrelado as noções sociais-econômicas conforme proposto por Gabetti e Isola) e o de Restauro enquanto atualização e futuro do patrimônio histórico, cultural, paisagístico e arquitetônico.

O conceito de Restauro neste caso se amplia, a requalificação do bairro de Plataforma. Restauro desde então do início desta competição e desenvolvimento dos trabalhos sempre esteve associado à atualização das reais potencialidades do próprio bairro, associando à elas elementos contemporâneos de estruturação da sua dinâmica social-econômica urbana e suas relações com a cidade.

Todas as relações propostas vão ao encontro da reproposição do bairro num amplo conceito do ponto de vista ambiental no que se refere à vontade e argumentação da equipe. Neste sentido, estranhamos no decorrer do caminho, algumas sugestões de reproposições a nos apresentadas por muitas personalidades envolvidas no processo de acompanhamento deste trabalho, que poderiam não encontrar, como não encontraram, argumentos por parte desta equipe como por parte dos seus protagonistas.

O conceito de Paisagem proposto por Gabetti e Isola, *“Hoje, mais do que falar de contexto, de genius loci, gostaríamos de retificar o raciocínio, introduzindo o conceito de ‘paisagem’, entendendo com esse vocábulo não simplesmente a montanha, a cidade, o centro histórico, mas também o clima, as situações ao redor, o lugar e o tempo em que nos encontramos com o tema. Isto é, **uma imagem onde o cenário adquire um significado mais complexo: sociedade, economia, produção.** (...) Essa ‘paisagem’, entendida como modo de relacionar-se com o exterior, **introduz elementos de novidade, de riqueza, nas diversas situações em que nos***

²⁴ Cf. SANTOS, Milton – *O Lugar: encontrando o futuro*. Cf. RUA (Revista de Urbanismo e Arquitetura). Salvador: Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, 1996. No.6. p.34.

*encontramos, sujeitas às mudanças do tempo*²⁵, aponta para uma revisão complexa e ao encontro motivador das perspectivas dos envolvidos na requalificação da área. O conceito de ambiente, ou mesmo a argumentação de uma viabilidade ambiental são dados conforme a proximidade de uma realidade factível do ponto de vista social, econômico e paisagístico para a área.

As preocupações do relatório final do Diagnóstico Sócio-Econômico Ambiental Participativo realizado pelo PANGEA já adiantam as necessárias amenizações de impacto de novas estruturas urbanas na área de todo o Subúrbio de Salvador; haja vista as possibilidades e diversas alternativas de mudanças.

No entanto, as propostas realizadas para o Subúrbio de Plataforma, vão radicalmente ao encontro da implementação de um programa de melhorias justificável pela utilização de grande parte da própria população enquanto usuária, e quando não, enquanto própria mão-de-obra dos equipamentos a serem inseridos; para além dos já citados argumentos quanto ao aproveitamento do sítio, visuais e estruturas já existentes sem radicais transformações. **Reivindicamos assim como o PANGEA e o próprio trabalho da Macro-Área Plataforma, a implementação de um programa sócio-ambiental para qualificação da própria população na sua interface com uma demanda externa de usuários e melhor aproveitamento do próprio patrimônio.**

²⁵ GABETTI, Roberto e ISOLA, Aimaro – *A Arquitetura do Colóquio*. In FAROLDI, Emilio & VETTORI, Maria Pilar - *Diálogos de Arquitetura*. Tradução de Domingos Zamagna. São Paulo: Siciliano, 1997. Pp.88-9. Os grifos são nossos.

