

CAIXA

**GOVERNO
DA BAHIA**

**PROJETO
SUBÚRBIO**

2000
SALVADOR
A CAPITAL DA ALBORIA

Prefeitura Municipal de Salvador
FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA

ANTEPROJETO DE ARQUITETURA E URBANIZAÇÃO
ÁREA ESTRUTURANTE I – PLATAFORMA

SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

PRODUTO FINAL: PARTE V / VI

CADERNO DE APRESENTAÇÃO DE NEGÓCIOS URBANOS

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
Geciélma Santos Pinto
Antônio Gonçalves Bittencourt – Arquiteto Urbanista
Raimundo Andrade – Arquiteto Urbanista
Nilene Bastos – Arquiteto Urbanista
José Jorge Cardoso Moura – Arquiteto Urbanista

ÍNDICE

INTRODUÇÃO

PROJETO DE ATRAÇÃO E REPRODUÇÃO DO CAPITAL URBANO

- . Dinamização Sócio-Econômica
- . Dinamização das Atividades de Comércio
- . Dinamização das Atividades de Serviço
- . Dinamização das Atividades de Lazer e Cultura
- . Dinamização das Atividades de Turismo

ANÁLISE DA POPULAÇÃO

GRÁFICOS DA DEMANDA POPULACIONAL DO PROJETO

FORMAS ASSOCIATIVAS

SUGESTÃO DE PROGRAMAS DE TRABALHO E MELHORIA DE RENDA

SUGESTÃO DE FOMENTO E ATIVIDADES COOPERATIVAS

PROGRAMAS DE DESENVOLVIMENTO DE ATIVIDADES

DEMANDA E OFERTA DOS EQUIPAMENTOS SOCIAIS

- . População em Geral
- . Domicílios
- . Nível de Educação e Cultura
- . Grupos de Idade
- . Renda
- . Viagens (divisão modal, motivo e atração)

EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS COMPLEMENTARES NECESSÁRIOS

CONDIÇÃO DE DISPONIBILIZAÇÃO DAS ÁREAS PARA EQUIPAMENTOS

PROJETO DE ADENSAMENTO DE INVESTIMENTOS

. COMPOSIÇÃO DA ESTIMATIVA DE CUSTOS DOS EMPREENDIMENTOS

. COMPOSIÇÃO DO ADENSAMENTO POR PROPOSTA:

- . Caracterização das alternativas de gestão
- . Equacionamento e Dimensionamento dos Investimentos Mínimos

- . Caracterização da Viabilidade Econômica da Reurbanização
- . Visualização das Alternativas de Captação de Recursos e Parcerias Viáveis

CADERNO DE APRESENTAÇÃO
DE NEGÓCIOS URBANOS

INTRODUÇÃO

Este Caderno de apresentação de Negócios Urbanos foi realizado através de uma articulação entre entrevista com agentes, levantamentos de uso, pesquisa e projeções de demanda, para além de um estudo da dinamização dos diversos Sistemas Funcionais Urbanos, um tanto contemplado nos cadernos anteriores.

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.

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.

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

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

A memória e a paisagem, projetadas ou repensadas, acentuam uma visão fenômenica 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, 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.

As 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**.

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

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.

³ Idem, p.34.

possibilidade de uma estratégia de **descentralização**, coerente com a tendência da dinâmica urbana contemporânea.

Os possíveis impactos das propostas de infra-estrutura e dos projetos da Área Estruturante, permitem conceituar uma forma abrangente uma expectativa de futuro.

As propostas infra-estruturais devem necessariamente abrir um horizonte de requalificação que deve necessariamente ser compreendido e bem usado pela população. Se por um lado, uma série de possibilidades de melhorias em vários campos serão contempladas provenientes destes grandes investimentos urbanos, sejam os campos sociais, econômico, de trabalho, etc., também a grande parcela da população favorecida deve estar preparada, ou mesmo ser preparada para as futuras intervenções.

Espera-se uma grande **dinamização das funções urbanas**. Estas mudanças devem se dar sobretudo como é de se esperar, nos principais Sistemas Urbanos: de Transportes, Comércio e Serviços, Lazer, habitação, etc.

Os patamares de mudanças serão determinados conforme a inserção de cada uma das propostas. O Sistema de Transportes, viabilizada a melhoria do VLT, deve demonstrar, além da melhoria trazida pela otimização do transporte, um transporte mais condizente com a expectativa de cidade, mais humano e sem aspecto degradante; deve trazer uma fluidez de população que não necessariamente se deslocará para objetivos/destino nas áreas mais centrais, mas por outro lado, possibilitará uma real interface populacional de áreas mais distantes do Subúrbio, sejam elas mais periféricas ou mesmo centrais à cidade. Essa nova demanda, não preexistente no Subúrbio, deve surgir com uma gama de atividades que devem ser oferecidas à medida da implantação dos projetos infra-estruturais e das Áreas Estruturantes.

Estas trocas populacionais devem ser realizadas segundo o poder de atratividade que tais equipamentos devem ter, seja enquanto as atividades oferecidas, seja enquanto suas gestões; para captar um maior capital de giro que fique concentrado nesta mesma região.

Para tanto, a previsão é de uma demanda que venha de fora das zonas de influência das propostas estruturantes. A demanda mediata e imediata confere um grau de alcance e influência diretamente nas populações do Subúrbio, sendo estas as grandes favorecidas conquanto haja uma real interface de tais intervenções para qual a realidade dos mesmos.

Quanto a isso, a grande preocupação se concentra obviamente nos projetos das Áreas Estruturantes e equipamentos propostas pelas Macro-Áreas, haja vista que os projetos especificamente infra-estruturais, mais propriamente ditos de

urbanização, conferem um certo grau de otimismo perante as comunidades mais carentes.

A limpeza das bacias hidrográficas e da própria Baía de Todos os Santos, realizada pelo Programa Bahia Azul, aponta também para realizações que anteriormente pareciam distantes; tais como uma real exploração de toda a potencialidade ambiental e paisagística do Subúrbio Ferroviário e da própria Baía e Recôncavo enquanto zona muito mais propícia ao Turismo.

Ainda que esta tendência seja historicamente verificável inclusive através dos relatos de estrangeiros desde os primeiros séculos de colonização, é preciso apontar, neste sentido, para a grande possibilidade de uma reviravolta do transporte aquaviário de cabotagem por estas águas. Este tipo de transporte, podendo ser, desde finais da década de 80, explorado privativamente, traz uma grande rede de exploração de um vetor ainda não tocado, muito em conta dos vetores de crescimento da e dinamização do capital em direção à linha verde. Nesse sentido, a não ser pelos aspectos de degradação a que se encontra o Subúrbio, há uma clara vantagem de se estabelecer um *boom* turístico para esta direção; aspectos relevantes tais como a calma das águas, a proximidade com uma cidade em sítio historicizado, grande quantidade de patrimônio, riqueza ambiental e paisagística aprazível, ainda um baixo valor do solo, grande quantidade de áreas de antigas edificações industriais abandonadas, parques metropolitanos enquanto grandes reservas de Mata Atlântica, exploração de marinas, atracadouros, piers, etc.

Para além disto, tal Programa, devido à limpeza das águas da Baía, deve contribuir para a qualidade do pescado e marisco obtido por inúmeras famílias através de um regime de subsistência. Este tipo de atividade deve ser reestruturada enquanto cooperativas, em virtude do aproveitamento de toda esta prática bastante arraigada nestas comunidades.

A melhoria e consolidação do transporte coletivo rodoviário será feita segundo a implementação de linhas não concorrentes e alimentadoras do Sistema de VLT, isto deve contribuir com a redução das distâncias, na hipótese de haver o transbordo entre os modos de transporte; sem a qual, caso de um forte *lobby* contrário das empresas de ônibus coletivos, deve ser repensada a demanda populacional para as intervenções propostas.

As atividades de comércio e de serviços estruturadas pelas intervenções estruturantes devem necessariamente ser contempladas segundo mais até do que a formalidade. A informalidade é uma característica marcante da população ativa dos Subúrbios, além do que existe uma grande quantidade de pessoas desempregadas mas com uma determinada formação. As formas associativas, redes de trabalho ou mesmo cooperativas devem ser formas de garantia da participação de uma população que vai evidenciar toda a particularidade social-cultural do Subúrbio Ferroviário.

As formas de lazer destas áreas também podem ser bastante particularizadas, desde levando em conta o tipo de atividades já existentes, como a inclusão de outras mais fundamentais para a complementação da educação e formação destas comunidades; para além das formas de lazer que necessariamente levem em conta as particularidades do sítio e uma nova demanda, seja urbana municipal, metropolitana ou mesmo turística externa.

Também a educação deve ser ponto básico de enfoque pelos projetos estruturantes, embora no sentido da complementação do ensino de primeiro e segundo grau; no sentido de uma formação técnico-profissional, articulada de antemão com as devidas formas associativas, agências de empregos, micro-empresas criadas pelos próprios protagonistas deste aprendizado.

Bastante complexo é o problema da habitação, uma série de intervenções pode chegar a expulsar algumas comunidades que possam estar não condizentes com o ainda existente ranço progressista governamental atrelado aos interesses do capital. Mas, também uma série de intervenções em áreas habitacionais, para além das melhorias de infra-estrutura, devem contribuir para um quadro de moradia mais aceitável. Um exemplo disto, são as intervenções na área dos Novos Alagados e São João Cabrito, que embora não sejam ideais, já são consideradas um grande avanço nas questões do habitat no Subúrbio Ferroviário.

PROJETO DE ATRAÇÃO E REPRODUÇÃO DO CAPITAL URBANO

Dinâmica Sócio-Econômica

A estruturação da dinâmica social-econômica urbana local deve ser realizada mediante suas relações com a cidade.

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.

