



DIAGNÓSTICO E
DIRETRIZES PARA A URBANIZAÇÃO
DA

Pista de Borda

PIS Ribeira

Relatório Final do Diagnóstico e Diretrizes para Urbanização da Pista de Borda
Análise de implantação – PIS Ribeira

Contratantes:

Secretaria de Desenvolvimento Urbano - SEDUR
Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia - CONDER

Acordo de Empréstimo 7344 – BR – BIRD
Contrato nº 009/09

Autora:

Arq. Naia Alban
Arq. UFBA, Brasil; Dipl.- Dout. Arq. ETSA-Madrid, Espanha

Colaboradores:

Arq. Sérgio Alencar
Arq. Yoanny Rodriguez
Arq. Maurício Chagas – UFBA
Estudante Daniela Blumetti

Agradecimentos:

Arq. Ana Maria Fernandes – UFBA
Técnicos da SEDUR e CONDER responsáveis pela PIS Ribeira
CAMA – Operadora Social da PIS Ribeira
CAMMPI – Comissão de Articulação e Mobilização dos Moradores da Península de Itapagipe

SALVADOR, 18 DE MAIO DE 2009



SUMÁRIO:

Introdução	03
Caracterização geral da área	04
A pista em execução	05
Foto aérea – Identificação da Poligonal de Interesse Social (PIS – Ribeira)	06
P01 – Intervenções na PIS Ribeira	07
P02 – Situação atual	08
Conceitos balizadores da análise e concepção da pista de borda	09
Potencialidades e condicionantes das diretrizes das propostas de intervenção	10
Setores de implementação de projetos	12
Avaliação dos setores	12
1. Diagnóstico da situação atual	
2. Análise crítica da implantação da pista	
3. Diretrizes para a intervenção	
P03 – Planta índice	13
Setor 1 – São João / Plataforma	14
Setor 2 – Enseada do Cabrito	20
Setor 3 – Boiadeiro	26
Setor 4 – Ponte de São João	31

Setor 5 – Lobato	36
Setor 6 – Península do Joanes	42
Setor 7 – Alagados III, IV, V	50
Setor 8 – Alagados VI e Mangueira	55
Centro de Referência e Memória de Alagados	60
Recomendações gerais	61
Indicadores para a avaliação econômico-financeira	61
Conclusão	62
P20 – Planta geral – resumo da proposta	63
Tabela geral das propostas de intervenção	64
Escopo dos projetos – Primeira etapa	65
Tabela resumo com valor estimado da obra	68
Anexos:	69
01 – Parecer técnico – Obra Pista de Borda – Avaliação da implantação de sistema de contenção em solo envelopado com manta geotêxtil.	70
02 – Notícia recente – acidente no canal em Alagados	73
03 – Carta da Empreiteira Campbel à CONDER	74
04 – Parecer técnico – Projeto Alagados III – Fluxo Consultoria e Planejamento s/c, p 32 e 33.	75
05 – Atuação do Governo do Estado na PIS Ribeira. 1992/2007 Quadro de Intervenções – CONDER-BA	76



Introdução

O processo de planejamento do Projeto Dias Melhores BR-7344 – Acordo de Empréstimo com o Banco Mundial (em curso) resultou na proposta de reestruturação (iniciada em agosto de 2008), e apresentada na missão *mid-review* do BIRD, de dezembro de 2008, propondo a revisão da Poligonal de Interesse Social (PIS) e o conjunto de projetos incluídos no atual Plano de Aquisições. O DIAGNÓSTICO E DIRETRIZES PARA A URBANIZAÇÃO DA PISTA DE BORDA faz parte deste conjunto de ações, de iniciativas traçadas a partir do reconhecimento do papel integrador e da importância da construção desta obra.

O principal objetivo deste diagnóstico é fundamentar o assessoramento das equipes da UGP e da UTP envolvidas no gerenciamento e na implementação do Projeto de Desenvolvimento Integrado em Áreas Urbanas Carentes no Estado da Bahia. Além de discutir e levantar questões relativas ao Projeto da Pista de Borda, em fase de implementação, a presente avaliação também visa construir uma análise crítica do mesmo, bem como identificar as áreas criadas a partir da sua implantação, sinalizando possibilidades e potencialidades frente à tessitura urbana existente.

Assim, a partir da ideia de que se possa permitir uma maior organicidade analítica, bem como possibilitar a identificação de intervenções potenciais, foram adotadas três linhas conceituais de ação, as quais funcionaram como elementos balizadores da formulação, refinando e fundamentando a formatação das propostas que virão agregar novos valores à pista.

A proposta, ora em execução, considera o sentido de CONTER como a justificativa que baliza a existência da pista. Entretanto, considerando-se o sentido de um “projeto estruturante”, como o da Poligonal de Interesse Social – PIS, deve-se “incorporar as dimensões do desenvolvimento econômico e social, da qualificação ambiental, urbanística e habitacional e da gestão”¹,

entendendo-se que há uma exigência de que seja alcançado um entendimento ampliado de sua construção.

Em uma Avaliação Preliminar, realizada por nós, sobre o Projeto da Pista de Borda, da PIS Ribeira, apresentada na mesma Missão *mid-review* do Banco Mundial – de 09 a 19 de dezembro de 2008 – foram levantadas as seguintes considerações:

a. Concordância com:

- Melhorar a qualificação da Pista de Borda como lugar de lazer.
- Manter e estimular os usos produtivos existentes (estaleiros).
- Realizar melhorias urbanísticas nas ocupações carentes próximas.
- Desestimular novas invasões nas áreas que venham a ser criadas.
- Tratar adequadamente os problemas de drenagem detectados.

b. Sugestões de reavaliação:

- de uma ponte para pedestres sobre a foz do rio do Cobre, em vez de uma ponte para veículos;
- do trecho da pista em Plataforma, na parte baixa próxima à ponte;
- do trecho no Lobato entre o mar e a ferrovia;
- dos anseios dos moradores e do impacto a ser causado pelas intervenções no modo de vida da população local; e
- do Memorial de Alagados.

¹ Conceito retirado da Ajuda Memória, realizado pela missão do Banco Mundial e o Governo do Estado da Bahia, entre 09 e 19 de dezembro de 2008, com o objetivo de avaliar o projeto Dias Melhores.



A partir da referida Missão, foram contratados os serviços de uma consultoria especializada para realizar um diagnóstico que avaliasse criticamente a Pista de Borda, projeto estruturante da PIS Ribeira. Procedeu-se a análise crítica do projeto, em implantação da Pista de Borda, com o objetivo de avaliar os eventuais riscos, as possibilidades imediatas e as potencialidades futuras, advindos das intervenções em curso, como também identificar possíveis projetos, de cunho mais específico, que pudessem vir a ser objetos de contratação a médio e a longo prazo.

Para tanto, buscou-se ampliar o conhecimento acerca das várias realidades que constituem o território alvo da intervenção, avaliando-se cada ocupação para aprofundar a apreensão, o entendimento, a interpretação e a explicação dos cenários físicos, ambientais e socioeconômicos encontrados.

Caracterização geral da área

Trata-se de uma área predominantemente residencial, integrada por zonas habitadas por extratos populacionais compostos pelas camadas de renda mais baixa, com densidade demográfica bruta entre 28,27 hab/km² e 293,60 hab/km², de acordo com o censo de 2000 do IBGE. Segundo este mesmo censo, esta seria a segunda área mais densa da cidade do Salvador, perdendo em densidade apenas para o Nordeste de Amaralina.



Vista Mangueira III

As áreas da PIS Ribeira foram, em sua grande maioria, ocupadas de forma espontânea, ao longo de sistemas viários, com traçados orgânicos e irregulares, que se ajustam às caprichosas

morfologias dos sítios, constituindo-se de ruas, caminhos, passagens e escadarias, implantadas em desacordo com as normas técnicas, em trechos com declividades mais acentuadas, e muito afetados por processo erosivos. Por outro lado, existem também várias ocupações decorrentes da ação pública, através da execução de projetos de loteamento e infraestrutura (Alagados II, III, IV) ou da edificação de conjuntos habitacionais (Novos Alagados – Boiadeiro e Nova Primavera), como podemos conferir no Anexo V - Tabela de Atuação do Governo do Estado na Região de Alagados, Novos Alagados e Bacia do Cobre – 1992/2007 – Quadro de Intervenções.



Alagados IV e V – Unidade Habitacional Village – Padrão CONDER

Apesar do grande esforço do Governo do Estado em qualificar a área em estudo, frente aos grandes investimentos feitos, a infraestrutura básica existente – pavimentação, iluminação pública, rede de energia e distribuição de água – apresenta baixa qualidade dos materiais empregados, carências no dimensionamento da oferta e problemas de operação e de manutenção. Percebe-se a existência de uma dinâmica urbana informal, cujo crescimento sem controle gera aglomerados urbanos formados por uma população que tem dificuldade de acessar a infraestrutura existente. Tem-se, como exemplo, o caso da limpeza pública, que fica inviabilizada, uma vez que os veículos coletores, a varrição e a coleta de lixo ou é inexistente, ou irregular.



Com áreas construídas variáveis, as habitações possuem, em média, de um a três pavimentos e, em sua grande maioria, são executadas com blocos cerâmicos – rebocados ou não –, e cobertas com telhas de fibrocimento. O adensamento da ocupação ocorre verticalmente, pela justaposição de novos pavimentos sobre os preexistentes, executados com estruturas e materiais precários, a partir da adoção de procedimentos e dimensionamentos fora das normas técnicas, o que contribui para a instabilidade das edificações e a potencial ocorrência de desabamentos.

A combinação da exiguidade das áreas disponíveis com a alta densidade da ocupação contribui para que a oferta de espaços públicos de uso coletivo seja bastante reduzida. E, por isso, é que as ruas estreitas, mal pavimentadas, com calçadas precárias, sem mobiliário e pouco arborizadas, transformam-se no local primordial de convívio e de troca social dos moradores.



Joanes Centro Oeste – Habitações minúsculas (12m²) fazem com que o espaço residencial se complete no público.

A pista em execução

Implantada na orla norte da Baía de Todos os Santos, a Pista de Borda possibilitará a articulação das diversas ocupações urbanas, situadas na borda da baía, com as zonas por elas configuradas e com a cidade, facilitando a acessibilidade, a circulação, a oferta e operação dos serviços

públicos. A exemplo do transporte coletivo, de táxis, da coleta de lixo, da distribuição de gás, de carga e descarga, além do atendimento realizado por ambulâncias e bombeiros; e de policiamento.

A qualificação urbanística da pista como um grande espaço público – linear e de uso coletivo, destinado ao encontro, ao lazer, às práticas esportivas e culturais – e projetado para permitir a acessibilidade universal (dotado de ciclovia, equipamentos e mobiliário urbano) deverá desestimular a ampliação das ocupações sobre o mar. Desta maneira, vai exercer um papel importante para a preservação dos manguezais e das faixas de praias, na medida em que permitirá a produção de novas praias e áreas de lazer nos remanescentes dos aterros realizados.

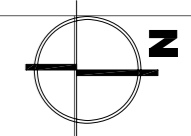
O traçado da Pista de Borda, de inquestionável caráter paisagístico, acompanhando os meandros sinuosos do litoral sobre o qual se assenta, criará recantos com áreas arborizadas, dotadas de mobiliário urbano e de equipamentos de uso público e coletivo (nas áreas de esportes, cultura, abastecimento, comércio e serviços). Quanto aos programas projetuais, estes deverão se adequar aos usos existentes e às formas de apropriação dos espaços no tempo, bem como ao atendimento das diferentes faixas etárias das populações por elas polarizadas.



Vista da prainha do Lobato – Península do Joanes com Plataforma ao fundo



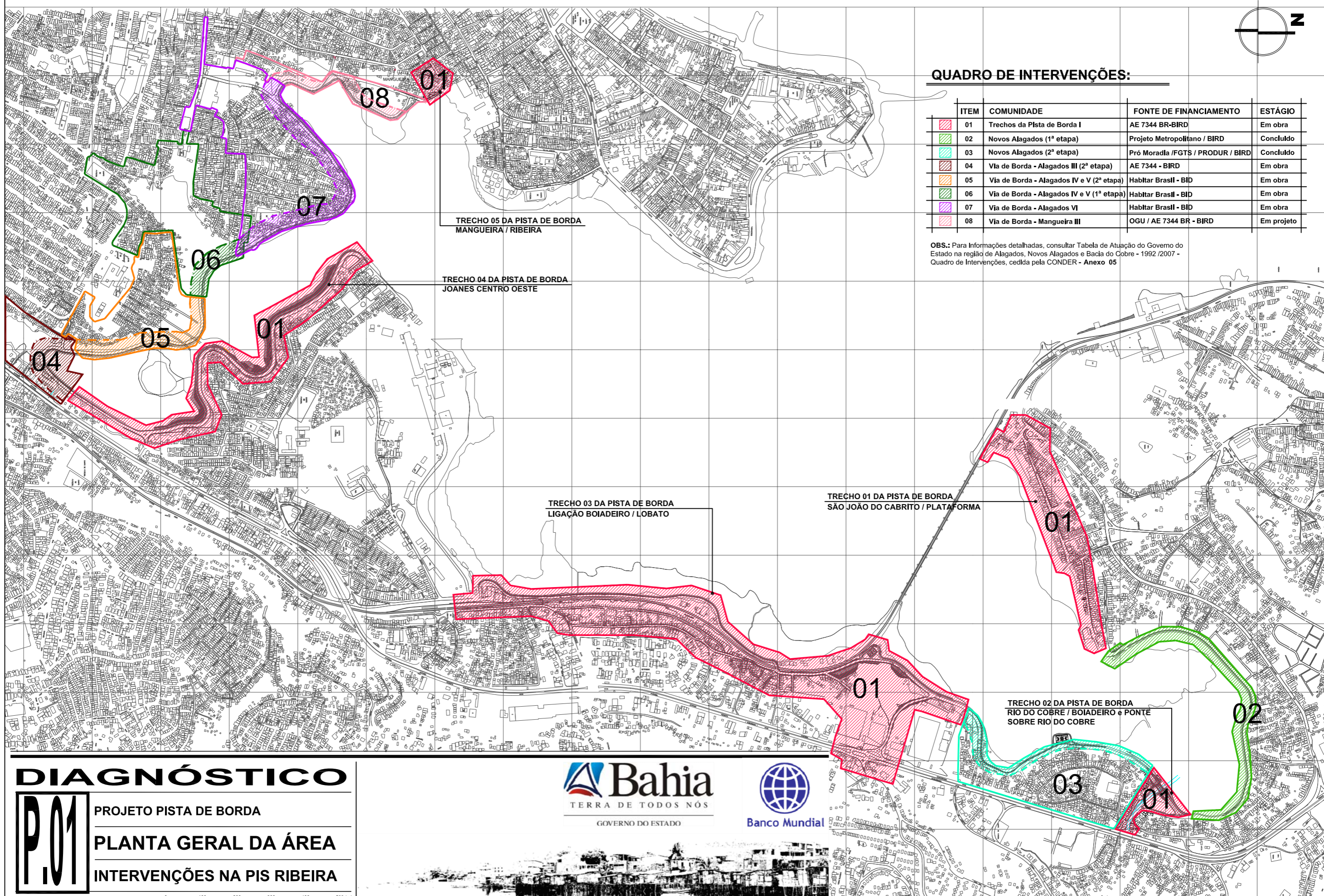




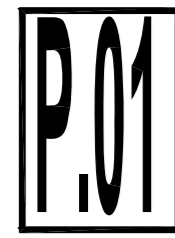
QUADRO DE INTERVENÇÕES:

ITEM	COMUNIDADE	FONTE DE FINANCIAMENTO	ESTÁGIO
01	Trechos da Pista de Borda I	AE 7344 BR-BIRD	Em obra
02	Novos Alagados (1ª etapa)	Projeto Metropolitano / BIRD	Concluído
03	Novos Alagados (2ª etapa)	Pró Moradia / FGTS / PRODUR / BIRD	Concluído
04	Via de Borda - Alagados III (2ª etapa)	AE 7344 - BIRD	Em obra
05	Via de Borda - Alagados IV e V (2ª etapa)	Habitar Brasil - BID	Em obra
06	Via de Borda - Alagados IV e V (1ª etapa)	Habitar Brasil - BID	Em obra
07	Via de Borda - Alagados VI	Habitar Brasil - BID	Em obra
08	Via de Borda - Mangueira III	OGU / AE 7344 BR - BIRD	Em projeto

OBS.: Para informações detalhadas, consultar Tabela de Atuação do Governo do Estado na região de Alagados, Novos Alagados e Baía do Cobre - 1992 /2007 - Quadro de Intervenções, cedida pela CONDER - Anexo 05

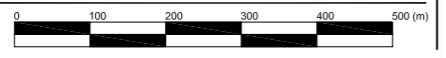


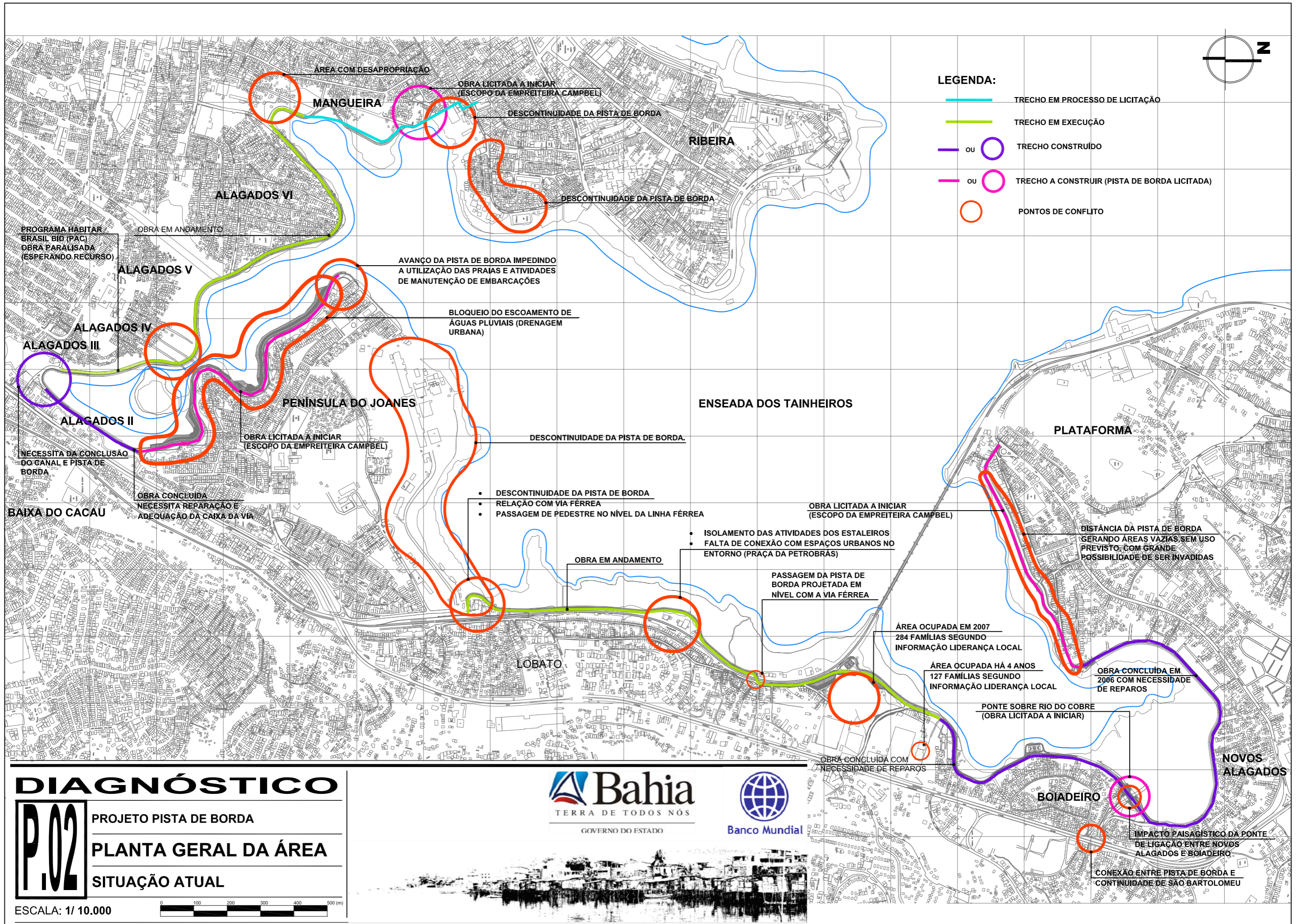
DIAGNÓSTICO



PROJETO PISTA DE BORDA
PLANTA GERAL DA ÁREA
INTERVENÇÕES NA PIS RIBEIRA

ESCALA: 1/ 10.000





Conceitos balizadores da análise e concepção da pista de borda

Metodologicamente, com objetivo de se chegar a uma maior organicidade analítica e possibilitar a identificação de intervenções potenciais, foram adotadas três linhas conceituais de ação que funcionaram como elementos balizadores da formulação, refinando e fundamentando a formatação das propostas que virão agregar novos valores a esta pista.

A proposta em execução considera a variável CONTER como aquela que justifica e que dá sentido à existência da pista. Entretanto, considerando-se que o objetivo de um “projeto estruturante” da Poligonal de Interesse Social – PIS, deve “incorporar as dimensões do desenvolvimento econômico e social, da qualificação ambiental, urbanística e habitacional e da gestão”, conforme anteriormente mencionado, percebe-se que novas variáveis devem ser agregadas para que a pista de borda atinja o seu sentido desejado com o Projeto Estruturante da PIS Ribeira.

Deste modo, a pista de borda da Enseada dos Tainheiros, projeto estruturante da PIS Ribeira, terá que transcender o seu sentido original, de atuar como obstáculo físico, para agregar novos valores urbanos. A eficácia da pista de borda não deve se limitar à função de CONTER a expansão da ocupação sobre o mar, visto que será responsável por ARTICULAR – funcional e complementarmente – as várias localidades implantadas ao longo do seu percurso. A pista também vai REQUALIFICAR, positivamente, as atuais condições de circulação, salubridade e conforto ambiental de todo o território por ela polarizado.