DIRETRIZES PROGRAMÁTICAS X DIMENSIONAIS DOS PROJETOS ESTRUTURANTES

Diretriz Programática	Tipologia Funcional	Porte da Intervenção
Transformação em um Pólo estruturante da dinâmica dos Sistemas Funcionais Urbanos	Consolidação e Integração das funções	Articulação à Nível local e até regional (Baía de Todos os Santos e Recôncavo)
Entrelaçamento das funções subjugadas aos diferentes Sistemas Urbanos	Integração e Ligações estratégicas entre os diferentes Sistemas	Articulação local e Interface com Zonas de Influência Direta e Indireta
Sistema de Transportes Intermodal	Integração modal VLT-Rodoviário-Aquaviário	De médio a Grande Porte
Urbanização e criação de novas vias	Consolidação	Grande porte
Implantação de Ciclovias	Específico	Pequeno porte
Extensão do projeto Via Náutica	Específico e consolidação	Médio porte
Exploração da mariscagem e pescado (Cooperativa e Mercado do Marisco)	Específico e consolidação	Médio porte
Centro de Comércio e de Serviços (União Fabril)	Integração e dinamização com integração aos Sistemas Modais de Transporte	Médio porte
Possibilidade de visualização de uma marina	Específico do modo Aquaviário	Grande porte
Terminal Rodoviário, desenvolvido pelo Plano de Implantação do Sistema de VLT	Integração e consolidação do modo rodoviário	Médio porte
Tratamento Paisagístico (Lazer contemplativo), requalificação ambiental urbana e patrimônio histórico-cultural e paisagístico	Integração e consolidação	Preocupação também atrelada aos equipamentos. Médio porte.
Valorização dos Cones Visuais	Consolidação	Pequeno porte
Cursos Técnico-Profissionalizantes e Liceu	Integração	De médio a grande porte
Atividades e formação cultural	Integração, polivalência e concomitância de atividades nos espaços dos espaços	Médio e pequeno porte
Oferecimento de atividades esportivas	Integração, polivalência e concomitância de atividades nos espaços	Médio e pequeno porte
Atividades Sociais	Integração, consolidação, polivalência e concomitância de atividades nos espaços	Pequeno porte mas também articuladas com outros espaços de médio porte a depender
Fomento do uso misto do solo	Integração e consolidação	Depende da dinamização da área
Reutilização da mão-de-obra local	Integração com outras atividades (rede de trabalhos)	Pequeno porte
Interfaces com o Sistema Urbano de Turismo	Integração entre as funções	Sempre com os equipamentos já previstos
Grandes Espetáculos Culturais	Integração c/ funções culturais	Médio porte

BIBLIOGRAFIA

A LÂMPADA DA MEMÓRIA: John Ruskin. Apresentação, tradução e comentários críticos por Odete Dourado. Salvador: Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. UFBA, 1996, 49 p. (PRETEXTOS, Série b, Memórias, 2).

ÁLVARO SIZA – Monografia. Benedikt Taschen

AZEVEDO, Paulo Ormino de – *Alfândega e Mercado*.

BONDUKI, Nabil – *Origens da Habitação Social no Brasil. Arquitetura moderna, Lei do Inquilinato e difusão da casa própria*. São Paulo: Estação Liberdade: FAPESP, 1998.

BOTELHO, Manuel Henrique Campos - *Águas de Chuva: engenharia de águas Pluviais nas cidades*. São Paulo: Edgard Blucher, 1985.

BRANDI, Cesari. *Teoria de la Restauración*. Madri: Alianza Forma, 1988.

CANEVACCI, Massimo – *A Cidade Polifônica*. Ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana. São Paulo: Studio Nobel, 1993.

CARLO SCARPA – Koln: Benedikt Taschen, 1994.

CIDADE INTEIRA: a política habitacional da cidade do Rio de Janeiro/Prefeitura Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Habitação, 1999.

Contagem da População por Setor Censitário (1996). Salvador: IBGE

Contagem da População por Subdistrito (1996). Salvador: IBGE

CULLEN, Gordon – *Townscape*. Londres: Architectural Press, 1971.

DAMATTA, Roberto da – *A Casa e a Rua*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

Diagnóstico Sócio-Econômico Ambiental Participativo. Salvador: PANGEA (Centro de estudos Sócioambientais). S/ data.

Estudo de Estrutura Viária a Nível de Microacessibilidade – Região do Subúrbio Trecho Plataforma-Paripe. Salvador: FMLF. S/ data.

Estudo de Macroestrutura Viária da Região do Subúrbio – Trecho Plataforma/ Paripe. Salvador: TTC/MS-FMLF, 1998.

FATHY, Hassan – *Construindo com o povo: arquitetura para os pobres*. Tradução de Maria Clotilde Santoro. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982.

FRANCO, Maria de Assunção Ribeiro - *Desenho Ambiental: uma introdução à arquitetura da paisagem com o paradigma ecológico*. São Paulo: Annablume: Fapesp, 1997.

FERREZ, Gilberto. *BAHIA Velhas Fotografias (1858-1900)*. Salvador: Livraria Kosmos Editora, 1989.