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 atrelado a um retorno privado, 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** local.

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.

É necessário repensar o 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. Suprir estas carências significa propor para o nível de renda apresentado pela mesma, indica maiores investimentos numa população no que se refere à redução dos seus deslocamentos, no sentido de sanar suas próprias necessidades referentes à estes tipos de atividades, e conseqüentemente concentrar o capital nesta área.

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.

Ao encontro das necessidades fundamentais para a formação de pessoas qualificadas ao exigente mercado de trabalho atual, são premissas básicas à implantação e reprodução de cursos técnico-profissionalizantes e fomento às formas de organização comunitárias e privadas de pequeno e médio porte na área; sejam inicialmente através de associações ou mesmo cooperativas.

Fundamental também é a reprodução dessa mão-de-obra local pela possibilidade de reutilização da própria mão-de-obra formada. Eis o entendimento da **grande “Fábrica” como elemento polarizador destas atividades, que ressurge como gerador de oportunidades de crescimento, formação e emprego.**

A área da **FATBRÁS** deve ter as suas dependências adaptadas para conter espaços destinados para atividades educacionais de formação técnico-profissional, culturais, ambientais, esportivas, de lazer, de convivência social, etc.

Nesse sentido afirma-se, a educação para o trabalho é complementar à educação convencional. Os conhecimentos técnico-científicos, o desenvolvimento do potencial de raciocínio, intuição, autonomia, capacidade de cooperação, trabalho coletivo, iniciativa experimental e gerencial se constituem em base fundamental para a necessária requalificação. Com tudo isso se objetiva a inserção da comunidade no mundo dos processos econômicos, onde se exige criatividade, exigência, qualidade e polivalência. Em síntese, se propõe atividades voltadas para subsidiar recursos intelectuais em prol da produção e sobrevivência em situações concretas e contemporâneas de trabalho; pressupondo para tanto, a exploração dos campos das relações de contatos, do setor de informática, liceu de artes e ofícios e formação/treinamento de mão-de-obra nas diversas áreas.

*“Não hajam dúvidas, no entanto, que as exigências de desenvolvimento no mundo contemporâneo colocam em pauta as questões da comunicação e da informática, o que significa que a simples preparação para estes setores deve ter, também, um sentido moderno e não simplesmente de formação de mão-de-obra de segunda classe”.*⁴

Enfim, nesse sentido, prioritariamente o programa desta readequação funcional aponta para o oferecimento de cursos profissionalizantes de curta ou longa duração que venham a atender às perspectivas de desenvolvimento do próprio local, além de abarcar os artesãos e diversos profissionais das práticas manuais existentes na comunidade imediata, no sentido de aperfeiçoamento, reciclagem,

⁴ In PLANO ESTRATÉGICO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA DA ÁREA COMPREENDIDA ENTRE A CALÇADA E A ENSEADA DOS CABRITOS : Subproduto 3 – Estudo Propositivo de reprodução da Economia Social: cenários alternativos de educação, saúde e habitações precárias. Consultor Dr. Arq. Marcos Paraguassu de Arruda Câmara. Salvador: Prefeitura Municipal/FMLF, 1999. P.19.

incentivo e programas de inserção dessa mão-de-obra no mercado de trabalho. Para tanto, a maior parte de suas dependências será destinada para tal fim, e quando não, com atividades não incompatíveis para com a proposta fundamental de relação entre os requisitos da necessária dinâmica econômica e as preocupações para com a urbanidade.

Do ponto de vista de uma requalificação urbana condicionada e condicionante de reais processos de dinâmica local, no caso de Plataforma, muito intensamente as questões de cidadania, as culturais e ambientais; corroboram para transcender a esfera precisamente econômica. A interação desta com tais aspectos se faz fundamental.

“Por educação para a cidadania, entenda-se a educação voltada para a compreensão e assimilação dos processos democráticos que implicam no respeito ao próximo, na aceitação das diferenças, na defesa dos direitos e na assunção das responsabilidades civis. A educação para cidadania, em áreas de alta concentração de pobreza, podem favorecer melhoria das condições públicas de segurança, limpeza, nutrição e saúde”.⁵

Para tanto, este Centro deve funcionar de forma polarizadora dos atrativos de comunidade e público em geral. A possibilidade de real permissividade e fluidez deste espaço, enquanto entidade gerida, pode gerar um complexo pólo de interesses diversos por parte da cidade.

Há também 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; 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 desaguam diretamente na Baía de Todos os Santos.

Essa proposta vem radicalmente em direção à prática da mariscagem como um meio de **auto sustentação** por parte de várias famílias do Subúrbio Ferroviário, e muito especificamente da região de Plataforma e São João Cabrito.

O espaço do **Mercado do Marisco** visa abrigar as diversas atividades relativas à esta prática, seja desde a limpeza, tratamento, pesagem, estocagem, comércio e serviços de alimentação com restaurante ou boxes especializados em comidas típicas. Também visa abrigar as atividades a ela diretamente relacionadas, como solucionar a transferência da sede dos pescadores e marisqueiros desapropriada em função da implantação do sistema do VLT, pequenos embarcadouros (piers), comércio de material para pesca e náutica, congelamento de alimentos, etc.

⁵ Idem, p.17.

Também numa perspectiva de futuro, na Salvador contemporânea, não há como fugir de que as qualificações profissionais também correspondam às categorias profissionais que atuam nos setores de cultura, lazer e turismo; mais especificamente de dinamização contemplada a seguir.

Dentre a caracterização das atividades de cunho sócio-econômico também são fundamentais as seguintes diretrizes fomentadoras e de dinamização, nos quais os projetos estruturantes buscam realizar:

- . Atração e Concentração do capital de giro no próprio Subúrbio, visto que a dispersão desse capital pode não gerar a sustentabilidade requerida devido à gastos em atividades não oferecidas pelo mesmo;
- . Interface entre a busca do poder de sustentabilidade econômica e as redes sociais associativas e/ou cooperativas, visto que é fundamental explorar a mão de obra local sobretudo através de organizações mais estruturadas;
- . O Subúrbio enquanto fornecedor de mão-de-obra para outros bairros de renda mais elevada mas não apenas enquanto uma economia doméstica, onde a renda fica concentrada e a área do Subúrbio exporta mão-de-obra que busca se capitalizar segundo uma formação que encontra através de uma organização cooperativa ou por formação individual capacitada;
- . Alternativas de otimização de recursos, seja através de Programas específicos, seja através de cooperação e reinvestimento, através de empréstimos, financiamentos, etc.;
- . Potencialização da mão-de-obra local, sobretudo nas novas atividades oferecidas, haja vista a necessidade de sustentação financeira;
- . Promover a prestação de Serviços Comunitários, aliviadores de tensões de diferença e de necessidades comuns da população;
- . Envolvimento de uma população tradicionalmente voltada para náutica na Península Itapagipana, assim como a população da zona imediata e mediata direta e também possivelmente da zona indireta;
- . Estímulo contínuo para eliminação do desperdício, estimulando, assim, a poupança dos recursos, assim como promovendo sempre que possível a reciclagem de materiais possíveis para tanto.

Dinamização das Atividades de Comércio

Os pontos de interseção modal serão os novos focos de dinamização comercial da área. Veja tabela abaixo:

Pontos de Interseção Modal	Dinamismo	Atratividade
<p>1. Integração Modal VLT, Aquaviário e Rodoviário em Plataforma</p>	<p>Ligação por VLT desde o Centro Comercial Tradicional de Salvador e suas possíveis conexões com o Terminal da França e Cidade Alta; Calçada; futura linha de Metrô; todo a orla do Subúrbio Ferroviário até Paripe; conexões com Sistema Rodoviário intra-bairros; Via Náutica; Baía de Todos os Santos e Recôncavo.</p> <p>Centro Comercial e de Serviços no nó da infraestrutura de Transportes</p> <p>Centro de Atividades de formação Técnico Profissional, Liceu, Culturais e Esportivas</p> <p>Potencial Paisagístico</p>	<p>Implantação do VLT</p> <p>Exploração por empresas de ônibus coletivos</p> <p>Exploração do percurso aquaviário por empresas privadas</p> <p>Passageiros turistas e população em fluxo.</p> <p>Exploração econômica através de bens de consumo e de serviços</p> <p>Exploração econômica, formação profissional, reprodução de mão-de-obra, produção cultural (teatro, espetáculos, vídeos), produção esportiva, eventos promocionais, feira de eventos, seminários, palestras, etc.</p> <p>Descanso ativo e turístico</p>
<p>2. Integração Modal VLT e Terminal Rodoviário</p>	<p>Ligação por VLT desde o Centro Comercial Tradicional de Salvador e suas possíveis conexões com o Terminal da França e Cidade Alta; Calçada; futura linha de Metrô; todo a orla do Subúrbio Ferroviário até Paripe; conexões com Sistema Rodoviário intra-bairros</p> <p>Centro Comercial e de Serviços no nó da infraestrutura de Transportes</p>	<p>Implantação do VLT</p> <p>Exploração por empresas de ônibus coletivos</p> <p>Passageiros turistas e população em fluxo</p> <p>Exploração econômica através de bens de consumo e de serviços</p>

O **Sistema Urbano de Comércio** é um dos mais estruturantes relativo ao modelo econômico-financeiro.

O desenvolvimento da integração na **Estação São João**, onde devem ser instaladas áreas com fins comerciais, o comércio do marisco e do pescado no **Mercado do Marisco**, o comércio voltado ao artesanato, têxtil, ou mesmo através de feiras e eventos, etc. na **FATBRÁS**, na área do **Anfiteatro**, devem provocar uma dinâmica única ainda não contemplada pelo bairro.