A partir desse entendimento e compromisso, a pista de borda foi avaliada sob o ponto de vista da dinâmica de três dimensões urbanas, consideradas como variáveis estruturantes da metodologia de análise adotada, no que diz respeito à interrelação dos seus aspectos físicos ambientais e socioeconômicos:

1. CONTER

- desestimular a expansão da ocupação em direção ao mar; e

- auxiliar na redução dos custos de urbanização e de manutenção, através da realização de intervenções nas ocupações.

2. ARTICULAR

- as diferentes escalas nos níveis interno (intra) e externo (inter) das comunidades que serão atendidas pela pista em implantação: ocupação / bairros / zonas / região administrativa / cidade;
- as respostas às expectativas, anseios, necessidades e demandas identificadas; e
- a proposição e a assimilação de possibilidades desconhecidas, mas, ao menos, intuídas, por parte das populações residentes nas áreas alvo das intervenções.

3. REQUALIFICAR

- os espaços de uso público, melhorando as condições físicas dos que já existem e criando outros, onde forem identificadas demandas e disponibilidade de áreas para alocação (reais ou com potencialidade de criação);
- os empreendimentos produtivos identificados nas áreas investigadas, através de um programa de apoio específico: qualificação da mão de obra (SESI/SENAI), treinamento gerencial (SEBRAE), apoio fiscal-creditício (BB), regularização fundiária / titulação de propriedade (PMS), acessibilidade de carga descarga e clientes, distribuição da produção; e
- as condições das unidades habitacionais através da implantação de um programa com apoio da assistência técnica das universidades, criação de uma central de materiais e um balcão de pequenos empreiteiros e de mão-de-obra local.



Potencialidades e condicionantes das diretrizes das propostas de intervenção

Através do arranjo institucional do Acordo de Empréstimo AE 7344-BR – BIRD, iniciado em agosto de 2008, a Coordenação da PIS Ribeira, a Operadora Social, a UGP e a UTP discutiram e transformaram a Pista de Borda em um Projeto Estruturante, como foi mencionado anteriormente. Neste momento, surgiu a necessidade de se ter um parecer externo e, para isso, foi contratado este diagnóstico.

Nesse trabalho de avaliação, buscou-se identificar, nas realidades locais, determinadas qualidades nos espaços disponíveis, ou naqueles que fossem criados a partir das intervenções em andamento, que apresentassem diferenciadas apropriações e usos, e que indicassem potencialidades de dar origem a lugares plenos de valor funcional, sociocultural ou econômico. Lugares que atuariam como pontos de referência – de identificação e de pertencimento – tanto no âmbito mais restrito da micro-escala vicinal das comunidades que lhe sejam fisicamente próximas, quanto na dimensão macro de zona urbana, que integra e dá unidade a esse conjunto de ocupações diversificadas.

A intenção subjacente a esses procedimentos investigativos foi a de subsidiar a invenção de uma proposta de criação de espacialidades urbanísticas que respondam aos anseios e às demandas coletivas no que elas possuem de mais prático, objetivo e imediato. Mas que, também, permitam transcender o presente cotidiano da sobrevivência material, para estimular a interação social das populações dessas ocupações, favorecendo o convívio gregário que abre espaços para a ocorrência das aspirações menos corriqueiras, que são a matéria dos sonhos, sem os quais não é possível imaginar a construção de um futuro melhor. Para referendar as diretrizes aqui apresentadas, foram feitos alguns encontros com a comunidade¹, representada pela CAMMPI – Comissão de Articulação e Mobilização dos Moradores da Península de Itapagipe – e várias entidades associadas à mesma, conjuntamente com a CAMA – Operadora Social da PIS Ribeira – com o propósito de discutir este Diagnóstico. Além disso, foram realizadas várias reuniões técnicas com as equipes da UTP/CONDER e da UGP/SEDUR, para a discussão das propostas e definições dos projetos prioritários.

Optou-se, em princípio, por não atender apenas à mera resolução de programas de necessidades, no que isso teria de operativo e funcional, mas, ao contrário, em trabalhar com um sentido mais completo – e complexo – do ato de projetar, entendido como prospecção indutiva dos problemas e simulação de possibilidades, antes ocultas, de invenção de soluções que atuem como respostas construídas, fruto das reflexões acerca da cidade que se deseja existir, provocando o imaginário dos moradores através de propostas espaciais impregnadas de estímulos lúdicos.

Ressalte-se que essa postura não defende as intervenções espetaculares, mas, ao contrário, advoga a implantação de um conjunto de espaços urbanos pensados, dimensionados e projetados como lugares comprometidos com:

1. a melhoria das condições de vida da população;
2. a elevação do padrão do conforto ambiental;
3. o desempenho físico-funcional dessas zonas da cidade; e
4. a experiência vivencial do caráter lúdico do espaço público.

O que se objetiva é que, ao serem construídos, esses novos espaços sejam assimilados por suas vizinhanças circundantes para pertencer, rápida e naturalmente, à trama urbana do bairro onde se localizam e passar a integrar as parcelas da cidade que lhe são preexistentes.

O que, estrategicamente, se deseja é otimizar os investimentos propostos, nas suas relações de custo/benefício e combinar o controle da expansão desordenada da ocupação com a preservação ambiental, tentando reduzir a destruição das macro-características originais de conformação do meio-ambiente local.

Estimular, portanto, um padrão de ocupação urbana com características de sustentabilidade, que compatibilize a desejada organização do território com a preservação dos seus atributos naturais, históricos e culturais, adotando as seguintes diretrizes:

- a preservação da diversidade das características geomorfológicas e paisagísticas que

² Reunião na CAMMPI em 09/03/2009 e apresentação do Diagnóstico e Diretrizes da Pista de Borda, solicitada pela Operadora Social, realizada no COF, dia 20/03/2009.



configuram o sítio da borda da baía, onde se implantam essas parcelas da cidade;

- o apoio ao desenvolvimento de atividades econômicas identificadas, conforme as suas condicionantes, deficiências e potencialidades;
- o estímulo ao surgimento de microcentralidades que contribuam para a autonomia funcional dessas unidades urbanas; e
- a redefinição da malha viária, com vistas a ampliar a acessibilidade e a circulação interna às áreas da borda, facilitando a oferta de serviços, contribuindo para reduzir os custos de operação e manutenção e elevando os níveis de utilização da infraestrutura e equipamentos.

Para tanto, foram estabelecidos os seguintes objetivos a serem perseguidos, tanto na avaliação crítica do cenário atual, como na identificação dos problemas nele encontrados e na elaboração das soluções propostas, para extrapolar as características de uma simples pista de borda e atingir a dimensão do Projeto Estruturante da área onde está inserida:

- elevar os níveis de acessibilidade e de circulação interna local e da macrozona;
- implementar projetos que estimulem e sirvam de referência para o processo de requalificação urbana;
- implantar lugares referenciais estruturadores das identidades de bairro e estimuladores da cidadania, através de provocações poéticas e existenciais possibilitadas por essas espacialidades;
- refuncionalizar espaços que venham a atuar como frentes de desenvolvimento socioambiental das zonas;
- potencializar as oportunidades locais das frentes marinhas localizadas nas águas tranquilas da baía, tanto no que se refere à alocação de população como aos empreendimentos geradores de postos de trabalho e renda vinculados aos serviços de apoio às atividades náuticas como pesca, manutenção de embarcações, lazer e turismo.



Setores de implementação de projetos

Para melhor caracterizar carências, demandas e soluções potenciais, adotou-se, como procedimento metodológico, a subdivisão do território abarcado pela PIS Ribeira em unidades menores, mais homogêneas, que atuassem como setores de implementação de projetos: uma delimitação operacional assemelhada à estrutura de um Plano Mestre, que articula as várias partes intercomplementares, em um todo, com um objetivo único e abrangente.

O parcelamento territorial foi estabelecido com base na identificação de localidades que apresentam características assemelhadas, na ocupação física e na configuração socioeconômica dos seus espaços, tais como: identidade, densidade populacional, relevo, sistema viário, tipologia das edificações.

Para fornecer uma visão sistêmica e integrada do território, facilitando a identificação das intervenções e a monitoração da gestão das intervenções propostas, foram utilizados os seguintes indicadores de homogeneidade:

- geomorfologia;
- tipologia construtiva;
- traçado do sistema viário, e
- densidade populacional.

A análise desses indicadores permite captar as dinâmicas físico-ambientais predominantes e a conformação socioeconômica da distribuição espacial das densidades demográficas, cujos quantitativos foram obtidos através da relação entre a população total residente e as áreas dos setores censitários correspondentes, com base na contagem populacional do ano de 2000 realizada pelo IBGE.

O relevo foi utilizado como o indicador inicial para caracterizar a subdivisão do conjunto territorial original em parcelas menores, onde se observassem padrões de homogeneidade na ocupação física e social, mas descontinuidade física com relação às outras localidades que lhe

são próximas.

Sabe-se que é direta a correlação existente entre faixa de renda, padrão de urbanização e capacidade de consumo. Portanto, a metodologia utilizada para a identificação dessas áreas homogêneas permite inferir, por analogia, que cada localidade, a depender da melhor ou menor qualidade da sua ocupação, que combina densidade demográfica, morfologia urbanística, tipologia de edificação e oferta de infra-estrutura e serviços, apresentaria, respectivamente, por dedução, uma maior ou menor renda média familiar.

Avaliação dos setores

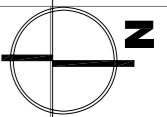
Para efeito de sistematizar a análise crítica da situação atual e compatibilizá-la com as propostas de intervenção, a partir deste ponto cada setor será apresentado, com maiores detalhes, obedecendo à seguinte ordem de caracterização:

1. **diagnóstico da situação atual;**
2. **análise crítica da implantação da pista; e**
3. **diretrizes para a intervenção.**

As prioridades de intervenção foram estabelecidas de acordo com:

1. a disponibilidade de recursos financeiros já comprometidos;
2. a proximidade e a articulação direta com a pista cuja realização é importante para consolidar a implantação, mas ainda sem recursos financeiros comprometidos; e
3. a perspectiva de contribuir mais amplamente para a melhoria da qualidade de vida da população, com equipamentos estruturantes complementares de maior porte e abrangência.



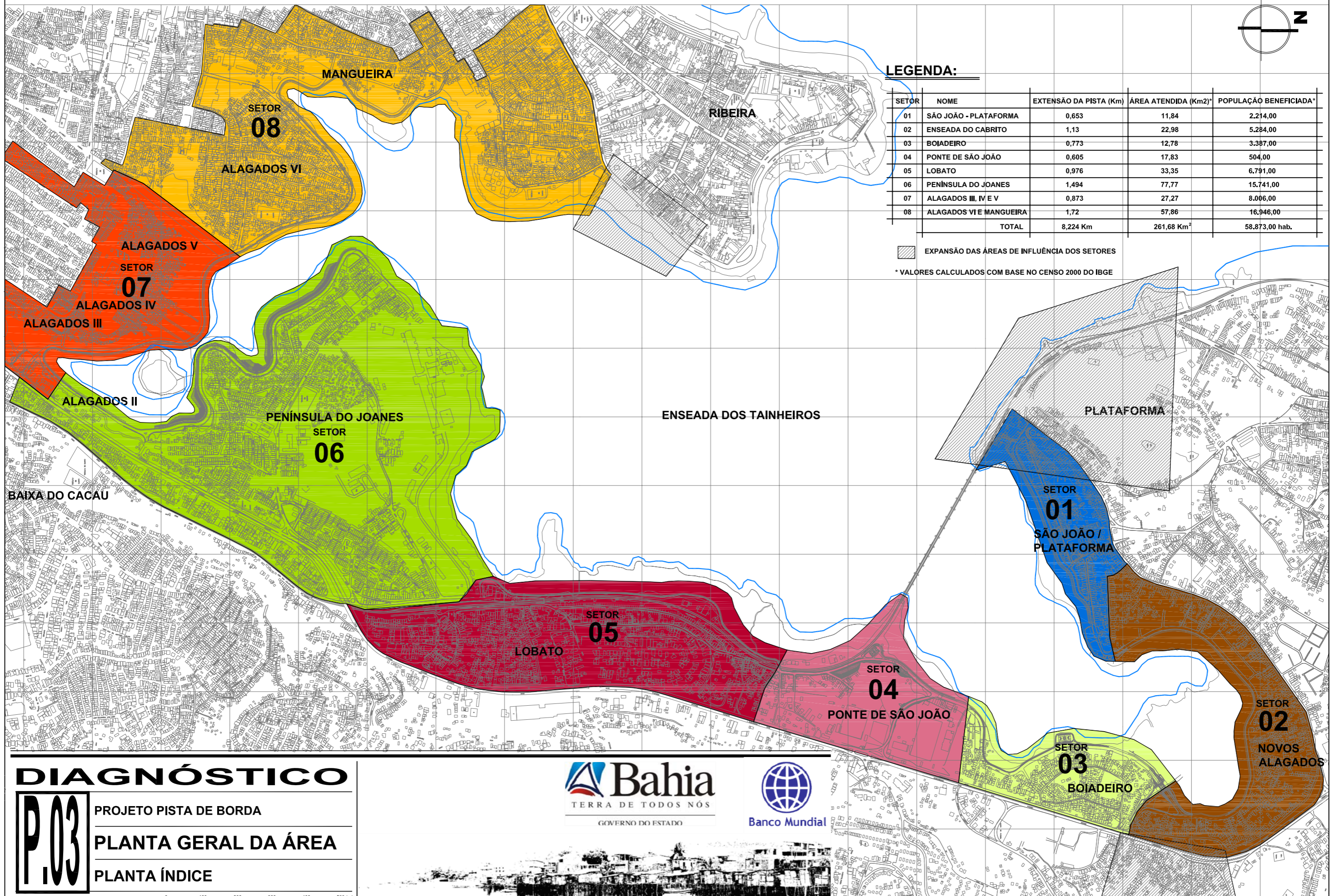


LEGENDA:

SETOR	NOME	EXTENSÃO DA PISTA (Km)	ÁREA ATENDIDA (Km ²)*	POPULAÇÃO BENEFICIADA*
01	SÃO JOÃO - PLATAFORMA	0,653	11,84	2.214,00
02	ENSEADA DO CABRITO	1,13	22,98	5.284,00
03	BOIADEIRO	0,773	12,78	3.387,00
04	PONTE DE SÃO JOÃO	0,605	17,83	504,00
05	LOBATO	0,976	33,35	6.791,00
06	PENÍNSULA DO JOANES	1,494	77,77	15.741,00
07	ALAGADOS III, IV E V	0,873	27,27	8.006,00
08	ALAGADOS VI E MANGUEIRA	1,72	57,86	16.946,00
TOTAL		8,224 Km	261,68 Km ²	58.873,00 hab.

 EXPANSÃO DAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA DOS SETORES

* VALORES CALCULADOS COM BASE NO CENSO 2000 DO IBGE



DIAGNÓSTICO

P.03

PROJETO PISTA DE BORDA

PLANTA GERAL DA ÁREA

PLANTA ÍNDICE

ESCALA: 1/ 10.000





Vista da praia em São João – maré baixa

Setor 1: SÃO JOÃO / PLATAFORMA (intervenções 1 a 16)

Extensão da pista no setor: 0,653 km Área atendida: 11,84 km²

Densidade bruta: 187,04 hab/km² População beneficiada: 2.214 hab

1. Diagnóstico da situação atual

A PIS Ribeira deve ser encarada como uma poligonal finita, integrante de uma tessitura urbana consolidada, que abarca uma territorialidade mais ampla que a demarcada e que transborda da mesma. As características de intercomplementariedade entre as dinâmicas físico-ambientais e socioeconômicas locais sugerem a necessidade de se ampliar a magnitude do território delimitado, para que se possa compreender outras áreas que lhe são próximas e que guardam inquestionável importância para o desenvolvimento da zona como um todo.

Um exemplo dessa potencialidade é a faixa ao longo da via férrea à beira mar, cujas palmeiras imperiais, implantadas em ritmo regular a partir da cabeceira da ponte, lhe conferem elevada qualidade paisagística, nas proximidades das ruínas da antiga Fábrica de Tecidos de Plataforma, cujos valores histórico, cultural e paisagístico, sugerem a sua apropriação e requalificação como um grande equipamento urbano.

A acessibilidade à ocupação de São João de Plataforma ocorre através de uma única via, a rua

dos Ferroviários, com caixa irregular e pavimentação asfáltica, que parte da avenida Suburbana, adentra o tecido urbano e serve de base de circulação de transporte coletivo. Devido a essas qualidades, que ampliam a oferta de infraestrutura e de serviços, os lotes lindeiros a ela são a localização preferencial de implantação de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços.

O mesmo não acontece com o trecho da pista de borda já implantado e pavimentado que delimita a atual ocupação ao longo da orla voltada para a baía. Este trecho não contribuiu para alterar o quadro urbano original, já que não são perceptíveis alterações no uso, no adensamento ou em investimentos em melhorias nos imóveis por ela servidos. Da mesma maneira, a praça à beira mar, onde se situam a quadra esportiva e a sede da Associação de Pescadores³, não aparenta ter sido absorvida pela comunidade local como ponto de encontro, convívio e trocas sociais. E, assim, mantém-se como um grande espaço aberto, sem grande dinamismo ou frequência de utilização.

Nos períodos de maré baixa, percebe-se, ao longo da costa, a intensa atividade artesanal de marisqueiros que atuam ao longo de toda a área do mar que fica descoberta.



Necessidade de CONTER. Batimetria que favorece os avanços urbanos.

Por sua proximidade da borda urbanizada, sua reduzida batimetria e sua configuração de baixas declividades, as grandes áreas de marinha que ficam descobertas nos períodos de maré baixa, e não são utilizadas como praias, apresentam-se como um estoque potencial para

³ A Cooperativa de Pescadores da Baía de Todos os Santos – COOPESBAS, na figura de seu presidente, coloca dificuldades do espaço físico existente absorver as exigências da Vigilância Sanitária, adaptações que já estão sendo negociadas com a CONDER.



vir a ser irregularmente ocupado por futuros movimentos de expansão da mancha urbana em direção ao mar, o que amplia a oportunidade de a pista vir a atuar no sentido de CONTER essa expansão indesejada.

2. Análise crítica da implantação da pista (previsto/realizado)

Em alguns pontos, a implantação da pista de borda altera, radicalmente, a ocupação antes consolidada, ao inverter a leitura da configuração urbanística, quando os antigos fundos das edificações, executados em sua boa parte sem grandes cuidados técnicos ou estéticos, são transformados em fachadas frontais voltadas para a pista de rolamento.

Ressalte-se que esse tipo de alteração no comportamento da estruturação dos bairros populares, em Salvador, não é novidade, e repete uma situação que passou a ser constante, desde o período de abertura das avenidas de vales, que passaram a exhibir para o cidadão o avesso da sua cidade: os fundos dos lotes edificadas nas cumeadas.

Existe, portanto, a necessidade de se ter a preocupação com estratégias que estimulem e facilitem a conexão entre o tecido urbano preexistente e a nova pista implantada, de maneira tal, que possa auferir benefícios da valorização decorrente da requalificação positiva do acesso dos fundos das edificações à nova pista.

3. Diretrizes

Para tanto, propõe:

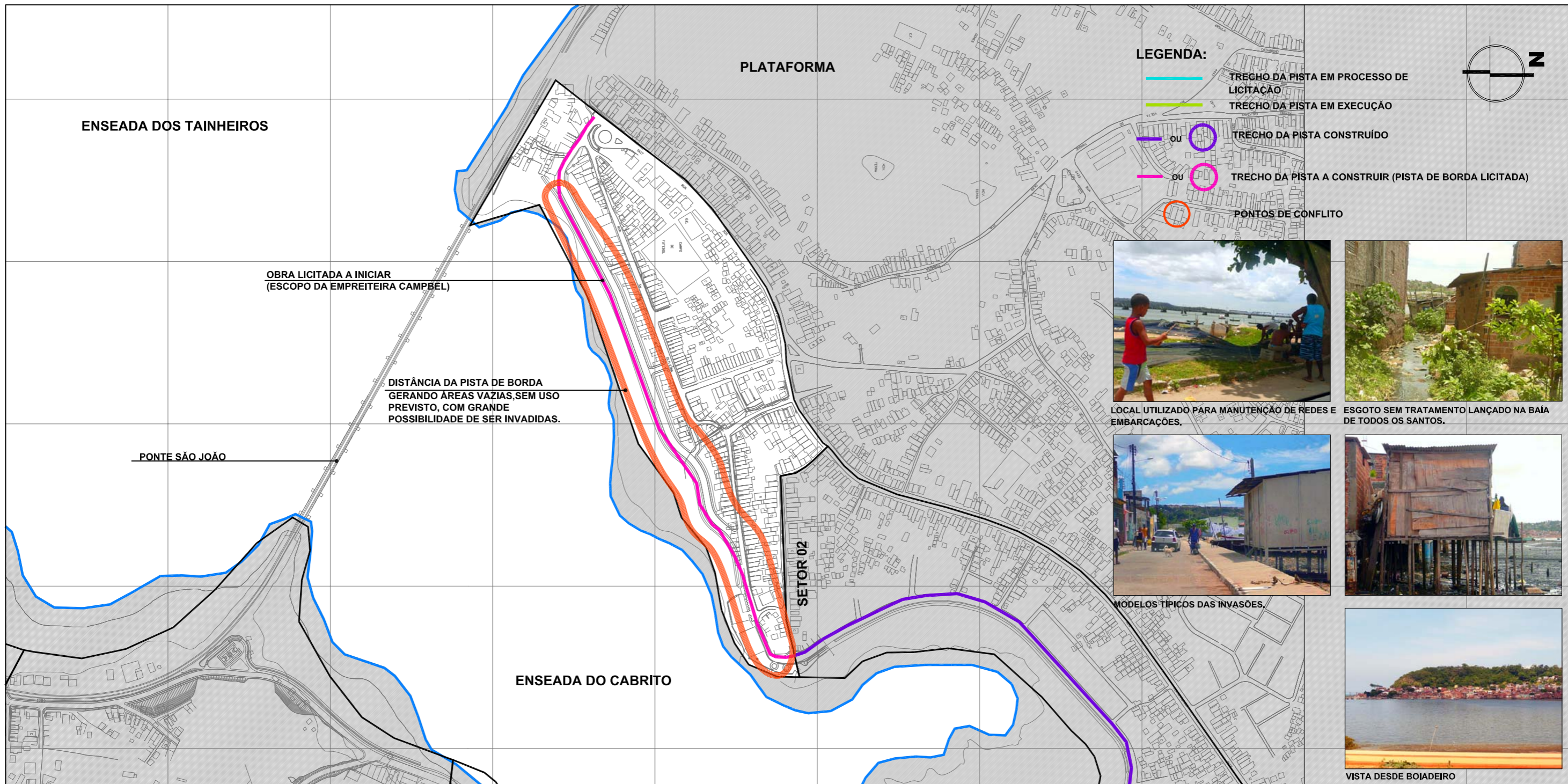
- Conter o avanço da ocupação da enseada com a passagem da pista de borda conforme a implantação prevista no Trecho 01 – São João do Cabrito / Plataforma da Pista de Borda do Programa Ribeira Azul já licitado pela CONDER, passando pelo fundo das residências instaladas na área⁴.
- Alterar o fluxo do tráfego do transporte coletivo, transferindo o retorno para a nova pista de borda, reforçando o sentido do uso com o terminal do ônibus no seu início e com

paradas ao longo da mesma, alcançando a Av. Suburbana através da Rua da Paz de São João.