INVENTÁRIO DE PROTEÇÃO DO ACERVO CULTURAL. Coordenado por Paulo Ormino D. de Azevedo. 5 vols. Salvador: 1975.

JENCKS, Charles – *Movimentos Modernos em Arquitectura*. Lisboa: 70, 1985.

LE MOS, Carlos Alberto Cerqueira – *Arquitetura Brasileira*. São Paulo: Melhoramentos e EDUSP, 1979.

LINA BO BARDI – São Paulo: Instituto Lina Bo e Pietro Maria Bardi, 1996.

LYNCH, Kevin – *A Imagem da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MINDLIN, Henrique E. – *Arquitetura Moderna no Brasil*. Tradução Paulo Pedreira. Rio de Janeiro: Aeroplano Editora, 1999.

NBR's 7229, 9649, 7362 da ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas, referente a projeto de redes coletoras de Esgoto Sanitário, construção e instalação de Fossas Sépticas e disposição dos efluentes finais.

PLANDURB – EPUCS: uma experiência de planejamento urbano. Salvador/BA: Publicação do Órgão Central de Planejamento da Prefeitura da Cidade de Salvador, 1976. Série Estudos Informativos.

PLANDURB – OCEPLAN. Vários volumes.

PLANO ESTRATÉGICO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA DA ÁREA COMPREENDIDA ENTRE A CALÇADA E A ENSEADA DOS CABRITOS. Consultor Dr. Arq. Marcos Paraguassu de Arruda Câmara. Salvador: Prefeitura Municipal/FMLF, 1999.

PEIXOTO, Nelson Brissac – *Paisagens Urbanas*. São Paulo: Editora SENAC São Paulo: Editora Marca D'água, 1996.

REIS FILHO, Nestor Goulart – *Quadro da Arquitetura no Brasil*. São Paulo: Perspectiva. Série Debates.

RIEGL, Alois. *El culto moderno a los monumentos*. Madrid: Visor Distribuciones S.^a, 1987.

ROBERTO BURLE MARX – monografia sobre o paisagista.

ROSSI, Aldo. *L'architettura della Città*. Biblioteca di Architettura e di Urbanistica-8 Padova/Vicenza: Marsilio Editori, 1966. *Arquitetura da Cidade*. Tradução de Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

_____ - *Autobiografia Scientifica*. Parma: Pratiche, 1990.

RUSKIN, John – *As Pedras de Veneza*. Tradução Luís Eduardo de Lima Brandão. São Paulo. Martins Fontes, 1992. (Coleção a).

_____ - *A Lâmpada da Memória*. Apresentação, tradução e comentários críticos por Odete Dourado. Salvador: Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. UFBA, 1996, 49 p. (PRETEXTOS, série b, Memórias 2).

SALVADOR DA BAHIA DE TODOS OS SANTOS NO SÉCULO XIX.

Pintura Documental de Diógenes Rebouças e Notícias e Notas de Godofredo Filho. Volume IV. Salvador: Fundação Odebrecht, 1985.

SAMPAIO, Antonio Heliodório Lima. *Formas urbanas: cidade real e cidade ideal* contribuição ao estudo urbanístico de Salvador. Salvador: Quarteto Editora/PPG/AU, Faculdade de Arquitetura da UFBA., 1999.

SAMPAIO, Theodoro. *História da Fundação da Cidade do Salvador*. Obras Póstumas. Bahia: Typografia Beneditina Ltda, , 1949.

SANTOS, Milton – *O Lugar: encontrando o futuro*. Cf. RUA (Revista de Urbanismo e Arquitetura). Salvador: Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, 1996. Nº 6.

SIMAS, Américo. (Coord.). *Evolução Física de Salvador*, Estudos Baianos, vols. I e II. Salvador: Editora da UFBA, 1980.

SINGER, Paul – *Economia Política da Urbanização*. São Paulo: Brasiliense, 1976.

SOUZA, Gabriel Soares de – *Tratado Descritivo do Brasil em 1587*. São Paulo: 1938.

VALLADARES, Clarival do Prado – *Nordeste Histórico e Geográfico*. Volume IV. Fundação Odebrecht, s.d.

VERGER, Pierre. *Retratos da Bahia (1946-1952)*. 2ª edição. Salvador-BA: Corrupio, 1990.

VILHENA, Luís dos Santos. *A Bahia do século XVIII*. Salvador: Ed. Itapuã, 1969.