Também o desenvolvimento da integração entre a **Estação VLT - Plataforma** com o restauro da volumetria da **União Fabril**, reproposta como **Centro Comercial** e de **Serviços** e com o cais de embarque/desembarque de lanchas para Ribeira ou outras localidades da Baía de Todos os Santos, além de promover a articulação entre os diversos tipos de transporte, também é um elemento gerador de novas atividades de comércio e serviços, idealizada no sentido de garantir a autenticidade dos edifícios de valor arquitetônico no local, vale dizer, os galpões da Companhia União Fabril da Bahia, ao lado da praia.

Estas duas realizações de integração vão ao encontro do mais rápido e eficiente retorno de todo o pacote de investimentos a ser realizado no sentido da requalificação da área do Subúrbio Ferroviário em função da abrangência do Sistema de Transportes implantado.

As formas de gestão apontadas se apresentam tais quais à todo o Sistema do VLT a ser implantado. Embora tal mecanismo ainda não esteja claro, dependendo da própria política de administração, a equipe sugere a devida atenção ao esclarecimento proposto pela equipe que elabora o PLANO ESTRATÉGICO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA DA ÁREA COMPREENDIDA ENTRE A CALÇADA E A ENSEADA DOS CABRITOS:

*“(...) é possível, também economicamente, desenhar estações de passageiros de uso múltiplo, com ênfase no uso comercial e entretenimento, conforme são concebidas as estações modernas na Europa e Estados Unidos. **Tal concepção permite ao Estado erguer estas edificações sem utilização ou com uso mínimo de recursos públicos, na medida em que os parceiros, construtores, incorporadores ou empreendedores imobiliários, as possam oferecer, através de processo licitatório, em troca da possibilidade de anexar às mesmas espaços edificadas destinados a empreendimentos comerciais e de serviços (shopping centers, centros comerciais e empresariais, centros de entretenimento, p.e.) ou de operar os sistemas e serviços públicos, mediante concessões compensatórias.**”⁶*

⁶ 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.30.

Dentre a caracterização das atividades de comércio também são fundamentais as seguintes diretrizes fomentadoras e de dinamização, nos quais os projetos estruturantes buscam realizar:

- . Vincular a dinamização comercial à urbanização, condições infraestruturais, acessibilidades, etc;

- . Gestão cooperativa ou empresarial do comércio informal, concentrar esta grande população no Subúrbio em outras atividades e conseqüentemente gerar a concentração do capital nesta área;

- . Estimular ainda mais o extrativismo e comércio pesqueiro e da mariscagem através de implementação de uma cooperativa, atividade esta de geração de emprego e sobrevivência de várias famílias da região;

- . Estimular a produção de confecção voltada para o Mercado através de uma micro-empresa, a própria AMPLA deve ser elemento fundamental na criação desta, sendo elemento aglutinador e de atratividade da mão-de-obra local desta histórica atividade da área. Um bom *leit motiv* gerador de entusiasmo e de contato entre diversas faixas de idade da população;

- . Inserção de micro-empresas Formais e Informais em diversos setores, através do aproveitamento da mão-de-obra local, para além da têxtil e de mariscagem, como a exemplo da carpintaria, construção civil, náutica, educacional, esportiva, teatral, comercial de hortifrutigranjeiros, artesanato, etc.;

- . Interfaces com a magnitude dos empreendimentos comerciais da região, como a exemplo do *Outlet Center* (venda de artigos têxteis, etc.), com supermercados através da comercialização de comestíveis caseiros, pescado e frutos do mar, etc.;

- . Articulação com a produção do Recôncavo, seja de produtos horti-frutigranjeiros, como também de artesanato, cultura, abrindo um leque de possibilidades de interfaces através de um sistema de exploração econômica não mais contemplado pela Calçada e muito menos pelo Porto de Salvador (Centro Comercial), etc;

- . Fomento de produção e comercialização de uma linha artesanal e manufatureira mais qualificada, seja através de cooperativas ou micro-empresas;

- . Comércio de produtos náuticos e de pesca, também mesmo sendo informal mas de forma organizada.

Dinamização das Atividades de Serviços

O **Sistema Urbano de Comércio e Serviços**, como mais um dos mais estruturantes relativo ao modelo econômico-financeiro da Área Estruturante, é concebido, programado e localizado levando em consideração e dinamizando a articulação do Sistema de Transportes.

Além do centro de Comércio e de Serviços proposto na restauração da edificação da **União Fabril**, este tipo de atividade se estende aos Cursos Técnico-Profissionalizantes, aos demais cursos e atividades possíveis, inclusive na área cultural e o oferecimento de atividades esportivas, na área da **FATBRÁS**; do comércio do marisco e do pescado no **Mercado do Marisco** e a possibilidade da inserção de atividades comerciais no **Terminal Rodoviário de São João**.

A melhoria de qualidade e quantidade dos serviços propostos deve provavelmente fomentar o uso misto do solo nesta área. A demanda por outros serviços que provavelmente possam não ser contemplados por estas estruturas, dá a necessária abertura de liberação dos códigos urbanísticos mais específicos nas circunvizinhanças da Rua Úrsula Catharino, Almeida Brandão e Rua dos Ferroviários.

Este crescimento de possibilidades, deve nascer naturalmente da necessária complementação de produtos, atividades ou serviços que serão intuitivamente percebidos pela população, ou que podem ser naturalmente induzidos pelas entidades envolvidas no processo de implantação destas propostas, com a devida consulta e mútua colaboração das entidades comunitárias.

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.

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.

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

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).

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).

É fundamental a implantação de um pequeno Centro Comercial e de Serviços no edifício abandonado da União fabril, do lado do mar; integrado ao ancoradouro de travessia Plataforma-Ribeira. Neste Centro Comercial também podem ser oferecidos serviços bancários (sem concorrência), de correios, loterias, serviço de atendimento ao consumidor, Bahiatursa, etc.

Este Centro Comercial deve estar integrado, além do Sistema Modal de Transportes Aquaviários, ao Sistema de Transportes do VLT, pela sua quase junção à estação do VLT; e ao Sistema Rodoviário que aí está integrado de forma dinâmica (transbordo). Este Centro Comercial é provavelmente um elemento dinamizador de tal plataforma de VLT, não necessariamente sendo obrigatória a sua transformação enquanto espaço de comércios e de serviços, haja vista a forte presença de tal equipamento polarizador.

Dentre a caracterização das atividades de serviços, também são fundamentais as seguintes diretrizes fomentadoras e de dinamização, nos quais os projetos estruturantes buscam realizar:

- . Estimular maior absorção de mão-de-obra local, haja vista a melhoria da renda e qualidade de vida, para além da proximidade dos empregos;
- . Sendo a oferta de Serviços Educacionais bem menor que a demanda, estimular atrabilidades de demanda mais específica e qualitativamente segundo a implantação dos projetos;
- . Inserção de micro-empresas Formais e Informais, seja mediante associações ou até mesmo através de cooperativas existentes ou mesmo propostas;
- . Fomento aos serviços de cabotagem e deslocamentos e passeios pela Baía de Todos os Santos, haja vista o grande potencial da baía, a presença de barqueiros

e a possibilidade de intensificar as trocas centenárias para com um Sistema Regional de exploração comercial e de serviços;

. Promover serviços voltados a náutica e pesca, atividades inevitavelmente a serem potencializadas segundo as características da área e de seus habitantes.

Dinamização das Atividades de Lazer e Cultura

Para além das preocupações meramente comerciais, as propostas estruturantes contemplam uma série de atividades de formação ausentes na maioria das localidades distantes dos Centros Urbanos.

O investimento em atividades culturais, não tanto comum nas cidades brasileiras, sobretudo Salvador, enfatizando a segregação a que comumente é relegada a comunidade mais carente da população, se apresenta como inovador e mais compatível com a demanda contemporânea, sendo igualmente estruturador da qualidade de vida desta população. Ou seja, a afirmação de um Sistema de Transportes, de Comércio e de Serviços e Educacional, não garante por si só, uma verdadeira requalificação da vida dos habitantes de Plataforma e de todo o subúrbio da cidade de Salvador; além do que, este tipo de investimento pode gerar retornos ainda não previstos pelas iniciativas governamentais e privadas.

As atividades culturais estão necessariamente incluídas na **forma de identidade particular** de uma determinada população, comunidade, povo, localidade, etc. Eis a via de expressão radicalmente conectada e necessária, mas inversa ao fenômeno globalização, indicadora de uma atualização, formação e crescimento de uma tradição e inovação de particularidades inerentes à cultura soteropolitana; seja no artesanato, nas artes plásticas, no cinema, no teatro, na capoeira, na dança, na música, na literatura, na moda, etc. Via esta igualmente *leit motiv* fundamental, juntamente com a requalificação ambiental urbana e patrimônio histórico-cultural e paisagístico, como **maior efeito propulsor de importantes interfaces com o Sistema Urbano de Turismo**.

Há uma excepcional ausência de atividades de lazer cultural e esportivo em Plataforma, 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.

Alguns equipamentos são propostos no sentido de cobrir tal deficiência no bairro de Plataforma. Tais equipamentos possuem caráter de abrangência para além de local, acrescentando oportunidades relativas a este tipo de atividade para uma população extra-bairro; vale dizer, do Subúrbio Ferroviário.

São propostos, na edificação da **FATBRÁS**, um pequeno teatro, uma sala de projeções, auditório e outros espaços que indicam a possibilidade de produção de Cultura por parte da comunidade.

Além disto é proposto um **Anfiteatro** na rua Volta do Tanque, para espetáculos musicais, teatro e dança; que se configura como equipamento de maior porte destinado a tal fim.