- Dotar de infraestrutura de apoio e de áreas destinadas ao uso comercial e de prestação de serviços as áreas lindeiras ao terminal de ônibus proposto na pista de borda.
- Implantar um conjunto de pequenas áreas de uso público, que rompam com a continuidade da ocupação que obstrui a visão do mar, que funcionem como pontos referenciais, pracinhas voltadas para o encontro e o lazer, dotadas de mobiliário urbano, telefone e caixas de correio, que atuem como mirantes que permitam a aeração e a contemplação das vistas da cidade sobre as águas da baía.
- Garantir a dinâmica urbana, através da integração da parcela situada entre as duas vias, neste segundo acesso ao bairro.
- Implantar uma Escola Profissionalizante na antiga Fábrica de Tecidos de Plataforma, com ênfase na oferta de cursos de formação e qualificação de mão de obra voltada para o atendimento dos serviços decorrentes das atividades náuticas, presentes ao longo de toda a pista, como: pesca, manutenção de embarcações, pilotagem etc.
- Preservar e consolidar, dentro do princípio dos usos adequados à manutenção da sua sustentabilidade, as áreas verdes públicas, qualificadas como *non aedificandi*, como o grotão de São João de Plataforma. É necessário que se suste, ou, ao menos, se limite drasticamente, o lento e progressivo processo de ocupação degenerativa, levado a efeito pelas populações carentes das áreas que lhe são lindeiras – zonas de grande declividade.
- Estabelecer parcerias com instituições como o SEBRAE para desenvolver programas de apoio e fortalecimento da atividade de mariscagem artesanal.

⁴ Em reunião com a comunidade, foi questionada esta possibilidade de inversão da fachada principal das residências que hoje têm seus fundos voltados para o mar. As colocações feitas sinalizaram uma grande flexibilidade nas unidades residenciais da área, visto que outros exemplos foram lembrados e referenciados como um processo positivo.



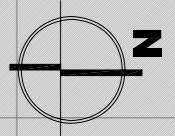


OBRA LICITADA A INICIAR
(ESCOPO DA EMPREITEIRA CAMPBEL)

DISTÂNCIA DA PISTA DE BORDA
GERANDO ÁREAS VAZIAS, SEM USO
PREVISTO, COM GRANDE
POSSIBILIDADE DE SER INVADIDAS.

LEGENDA:

- TRECHO DA PISTA EM PROCESSO DE LICITAÇÃO
- TRECHO DA PISTA EM EXECUÇÃO
- OU TRECHO DA PISTA CONSTRUÍDO
- OU TRECHO DA PISTA A CONSTRUIR (PISTA DE BORDA LICITADA)
- PONTOS DE CONFLITO



LOCAL UTILIZADO PARA MANUTENÇÃO DE REDES E EMBARCAÇÕES.



ESGOTO SEM TRATAMENTO LANÇADO NA BAÍA DE TODOS OS SANTOS.



MODELOS TÍPICOS DAS INVASÕES.



VISTA DESDE BOIADEIRO

DIAGNÓSTICO

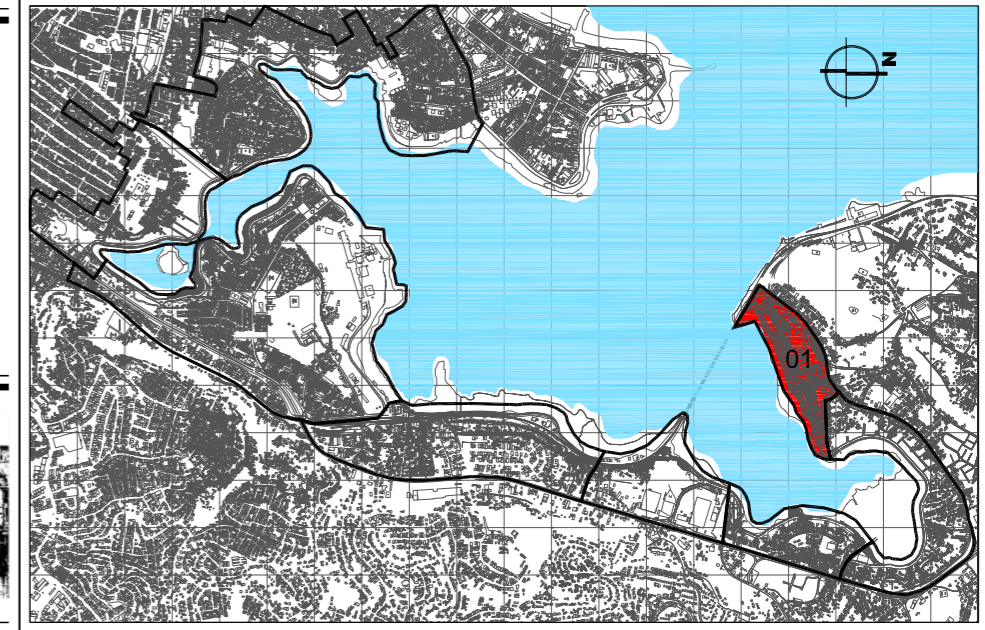
P.04

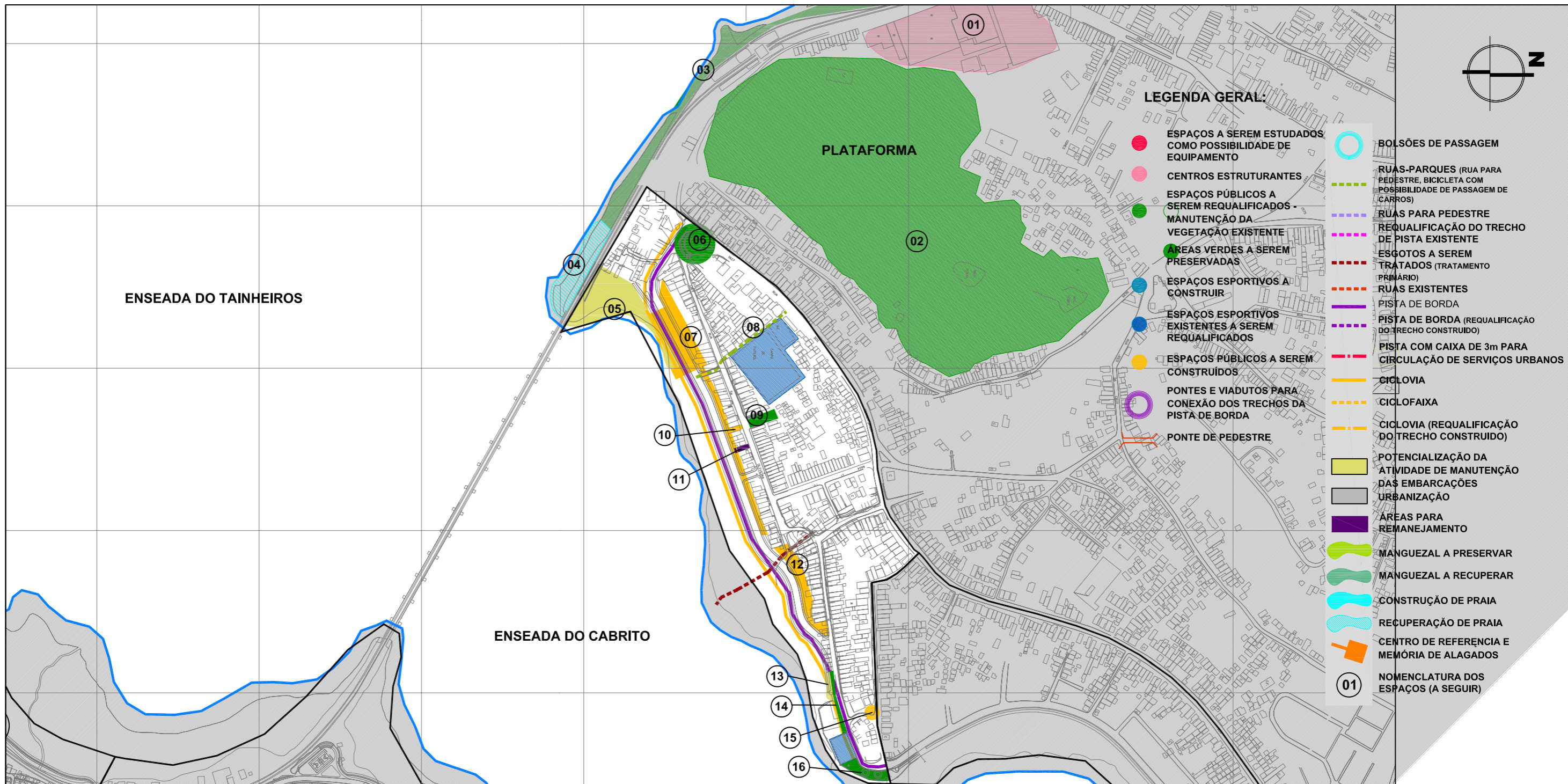
PROJETO PISTA DE BORDA
SETOR 01 - SITUAÇÃO ATUAL
SÃO JOÃO - PLATAFORMA

ESCALA: 1/ 5.000

INFORMAÇÃO POR SETOR:

SETOR: 01
NOME: SÃO JOÃO PLATAFORMA
EXTENSÃO DA VIA (Km): 0,653
ÁREA ATENDIDA (Km²): 11,84
POPULAÇÃO BENEFICIADA: 2.214,00
DENSIDADE BRUTA (POP.BENEFICIADA / ÁREA ATENDIDA): 187,039





DIAGNÓSTICO

P.05

PROJETO PISTA DE BORDA
SETOR 01 - PROPOSTAS
 SÃO JOÃO - PLATAFORMA

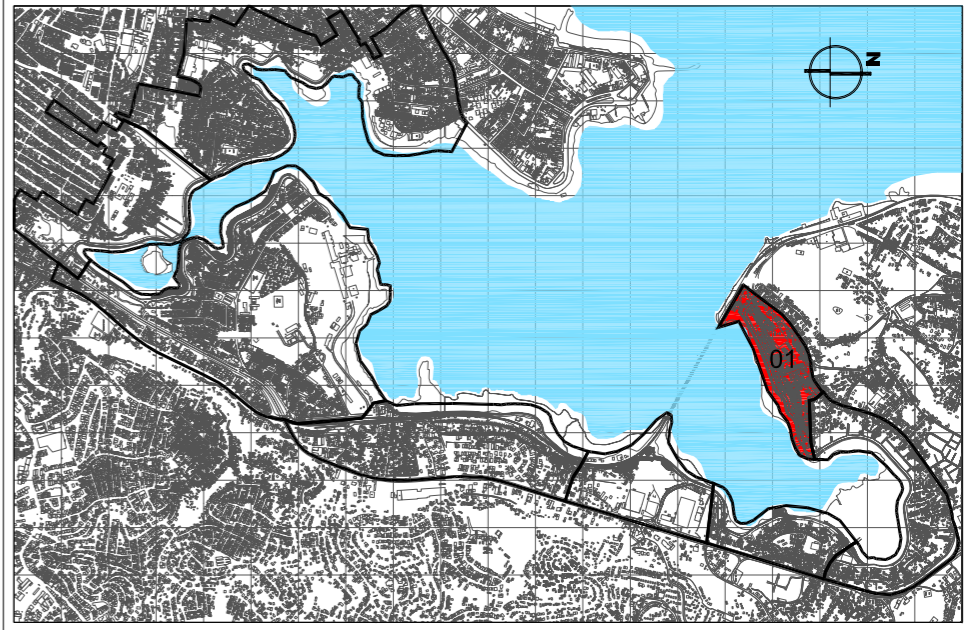
ESCALA: 1/ 5.000

PROPOSTAS:

- | | | |
|---|---|----------------------|
| 01 CENTRO ESTRUTURANTE | 07 PARQUE LINEAR - FINAL DE LINHA DE PLATAFORMA | 13 PRAÇA COMUNIDADE |
| 02 ÁREA VERDE A SER RECUPERADA E PRESERVADA | 08 RUA PARQUE | 14 RUA PARA PEDESTRE |
| 03 PARQUE LINEAR | 09 PRAÇA COMUNIDADE | 15 PRAÇA COMUNIDADE |
| 04 PRAIA | 10 EIXO DE LIGAÇÃO PEATONAL | 16 PARQUE LINEAR |
| 05 MANUTENÇÃO EMBARCAÇÕES | 11 ÁREA PARA REMANEJAMENTO | |
| 06 PRAÇA DA CRIANÇA | 12 PARQUE LINEAR | |

ETAPAS DE PROJETO:

- PRIMEIRA ETAPA
- SEGUNDA ETAPA
- TERCEIRA ETAPA



Quadro 1: Propostas de intervenção Setor 1

No	Descrição	Desapropriação	Categoria	OBS.	Área (m2)
1	Centro estruturante	Não	Edificação a ser construída		9.466,18
1.1	Equipamento voltado para pesquisa, experimentos e desenvolvimento de tecnologias náuticas.				
2	Área verde a ser recuperada e preservada	Sim	Recuperação de área verde		135.247,35
2.1	Pertencente ao cinturão de proteção sócio ecológica - Área verde de grande potencial paisagístico a ser recuperada e preservada por ser, ainda, uma das poucas áreas verdes que compõem e referenciam a região e o bairro de Plataforma.				
3	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		9.552,23
3.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
3.2	Pista para skates / patins.				
3.3	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
3.4	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
3.5	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
3.6	Área de estacionamento de bicicletas.				
3.7	Passeio perimetral à área do parque.				
	Obs.: Utilizar, em projeto, recurso de desenho, para a criação de elemento físico que delimite a área dos lotes vizinhos do parque.				
4	Praia	Não	Recuperação Praia		2.003,93
4.1	Limpeza da área e recuperação da praia com uso voltado para a atividade de mariscagem.				
5	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo		250,00
5.1	Galpão de pequeno porte para produção e manutenção de embarcações.				
5.2	Área de estar e contemplação com bancos e mobiliário.				
5.3	Arborização, com áreas de concentração.				
6	Praça da Criança	Não	Requalificação do espaço		1.869,41
6.1	Parque infantil.				
6.2	Caixa de areia.				
6.3	Arborização.				
6.4	Área de estar e contemplação com bancos.				
6.5	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
6.6	Passeio perimetral à área da praça.				
7	Parque Linear - Final de linha Plataforma	Não	Espaço público a ser construído		2.594,39
7.1	Lotes a serem reservados para o uso comercial através de concessão de uso com outorga onerosa.				
7.2	Relocação do final de linha para ônibus de Plataforma.				
7.3	Abrigo de ônibus e plataforma de embarque e desembarque.				
7.4	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				

7.5	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
7.6	Pista para skates / patins.				
7.7	Quadra poliesportiva.				
7.8	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
7.9	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
7.10	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
7.11	Área de estacionamento de bicicletas.				
7.12	Passeio perimetral à área do parque.				
8	Rua Parque	Não	Espaço público a ser construído		695,00
8.1	Caixa de rua com largura de 3 metros.				
8.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
8.3	Bolsões para estacionamento local.				
8.4	Zonas de estar com alargamento do passeio sempre que a largura permitir.				
8.5	Arborização.				
8.6	Ciclofaixa.				
	Obs.: Rua com características sinuosas para controle de velocidade.				
9	Praça Comunidade	Não	Requalificação do espaço		462,57
9.1	Requalificação do espaço público existente.				
9.2	Recuperação do piso.				
9.3	Tratamento paisagístico com inserção de arborização.				
9.4	Inserção de mobiliário.				
10	Eixo de ligação de pedestres	Sim	Espaço público a ser construído		99,65
10.1	Eixo de ligação entre a rua Sá Oliveira e a Pista de Borda.				
10.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
10.3	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
11	Área para remanejamento	Não	Edificação para remanejamento		99,65
11.1	Área reservada para possível remanejamento habitacional.				
12	Parque Linear	Não	Espaço público a ser construído		1.496,39
12.1	Espaço integrado com o parque detalhado no item 7.				
12.2	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				
12.3	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
12.4	Pista para skates / patins.				
12.5	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
12.6	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
12.7	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
12.8	Área de estacionamento de bicicletas.				
12.9	Passeio perimetral à área do parque.				
13	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo		250,00



13.1	Galpão de pequeno porte para produção e manutenção de embarcações.			
13.2	Área de estar e contemplação com bancos e mobiliário.			
13.3	Arborização, com áreas de concentração.			
14	Passeio urbano	Não	Requalificação do espaço	276,21
14.1	Requalificação do espaço público existente.			
14.2	Recuperação do piso.			
14.3	Tratamento paisagístico com inserção de arborização.			
14.4	Inserção de mobiliário.			
15	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído	255,00
15.1	Tratamento paisagístico com inserção de arborização.			
15.2	Áreas de estar e contemplação com bancos.			
15.3	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.			
16	Praça Cênica	Não	Requalificação do espaço	697,28
16.1	Requalificação do espaço público existente.			
16.2	Recuperação do piso.			
16.3	Tratamento paisagístico com inserção de arborização.			
16.4	Inserção de mobiliário.			





Foz do rio do Cobre – São João de Plataforma ao fundo

Setor 2: ENSEADA DO CABRITO (intervenções 17 a 38)

Extensão da pista no setor: 1,13 km

Área atendida: 22,98 km²

Densidade bruta: 229,94 hab/km²

População beneficiada: 5.284 hab

1. Diagnóstico da situação atual

A pista existente, pavimentada com paralelepípedo simples, aparentemente não contribuiu para alterar significativamente o uso do solo ou o valor dos imóveis no setor. Por não ser objeto de qualquer manutenção, pública ou realizada pela comunidade local, está deteriorada pela ação das intempéries e com capim nascendo nas juntas.

A contenção realizada para a implantação da pista já mostra trechos onde começa a ceder, geralmente nos pontos da passagem da drenagem urbana.

Existem faixas estreitas e descontínuas de terra, remanescentes do aterro e localizadas entre a pavimentação da calçada e a contenção, que podem ser aproveitadas para a arborização e o paisagismo, melhorando o conforto ambiental e a qualidade de vida, cuidando com a escolha das espécies vegetais que possam contribuir para garantir a solidez da contenção da pista.

É deficiente o grau de acessibilidade ao conjunto habitacional situado ao nível da pista de borda.



A via existente apresenta desgaste na sua estrutura.



Invasões na borda do rio dificultam a acessibilidade.

A benéfica recomposição da vegetação de mangue, que começa a ganhar volume na paisagem da pista de borda, possui o perigo potencial de vir a se transformar em refúgio para novas ocupações ilegais, caso não seja induzida nessas áreas a dinâmica da ocupação e do uso público.

O atual estágio de análise e elaboração de projetos favorece a oportunidade para que se estabeleça o entendimento para se desenvolver propostas de conexão entre esta área e as comunidades do Cobre – Projeto de Urbanização de São Bartolomeu da PIS Cobre– bem como interrelações entre as comunidades da própria PIS Ribeira - Boiadeiro, Cabrito e Novos Alagados I, através da continuidade da pista na altura da foz do rio do Cobre.

2. Análise crítica da implantação da pista (previsto/realizado)

- A necessidade da construção de uma ponte sobre a foz do rio do Cobre deixa de ser questionável se pensada como um elemento fundamental para viabilizar a articulação da circulação de veículos de serviços públicos, além dos ciclistas e pedestres.
- Faz-se necessária uma revisão do projeto dessa ponte, aprofundando as questões referentes à entrada dos barcos, com mastros montados, a remo ou a motor, de maneira a poder definir a altura do vão⁵.

⁵ Foi esclarecido pelo presidente da COOPESBAS – Cooperativa de Pescadores da Baía de Todos os Santos – que os poucos barcos que acessam o parque de São Bartolomeu são barcos pequenos que entram no rio, à remo, apenas na maré alta.