As atividades voltadas para o lazer social ou mais propriamente dita de convívio se exerce em todas as edificações propostas; o que vale dizer que, com a sua inserção, provavelmente novos hábitos de convívio devem se estabelecer, para além dos configurados até então: seja o da conversa com cadeiras na porta de casa, o futebol, os relacionamentos sociais de vizinhança, o encontro no bar, a feira, a igreja, associação de moradores, escola, etc.; sendo acrescidas à estas, as novas atividades oferecidas nos espaços das edificações e mais propriamente dito nas áreas da **promenade** e do espaço de convívio articulado com bares, lanchonetes e anfiteatro.

As atividades esportivas são requalificadas com a sua urbanização e diversificação, recebendo ainda aumento da sua dotação espacial. Além dos cursos oferecidos na **FATBRÁS**, musculação, ginástica, dança, capoeira, artes marciais, natação, mergulho, etc.; são transformadas em quadras polivalentes com espaço de convívio, os antigos e degradados campos de futebol das ruas Leandro Gomes e Júlio Euzébio.

As atividades contemplativas, um dos *leit motiv* da competição, conceituadas enquanto valorização dos cones visuais, é permanentemente levada em consideração no tratamento de todas as edificações e tratamento dos espaços. A intensa unidade paisagística proposta no *waterfront* desde a vista da Baía para Plataforma já aponta para uma unidade particular de atrativo. O altíssimo grau de requisição dos atributos da percepção nesta área por parte do usuário fruidor aponta para uma particular **beleza paisagística**. A relação entre sítio natural e ambiente construído é extremamente valorizada com o restauro das antigas edificações da **FATBRÁS e União Fabril**, a recomposição do seu tecido, a inserção das **estações de VLT**, do **Mercado do Marisco** entre as suas belíssimas palmeiras imperiais, do tratamento da sua **promenade** e intensificada com os fluxos e refluxos das dinâmicas dos diversos tipos de transporte.

Para além desta, que é a principal e mais valorizada área de interesse paisagístico, o que vale dizer, levando em conta a valorização dos seus empreendimentos; também é proposto o tratamento paisagístico dos diversos mirantes para a cidade, para a baía ou mesmo enseadas dos Tainheiros e do Cabrito.

Provavelmente haja uma redução mediante ao oferecimento dessas atividades não contempladas anteriormente devido ao estado de abandono em que se encontra o Subúrbio Ferroviário; e um aumento de viagens de outros bairros em

direção à Plataforma no sentido de sanar necessidades de lazer e cultura que são agora oferecidas.

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.

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 um grau de diversidade que ainda caracteriza e qualifica ambientalmente o bairro.

Para além destas preocupações, as atividades culturais são contempladas por trazer uma gama de possibilidades infinitas de alcance às camadas segregadas e/ou marginalizadas da produção. Estas atividades podem ser importantes atrativos no sentido da reversão de um quadro social desanimador, presente no desemprego, violência, tráfico de drogas, crime, ócio e até a falta de aproveitamento de um potencial não aparente e/ou até mesmo discriminada.

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 criação de um grande calçadão diante do mar, em frente às construções restauradas da FATBRÁS e União Fabril; conforma e estrutura uma nova unidade paisagística e de valorização do lazer na área.

Também os espaços destinados às atividades esportivas contemplam uma estratégia específica para muitos dos problemas críticos ora levantados. No bairro de Plataforma, é possível promover atividades esportivas tanto para a comunidade local, quanto para a comunidade soteropolitana. As alternativas se desenvolvem tanto no próprio espaço da **FATBRÁS**, como no mar (embora podendo ser gerida por esta e/ou complementada com área no Mercado do Marisco); e como se verá mais adiante, nas quadras poliesportivas e espaço público com acesso pela rua Volta do Tanque.

Especificamente na área da **FATBRÁS**, estão propostos espaços para natação, mergulho, hidroginástica, musculação, artes marciais, capoeira, dança, jogos de mesa e de tabuleiro. Relativo à utilização do recurso do mar, é proposta a gestão de cursos de mergulho, remo, canoagem e atividades náuticas.

O espaço do **Anfiteatro** na rua Volta do Tanque deve suprir reais necessidades culturais e de espetáculos em grande parte do Subúrbio Ferroviário.

Em Salvador, infelizmente, são pouquíssimos os espaços ao ar livre destinados especificamente à atividades de espetáculos musicais, dança, ensaios de blocos, etc. Ou melhor, sem exceções à Concha Acústica do Teatro Castro Alves e o Anfiteatro do Costa Azul, a grande maioria dos espetáculos são realizados de forma improvisada, mas sempre de muita força atrativa relativo ao povo baiano. Vale dizer, neste sentido, que o anfiteatro do Costa Azul se apresenta como grande sucesso de público, com raio de influência para além do território do próprio bairro.

Para além deste espaço, a equipe também propõe uma grande **praça escalonada**, com equipamentos de ginástica, recreação infantil, um *halfpipe* para prática de skate e patins, estacionamento, vias de circulação e tratamento paisagístico, que vem a reforçar o sistema urbano funcional de lazer e garantir a conservação da área verde, primando pela qualidade de vida da comunidade local.

A grande praça deve ser incorporada como espaço de vivência cotidiana, podendo abrigar as mais diversas manifestações de caráter cultural, artístico, político, religioso (quermesses), feiras de artigos usados, esportivos, etc; tratada com elementos físicos (passeio público e/ou ciclovia, além de um grande cinturão vivo) entre as áreas verdes e as edificações imediatas, afim de evitar expansões e garantir os espaços de uso comum.

Dentre a caracterização das atividades de lazer e cultura, são fundamentais também as seguintes diretrizes fomentadoras e de dinamização, nos quais os projetos estruturantes buscam realizar:

- . Potencializar uma área que é historicamente de lazer, as orlas dos Subúrbios Ferroviários;
- . Criação, fomento e consolidação de associações esportivas e culturais, como a exemplo de Itacaranha, o grupo de teatro da AMPLA, etc.;
- . As atividades de lazer devem ser compatíveis à baixa renda da população, e sempre que possível envolver a mesma na maioria das atividades;
- . Promoção de passeios pela Baía de Todos os Santos, também possível para esta população local, provocando interfaces com outras localidades, através de um turismo de poder aquisitivo baixo;
- . Potencialização da orla marítima, do paisagismo e atividades nas praias, agora com o “gancho” do programa Baía Azul e demais intervenções de infra-estrutura dos bairros do Subúrbio;
- . Potencialização de formas culturais particulares à área, no sentido de um crescimento e participação em eventos que tragam retorno à população envolvida neste tipo de atividade;
- . Capacitar a população para atratividade através de eventos envolvendo a participação das pessoas do bairro;

Dinamização das Atividades de Turismo

A interface com o setor de turismo se esbarra nos problemas sociais e culturais, e mais particularmente no caso do Subúrbio Ferroviário, nos problemas de natureza ambiental, remetendo conseqüentemente aos já problemas de cidadania.

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.

Entramos em processo de reavaliação da nossa proposta de inserção de tal 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.

Esta reavaliação também se deu pelo fato da proposta do Centro Náutico para a área da outra cabeceira (oposta à Plataforma) da ponte ferroviária sobre a Enseada dos Cabritos.

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.

Mais especificamente em Plataforma, a relação com o meio aquaviário vem ao encontro da possibilidade de extensão do projeto **Via Náutica**; da requalificação da travessia Ribeira-Plataforma; da exploração da mariscagem e do pescado; das possíveis, viáveis e balizantes trocas regionais com a Baía de Todos os Santos. Essas projeções são realizadas na reproposição do Embarcadouro (articulado com o **Centro de Comércio e de Serviços** na antiga **União Fabril** e **Estação Plataforma do VLT**-) e na criação do **Mercado do Marisco**; ainda com a possibilidade de visualização de uma marina, a depender das negociações com os proprietários destas antigas estruturas fabris.

Esta nova via, juntamente com o leito do VLT, a rua Almeida Brandão, a ciclovia, e o calçadão frente ao mar, tem uma identidade intensificada pela alta carga de complexidade paisagística e programática na conexão com os edifícios restaurados da **FATBRÁS** e **União Fabril**, o embarcadouro, as estações de VLT, o **Mercado do Marisco** (inserido em meio às belíssimas palmeiras imperiais existentes) e o **Terminal Rodoviário São João**, já citado.

Dentre a caracterização das atividades de lazer, são fundamentais as seguintes diretrizes fomentadoras e de dinamização, nos quais os projetos estruturantes buscam realizar:

. Capacitar a população para atratividade através de eventos e qualidade dos serviços, onde não só a formação de profissionais, mas a da própria população deve garantir um contato com o turista que indica um retorno do mesmo;

. Preservação da identidade local e interface com o Turismo bastante particular para o bairro, coadunando aspectos geográficos, com culturais, étnicos, antropológicos, etc.; haja vista que são características que fazem com que o bairro se apresente enquanto interesse turístico, onde apenas a implementação de equipamentos turísticos não garante a atratividade para o mesmos em relação ao bairro, mas na melhor das hipóteses, de forma segregada.

. Potencialização da orla marítima, não apenas com a implementação da urbanização proposta, mas com esmero respeito à paisagem que se delinea enquanto *waterfront*. Lugar belo, particular; aprazível e encantador; que com uma boa capacitação de equipamentos de uso público e de infra-estrutura deve se apresentar como mais um vetor turístico dessa cidade;

. Potencialização do turismo náutico, não apenas pela Via Náutica, mas sobretudo estendendo tal atividade abrangendo toda a potencialidade da Baía de Todos os Santos e Recôncavo; também pela inserção de equipamentos de infra-estrutura e apoio como piers, embarcadouros, marina, banheiros, pontos de abastecimento, estaleiros, aluguel e venda de barcos, equipamentos, etc.;

. Atratividade pela Conservação do patrimônio, viabilizado através das intervenções de conservação e restauro das edificações históricas e da própria paisagem;

. Atratividade pela estética e exuberância da paisagem, mediante a sua conservação e ações restaurativas (quando em áreas desmatadas que contemplam alto valor ambiental ou mesmo paisagístico);

. Potencialização de formas culturais particulares à área, como a exemplo dos grupos de quadrilhas, da festa de Plataforma, ensaios de blocos, grupo de teatro, etc.;

. Combinar a absorção da mão-de-obra local, através de treinamento e qualificação, com especializada externa, para melhor contato e atendimento ao turista;

. Criação de associações ou cooperativas de interfaces com as atividades voltadas para o turismo, como a exemplo da cooperativa de mariscagem, da Associação de Cultura, Esportiva, etc.;

. Programas de turismo ecológico e educação ambiental, para que tanto o morador da área como seus visitantes tenham consciência suficiente para conservação do patrimônio que usufruem.