1. Diretrizes para a intervenção

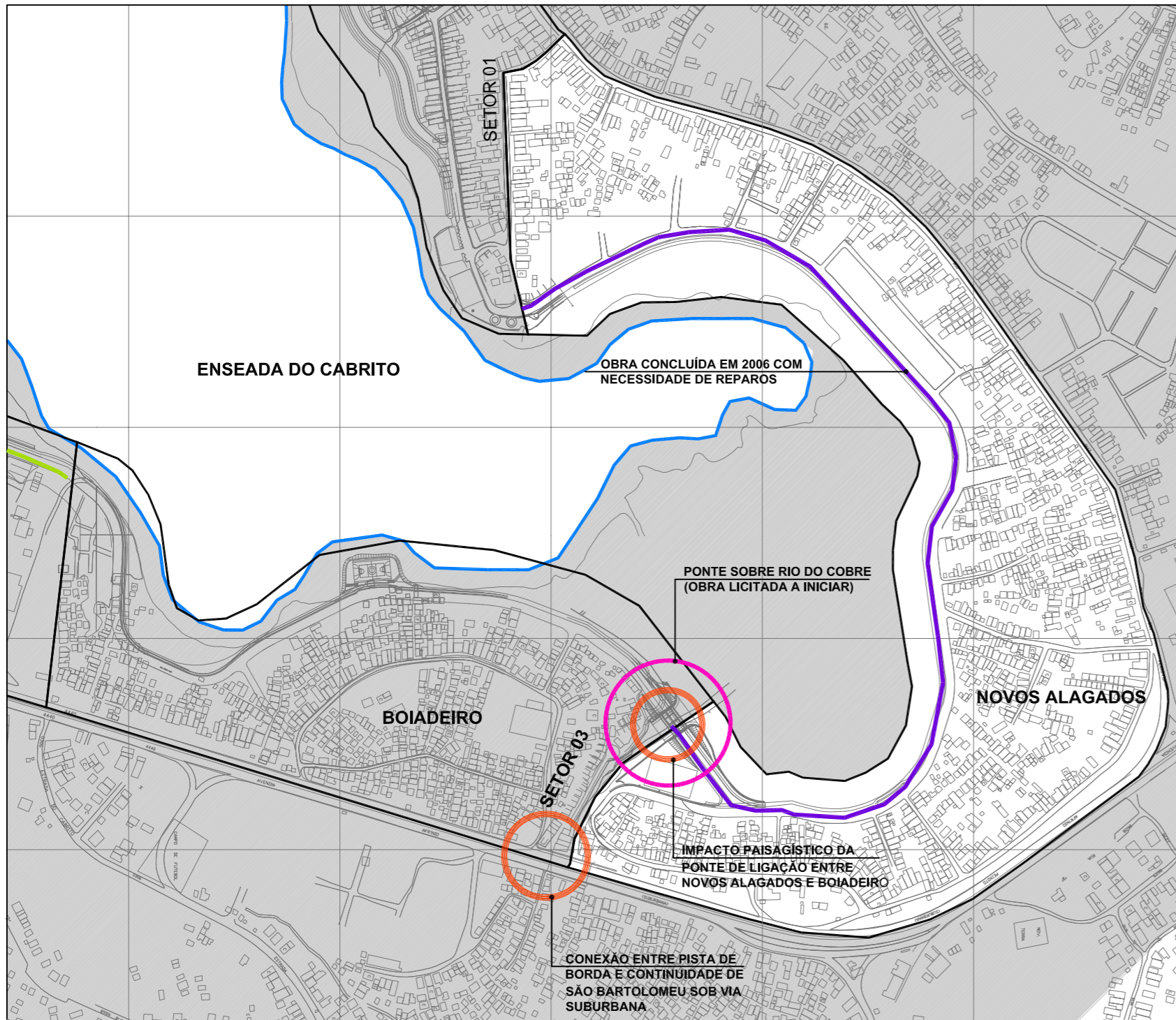
Tendo em vista que a função de obstáculo limitador à ocupação já está consolidada nesse setor, a pista de borda deve assumir sua função de ARTICULAR, atuando para estimular a dinâmica econômica dos lotes lindeiros a ela, como elemento capaz de re-QUALIFICAR positivamente o modo de vida desta comunidade, através da implantação de intervenções nos seus interstícios.

Para tanto, propõe:

- Desenvolver novo projeto específico para a ponte sobre o rio do Cobre, como elemento de conexão entre as várias comunidades – atualmente isoladas entre si, por falta de acessibilidade –, como Novos Alagados, Cabrito, Boiadeiro e São Bartolomeu, que deverá servir como elemento de favorecimento para os diversos modos de transporte e circulação, através de veículos automotores, bicicletas e pedestres. Uma ponte que poderia estar situada mais próxima da ponte da Suburbana, por trás da quadra existente, diminuindo o impacto ambiental na foz do rio, como seu vão construído, aumentando a sinuosidade da pista, garantindo, assim, uma velocidade controlada dos automóveis.⁶
- Integrar o novo projeto da ponte a uma proposta de praça cênica, com a utilização das margens do rio como área de espaços de uso público e a incorporação do campo de futebol existente.
- Requalificar a estrutura paisagística da borda da pista, com o objetivo de ampliar a oferta de áreas arborizadas e sombreadas, melhorando o conforto ambiental e a qualidade do espaço público estruturado para o convívio social.

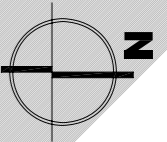
⁶ A proposta, formulada pela Operadora Social em reunião do dia 22/03/09, de implantar de uma escola pública na área da cabeceira sul da ponte de São João (ver setor 4), tornará indispensável a continuidade da via permitida pela ponte.





LEGENDA:

- TRECHO DA PISTA EM PROCESSO DE LICITAÇÃO
- TRECHO DA PISTA EM EXECUÇÃO
- ou ○ TRECHO DA PISTA CONSTRUÍDO
- ou ○ TRECHO DA PISTA A CONSTRUIR (PISTA DE BORDA LICITADA)
- PONTOS DE CONFLITO



HABITAÇÕES EXISTENTES NÃO SOFREM INFLUÊNCIA DA ABERTURA DA PISTA.



CAMPO DE FUTEBOL UTILIZADO PELA COMUNIDADE NA MARÉ BAIXA.



MANGUEZAL NO FUNDO DA ENSEADA DO CABRITO.

DIAGNÓSTICO

P.06

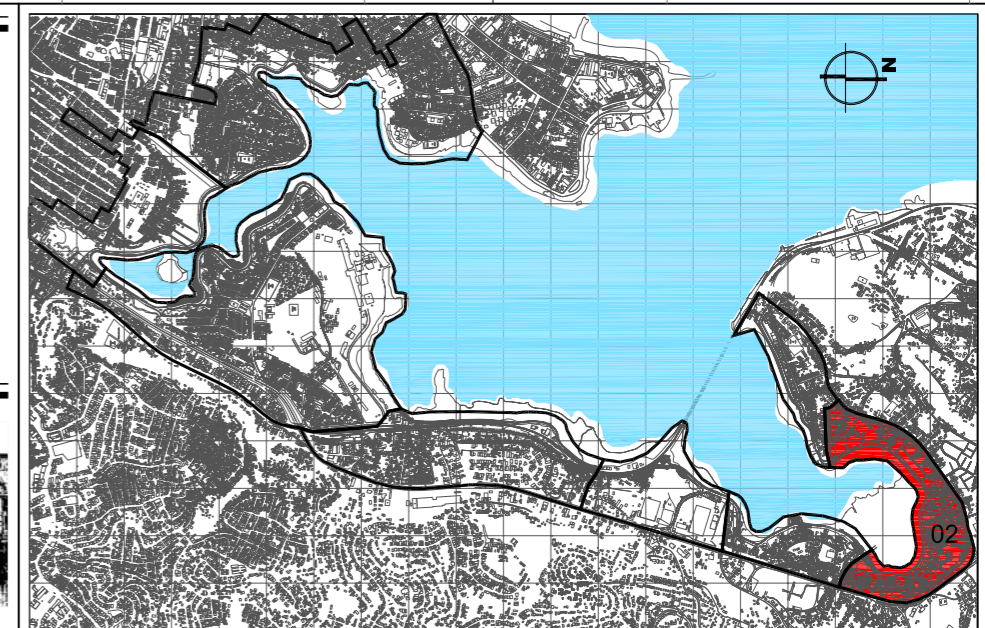
PROJETO PISTA DE BORDA
SETOR 02 - SITUAÇÃO ATUAL
 ENSEADA DO CABRITO

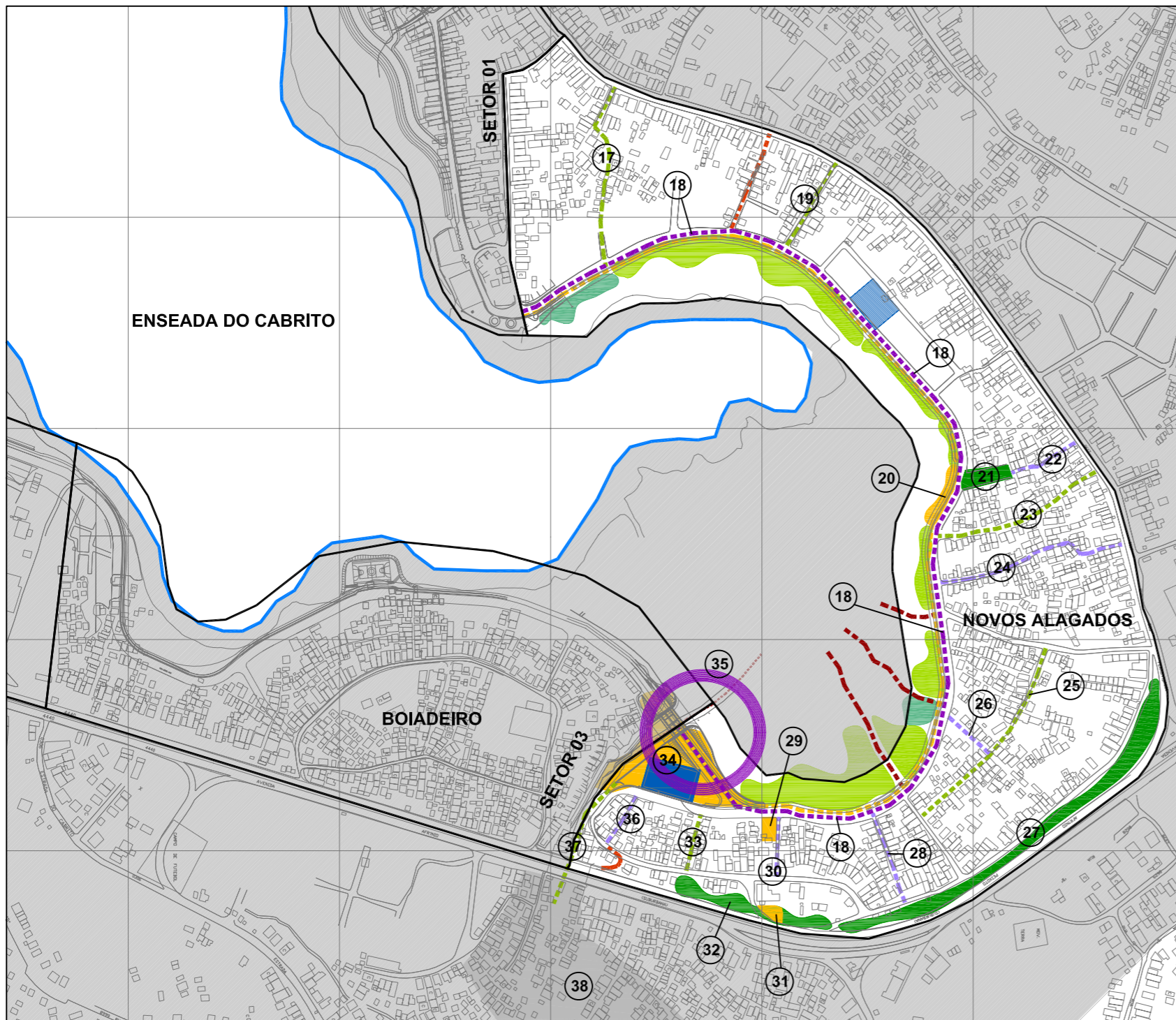
ESCALA: 1/ 5.000



INFORMAÇÃO POR SETOR:

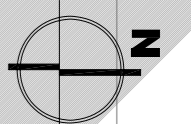
SETOR: 02
 NOME: ENSEADA DO CABRITO
 EXTENSÃO DA VIA (Km): 1,13
 ÁREA ATENDIDA (Km²): 22,98
 POPULAÇÃO BENEFICIADA: 5.284,00
 DENSIDADE BRUTA (POP.BENEFICIADA / ÁREA ATENDIDA): 229,944





LEGENDA GERAL:

- ESPAÇOS A SEREM ESTUDADOS COMO POSSIBILIDADE DE EQUIPAMENTO
- CENTROS ESTRUTURANTES
- ESPAÇOS PÚBLICOS A SEREM REQUALIFICADOS - MANUTENÇÃO DA VEGETAÇÃO EXISTENTE
- ÁREAS VERDES A SEREM PRESERVADAS
- ESPAÇOS ESPORTIVOS A CONSTRUIR
- ESPAÇOS ESPORTIVOS EXISTENTES A SEREM REQUALIFICADOS
- ESPAÇOS PÚBLICOS A SEREM CONSTRUÍDOS
- PONTES E VIADUTOS PARA CONEXÃO DOS TRECHOS DA PISTA DE BORDA
- PONTE DE PEDESTRE
- BOLSÕES DE PASSAGEM
- RUAS-PARQUES (RUA PARA PEDESTRE, BICICLETA COM POSSIBILIDADE DE PASSAGEM DE CARROS)
- RUAS PARA PEDESTRE REQUALIFICAÇÃO DO TRECHO DE PISTA EXISTENTE
- ESGOTOS A SEREM TRATADOS (TRATAMENTO PRIMÁRIO)
- RUAS EXISTENTES
- PISTA DE BORDA
- PISTA DE BORDA (REQUALIFICAÇÃO DO TRECHO CONSTRUÍDO)
- PISTA COM CAIXA DE 3m PARA CIRCULAÇÃO DE SERVIÇOS URBANOS
- CICLOVIA
- CICLOFAIXA
- CICLOVIA (REQUALIFICAÇÃO DO TRECHO CONSTRUÍDO)
- POTENCIALIZAÇÃO DA ATIVIDADE DE MANUTENÇÃO DAS EMBARCAÇÕES
- URBANIZAÇÃO
- ÁREAS PARA REMANEJAMENTO
- MANGUEZAL A PRESERVAR
- MANGUEZAL A RECUPERAR
- CONSTRUÇÃO DE PRAIA
- RECUPERAÇÃO DE PRAIA
- CENTRO DE REFERÊNCIA E MEMÓRIA DE ALAGADOS
- 01 NOMENCLATURA DOS ESPAÇOS (A SEGUIR)

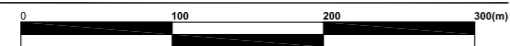


DIAGNÓSTICO

P.07

PROJETO PISTA DE BORDA
SETOR 02 - PROPOSTAS
 ENSEADA DO CABRITO

ESCALA: 1/ 5.000



PROPOSTAS:

- | | | |
|---|--|---|
| 17 RUA PARQUE | 23 RUA PARQUE | 30 RUA PARA PEDESTRE |
| 18 VIA CÊNICA | 24 RUA PARA PEDESTRE | 31 PRAÇA COMUNIDADE |
| 19 RUA PARQUE | 25 RUA PARQUE | 32 PARQUE LINEAR |
| 20 PRAÇA CÊNICA | 26 RUA PARA PEDESTRE | 33 RUA PARQUE |
| 21 PRAÇA COMUNIDADE | 27 PARQUE LINEAR | 34 PRAÇA CÊNICA |
| 22 RUA P/ PEDESTRE | 28 RUA PEATONAL | 35 PONTE SOBRE RIO DO COBRE |
| | 29 PRAÇA COMUNIDADE | 36 RUA PARA PEDESTRE |
| | | 37 RUA PARQUE |
| | | 38 URBANIZAÇÃO |

ETAPAS DE PROJETO:

- PRIMEIRA ETAPA
- SEGUNDA ETAPA
- TERCEIRA ETAPA



Quadro 2: Propostas de intervenção Setor 2

No	Descrição	Desapropriação	Categoria	OBS.	Área (m2)
17	Rua Parque	Não	Requalificação da rua		900,00
17.1	Caixa de rua com largura de 3 metros.				
17.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
17.3	Bolsões para estacionamento local.				
17.4	Zonas de estar com alargamento do passeio sempre que a largura permitir.				
17.5	Arborização.				
17.6	Ciclofaixa.				
17.7	Obs.: Rua com características sinuosas para controle de velocidade.				
18	Via Cênica	Não	Requalificação da rua	Licitada - Contrato AE 7344 BIRD	LICITADA
18.1	Trecho de pista executado.				
18.2	Necessidade de recuperação do trecho.				
19	Rua Parque	Não	Requalificação da rua		450,00
19.1	Caixa de rua com largura de 3 metros.				
19.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
19.3	Bolsões para estacionamento local.				
19.4	Zonas de estar com alargamento do passeio sempre que a largura permitir.				
19.5	Arborização.				
19.6	Ciclofaixa.				
19.7	Obs.: Rua com características sinuosas para controle de velocidade.				
20	Praça Cênica	Não	Espaço público a ser construído		633,73
20.1	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
20.2	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
20.3	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
20.4	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
21	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído		720,90
21.1	Parque infantil.				
21.2	Caixa de areia.				
21.3	Arborização.				
21.4	Área de estar e contemplação com bancos.				
21.5	Passeio perimetral à área da praça.				
22	Rua de pedestres	Não	Espaço público a ser construído		201,00

22.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
22.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
22.3	Área de estar e contemplação com bancos.				
23	Rua Parque	Não	Requalificação da rua		825,00
23.1	Caixa de rua com largura de 3 metros.				
23.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
23.3	Bolsões para estacionamento local.				
23.4	Zonas de estar com alargamento do passeio sempre que a largura permitir.				
23.5	Arborização.				
23.6	Ciclofaixa.				
23.7	Obs.: Rua com características sinuosas para controle de velocidade.				
24	Rua de pedestres	Não	Requalificação da rua		552,00
24.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
24.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
24.3	Área de estar e contemplação com bancos.				
25	Rua Parque	Não	Espaço público a ser construído		1.000,00
25.1	Caixa de rua com largura de 3 metros.				
25.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
25.3	Bolsões para estacionamento local.				
25.4	Zonas de estar com alargamento do passeio sempre que a largura permitir.				
25.5	Arborização.				
25.6	Ciclofaixa.				
25.7	Obs.: Rua com características sinuosas para controle de velocidade.				
26	Rua de pedestres	Não	Espaço público a ser construído		155,67
26.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
26.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
26.3	Área de estar e contemplação com bancos.				
27	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		4.732,32
27.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				
27.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
27.3	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
27.4	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
27.5	Passeio perimetral à área do parque.				
28	Rua de pedestres	Não	Requalificação do espaço		268,89
28.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
28.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				



DIAGNÓSTICO - PISTA DE BORDA

28.3	Área de estar e contemplação com bancos.				
29	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído		299,02
29.1	Parque infantil.				
29.2	Caixa de areia.				
29.3	Arborização.				
29.4	Área de estar e contemplação com bancos.				
29.5	Passeio perimetral à área da praça.				
29.6	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
29.7	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
30	Rua de pedestres	Não	Espaço público a ser construído		168,90
30.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
30.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
30.3	Área de estar e contemplação com bancos.				
31	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído		257,27
31.1	Arborização.				
31.2	Área de estar e contemplação com bancos.				
31.3	Passeio perimetral à área da praça.				
32	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		1.353,69
32.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				
32.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
32.3	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
32.4	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
32.5	Passeio perimetral à área do parque.				
33	Rua Parque	Não	Espaço público a ser construído		274,40
33.1	Caixa de rua com largura de 3 metros.				
33.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
33.3	Bolsões para estacionamento local.				
33.4	Zonas de estar com alargamento do passeio sempre que a largura permitir.				
33.5	Arborização.				
33.6	Ciclofaixa.				
33.7	Obs.: Rua com características sinuosas para controle de velocidade.				
34	Praça Cênica	Não	Espaço público a ser construído		5.663,00
34.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				

34.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
34.3	Quadra poliesportiva.				
34.4	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
34.5	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
34.6	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
34.7	Área de estacionamento de bicicletas.				
35	Ponte sobre Rio do Cobre			Licitada - Contrato AE 7344 BIRD	
35.1	Desenvolver projeto específico levando-se em consideração sua inserção na paisagem.				
36	Rua de pedestres	Não	Espaço público a ser construído		155,79
36.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
36.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
36.3	Área de estar e contemplação com bancos.				
37	Rua Parque	Não	Espaço público a ser construído		657,10
37.1	Caixa de rua com largura de 3 metros.				
37.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
37.3	Bolsões para estacionamento local.				
37.4	Zonas de estar com alargamento do passeio sempre que a largura permitir.				
37.5	Arborização.				
37.6	Ciclofaixa.				
37.7	Obs.: Rua com características sinuosas para controle de velocidade.				
38	Projeto de urbanização			PIS-Cobre – área de interfase com a PIS-Ribeira	
38.1	Projeto específico de urbanização e infraestrutura da área.				





Vista frontal - Boiadeiro

Setor 3: BOIADEIRO

(intervensões 39 a 49)

Extensão da pista no setor: 0,773 km

Área atendida: 12,78 km²

Densidade bruta: 264,97 hab/km²

População beneficiada: 3.387 hab

1. Diagnóstico da situação atual

O trecho de pista mais recente foi realizado conforme o atual padrão de execução da pista de borda. A faixa de terreno situada entre o passeio e o muro de contenção, estreita e variável, foi usada pelos moradores, que plantaram algumas árvores que, em futuro próximo, podem ameaçar romper a contenção que não foi estruturada para resistir aos esforços das raízes das amendoieiras.



Raízes das árvores podem romper a contenção da via.

Pista e borda invadida pelo mato – Boiadeiro.

2. Análise crítica da implantação da pista (previsto/realizado)

Existem pontos de descontinuidade na contenção executada, com trechos que demonstram fragilidade na técnica adotada em substituição ao muro de contenção. É importante averiguar os motivos das rupturas dos muros de contenção da pista de borda no trecho já implantado há três anos, para entender se foram ocasionados por problema de execução, por aplicação de técnica inadequada para a construção dos mesmos, ou por alguma outra ação exógena ao processo⁷.

3. Diretrizes para a intervenção

A pista já construída demonstra a necessidade de ARTICULAR esse setor, tanto com as comunidades mais próximas quanto com as situadas além da Av. Suburbana, demanda que é reforçada pela intensidade dos fluxos de pessoas que cruzam esta avenida, na altura da foz do rio do Cobre.

Para tanto, propõe:

- Avalizar a necessidade da ponte sobre a foz do rio do Cobre como articuladora de várias comunidades⁸, garantindo a continuidade da pista de borda em seu sentido de projeto estruturante da PIS Ribeira, reforçando um novo desenho da mesma para atender às questões anteriormente sinalizadas.
- Estimular a convivência social com a criação de ambiências atrativas e convergentes no espaço público, que favoreçam a sua apropriação em usos diversificados, no espaço e no tempo, pelas populações.
- Promover a implantação de elementos urbanísticos que atuem como instrumentos de integração da nova estrutura construída – a pista de borda – ao tecido urbano

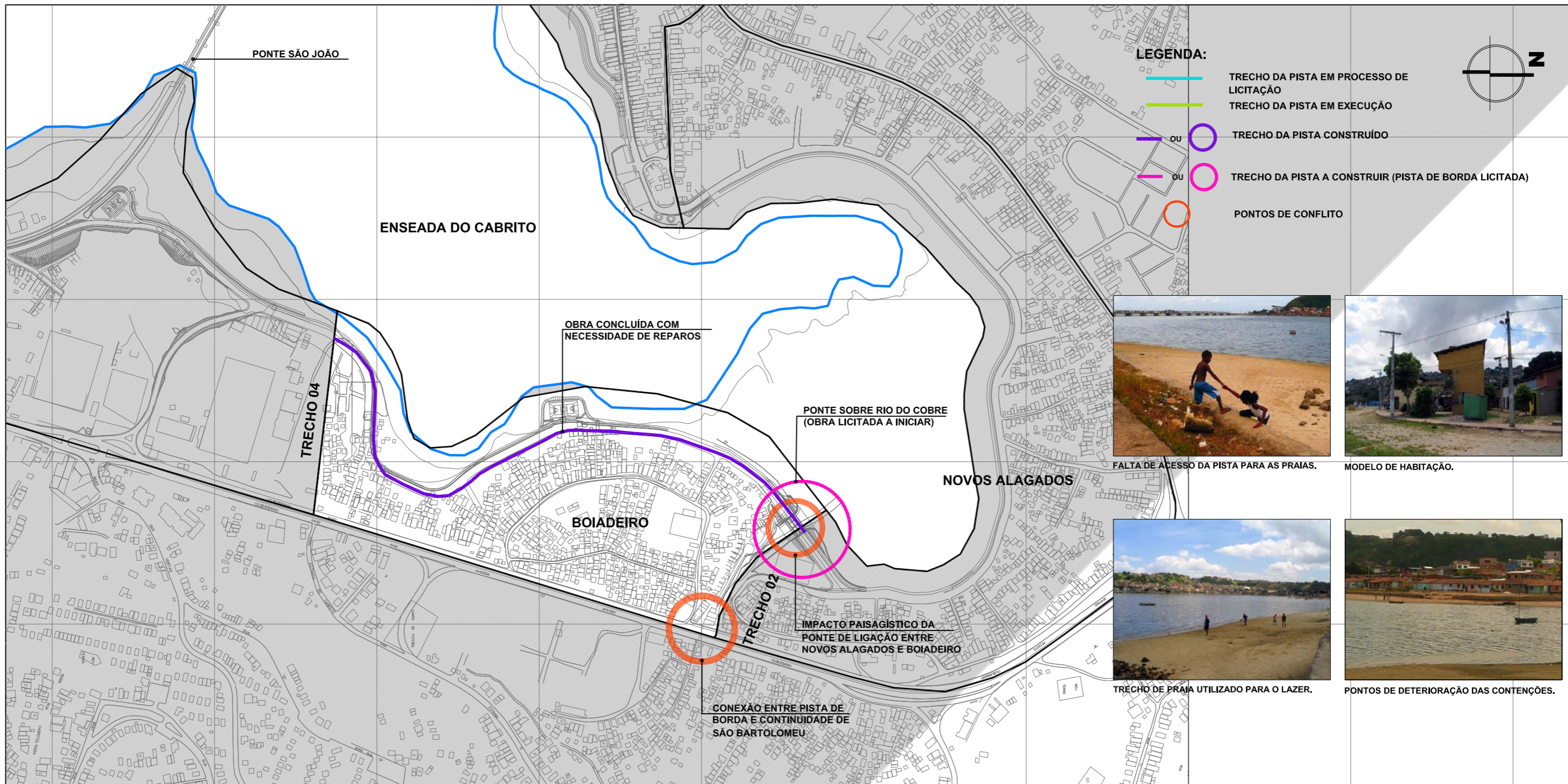
⁷ É nesse sentido que se propõe, nas *Recomendações Gerais* desse documento, a contratação de um parecer técnico visando a análise dos três sistemas de contenção propostos, no que se refere à sua solução técnica, durabilidade e custo.

⁸ Esta questão, a ponte como conectora entre os bairros, foi indicada como de grande importância pela comunidade, visto que as invasões na borda do rio eliminaram a possibilidade de acesso pela margem do rio sob a ponte da av. Suburbana, fazendo com que o pedestre tenha que subir para a avenida e voltar a descer para São Bartolomeu.

preexistente, com diferentes escalas como áreas públicas, equipamentos e mobiliário urbano.

- Utilizar a área externa da antiga Fábrica Toster – hoje ocupada por habitações informais, como uma possibilidade para os projetos específicos que envolvem esta área e a da SEHAB – área 48 indicada na **P09 / Setor 03 / Diretrizes**, e as áreas 50.1 e 50.2 indicadas na **P.11 / Setor 04 / Diretrizes** –, para uma solução conjunta. Este projeto integrado definirá os fechamentos e aberturas de cada área: o muro hoje existente na área da Toster poderá ser mantido, caso a definição seja a de responder à demanda escolar, ou aberto, caso a área seja estruturada para atender à demanda habitacional mencionada.

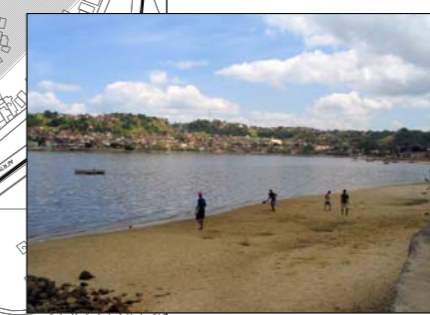




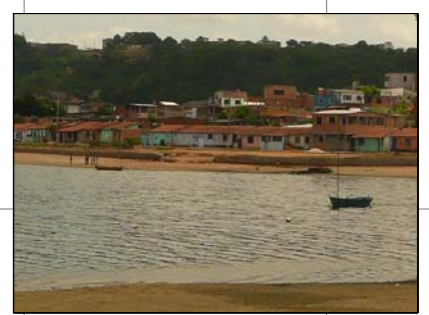
FALTA DE ACESSO DA PISTA PARA AS PRAIAS.



MODELO DE HABITAÇÃO.



TRECHO DE PRAIA UTILIZADO PARA O LAZER.



PONTOS DE DETERIORAÇÃO DAS CONTENÇÕES.

DIAGNÓSTICO

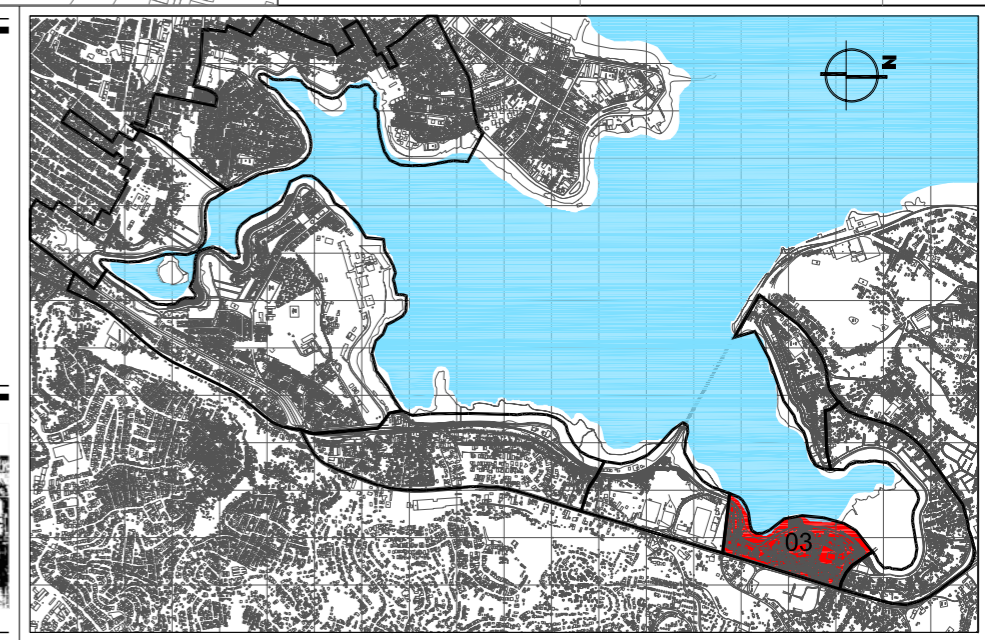
P.08

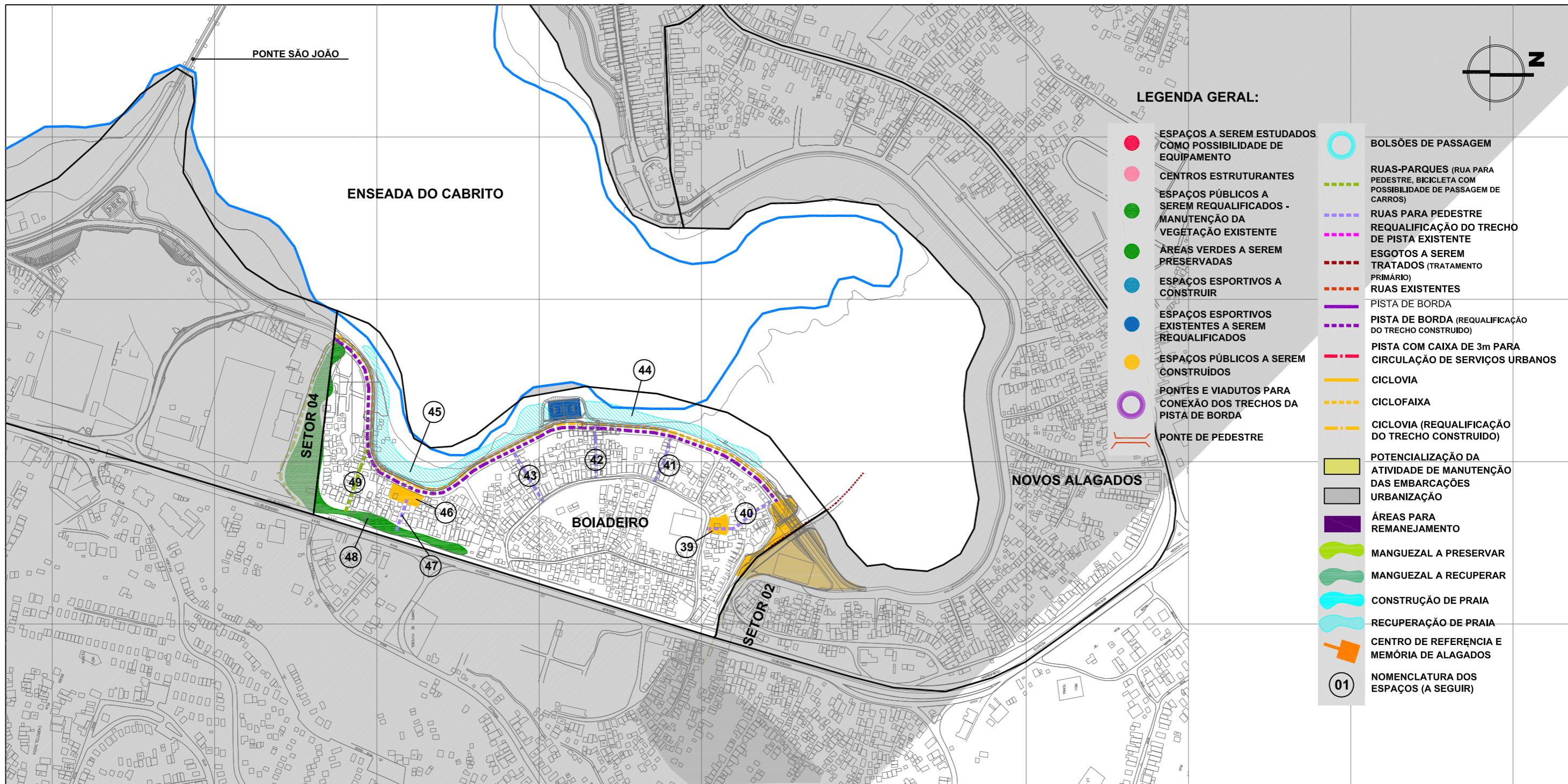
PROJETO PISTA DE BORDA
SETOR 03 - SITUAÇÃO ATUAL
BOIADEIRO

ESCALA: 1/ 5.000

INFORMAÇÃO POR SETOR:

SETOR: 03
 NOME: BOIADEIRO
 EXTENSÃO DA VIA (Km): 0,773
 ÁREA ATENDIDA (Km²): 12,78
 POPULAÇÃO BENEFICIADA: 3.387,00
 DENSIDADE BRUTA (POP.BENEFICIADA / ÁREA ATENDIDA): 264,970





DIAGNÓSTICO

P.09 PROJETO PISTA DE BORDA

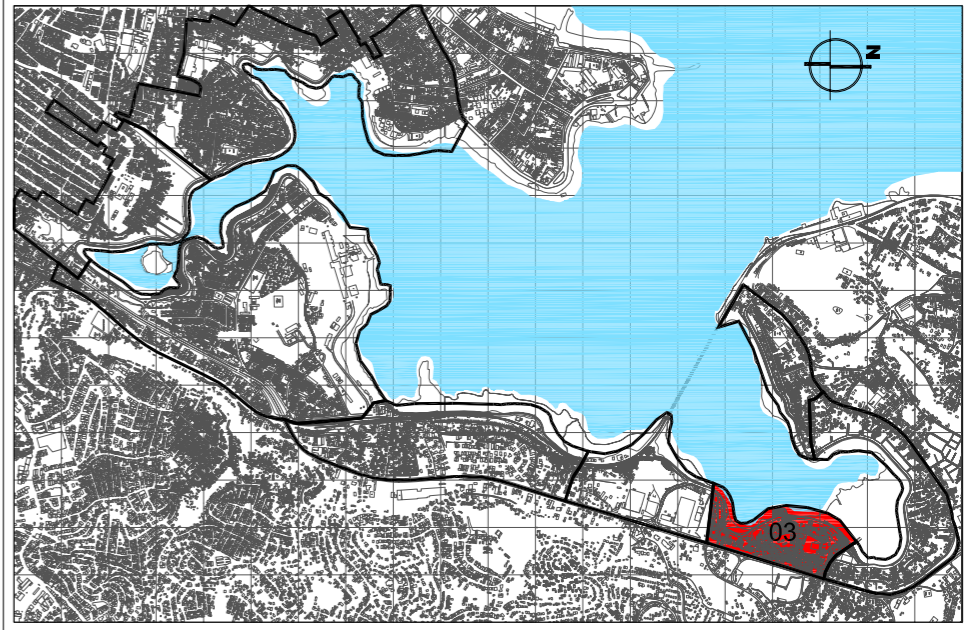
SETOR 03 - PROPOSTAS

BOIADEIRO

ESCALA: 1/ 5.000

- PROPOSTAS:**
- 39 PRAÇA COMUNIDADE
 - 40 RUA PARAPEDESTRE
 - 41 RUA PARA PEDESTRE
 - 42 RUA PARA PEDESTRE
 - 43 RUA PARA PEDESTRE
 - 44 PRAIA
 - 45 PRAIA
 - 46 PRAÇA COMUNIDADE
 - 47 RUA PARA PEDESTRE
 - 48 PARQUE LINEAR
 - 49 RUA PARQUE

- ETAPAS DE PROJETO:**
- PRIMEIRA ETAPA
 - SEGUNDA ETAPA
 - TERCEIRA ETAPA



Quadro 3: Propostas de intervenção Setor 3

No	Descrição	Desapropriação	Categoria	OBS.	Área (m2)
39	Praça Comunidade	Não	Requalificação do espaço		477,70
39.1	Parque infantil.				
39.2	Caixa de areia.				
39.3	Arborização.				
39.4	Área de estar e contemplação com bancos.				
39.5	Passeio perimetral à área da praça.				
39.6	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
39.7	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
40 a 43	Rua de pedestres	Não	Espaço público a ser construído		840,39
	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
	Área de estar e contemplação com bancos.				
	Em áreas mais largas, utilizar equipamentos para a prática de esporte, jogos de mesa voltados para adultos e idosos e parques infantis.				
44 - 45	Praia	Não	Recuperação Praia		9.043,78
	Limpeza da área e recuperação da praia com uso voltado para a atividade de lazer.				
46	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído		658,03
46.1	Parque infantil.				
46.2	Caixa de areia.				
46.3	Arborização.				
46.4	Área de estar e contemplação com bancos.				
46.5	Passeio perimetral à área da praça.				
46.6	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
46.7	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
47	Rua de pedestres	Não	Espaço público a ser construído		120,93
47.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
47.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
47.3	Área de estar e contemplação com bancos.				
47.4	Em áreas mais largas, utilizar equipamentos para a prática de esporte, jogos de mesa voltados para adultos e idosos e parques infantis.				
48	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		7.138,21
48.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				
48.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				

48.3	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
48.4	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
48.5	Passeio perimetral à área do parque.				
49	Rua Parque	Não	Espaço público a ser construído		454,25
49.1	Caixa de rua com largura de 3 metros.				
49.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
49.3	Bolsões para estacionamento local.				
49.4	Zonas de estar com alargamento do passeio sempre que a largura permitir.				
49.5	Arborização.				
49.6	Ciclofaixa.				
49.7	Obs.: Rua com características sinuosas para controle de velocidade.				





Visão a partir da cabeceira da ponte ferroviária.

Setor 4: CABECEIRA SUL DA PONTE DE SÃO JOÃO (intervensões 50 a 55)

Extensão da pista no setor: 0,605 km

Área atendida: 17,83 km²

Densidade bruta: 28,27 hab/km²

População beneficiada: 504 hab

1. Diagnóstico da situação atual

O trecho da pista de borda está em fase de execução sob a responsabilidade da Empresa Campbel, que venceu a licitação para a área.

Lindeiro às obras da via, existe um terreno com 25.000,00 m², de propriedade da SEHAB – Secretaria Municipal de Habitação, ocupado por uma invasão de cerca de 290 famílias cadastradas no início de 2008.



Ocupação recente em terreno da Prefeitura no início dos trabalhos da abertura da pista.

2. Análise crítica da implantação da pista (previsto/realizado)

A pista em execução, pavimentada com paralelepípedo granítico queimado com cimento, está estruturada em três níveis de circulação: a pista de rolamento, no inferior; a ciclovia, no médio e a calçada no plano superior. Uma execução que, como se pode ver na imagem abaixo, carece de cuidados de acabamento, já que o paralelo, utilizado na pavimentação da pista, foi todo coberto com uma camada de cimento.



Nata de cimento recobrimdo o paralelepípedo.



Ausência de geotêxteis na montagem do muro de contenção.

Em vez da alternativa proposta pelo projeto estrutural, e sem a utilização da manta geossintética do solo envelopado⁹, conforme parecer encaminhado à CONDER, a contenção da pista está sendo executada com sacos de areia, apenas, e, aparentemente, não atendendo à alteração de especificação de serviço autorizada pela fiscalização. Esta nova solução, de aparência frágil e precária, deverá ser analisada por técnicos competentes, visando um parecer técnico sobre este novo sistema proposto quanto à resistência técnica, durabilidade e custo. Ao analisar o orçamento, percebe-se que, em alguns dos trechos contratados, 70% do mesmo correspondem a um aterro e ao sistema de contenção. Deste modo, qualquer alteração nos mesmos será impactante no valor final da obra.

Existe uma praça em execução, em um terreno dotado de árvores frutíferas, como mangueiras e pés de jamelão, lindeiro à via férrea, cuja faixa de domínio, conforme consulta feita à Rede Ferroviária, é de 6m de cada lado, contados a partir do trilho mais externo. Nessa área, o

⁹ Ver Parecer Técnico, anexo 01.



projeto licitado deverá ser alterado para que se possa garantir a preservação das árvores ali existentes.

No projeto em execução, o traçado da ciclovia é interrompido quando descreve um retorno de 360° em torno da praça, rompendo com a continuidade desejada e em total desacordo com a estratégia de utilizar-se da pista como elemento de integração linear de todo o território da PIS Ribeira.

A avaliação no local indica a impossibilidade de se seguir o traçado proposto pelo projeto da pista de borda, que além de não atender às declividades exigidas pela normativa para vias públicas, propõe o cruzamento da via férrea, em nível, no início de Lobato, alternativa essa que não é aceita pela RFFSA.

3. Diretrizes para a implantação

Tendo em vista que o potencial paisagístico e as qualidades da ambiência deste setor remetem à criação de um grande espaço contemplativo e poético, para o desfrute de todas as comunidades da PIS-Ribeira, o desafio de QUALIFICAR o espaço público deverá ser mais amplo e articulado à necessidade de CONECTAR esta área com as demais, de maneira fluida e eficiente.