ANÁLISE DA POPULAÇÃO

GRÁFICOS DA DEMANDA POPULACIONAL DO PROJETO

FORMAS ASSOCIATIVAS

As formas associativas foram detectadas através de entrevistas *in loco* e através de levantamentos realizados por trabalhos anteriores como a exemplo do Diagnóstico Sócio-Econômico Ambiental do PANGEA e o da Macro Área de Plataforma.

Depois de detectadas tais possibilidades de associações foram realizadas relações de aproximação de interesses e pró-dinamização da área, seja através de entrevistas selecionadas, seja através de articulação conceitual e programática ao encontro das propostas estruturantes.

Em geral, as formas associativas devem se dar no âmbito desde o social (Associação dos moradores), até o de diversas formas como a exemplo dos comerciantes, ainda carentes no local.

Também são interessantes as formas associativas esportivas e ou mesmo de fomento ao lazer.

A depender dos novos usos apresentados pelas novas atividades ou até criados pela própria população no uso dos espaços não necessariamente previstos para tal, novas formas associativas podem se desenvolver; e são fundamentais para a perpetuação e a criação de atos em comunidade.

Deve-se, neste sentido, promover o fortalecimento destas associações para discussão e busca de soluções dos problemas das comunidades.

Vejamos algumas possíveis de ser vislumbradas:

AMPLA – A Associação dos Moradores de Plataforma já tem uma razoável participação nas discussões acerca dos problemas da área. É uma das mais importantes do gênero, sendo razoavelmente bem organizada. Daí podem se estruturar uma série de projetos, programas e outras formas de associações para a área.

Associação Esportiva de Plataforma – Assim como Itacaranha, os moradores e usuários dos demais espaços esportivos em Plataforma e redondezas, como São João Cabrito, Novos Alagados, Itacaranha, etc.; podem se associar inclusive sob a inclusão do Programa Faz-Atleta, dando maior força organizacional e formadora de atividades fundamentais mas não exploradas em toda a sua potencialidade.

Associação Pesqueira/Marisqueira – Essa modalidade se faz fundamental haja vista a enorme quantidade de pessoas envolvidas neste tipo de atividade. Tal associação pode estruturar uma forte cooperativa de mariscagem em apoio com os programas de informação e gestão sugeridos pelo SEBRAE.

Associação Cultural – Devido à possibilidade de aumento das atividades deste tipo, sugere-se à população envolvida neste tipo de atividade, sobretudo inicialmente as pessoas mais ligadas à AMPLA; que estruturam uma Associação mais específica e não tanto condicionada às atividades desta última, mas uma Associação mais fluída no sentido de captar uma maior participação de pessoas do bairro e extra-bairro, sobretudo artistas interessados em divulgar o seu trabalho para um público em potencial.

SUGESTÃO DE PROGRAMAS DE TRABALHO E MELHORIA DE RENDA

A exemplo da Casa do Trabalho, instalada no Centro de Desenvolvimento de Atividades Produtivas (Camaçari), o compromisso com a qualificação da mão-de-obra local deve ser cumprido no que tange à real sustentabilidade local.

Conforme os programas e projetos do SENAI, SEBRAE, SENAC e Instituto Mauá, uma série de atividades que visem a melhoria da qualidade da mão-de-obra e sua própria formação enquanto entidade e gestora; devem ser implementados na área:

Os cursos de implantação dos cursos do SENAC podem ser viabilizados pelo PROJER-FAT.

O Instituto Mauá pode ser articulado segundo o Projeto Empreendedor Cultural da Fundação Cultural e com o Projeto BahiarTE juntamente com o SEBRAE.

O SEBRAE conta com um Programa de Emprego e Renda e o projeto FAZ CIDADÃO juntamente com o Governo do Estado, também uma série de cursos voltados para esta área, como a exemplo do Curso de Estudos de Viabilidade Técnico-econômica; de obtenção de Verba e de planejamento.

Nesse sentido, mesmo precariamente, o que necessita uma consolidação, a própria Associação dos Moradores de Plataforma (AMPLA) tenta funcionar neste sentido; embora haja um sobrecarregamento de funções para com seus diretores e nem tanta dinamização das suas atividades devido a falta de oportunidades.

Constituição de um programa municipal especial de tecnologia de produção em apoio com os programas e projetos específicos a serem estabelecidos; a exemplo de tecnologias alternativas para saneamento, preparação e conservação de alimentos, alternativas para transportes urbanos, etc.

Pode ser criado um fundo municipal através de financiamentos e participações de instituições não governamentais e recursos de órgãos internacionais como o BIRD, o BID, etc.

SUGESTÃO DE FOMENTO E ATIVIDADES COOPERATIVAS

Devem ser realizados esforços de fomento à atividades de uso misto nas edificações próximas às intervenções como forma de apoio às mesmas e se apoiando também. Isto pode ser mais uma forma de sustentabilidade gozada pela população limítrofe.

Deve ser estimulado o uso dos equipamentos sobretudo no que concerne às atividades culturais, com projetos de espetáculos e exposições.

Deve ser estimulado o uso dos equipamentos de formação esportiva, aproveitando o potencial populacional e grande demanda de atletas para competições à nível estadual, nacional e internacional em diversas modalidades esportivas.

Estabelecer a implantação da cooperativa de mariscagem e pescado no Mercado do Marisco, onde a implantação também pode ser realizada numa íntima relação entre a Prefeitura e a comunidade interessada.

Tal cooperativa de mariscagem pode receber informação organizacional, de gestão e empresarial segundo cursos oferecidos pelo SEBRAE; passos fundamentais para a formação de uma micro ou média empresa especializada.

PROGRAMAS DE DESENVOLVIMENTO DE ATIVIDADES

Todas as atividades propostas pelos equipamentos estruturantes e pelos seus gestores e usuário, e que porventura sejam citadas enquanto possíveis perspectivas de futuro para a área; podem e devem ser objeto de programas específicos de dinamização urbana dos Sistemas Funcionais ao qual estas atividades se atrelam.

Respeito à estes Sistemas Funcionais e mais especificamente à estas atividades podem se sugeridos:

Programa de Formação Técnico-profissionalizante: Este deve ser através de um complexo envolvimento das entidades e instituições formadoras já citadas (SENAI, SEBRAE, SENAC, outras), os programas a elas atrelados (Faz-cidadão, PROJER-FAT, Faz-Cultura, Faz-Atleta, etc.) e com uma grande participação da população.

Existe uma grande necessidade de implantação de um programa de informação de um maior aproveitamento das possibilidades de desenvolvimento da própria população onde esta deve estar consciente disto, onde sem a qual não há garantia de seu real envolvimento.

Tal programa maior deve ser implementado através de uma grande parceria que pode envolver também sobretudo as Universidades e Escolas de Ensino Técnico-profissionalizante; sejam nas áreas ambientais, biológicas, sociais, antropológicas, urbanismo, administração, etc.

DEMANDA E OFERTA DOS EQUIPAMENTOS DE USOS SOCIAIS

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 demanda de toda a dinamização já está sintetizada no Caderno 1, onde aqui apresentamos mais especificamente os dados mais significativos referentes aos Usos Sociais:

População em geral:

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 subdividida 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.

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.

Domicílios:

A 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).

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 fabris.

Vale dizer também, que através de um possível planejamento, que há grande potencial de reurbanização e adensamento populacional desta (Plataforma) e daquela área (Península Itapagipana) 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.

Nível de Educação e Cultura:

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 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.

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.

A maior parte das atividades de formação profissional, educacional e cultural vão ao encontro do contingente de pessoas alfabetizadas, à exceção à primeira mão a prática da mariscagem.

Sugere-se a implementação de um programa educacional de alfabetização de um possível contingente de população analfabeta que provavelmente possa a vir se beneficiar dos projetos e programa que venham a ser instalados; pressuposto básico para o seu contato com as entidades e maior aproveitamento dos potenciais ainda não revelados por esta população.

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 um 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.

Renda:

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.

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.

Viagens:

**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).⁷

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.

Os dados acerca dos motivos de viagens na cidade de Salvador apontam para uma tendência de centralidade e subcentralidade estruturada em fuções 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 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).⁸

⁷ 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.

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).⁹

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

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. S/ n. de pág.

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.

**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 à 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 Macroestrutura Viária da Região do Subúrbio de Salvador¹⁰, 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 1998.¹¹

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.

¹⁰ 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.

¹¹ Idem, cf. Tabela 1.4.1 – Linhas de Ônibus Alimentadoras Municipais Propostas.

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

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 bem 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.

EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS COMPLEMENTARES NECESSÁRIOS

Para uma real inserção das propostas programáticas previstas para a área uma série de equipamentos se fazem necessários diante da complexidade de investimentos para além da arquitetura e urbanização enquanto infra-estrutura do acontecimento das atividades.

A depender do tipo de atividade e área utilizada, tais equipamentos devem ser apresentados em forma seja de apoio, de patrocínio ou mesmo de investimento das esferas interessadas. Estas situações estão sintetizadas no adensamento de investimento neste mesmo caderno.