Para tanto, propõe:

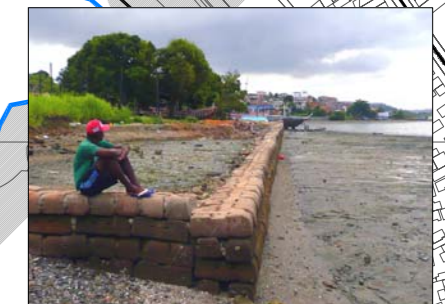
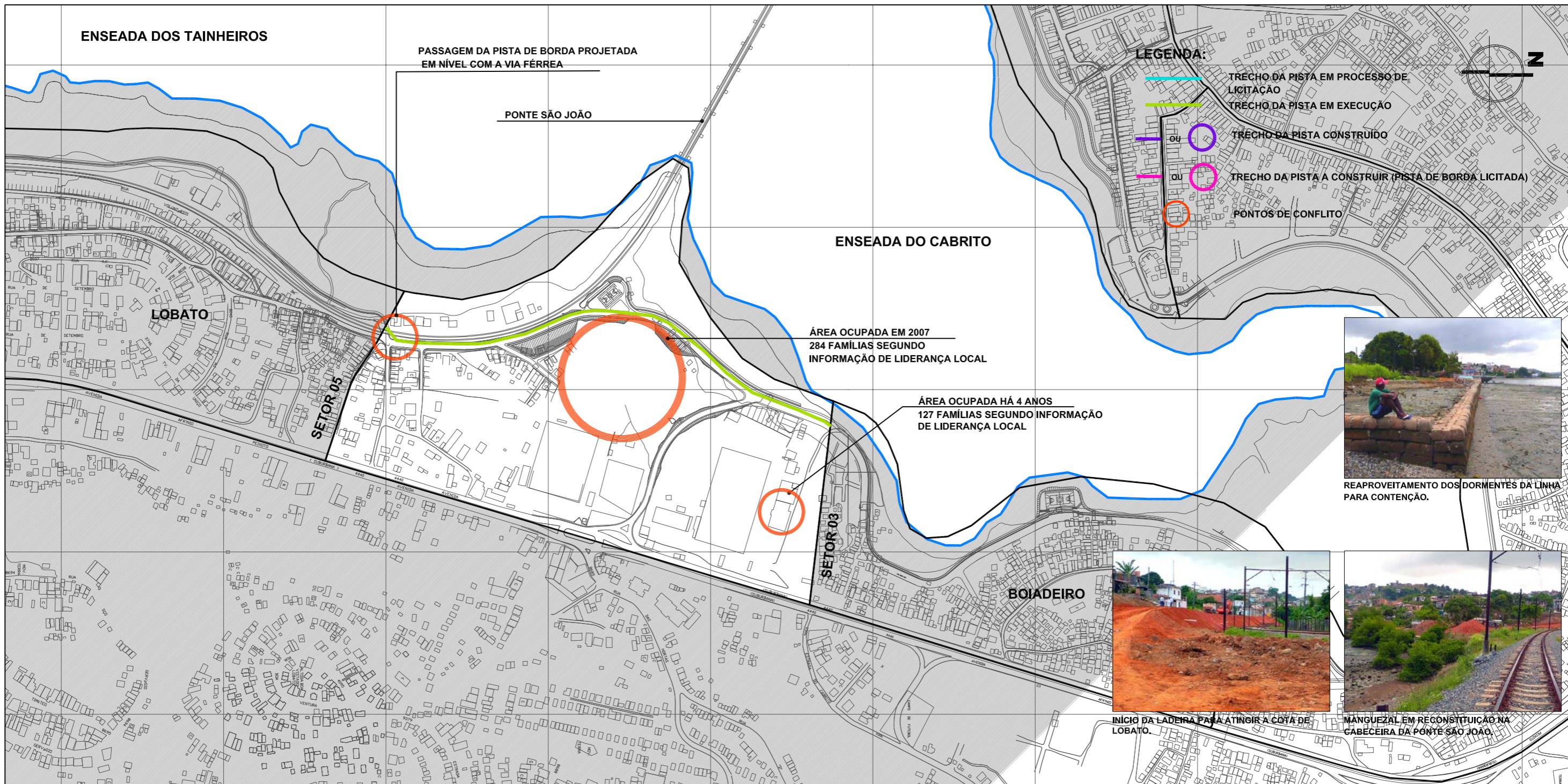
- Projetar o redesenho da praça da cabeceira sul da ponte de São João, dotada de vegetação frutífera de porte, com o objetivo de fazer a sua integração com a escola proposta para ser implantada no terreno invadido da SEHAB.
- Reforçar o parecer da consultora Soraia Melgaço, Especialista em Salvaguarda Social, para uma atuação rápida na efetiva remoção onerosa da população que ocupou a área da SEHAB no início das obras da pista de borda¹⁰. Essa decisão será fundamental para

¹⁰ Existe uma solicitação da comunidade junto à Secretaria de Relações Institucionais, que tenta tratar as duas áreas – Fábrica Toster (ocupação com mais de quatro anos) e a área da SEHAB (ocupação de apenas um ano; início das obras da pista de borda) – de maneira igualitária.

estabelecer um referencial para os trabalhos da pista de borda, desestimulando outras possíveis intenções de ocupação ao longo da implantação da mesma.

- Atender à antiga reivindicação das comunidades próximas, ao pedido para que seja feita a implantação de um equipamento social público de grande porte, que aproveite o potencial paisagístico da área. Deste modo, um projeto específico definirá a ocupação e a infraestrutura dessas áreas – área 48, indicada na **P09 / Setor 03 / Diretrizes**, e as áreas 50.1 e 50.2 indicadas na **P.11 / Setor 04 / Diretrizes**, buscando atender, com um programa habitacional, as famílias que ocupam, há mais de quatro anos, a Fábrica Toster. Outra opção seria a de atender à reivindicação por uma escola estadual para a região, explicitada pela Operadora Social da PIS Ribeira.
- Garantir a continuidade da ciclovia, com as características de ciclofaixa demarcada ao longo da pista de borda, tendo em vista a carência por um espaço disponível.
- Utilizar as faixas de terra entre a contenção e a pavimentação para criar pontos de encontro, com pequenos jardins, com arborização condizente com a preservação da contenção da pista.





REAPROVEITAMENTO DOS DORMENTES DA LINHA PARA CONTENÇÃO.



INÍCIO DA LADEIRA PARA ATINGIR A COTA DE LOBATO.



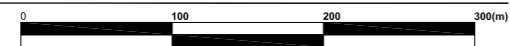
MANGUEZAL EM RECONSTITUIÇÃO NA CABECEIRA DA PONTE SÃO JOÃO.

DIAGNÓSTICO

P.10

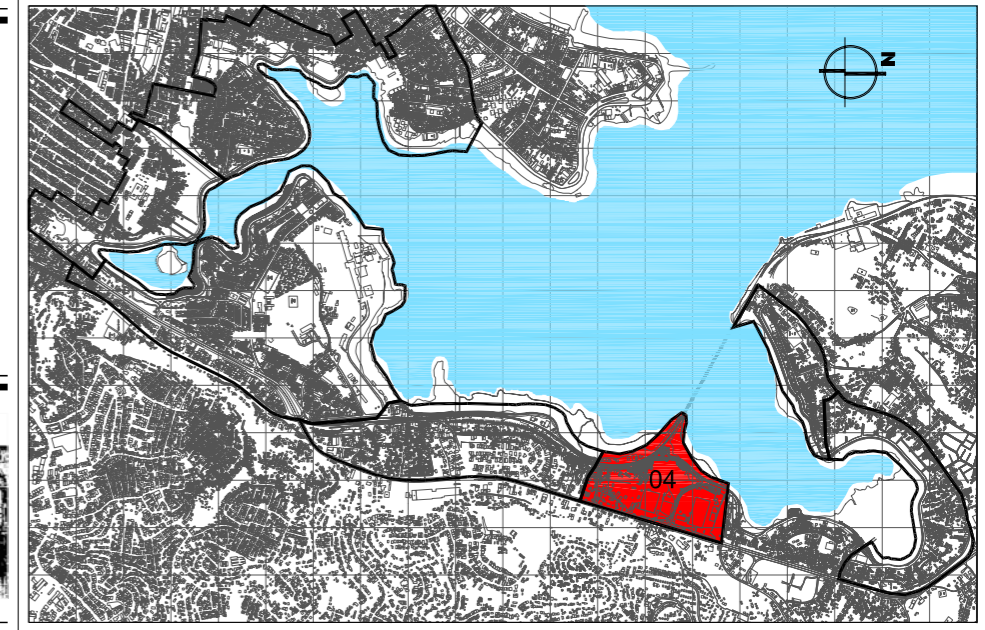
PROJETO PISTA DE BORDA
SETOR 04 - SITUAÇÃO ATUAL
 PONTE DE SÃO JOÃO

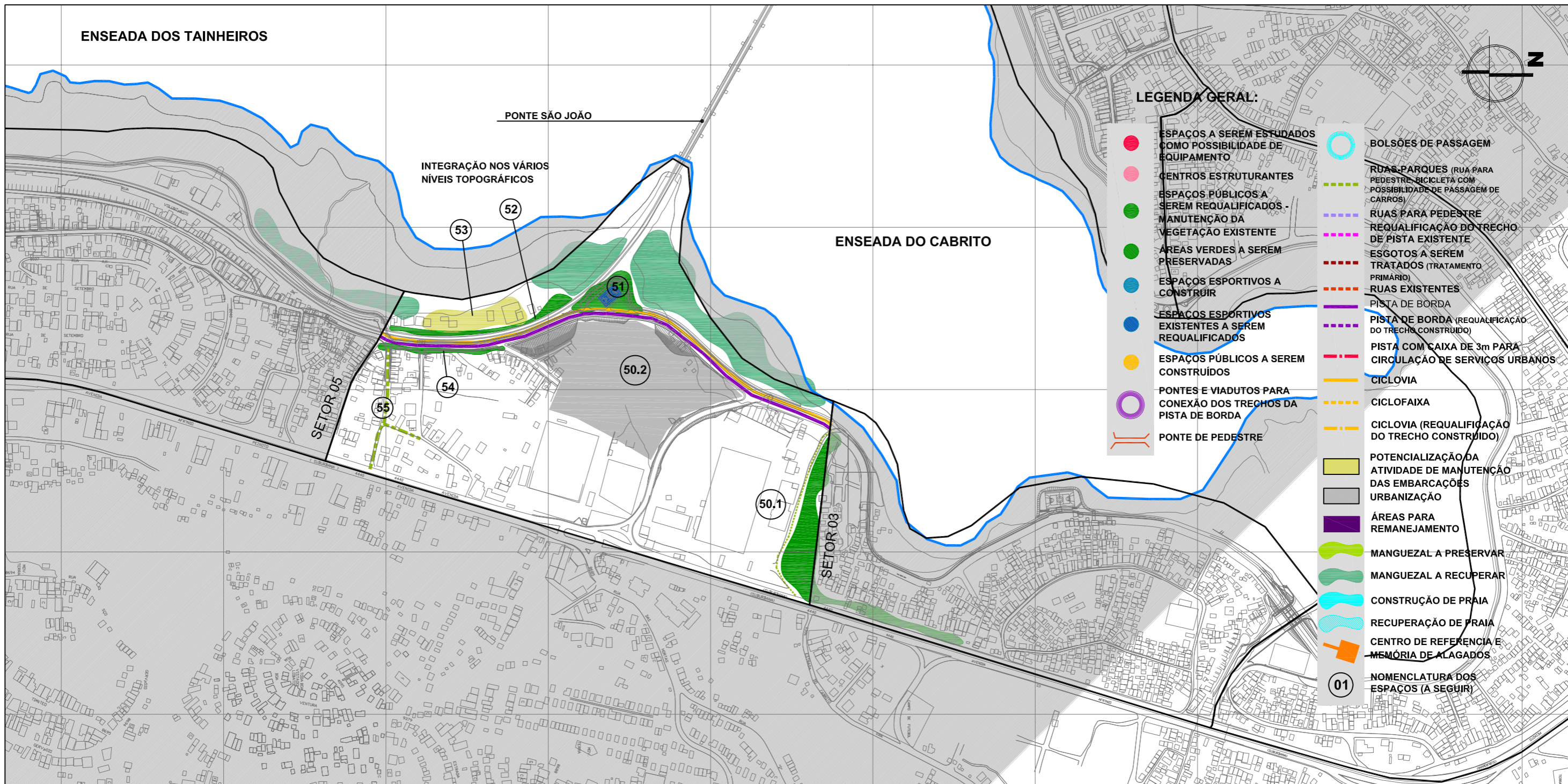
ESCALA: 1/ 5.000



INFORMAÇÃO POR SETOR:

SETOR: 04
 NOME: PONTE DE SÃO JOÃO
 EXTENSÃO DA VIA (Km): 0,605
 ÁREA ATENDIDA (Km²): 17,83
 POPULAÇÃO BENEFICIADA: 504,00
 DENSIDADE BRUTA (POP.BENEFICIADA / ÁREA ATENDIDA): 28,270





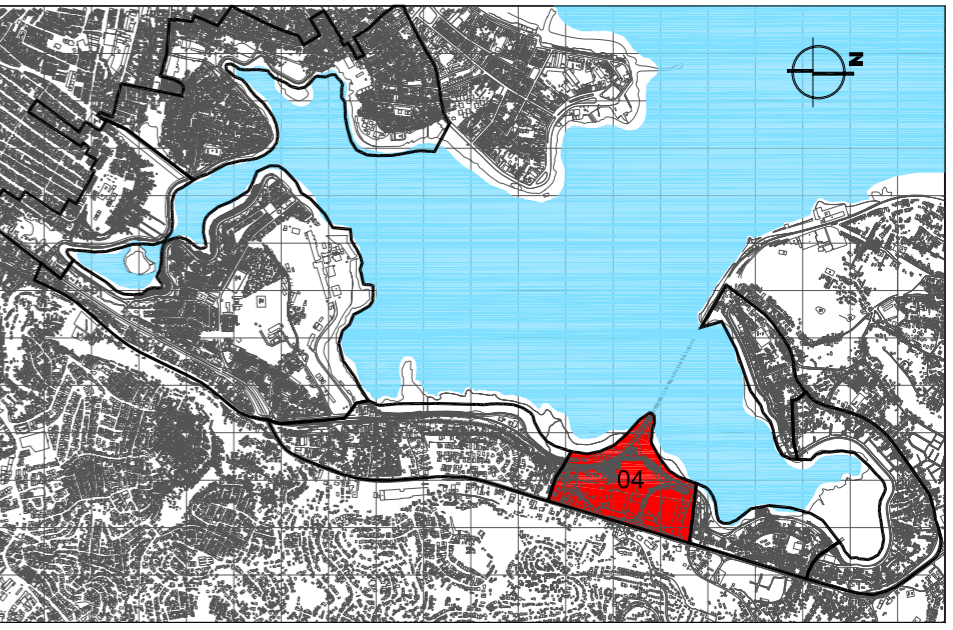
DIAGNÓSTICO

P11 PROJETO PISTA DE BORDA
SETOR 04 - PROPOSTAS
 PONTE DE SÃO JOÃO

ESCALA: 1/ 5.000

- PROPOSTAS:**
- 50.1 PROGRAMA HABITACIONAL VOLTADO PARA RELOCAÇÃO DOS OCUPANTES DA FABRICA TOSTER
 - 50.2 EQUIPAMENTO PÚBLICO COM CUNHO EDUCACIONAL
 - 51 PRAÇA CÊNICA
 - 52 PARQUE LINEAR
 - 53 MANUTENÇÃO EMBARCAÇÕES
 - 54 PARQUE LINEAR
 - 55 RUA PARQUE

- ETAPAS DE PROJETO:**
- PRIMEIRA ETAPA
 - SEGUNDA ETAPA
 - TERCEIRA ETAPA



Quadro 4: Propostas de intervenção Setor 4

No	Descrição	Desapropriação	Categoria	OBS.	Área (m2)
50	Urbanização	Não	Loteamento urbano		25.164,81
50.1	Programa habitacional voltado para a relocação dos ocupantes da Fábrica Toster.				
50.2	Equipamento público com cunho educacional.				
51	Praça Cênica	Não	Espaço público a ser construído	Licitada Cabeceira da Ponte - Contrato AE 7344 BIRD	2.580,05
51.1	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
51.2	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
51.3	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
51.4	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
51.5	Quadra poliesportiva.				
51.6	Passeio perimetral à praça.				
51.7	Parque infantil.				
51.8	Caixa de areia.				
51.9	Área de estacionamento de bicicletas.				
52	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		1.460,67
52.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				
52.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
52.3	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
52.4	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
52.5	Área de estacionamento de bicicletas.				
53	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo		250,00
53.1	Galpão de pequeno porte para produção e manutenção de embarcações.				
53.2	Área de estar e contemplação com bancos e mobiliário.				
53.3	Arborização, com áreas de concentração.				
54	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		953,34
54.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
55	Rua Parque	Não	Requalificação do espaço		1.002,55
55.1	Caixa de rua com largura de 3 metros.				
55.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
55.3	Bolsões para estacionamento local.				
55.4	Zonas de estar com alargamento do passeio sempre que a largura permitir.				
55.5	Arborização.				
55.6	Ciclofaixa.				
55.7	Obs.: Rua com características sinuosas para controle de velocidade.				





Estaleiro no final do Lobato – contenção com pré-moldados da linha férrea.



Praça da Petrobras – difícil conexão com Lobato.



Estaleiro construído segregado pela via férrea.

Setor 5: LOBATO

(intervensões 56 a 72)

Extensão da pista no setor: 0,976 km

Área atendida: 33,35 km²

Densidade bruta: 203,65 hab/km²

População beneficiada: 6.791 hab

1. Diagnóstico da situação atual

De maneira distinta do que ocorre nos demais setores integrantes da poligonal em estudo, as características morfológicas da ocupação de Lobato, implantada em uma pequena colina voltada para a enseada, estabelece relações singulares com o mar, principalmente no que se refere à movimentação da variação das marés, e com a via férrea, que se encontra em um nível mais baixo do tecido urbano consolidado. Este tipo de relação entre a ocupação urbana e a ferrovia é semelhante ao que pode, também, ser observado em Plataforma, área mais ao norte, contígua à PIS Ribeira.

O estaleiro construído pela Petrobrás encontra-se desativado e subutilizado pela associação dos moradores de Lobato, coordenada por Dona Adélia.

O estaleiro que existe, em nível mais baixo, próximo à cabeceira sul da ponte, com limites de aterro e contenção de dormentes de concreto, terá o seu contato direto com o mar inviabilizado, a partir do momento em que for adotado o traçado do projeto aprovado para a implantação da pista.

2. Análise crítica da implantação da pista (previsto/realizado)

Por exigência da RFFSA, ficou estabelecida a impossibilidade de cruzamento em nível com a mesma, pois existem projetos de dinamização da linha, o que trará evidentes conflitos de tráfego e potencialidade de ocorrência de acidentes. Deste modo, o cruzamento da via férrea, por desnível, se faz necessário, entendendo-se que a continuidade da pista de borda é fundamental, conforme os critérios anteriormente analisados.

Se for implantada ao longo de faixas aterradas nas margens da baía, a pista proposta atuará, nesse setor, como elemento de desarticulação das relações entre o mar e os vários estaleiros existentes nessa área, cuja batimetria natural é favorável para barcos de médio porte.

A indesejada descontinuidade da pista, identificada no setor anterior, é um problema que necessita ser corrigido, no seu traçado projetado, para que se garanta a sua conexão e desenvolvimento ao longo de todo o percurso da pista de borda (através da área do Lobato).

3. Diretrizes para a implantação

O bairro do Lobato é uma ocupação urbana consolidada, implantada nos níveis mais elevados que o mar, aproveitando as faixas de cumeada e as encostas voltadas para a baía. Esse padrão de adequação às condições geomorfológicas específicas do sítio já atua, por si só,



como um elemento inibidor da ocorrência de invasões de áreas existentes na borda marinha. A partir daí, torna-se clara a conclusão de que não se justifica implantar esse trecho da pista em áreas aterradas na borda, visto o alto custo das obras e da ausência de necessidade da pista como elemento de contenção. Cabendo a ela, nesse setor, atuar para CONECTAR e QUALIFICAR.