Para além das propostas estruturantes, aponta-se para necessidade de inclusão de mais uma escola de 1.o e 2.o graus, um posto de saúde, um banco, módulos policiais, etc.

Para além destas reivindicações, lugar comum nos discursos de requalificação ambiental, a sua complementação através de projetos de educação ambiental e de preparação da população para otimização dos usos dos equipamentos e urbanização propostos e realmente implantados em todo o Subúrbio Ferroviário.

CONDIÇÃO DE DISPONIBILIZAÇÃO DAS ÁREAS PARA EQUIPAMENTOS

As áreas de estações de VLT aproveitarão o antigo limite da linha ferroviária, sem maiores problemas para sua implantação, inclusive no que diz respeito às propostas de alargamento e melhorias nas vias limítrofes.

As áreas Da FATBRÁS e da União Fabril estão completamente disponíveis para realização do empreendimento, inclusive com interesse de seu proprietário; no que tange a esta negociação.

O Mercado do Marisco está situada entre a área da Linha Férrea e da praia de Plataforma, devendo haver uma negociação com a RFFSA e a própria marinha; no que diz respeito a isto não maiores empecilhos.

A área de lazer e espetáculos na rua Volta do Tanque, situada no grotão, deve ser desapropriada.

O Terminal Rodoviário proposto pelo VLT deve desapropriar uma certa quantidade de casas e terrenos, conforme área pré-definida e proposta de reassentamento pré-definida pelo anteprojeto.

As demais áreas são públicas ou já tem um uso que pode tranquilamente ser negociado com as possíveis partes interessadas (quadras poliesportivas e mirantes).

PROJETO DE ADENSAMENTO DE INVESTIMENTOS

**COMPOSIÇÃO DA ESTIMATIVA DOS CUSTOS DOS
EMPREENDIMENTOS**

ESTAÇÃO RODOVIÁRIA INTEGRADA AO VLT:

Ponto estratégico da junção modal de transportes, a edificação se enquadra imediatamente no esquema estratégico de captação de recursos e gestão público-privada ou simplesmente privada, onde empresas de transportes coletivos interessadas e empresários do ramo comercial, ou até mesmo construtoras imobiliárias de habitação estabeleçam um acordo de efetivação conjunta da construção, negociação com lojas e células habitacionais.

INTEGRAÇÃO CENTRO COMERCIAL (NA UNIÃO FABRIL), ESTAÇÃO DE VLT E SISTEMA AQUAVIÁRIO:

A captação de recursos, construção e gestão ideais desta edificação podem ser concretizadas em conjunto com iniciativa pública e privada, de forma semelhante à já citada integração **Estação de VLT – São João e Terminal Rodoviário**. Havendo a possibilidade de negociação nos espaços da edificação comercial ou nos lucros do Sistema Aquaviário. A presença da esfera pública na gestão deste equipamento deve buscar garantir o livre uso de algum espaço por parte dos cidadãos, segundo uma pré-determinada organização e direção das suas atividades por parte da administração do Embarcadouro e do próprio **Centro de Comércio e de Serviços**. O transporte pode ser explorado por empresa(s) privada(s) específica(s) ou até mesmo por autônomos, sendo devidamente fixadas as tarifas em concordância com a Prefeitura; levando em consideração o Sistema de transportes do VLT, as distâncias a serem vencidas, o nível de conforto da embarcação e outras prerrogativas, tais como mais fundamentalmente a negociação da possibilidade de transbordo entre os sistemas modais.

UNIÃO FABRIL – CENTRO DE COMÉRCIOS E DE SERVIÇOS:

A forma de gestão deve ser idealmente em concomitância com a implantação da estação do VLT e do **Embarcadouro Marítimo**, como já citado acima. Dando sempre a oportunidade, e na medida do possível, também podendo estar unido à Administração do **Centro de Atividades Educacionais, Culturais e Esportivas instalado na FATBRÁS** (ver adiante), da utilização deste Embarcadouro no sentido de uma exploração da rede de ligação regional para o potencial de obtenção das mercadorias originárias do Recôncavo, via Baía de Todos os Santos. Vale dizer, neste sentido, que já existe uma tendenciosa vontade, por parte do Governo Federal, de se proporcionar recursos, projetos de leis e revisão das atividades voltadas para o artesanato; encarado este como fonte de

sustentabilidade sócio-econômica e também fomentadora do Sistema Urbano do Turismo.

Equacionamento dos Investimentos:

Padrão: Normal

Construção (custo estimado): R\$840.961,60

Equipamentos Mínimos Necessários: a serem implementados pelos donos das lojas ou por eles arrendadas e/ou alugadas.

Caracterização da Viabilidade Econômica:

Pessoas a serem atendidas (numa boa capacidade de aproveitamento dos seus espaços e atividades normais previstas): 40.000 pessoas/mês, podendo aumentar a depender da dinamização das atividades para além do seu espaço externo mediante o uso do calçadão através de atividades congregantes.

No. de empregos Gerados: 70 empregos (administração, comércio, gestão, serviços, serventes, etc).

Produção econômica e de Serviços Rentáveis:

Atividades econômicas de Comércio: venda de produtos diversos, compatíveis com as populações da área e visitantes; roupas, artesanato, revistas, cigarros, produtos de beleza, fotografia, ótica, livraria, papelaria, brinquedos, armarinho, artigos esportivos, sapataria, farmácia, padaria, miudezas (mercado informal),

Atividades Econômicas de Serviço: barbearia, cabeleireiro, chaveiro, banco 24 hs, correios, xerox, sapateiro, venda de passagens para VLT, aluguel de barcos, passeios pela Baía de Todos os Santos, venda de passagens do transporte aquaviário, bares, lanchonetes, aluguel e/ou arrendamento de lojas e espaços,

Sustentabilidade do Empreendimento: TIR (Taxa Interna de Retorno) positiva a comercialmente atraente, considerando o espaço utilizado como uma rede de negócios de micro-empresas com TIR de 2% a 3%, ou melhor desconsiderando em primeira mão o empreendimento como um todo, mas como um pool de negócios onde vários investidores participam com empreendimentos de menor parte. Essa é uma possibilidade factível e viável.

Outra possibilidade é de apenas um empresário assumir todo o empreendimento tendo o retorno através do aluguel e/ou arrendamento das lojas e espaços; também factível e menos complicada de se gerenciar.

Incentivos Fiscais: Caso alguma das atividades venha a se estruturar à nível de Microempresa, esta pode se beneficiar do Simples, sistema que permite reduzir a tributação ao nível de 8,6% para pequena empresa.

Caso o empreendimento seja tocado apenas por poucas ou apenas uma só empresa, ainda assim pode ser negociado também uma forma de tributagem que facilite a sua inserção e também leve em consideração a exploração da travessia Plataforma-Ribeira.

Incentivos Creditícios: Desembanco, Banco do Nordeste, BNDES (Formação de Agentes de Crédito via Associações), etc.

Alternativas de Captação de Recursos:

Recursos Públicos: infra-estruturais, para implementação de serviços públicos, etc.

Recursos Privados: empresas privadas, associação dos comerciantes, etc.

A captação de recursos para esta edificação deve ser realizada especificamente no setor privado, através de financiamento ou mesmo não, considerando a propriedade como importante fator de negociação pelo seu proprietário.

Alternativas de parcerias viáveis:

Parcerias entre empresas privadas, entre grupos de comerciantes, cooperativas que queiram sediar um ponto de vendas ou de serviços (sede de negócios), SEBRAE no sentido de uma visão empresarial direcionada à qualidade de gestão empresarial e retorno, bancos, Companhia das Docas da Bahia (para a travessia Plataforma-Ribeira) e exploração do transporte via Baía de Todos os Santos, Prefeitura Municipal e Governo do Estado na implementação do VLT, etc.

FATBRÁS – Cursos Técnicos-profissionalizantes, Liceu, atividades culturais e esportivas.

A contribuição fundamental deste empreendimento no empenho qualitativo de resposta à dinâmica local aponta que as atividades devem se dar em concomitância entre objetivos econômicos e objetivos voltados à formação da população; no sentido de haver uma maior compreensão e valorização por parte desta em relação ao investimento realizado, e satisfatórios retornos econômicos às esferas envolvidas na sua implementação.

Área de Influência dos Usuários: Todo o bairro de Plataforma, os bairros imediatamente vizinhos, como muito particularmente a população vizinha em toda a extensão do leito de VLT, e se envolvendo a ligação aquaviária com a Ribeira, a própria população da Península Itapagipana; podendo acarretar inclusive possibilidades de alternativas para a população de bairros inclusive fora da zona mediata de influência.

Área de Influência dos empregados: a mesma.

Coordenação: uma coordenação geral, funcionando como um conselho gestor, formado por responsáveis de cada uma das instituições, parceiros, investidores e comunidade; grupo este que aponta diretrizes para coordenações específicas responsáveis a depender de cada tipo de atividade proposta na área.

Equacionamento e Dimensionamento dos Investimentos Mínimos:

Padrão: Normal

Construção (Custo Estimado): R\$ 3.633.843,93

Equipamentos Mínimos Necessários: R\$ 900.000,00 (computadores, impressoras, scanners, plotter, projetores, vídeo, mesas, cadeiras, estantes, cozinha industrial, iluminação teatral, equip. musculação, equip. piscina, materiais de escritório, etc.).

Caracterização da Viabilidade Econômica:

Pessoas a serem atendidas (numa boa capacidade de aproveitamento dos seus espaços e atividades normais previstas): 30.000 pessoas/mês, podendo aumentar a depender da dinamização das atividades.

N.o de empregos gerados: 345 pessoas.