Para tanto, propõe:

- Continuar a implantação da pista de borda, adequando-a às vias existentes da ocupação do Lobato, em nível mais elevado do que o da beira-mar, criando um sistema viário binário, com o objetivo de evitar o conflito da passagem em nível sobre a ferrovia, como também o rompimento das ligações físicas diretas dos estaleiros com o mar. A implantação do binário, utilizando-se de ruas existentes, afigura-se como uma alternativa técnica mais apropriada por dois motivos:

1. O traçado e a implantação das vias vão servir como um redutor da velocidade do tráfego de veículos.

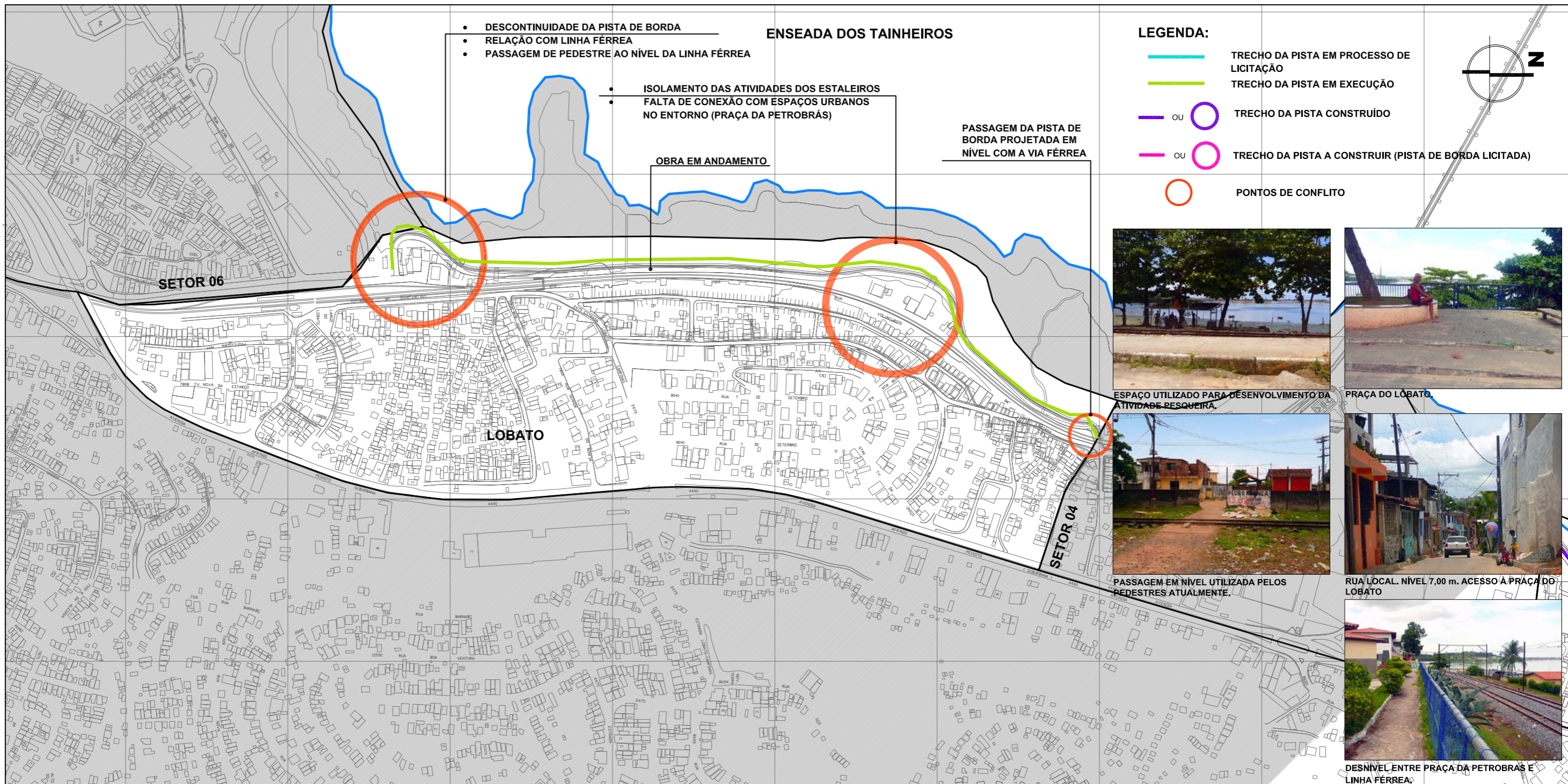
2. Serão evitados os cortes, aterros e altas contenções necessários à implantação de uma única via de mão dupla, o que provocará o seccionamento longitudinal do bairro em duas regiões.

- Implantar ligações transversais conectadas com a passarela sobre a via férrea, para permitir o acesso à praça construída pela Petrobras, situada na orla ao nível do mar, com equipamento de lazer e esportes.
- Implantar um viaduto sobre a via férrea, ao final do binário viário, aproveitando a altura atingida pela própria configuração geomorfológica, partindo da cota de nível 13,00m do Alto de Lobato, para a cota 5,00m encontrada ao nível da linha do trem, já em frente ao acesso da Fábrica de Óleo de Mamona BOMBRASIL.¹¹

- Comparar o custo de desapropriação dos imóveis da via local no Lobato – via na cota 11 – para a abertura de uma única via, ou qualificar as duas vias locais – vias na cota 11 e na cota 16 – criando um binário entre elas. Consultar os moradores do local para tentar identificar as vantagens e desvantagens das duas soluções.
- Garantir a continuidade da ciclovia, com as características de ciclofaixa demarcada ao longo da pista de borda, conectora, interna a Lobato, nos trechos onde houver dificuldade de área disponível para a implantação segregada.

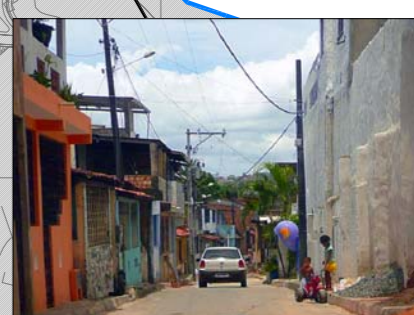
¹¹ A execução do trecho da via no setor 5, no bairro do Lobato, foi contratada com um montante de R\$1.973.411,15. Considerando que, conforme a proposta de alteração apresentada por este diagnóstico, seriam executados apenas 1/3 do total, o restante dos recursos financeiros já alocados seria utilizado na execução do viaduto de transposição da via férrea a partir do alto do Lobato para a Península do Joanes.





- DESCONTINUIDADE DA PISTA DE BORDA
 - RELAÇÃO COM LINHA FÉRREA
 - PASSAGEM DE PEDESTRE AO NÍVEL DA LINHA FÉRREA
- ENSEADA DOS TAINHEIROS**
- ISOLAMENTO DAS ATIVIDADES DOS ESTALEIROS
 - FALTA DE CONEXÃO COM ESPAÇOS URBANOS NO ENTORNO (PRAÇA DA PETROBRÁS)
- OBRA EM ANDAMENTO**
- PASSAGEM DA PISTA DE BORDA PROJETADA EM NÍVEL COM A VIA FÉRREA**

- LEGENDA:**
- TRECHO DA PISTA EM PROCESSO DE LICITAÇÃO
 - TRECHO DA PISTA EM EXECUÇÃO
 - OU ○ TRECHO DA PISTA CONSTRUÍDO
 - OU ○ TRECHO DA PISTA A CONSTRUIR (PISTA DE BORDA LICITADA)
 - PONTOS DE CONFLITO



DIAGNÓSTICO

P.12 PROJETO PISTA DE BORDA

SETOR 05 - SITUAÇÃO ATUAL

LOBATO

ESCALA: 1/ 5.000

INFORMAÇÃO POR LOBATO:

SETOR: 05

NOME: LOBATO

EXTENSÃO DA VIA (Km): 0,976

ÁREA ATENDIDA (Km²): 33,35

POPULAÇÃO BENEFICIADA: 6.791,00

DENSIDADE BRUTA (POP.BENEFICIADA / ÁREA ATENDIDA): 203,650

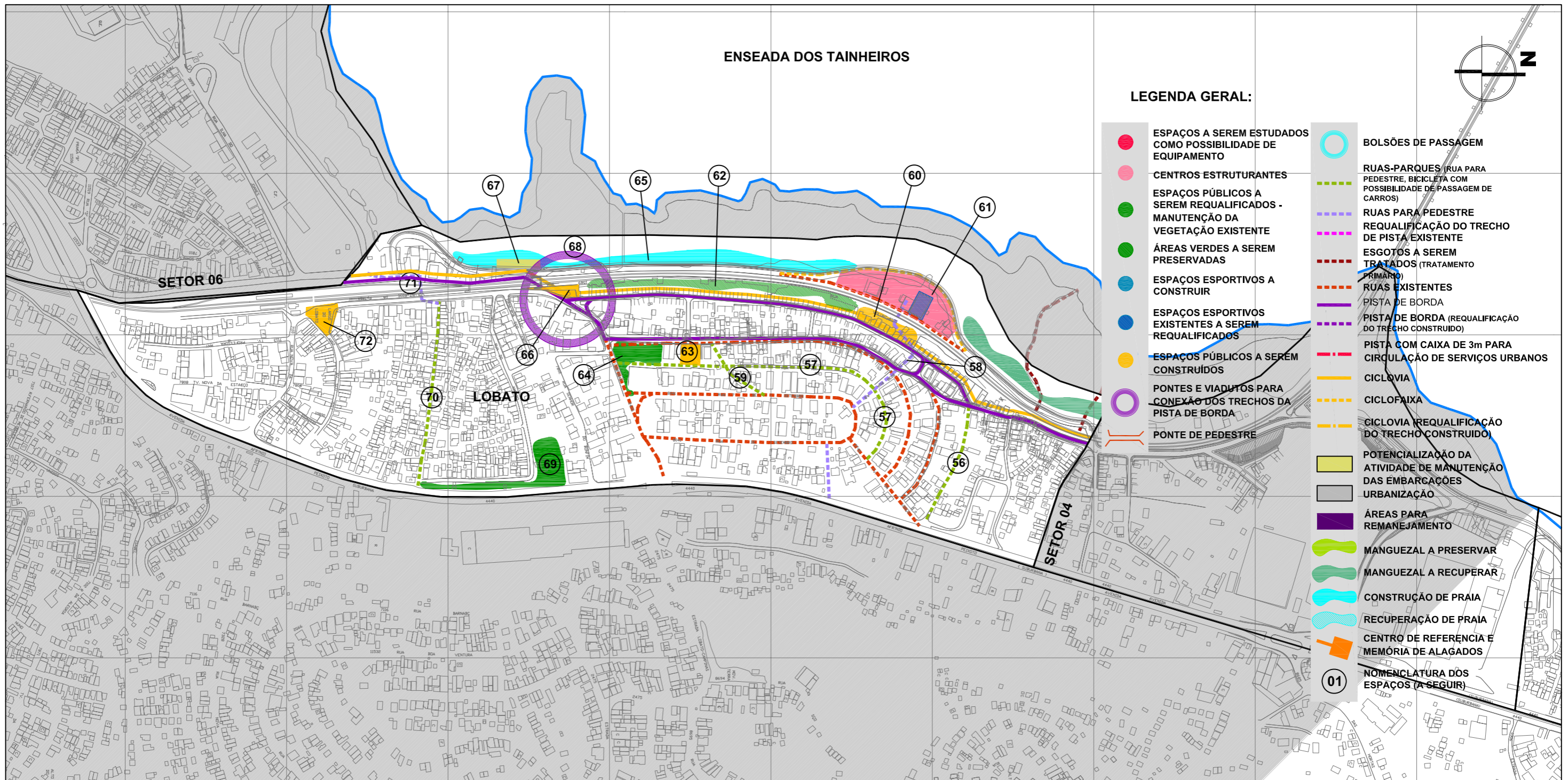


ENSEADA DOS TAINHEIROS



LEGENDA GERAL:

- ESPAÇOS A SEREM ESTUDADOS COMO POSSIBILIDADE DE EQUIPAMENTO
- CENTROS ESTRUTURANTES
- ESPAÇOS PÚBLICOS A SEREM REQUALIFICADOS - MANUTENÇÃO DA VEGETAÇÃO EXISTENTE
- ÁREAS VERDES A SEREM PRESERVADAS
- ESPAÇOS ESPORTIVOS A CONSTRUIR
- ESPAÇOS ESPORTIVOS EXISTENTES A SEREM REQUALIFICADOS
- ESPAÇOS PÚBLICOS A SEREM CONSTRUÍDOS
- PONTES E VIADUTOS PARA CONEXÃO DOS TRECHOS DA PISTA DE BORDA
- PONTE DE PEDESTRE
- BOLSÕES DE PASSAGEM
- - - RUAS-PARQUES (RUA PARA PEDESTRE, BICICLETA COM POSSIBILIDADE DE PASSAGEM DE CARROS)
- - - RUAS PARA PEDESTRE
- - - REQUALIFICAÇÃO DO TRECHO DE PISTA EXISTENTE
- - - ESGOTOS A SEREM TRATADOS (TRATAMENTO PRIMÁRIO)
- - - RUAS EXISTENTES
- - - PISTA DE BORDA
- - - PISTA DE BORDA (REQUALIFICAÇÃO DO TRECHO CONSTRUÍDO)
- - - PISTA COM CAIXA DE 3m PARA CIRCULAÇÃO DE SERVIÇOS URBANOS
- - - CICLOVIA
- - - CICLOFAIXA
- - - CICLOVIA (REQUALIFICAÇÃO DO TRECHO CONSTRUÍDO)
- POTENCIALIZAÇÃO DA ATIVIDADE DE MANUTENÇÃO DAS EMBARCAÇÕES
- URBANIZAÇÃO
- ÁREAS PARA REMANEJAMENTO
- MANGUEZAL A PRESERVAR
- MANGUEZAL A RECUPERAR
- CONSTRUÇÃO DE PRAIA
- RECUPERAÇÃO DE PRAIA
- CENTRO DE REFERÊNCIA E MEMÓRIA DE ALAGADOS
- 01 NOMENCLATURA DOS ESPAÇOS (A SEGUIR)



DIAGNÓSTICO



PROJETO PISTA DE BORDA
SETOR 05 - PROPOSTAS
 LOBATO

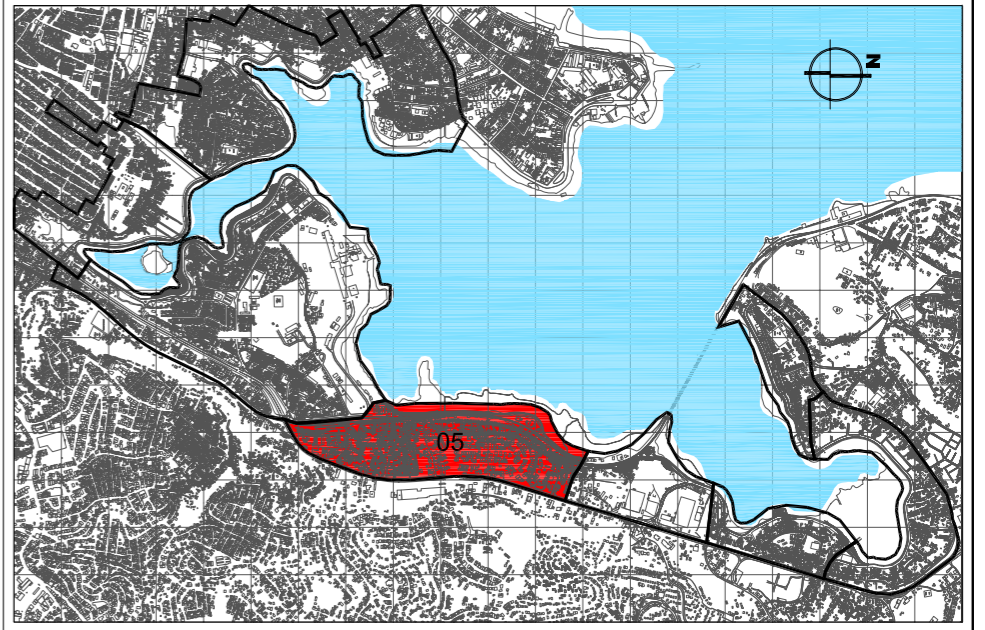


PROPOSTAS:

- | | | |
|--|---|--|
| ● 56 RUA PARQUE | ● 62 PARQUE LINEAR | ● 69 PARQUE LINEAR |
| ● 57 RUA PARQUE | ● 63 PRAÇA COMUNIDADE | ● 70 RUA PARQUE |
| ● 58 RUA PARA PEDESTRE | ● 64 RUA PARQUE | ● 71 RUA PARA PEDESTRE |
| ● 59 RUA PARQUE | ● 65 PARQUE COMUNIDADE | ● 72 PRAÇA COMUNIDADE |
| ● 60 PRAÇA COMUNIDADE | ● 66 RUA PARQUE | |
| ● 61 CENTRO ESTRUTURANTE | ● 67 PRAÇA COMUNIDADE | |
| | ● 68 VIADUTO LOBATO | |

ETAPAS DE PROJETO:

- PRIMEIRA ETAPA
- SEGUNDA ETAPA
- TERCEIRA ETAPA



Quadro 5: Propostas de intervenção Setor 5

No	Descrição	Desapropriação	Categoria	OBS.	Área (m2)
56 - 57	Rua Parque	Não	Requalificação do espaço		2.867,60
	Caixa de rua com largura de 3 metros.				
	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
	Bolsões para estacionamento local.				
	Zonas de estar com alargamento do passeio sempre que a largura permitir.				
	Arborização.				
	Ciclofaixa.				
	Obs.: Rua com características sinuosas para controle de velocidade.				
58	Rua de pedestres	Não	Espaço público a ser construído		532,59
58.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
58.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
58.3	Área de estar e contemplação com bancos.				
59	Rua Parque	Não	Espaço público a ser construído		470,70
59.1	Caixa de rua com largura de 3 metros.				
59.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
59.3	Bolsões para estacionamento local.				
59.4	Zonas de estar com alargamento do passeio sempre que a largura permitir.				
59.5	Arborização.				
59.6	Ciclofaixa.				
59.7	Obs.: Rua com características sinuosas para controle de velocidade.				
60	Praça Comunidade	Não	Requalificação do espaço		-
60.1	Requalificação do espaço público existente.				
60.2	Recuperação do piso.				
60.3	Tratamento paisagístico com inserção de arborização.				
60.4	Inserção de mobiliário.				
61	Centro estruturante	Não	Edificação a ser construída		5.425,16
61.1	Equipamento público voltado para desenvolvimento de atividades e programas esportivos desenvolvidos pelas comunidades.				
62	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		3.025,68
62.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				
62.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
62.3	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
62.4	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
62.5	Área de estacionamento de bicicletas.				
63	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído		591,68

63.1	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
63.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
63.3	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
63.4	Parque infantil.				
63.5	Caixa de areia.				
63.6	Área de estacionamento de bicicletas.				
64	Parque comunidade	Não	Espaço público a ser construído		1.886,89
64.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				
64.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
64.3	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
64.4	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
64.5	Área de estacionamento de bicicletas.				
65	Praia	Não	Construção da praia		6.203,63
65.1	Limpeza da área e recuperação da praia com uso voltado para a atividade de lazer.				
66	Praça Comunidade	Não	EXISTENTE		-
66.1	Requalificação do espaço público existente.				
66.2	Recuperação do piso.				
66.3	Tratamento paisagístico com inversão de arborização.				
67	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo		250,00
67.1	Galpão de pequeno porte para produção e manutenção de embarcações.				
67.2	Área de estar e contemplação com bancos e mobiliário.				
67.3	Arborização, com áreas de concentração.				
68	Viaduto Lobato			Negociar Pista de Borda - Lobato	
68.1	Projeto específico a ser desenvolvido para possibilitar o cruzamento da Via de Borda com a linha férrea.				
69	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		3.033,22
69.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				
69.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
69.3	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
69.4	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
69.5	Passeio perimetral à área do parque.				
70	Rua Parque	Não	Espaço público a ser construído		1.148,85
70.1	Caixa de rua com largura de 3 metros.				
70.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
70.3	Bolsões para estacionamento local.				
70.4	Zonas de estar com alargamento do passeio sempre que a largura permitir.				



70.5	Arborização.			
70.6	Ciclofaixa.			
70.7	Obs.: Rua com características sinuosas para controle de velocidade.			
71	Rua de pedestres	Não	Espaço público a ser construído	354,78
71.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.			
71.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).			
71.3	Área de estar e contemplação com bancos.			
71.4	Em áreas mais largas, utilizar equipamentos para prática de esporte, jogos de mesa voltados para adultos e idosos e parques infantis.			
72	Praça Comunidade	Não	Requalificação do espaço	994,97
72.1	Parque infantil.			
72.2	Caixa de areia.			
72.3	Arborização.			
72.4	Área de estar e contemplação com bancos.			
72.5	Passeio perimetral à área da praça.			
72.6	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.			
72.7	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.			





Prainha do Lobato

Setor 6: PENÍNSULA DO JOANES / ALAGADOS II (intervenções 73 a 88)

Extensão da pista no setor: 1,494 km

Área atendida: 77,77 km²

Densidade bruta: 202,40 hab/km²

População beneficiada: 15.741 hab

1. Diagnóstico da situação atual

A ocupação da Fábrica de Óleo Mamona BOMBRASIL¹², atua como obstáculo à continuidade da implantação da pista de borda bem como da ciclovia.

Na Prainha do Lobato, a faixa de areia remanescente do aterro hidráulico da AMESA, que restou desocupada, foi transformada em uma praça arborizada pelos próprios moradores que ocupam os lotes lindeiros a ela. Nesse mesmo local, são constantes as queixas referentes às condições de segurança à noite, e à necessidade de se ampliar a oferta de iluminação pública para inibir as ocorrências de prostituição infanto-juvenil e o consumo de drogas que ocorrem nos barcos ali aportados.

Por conta do barulho dos serviços e da utilização de resinas tóxicas, a Prainha é, também, palco do conflito de interesses entre os moradores locais e os responsáveis pelas atividades das oficinas de conservação e manutenção de embarcações, polarizadas pela sede da associação de pescadores. Com um total de 884 associados, esta associação se localiza próxima a um precário píer, destinado à atracação de embarcações. Os conflitos ocorrem ao longo da orla, a partir da prainha de Lobato na direção Alagados, pois as praias se tornam mais estreitas quando não chegam a ser inexistentes.

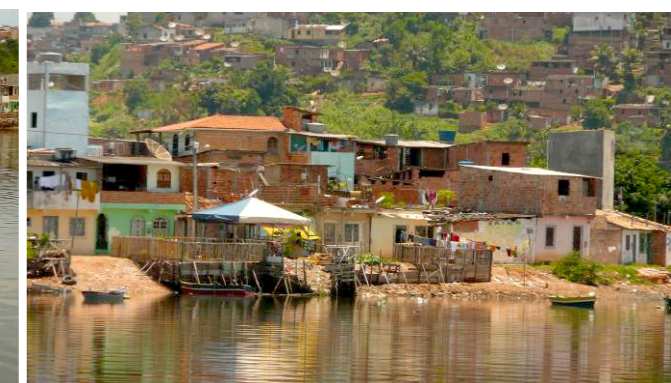
¹² Nas reuniões com os representantes de entidades da PIS Ribeira, foi feita uma denúncia sobre a Fábrica BOMBRASIL. Foi colocado que a mesma vem contaminando a enseada com os seus resíduos lançados ao mar. Esta denúncia deverá ser checada pelo técnico ambiental vinculado à PIS Ribeira.