Produção econômica e de Serviços Rentáveis:

- Atividades econômicas: Liceu de Artes e Ofícios; Centro de Eventos (feiras de negócios, seminários, palestras, quermesses, quadrilhas de São João, etc.), cursos técnico-profissionalizantes; cursos de computação; atividades culturais de artesanato, teatro, música, pintura, escultura, design; Academia de ginástica; Sala de Projeção; café; lanchonete; restaurante de comida à quilo, o que mais ocorrer.
- Atividades de cunho social de formação: esportiva; educação ambiental; biblioteca; artística; para o trabalho; complementar à primária e secundária; o que mais ocorrer.

Sustentabilidade do Empreendimento: TIR (Taxa Interna de Retorno) positiva a comercialmente atraente, considerando o espaço utilizado como uma rede de negócios de micro-empresas com TIR de 2% a 3%, ou melhor desconsiderando em primeira mão o empreendimento como um todo, mas como um pool de negócios onde vários investidores participam com empreendimentos de menor parte. Essa parece ser a possibilidade mais factível e viável, levando em consideração o volume de investimentos e complexa gestão deste empreendimento na sua totalidade.

Incentivos Fiscais: Caso alguma das atividades venha a se estruturar à nível de Microempresa, esta pode se beneficiar do Simples, sistema que permite reduzir a tributação ao nível de 8,6% para pequena empresa.

Incentivos Creditícios: Desembanco, Banco do Nordeste, BNDES (Formação de Agentes de Crédito via Associações), etc.

Alternativas de Captação de Recursos:

Recursos Públicos: infra-estruturais, para implementação de cursos para formação de mão de obra, etc.

Recursos Privados: empresas privadas, grupos culturais, grupos esportivos, grupos de artesãos, empresas de informática, etc.

Recursos pelo 3º Setor: ONGs ambientais, de implementação de tecnologias alternativas de construção (setor de formação profissional), de educação ambiental, etc.

Alternativas de Parcerias Viáveis:

Grupos Culturais, artistas consagrados, blocos carnavalescos, blocos afro, cineastas, universidades, faculdades específicas, esportistas, educadores e pesquisadores em diversos setores, etc.

Empresários que queiram explorar o setor cultural, o esportivo, o de formação técnico-profissional, etc.

Prefeitura Municipal e Governo do Estado para implementar serviços públicos.

O proprietário deseja entrar como sócio através do uso da edificação e terreno.

Para o atendimento de tal complexidade programática e de gestão, custos de construção e manutenção desta área, se faz fundamental o estímulo de parcerias com a iniciativa privada, a pública, da própria comunidade e com a participação de entidades não governamentais. O setor privado é importante para se superar a falta de recursos públicos para construção e manutenção dos equipamentos aí propostos. O próprio dono desta edificação, o Sr. Antonio Florisvaldo Tarzan, Diretor Presidente da Cia. Empório Armazéns Gerais, através de entrevista, alega ter grande interesse em participar de tal empreitada, com efeito de participação pelo menos com o espaço da edificação, podendo haver posteriores investimentos a depender do rumo das negociações.

Considerando as suas especificações, as propostas a ser e/ou elaboradas de centros profissionalizantes, encontram seus parceiros em potencial no SENAI/SENAC/Projeto Axé, IEL, empresas do ramo de informática, Faculdades e Universidades, o PANGEA, em organizações não governamentais, e sem sombra de dúvidas, também com o gerenciamento por associações de bairro ou comunitárias em geral; interfaces que vem para objetivar a montagem de cenários alternativos que visem dar suporte à vida econômica do lugar.

Mais particularmente, **o papel das ONGs**, deve acrescentar mais que as iniciativas do setor público e privado, a busca de “(...) *um conhecimento mais profundo das características ambientais e das práticas sociais dos diferentes grupos de moradores, entendendo que o baixo nível de renda não é suficiente para equalizar tradições culturais, modos de vida e experiências coletivas*”.

Para além disto, e sendo mais detalhada na fase posterior do trabalho, todo o acompanhamento de interfaces entre a inserção dos equipamentos do subúrbio e a própria comunidade, pode ser gerido por uma organização não governamental especializada em investigações para melhoria e qualidade do meio ambiente construído e natural.

MERCADO DO MARISCO

Acerca da gestão deste espaço, é preciso reafirmar que a requalificação do Subúrbio Ferroviário deve necessariamente passar pelo fortalecimento das empresas sociais. A gestão do **Mercado do Marisco** vai ao encontro das já apontadas prerrogativas de ênfase no micro-empresariado e incentivos à cooperativas. A viabilização de tal equipamento urbano pode ser realizada segundo financiamento de órgão apropriado em contato com o governo estadual ou municipal e/ou mesmo com parceria de iniciativa privada, tendo o retorno na exploração do restaurante de comidas típicas.

A contribuição fundamental deste empreendimento no empenho qualitativo de resposta à dinâmica local aponta que as atividades devem se dar em concomitância entre objetivos econômicos e objetivos voltados à formação da população; no sentido de haver uma maior compreensão e valorização por parte desta em relação ao investimento realizado, e satisfatórios retornos econômicos às esferas envolvidas na sua implementação.

Área de Influência dos Usuários: Todo o bairro de Plataforma, os bairros imediatamente vizinhos, e se envolvendo a ligação aquaviária com a Ribeira, a própria população da Península Itapagipana; podendo acarretar inclusive possibilidades de alternativas para a população de bairros inclusive fora da zona mediata de influência, mediante uma atratividade que diz respeito às particularidades das atividades aí propostas.

Área de Influência dos associados/empregados: a mesma.

Equacionamento e Dimensionamento dos Investimentos Mínimos:

Padrão: Normal

Construção (Custo Estimado): R\$ 662.069,71

Equipamentos Mínimos Necessários: a serem implementados a partir das necessidades de cada empreendedor ou cooperativa, podendo para isso tentar a busca de financiamentos.

Caracterização da Viabilidade Econômica:

Pessoas a serem atendidas (numa boa capacidade de aproveitamento dos seus espaços e atividades normais previstas): 900 pessoas/dia.

N.o de empregos gerados: 25 empregos diretos e **dezenas** de empregos indiretos levando em consideração o raio de influência da cooperativa pesqueira/marisqueira a ser criada.

Produção econômica e de Serviços Rentáveis:

- Atividades econômicas de comércio: venda de artigos para pesca, para náutica, venda de pescado, frutos do mar, mariscos, hortifrutis, mercearia, artigos para culinária, ervas, aromáticas, temperos, etc

Atividades de Serviço: restaurante, passeios pela Baía de Todos os Santos, etc.

Atividades de cunho social e econômico: Cooperativa pesqueira/marisqueira.

Sustentabilidade do Empreendimento: A sustentabilidade deve ser gerida pela própria cooperativa, onde para tanto deve ser reduzida ao máximo ou anulada as cargas tributárias referentes à exploração da venda do pescado e mariscagem de acordo com participação da Prefeitura Municipal.

O restaurante pode ser explorado pela própria cooperativa ou mesmo ser alugado/arrendado para empresa privada. Devido à especificidade do empreendimento, a TIR (Taxa Interna de Retorno) é comercialmente atraente.

Incentivos Fiscais: Caso alguma das atividades venha a se estruturar à nível de Microempresa, esta pode se beneficiar do Simples, sistema que permite reduzir a tributação ao nível de 8,6% para pequena empresa, na pior das hipóteses.

Na verdade, devido ao grande índice de pobreza local, é interessante fazer a experiência de uma gestão de parceria entre a cooperativa e a Prefeitura Municipal sem ou com o mínimo de tributos pela exploração.

Incentivos Creditícios: Desembanco, Banco do Nordeste, BNDES (Formação de Agentes de Crédito via Associações), etc.

Alternativas de Captação de Recursos:

Recursos Públicos: infra-estruturais, etc.

Recursos Privados: empresas privadas interessadas na exploração do restaurante de comidas típicas.

Alternativas de Parcerias Viáveis:

SEBRAE - para implementação de cursos para formação de gestão empresarial,
SENAC – para implementação de cursos de culinária,
Restaurantes de comidas típicas, empresas privadas, cooperativa de pescadores de Plataforma e São João Cabrito,
Prefeitura Municipal e Governo do Estado.

ANFITEATRO

Em tal espaço deve ser efetivada a regularização das terras como de domínio público, seja por desapropriação ou permuta de terras e/ou outros incentivos; depois, com a imediata contenção do avanço das construções espontâneas por sobre o grotão, segundo a poligonal proposta com a construção de um muramento da área como primeira medida de intervenção; após isso, a devida construção do espaço que pode ser financiada por entidades interessadas num grande pólo de divulgação de atividades artístico-culturais e de desenvolvimento do potencial da comunidade, como a exemplo do Candeal Gueto Square, realizado pelo músico Carlinhos Brown, do Olodum, Malê de Balê (Itapoã), Projeto Axé, blocos carnavalescos e/ou empresas que fazem lucros com a “indústria” do carnaval da Bahia, mas que não vislumbram ainda a possibilidade de investimentos na cidade.

QUADRAS POLIESPORTIVAS:

Todas estas quadras e urbanizações nas ruas Júlio Euzébio e Leandro Gomes, devem ser construídas pela própria esfera pública governamental, com as devidas secretarias e entidades específicas de financiamento ou provedoras de verbas a ela diretamente relacionadas.

MIRANTES:

Estas propostas são de fácil e rápida execução, podendo ser assumidas pela própria Prefeitura Municipal e/ou Governo do estado da Bahia.

ENTREVISTAS

AMPLA (ASSOCIAÇÃO DOS MORADORES DE PLATAFORMA) **Diretora Joseane Santos**

A associação é estruturada em 5 diretores executivos e mais alguns diretores de assuntos específicos.

Dentre as diversas observações e sugestões feitas estão as seguintes:

- . O número de escolas é insuficiente, necessidade de um Colégio de 2.o grau;
- . Infra-estrutura, saneamento básico e espaços de lazer;
- . Quiosques na praia;
- . Precisa um banco.
- . Delegacia inexistente;
- . Melhoria na área de transportes;
- . Faltam lanchonetes;
- . Precisa um espaço para sediar e consolidar a atividade de artesanato de talha em madeira das mulheres imigrantes da Ilha de Maré;
- . Também um espaço para oficina de brinquedos, marcenaria, crochê e tecelagem;
- . Precisa um espaço para consolidação e apresentação das atividades do grupo teatral diretamente ligado à AMPLA;
- . Necessário mediar soluções para a questão das desapropriações, principalmente no que se refere ao já constante problema enfrentado por questões fundiárias dos terrenos reclamados pelos herdeiros das terras dos Catharino;
- . Reclamam que o bairro não tem infra-estrutura urbana, os impostos são altos e o preço do solo também, mas o bairro não apresenta melhorias.

**SR. FLORISVALDO TARZAN
(PRESIDENTE DA CIA. EMPÓRIO LUÍS TARQUÍNIO)**

Demonstra grande interesse no projeto, sobretudo nas possibilidades de implantação de um Centro Comercial, de um Liceu como uso dos galpões da área que são de sua propriedade (FATBRÁS e União Fabril).

Acha fundamental a reativação da circulação Aquaviária Ribeira-Plataforma no sentido de maior articulador de uma população e de lugares agradáveis e de práticas e usos semelhantes.

Demonstra grande interesse no projeto de marina ou mesmo da já citada ligação. Ainda está na espera de uma aprovação e investidores para ou o Centro Náutico na cabeceira da Ponte de São João (onde também os armazéns utilizados são de sua propriedade), ou mesmo da possibilidade da marina em Plataforma.

Ainda que tais investimentos não venham, está disposto a encaminhar um uso como armazéns ao espaço da FATBRÁS.

AGÊNCIA COMUNITÁRIA DE SAÚDE - PLATAFORMA

Segundo as agentes comunitárias de Saúde do bairro de Plataforma, diretamente vinculadas à Associação dos Moradores de Plataforma, são fundamentais as seguintes observações acerca do envolvimento da população de Plataforma no projeto de requalificação do bairro:

Enfatizam ser o bairro de Plataforma um dos menos favorecidos do Subúrbio.

Afirmam a presença de mão-de-obra em serralheria, grupos de tecelagem, de arte em madeira e artesanato em geral.

Reclamam por parte representativa da população, uma sede própria para a **casa do trabalho**, forma associativa e cooperativa comunitária que funciona tal qual uma espécie de agência de empregos do próprio bairro.

Chamam atenção para a falta de espaço para ensaio e apresentação das quadrilhas de São João, forma de atividade cultural bastante comum nos Subúrbios.

Enfatizam a ausência e grande demanda de um banco e revitalização ou implementação de um cine-teatro, lembrando a presença de grupos de teatro atuantes no bairro.

GILDÁSIO BATISTA CAMPOS

Licenciado em educação física pela UCSAL, com curso de especialização em administração, organização e marketing esportivo pelo Grupo Palestra Esportes – RJ, pós-graduado em Ciências e Técnicas do Basquete pela Gama Filho – RJ. Atual diretor técnico da MVP Esportes, atuando também na Prefeitura Municipal de Lauro de Freitas. Executou a estruturação do setor de esportes das empresas Copene, Alcan e Tibrás.

Em conversa com o professor Gildásio Campos, chega-se a seguinte reflexão: Segundo sua experiência nesta área de atuação, o estado da Bahia é um grande **celeiro** de atletas e especificamente as áreas do subúrbio de Salvador apresentam um grande potencial humano para a prática de esportes. É verificado, dentro das programações esportivas anuais, especialmente em jogos inter-escolares e estaduais, o destaque das escolas situadas nestas áreas da cidade. Isso se explica, em partes, pelo *Somatotipo*, presente na etnia baiana, através de uma condição orgânica facilitadora do desenvolvimento e adaptação às diversas atividades e modalidades esportivas. A ocupação do solo nessas áreas ainda se verifica de forma horizontal, geralmente com uso do tipo unidomiciliar, sendo assim, as crianças que vivem nessas áreas tem uma certa “liberdade”, são mais adeptas às atividades naturais (correr, nadar, subir em árvores, saltar, etc) àquelas que vivem “trancadas” em condomínios de apartamentos, jogando videogame e assistindo televisão. A posição geográfica de Plataforma e de outros bairros situados lindeiros à Baía de Todos os Santos é um agente facilitador dessas atividades, visto que praias, morros, áreas verdes, tem forte função contemplativa e são bastante cultuadas pelas crianças, que desenvolvem de forma bastante natural seu lazer. Porém, sendo a maioria de origem humilde, a questão prioritária intimamente ligada a qualquer prática esportiva – a educação – não é trabalhada de forma séria e, essa grande massa de possíveis futuros atletas de nível, acaba desaparecendo, por não existir um programa realmente coerente de incentivo e de direcionamento desses potenciais. A questão social também é agravante, onde muitas dessas crianças, logo cedo, começam a contribuir na renda familiar, impossibilitando-as da dedicação ao lúdico e a outras práticas.

É um quadro desolador, como se existisse um grande tesouro que escorre pelas nossas mãos. O que fazer? Primeiro, fundamental, investir em educação, para que se possa trabalhar esse grande núcleo de formação de valores, através da inserção coordenada de atividades de lazer e posteriormente o esporte competitivo, de fato. Esse tipo de experiência exige um certo tato, com resultados a médio e a longo prazo na comunidade.

Sugestões

Público alvo: adolescentes (4 à 19 anos), prioridade aos alunos da rede pública municipal. Pode-se realizar também um trabalho com adultos, que de preferência residam no bairro e/ou comunidade contemplada.

Gestões: parcerias públicas x privadas

Órgãos como a SUDESB podem trabalhar em parceria com as Universidades, atuando maciçamente nas regiões contempladas. O poder público também pode contratar empresas especializadas na formação de atletas, através da locação de mão-de-obra especializada. As parcerias podem ser realizadas através da articulação de empresas (Petrobrás, Copene, CEF, Baneb, etc) e fundações (Roberto Marinho, José de Carvalho, etc), investindo parte de seus lucros no local, com retorno previsto através do *Marketing Institucional*. Assim como o Faz Cultura, existe o **Programa Estadual de Incentivo ao Esporte Amador** – Faz Atleta, facilitando investimentos nessa área, através de isenção de impostos e tributos municipais. Certas áreas do subúrbio, de propriedade pública, podem ser cedidas ou permutadas para os mais diversos empreendedores, isentando de IPTU, desde que esses invistam no social.

As fábricas existentes em Mataripe sempre desenvolveram atividades poluentes, deveriam, portanto, investir nessas áreas periféricas da cidade, através de educação ambiental e outras, a exemplo dos casos da Millennium e Cetrel, em Camaçari, que obtêm retorno também com o *marketing institucional*.

Filosofia de Trabalho: Sempre buscar parcerias e alternativas viáveis, atentando para profissionais de qualidade, num regime de multiplicação, formando monitores locais que possam sensibilizar a comunidade no qual estão inseridos e posteriormente trabalhar em núcleo nas regiões vizinhas. Sempre lembrando a questão básica p/ qualquer empreendimento: a educação.

SEBRAE
SRA. SUELI CARVALHO SANTANA DE PAULA
ASSESSORA DA DIRETORIA OPERACIONAL

Ressalta os aspectos turísticos da área.

Aponta o SENAC como importante parceiro em capacitação para o trabalho e operacionalização de mão-de-obra para diversas áreas; citando exemplos como de salões de beleza, restaurantes, informática, etc.

Os cursos de implantação dos cursos do SENAC podem ser viabilizados pelo PROJER-FAT.

O SENAI/FIEB também realiza qualificação de mão-de-obra nas áreas de comunicação, automotiva, confecção e movelaria.

O CEFET viabiliza cursos de especialização na área tecnológica.

Na área cultural o Instituto Mauá realiza qualificação de mão-de-obra em teatro, música, artesanato de qualidade (melhoria do design de artesanato e marketing desta área). Articular o Instituto Mauá com Projeto Empreendedor Cultural da Fundação Cultural e com o Projeto Bahiarte juntamente com o SEBRAE.

O SEBRAE apresenta a possibilidade de qualificar determinada população ou comunidade de interessados em empreendedores (mpresas, cooperativas, associações, lojistas, comércio informal, etc) com enfoque sobretudo em micro e pequeno empresários.

Portanto, orienta em montar, gerenciar, formar, informar e operacionalizar tais empreendedores.

Apresenta uma série de cursos voltados para esta área, como a exemplo do Curso de Estudos de Viabilidade Técnico-econômica; de obtenção de Verba; de planejamento; sendo todos os cursos fundamentados no conceito do desenvolvimento sustentável.

Portanto, toda uma articulação que faz parte de um programa de busca de soluções para as próprias necessidades, de senso de comunidade empresarial, etc.

Aponta como grandes parceiros de obtenção de verbas ou financiamentos, e mesmo de aplicação de projetos de rede de parcerias, onde cada parceiro entra na sua área de competência, como a exemplo dos Bancos do Nordeste, do Brasil, Caixa Econômica Federal e Brasil Empreendedor.

O SEBRAE, mais especificamente, conta com um Programa de Emprego e Renda e o projeto FAZ CIDADÃO juntamente com o Governo do Estado, onde a filosofia é a de que “não adianta levar infra-estrutura senão levar emprego”, dentro da nova ordem da sustentabilidade.

Em respeito ao projeto de uma cooperativa de mariscagem aponta o exemplo bem sucedido de Salinas de Margarida, onde a implantação se deu numa íntima relação entre a Prefeitura e a comunidade pesqueira.