A partir da pracinha, e ao longo da direção prevista para a implantação da pista, existe apenas uma passagem estreita, sem pavimentação, na qual alguns moradores já realizam ampliação dos aterros. Desta maneira, eles poderão ser beneficiados com a ampliação dos seus lotes, quando for realizada a construção da pista.

Na área de Joanes Oeste, cujo traçado urbanístico combina alta densidade de ocupação com dificuldade de acessibilidade e circulação¹³, é perceptível a expansão da ocupação em direção ao mar. Este processo ocorre através da utilização dos tradicionais e já conhecidos expedientes, previamente identificados, a saber: construção de piers de madeira, contenção com sacos de areia e utilização de material de entulho como aterro.



Processo contínuo de ocupação da enseada.



Necessidade de CONTER com a pista – Joanes Oeste.

No trecho existente da pista, construído em Alagados II, sem calçadas ou ciclovia, localiza-se uma significativa zona de concentração de estabelecimentos de desmonte de carros e de comercialização de autopeças, aproveitando a proximidade da avenida Suburbana.

2. Análise crítica da implantação da pista (previsto/realizado)

¹³ Conforme afirmou a Profa. Rita Amália Carneiro - UCSal, em reunião com a comunidade, no dia 20/03/09, a área do Joanes Centro Oeste é onde estão as menores unidades construídas pela CONDER. Destaca-se a necessidade dos moradores de realizar algumas de suas atividades no espaço exterior, uma vez que as unidades construídas possuem apenas 12,00m².



A indefinição do traçado da pista de borda no trecho entre Lobato e Prainha, em vista da barreira física configurada pela localização da Fábrica BOMBRASIL, provoca a descontinuidade da pista e da ciclovia.

O trecho projetado da pista de borda que se inicia na Prainha do Lobato e segue até encontrar a pista – já executada – de Alagados II, desconsidera a precariedade e a fragilidade da ocupação ao longo da orla de Joanes Oeste, voltada para o mar. Nesse trecho, à fragilidade da ocupação, soma-se a vazão da macrodrenagem urbana, que chega à enseada pelo canal da Suburbana e, conforme parecer técnico¹⁴, fica determinada uma aproximação máxima entre as margens de Joanes Oeste e Alagados IV e V.

Nesse mesmo trecho, o projeto do Joanes Oeste não está coincidindo com a proposta de Alagados IV e V, gerando algumas possibilidades de leitura da distância mencionada entre as margens que varia de 24 a 27 metros. Trata-se de plantas que deveriam ser compatibilizadas pela necessidade de se garantir a vazão do sistema de macrodrenagem urbana de Salvador.

Ao longo das áreas que remanesceram desocupadas, sem qualquer atribuição de uso ou utilização, após a realização dos aterros e a implantação dos conjuntos habitacionais, percebe-se a evidente falta de tratamento urbanístico de qualidade, que as transformem em espacialidades referenciais da autoestima das populações locais e estimuladores da sua cidadania.

3. Diretrizes para a intervenção

As características do parcelamento e da ocupação da área de Joanes Oeste, de alta densidade e de difícil acessibilidade, apontam para a necessidade de que a pista de borda venha atuar no sentido de garantir que a mancha ocupada não se estenda em direção ao mar (CONTER). Portanto, no que se refere ao dimensionamento, ao traçado e à implantação, o projeto deve facilitar a distribuição de infraestrutura e a oferta de serviços públicos, com a via adequando-se,

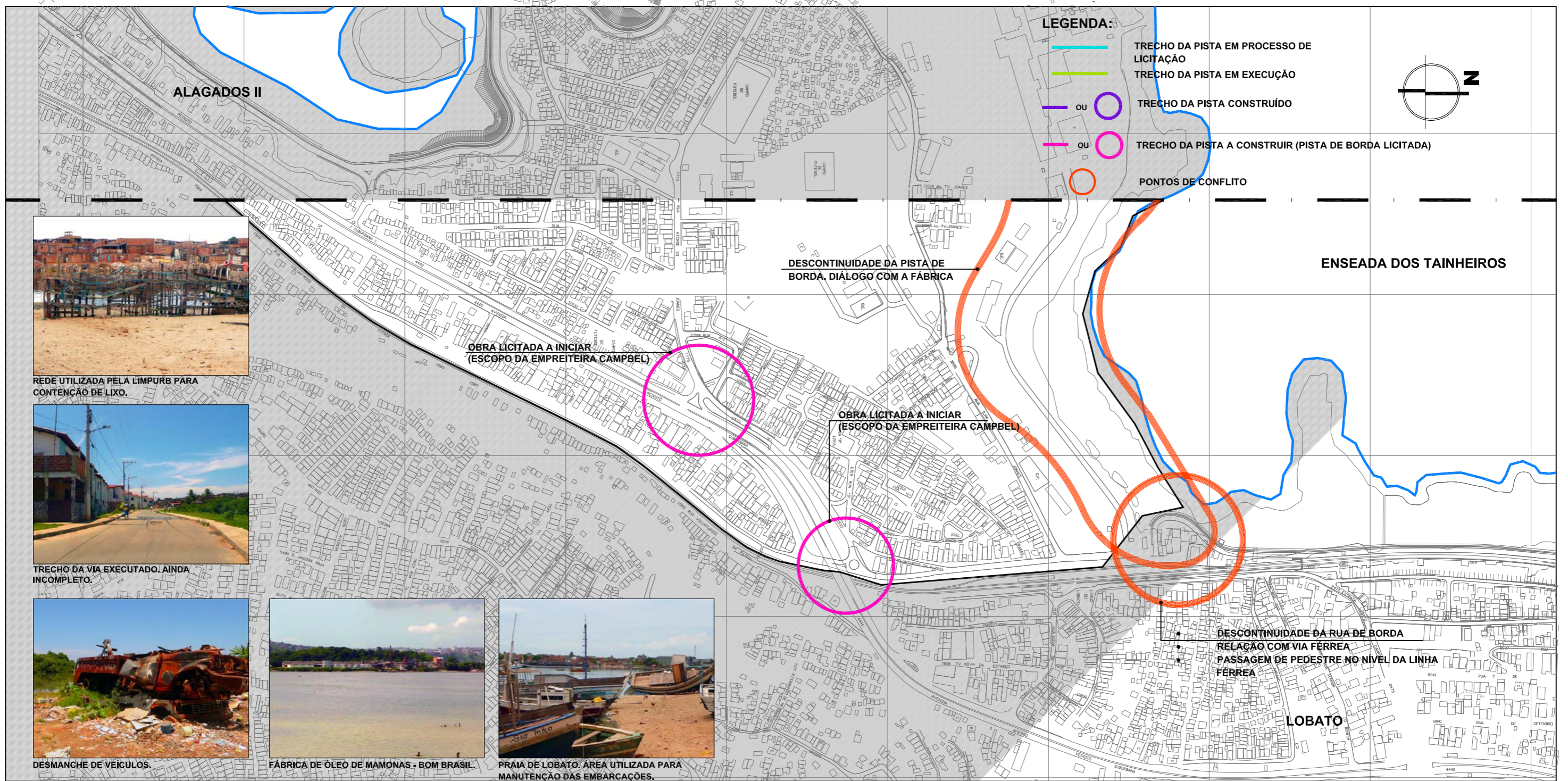
cuidadosamente, à natural sinuosidade da orla, seja com uma única faixa de rolamento, nos trechos mais estreitos, ou com duas, nos trechos onde o menor estrangulamento assim o permita.

Para tanto, propõe:

- Ao se estender para além de Lobato, a pista de borda perde, por conta da barreira imposta pela área da BOMBRASIL, fábrica de óleo de mamona, o seu caráter de CONTER a expansão da ocupação. Contudo reforça-se como ARTICULADORA e QUALIFICADORA do espaço urbano, por ela polarizado, até encontrar a prainha do Lobato.
- Ao mesmo tempo em que a implantação da pista deverá estabelecer uma ligação física direta com Alagados II (ARTICULAR), atuará, também, na requalificação das áreas destinadas ao uso público e coletivo, uma decorrência das obras de implantação da via.
- Será necessário implantar uma passarela para se estabelecer uma ligação entre Joanes Oeste e Alagados IV, seguindo-se a indicação do parecer técnico (anexo 04), o qual se refere a uma distância de 20 metros entre as margens. Desta forma, torna-se possível a articulação e a continuidade do tráfego cicloviário e de pedestres, com o objetivo de garantir o acesso direto para a área localizada no fim de linha do Uruguai, objetivo do projeto estruturante no cine-teatro (proposta no Setor 7).
- Para que se garanta a continuidade da ciclovia, será adotada a alternativa da ciclofaixa, nos trechos de maior dificuldade de implantação.
- Declarar o terreno ocupado pela fábrica como sendo de utilidade pública, para efeito de desapropriação e implantação de um equipamento de uso coletivo que combine lazer, esportes, artes e qualificação de mão de obra.

¹⁴ Ver anexo 04 – Parecer Técnico – Projeto Alagados III – realizado pela Fluxo Consultoria e Planejamento s/c, para a CONDER que orienta as distâncias mínimas entre as margens de Joanes Oeste e Alagados IV e V. Páginas 32 e 33.





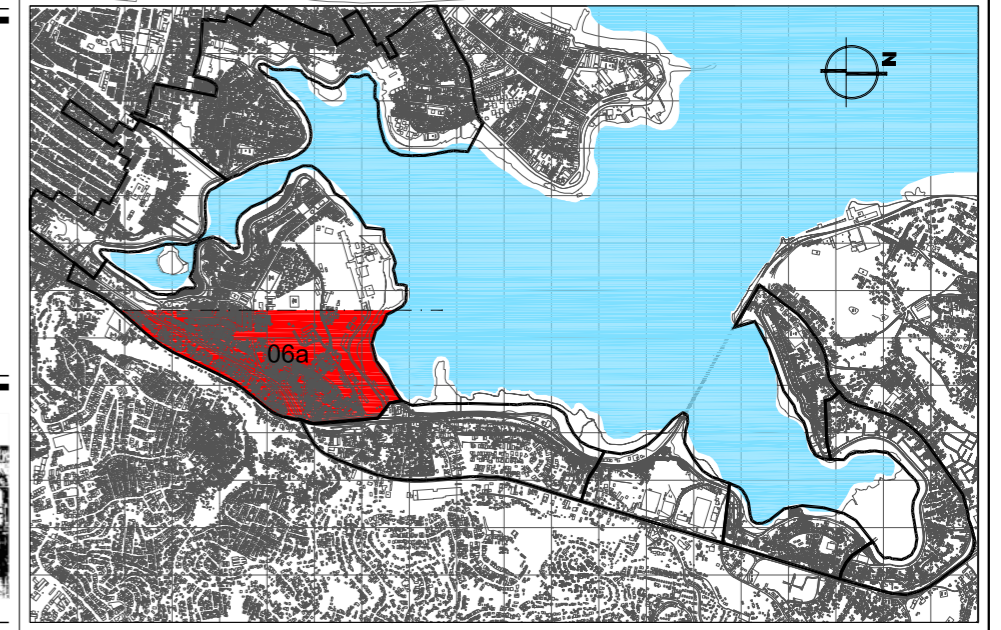
DIAGNÓSTICO

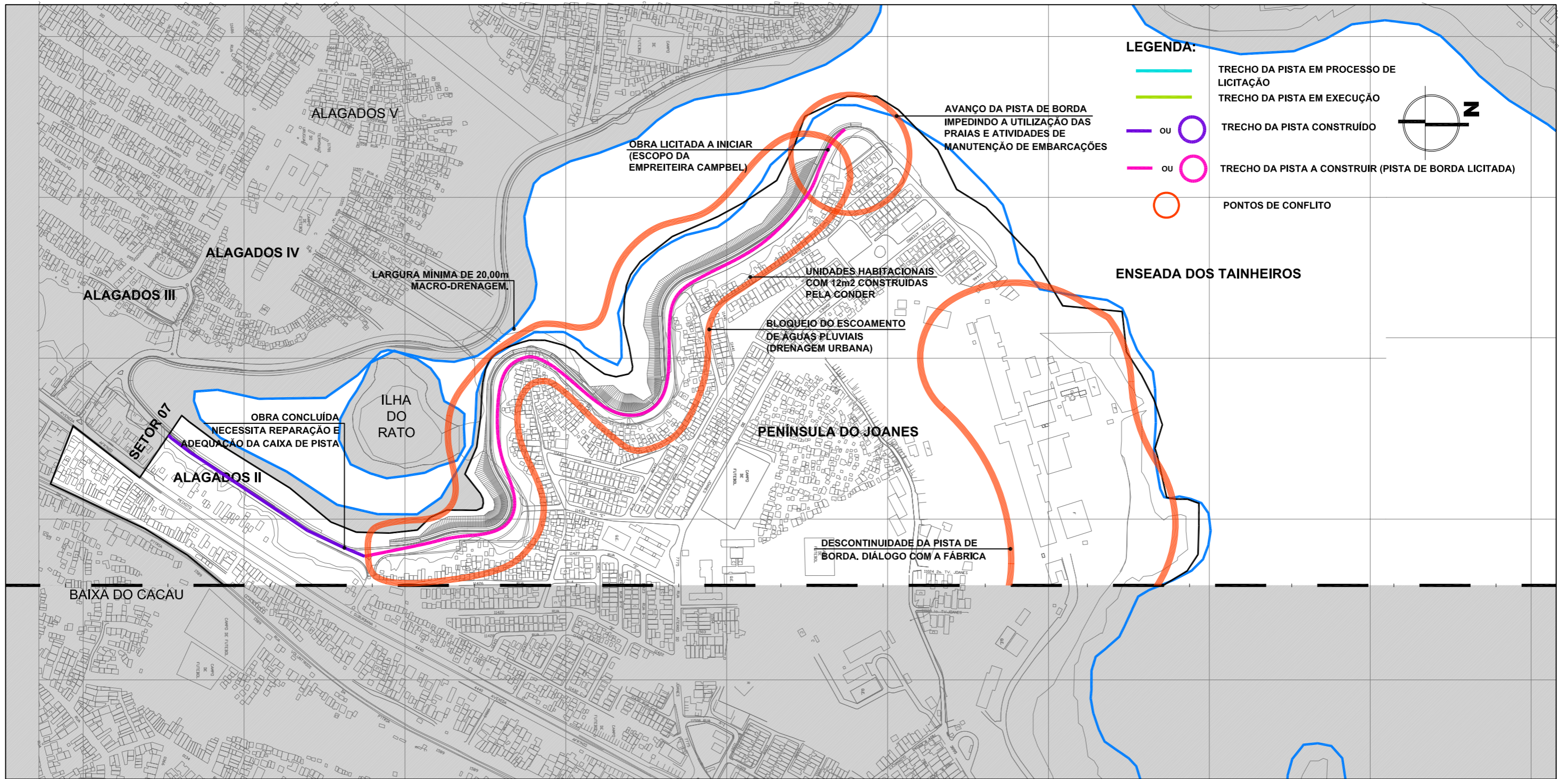
P14a PROJETO PISTA DE BORDA
SETOR 06b - SITUAÇÃO ATUAL
 PENÍNSULA DO JOANES

ESCALA: 1/ 5.000

INFORMAÇÃO POR SETOR:

SETOR: 06
 NOME: PENÍNSULA DO JOANES
 EXTENSÃO DA VIA (Km): 1,494
 ÁREA ATENDIDA (Km²): 77,77
 POPULAÇÃO BENEFICIADA: 15.741,00
 DENSIDADE BRUTA (POP.BENEFICIADA / ÁREA ATENDIDA): 202,402





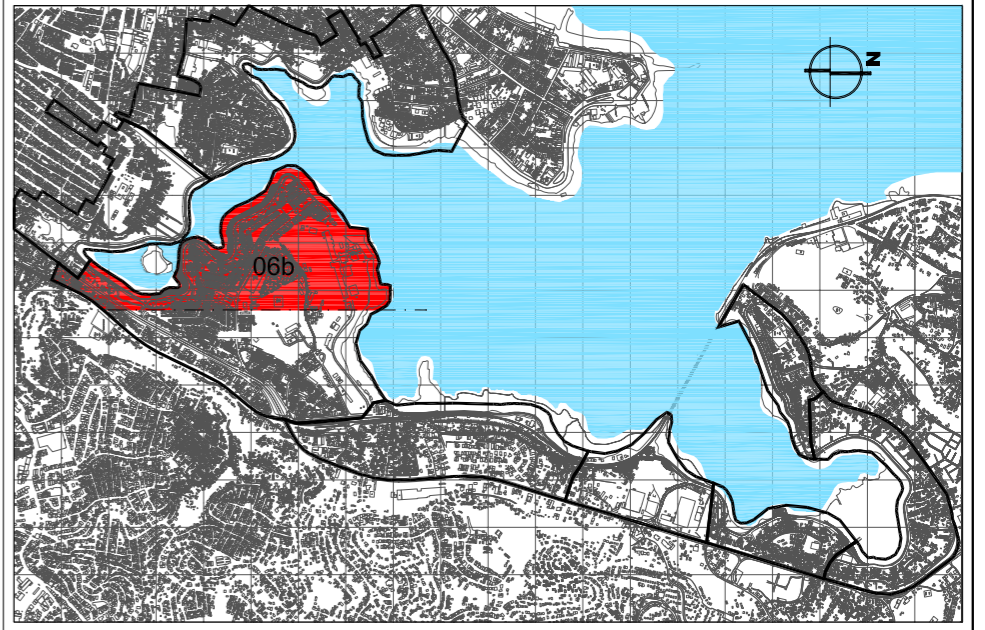
LEGENDA:

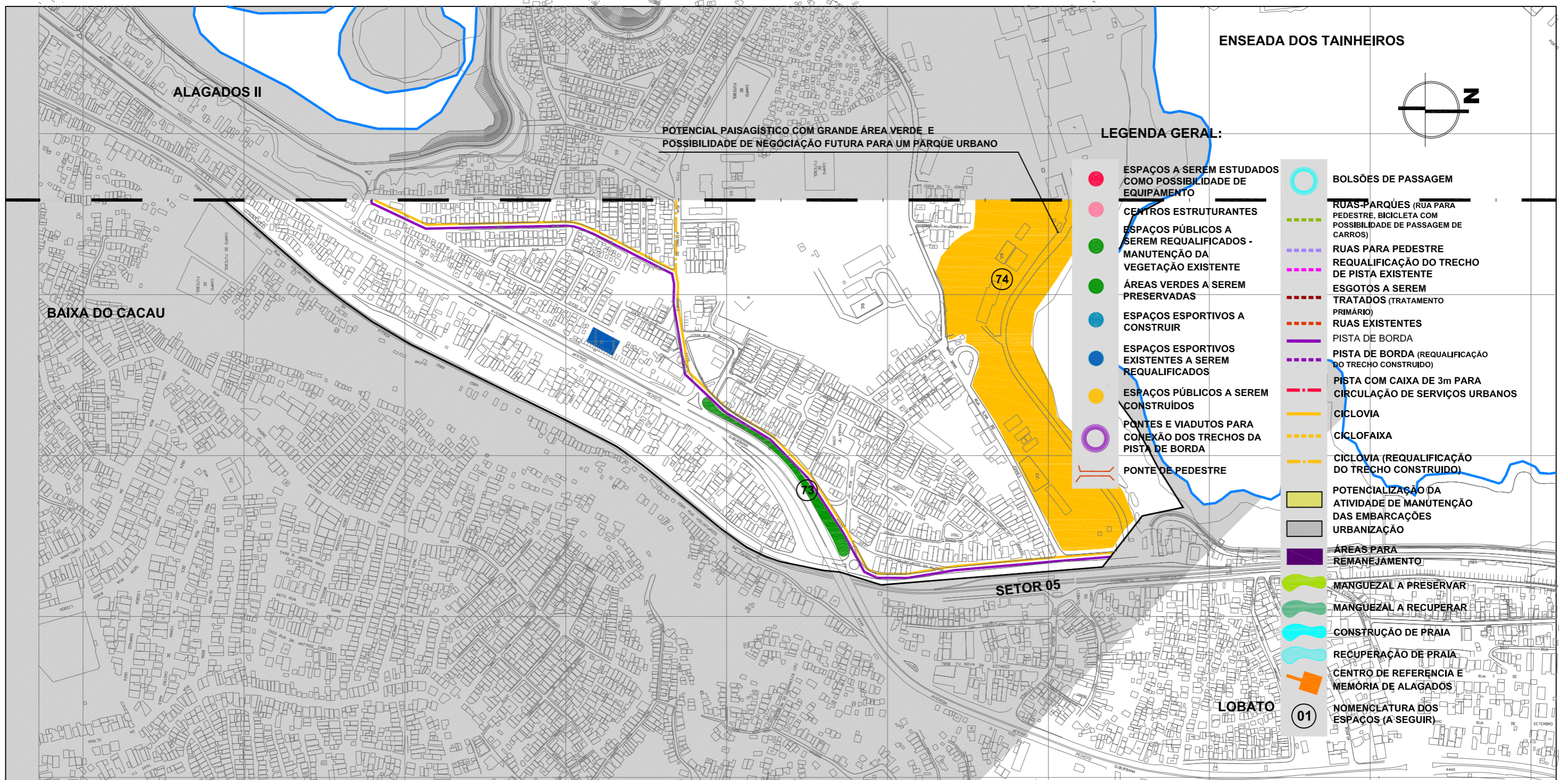
- TRECHO DA PISTA EM PROCESSO DE LICITAÇÃO
- TRECHO DA PISTA EM EXECUÇÃO
- ou ○ TRECHO DA PISTA CONSTRUÍDO
- ou ○ TRECHO DA PISTA A CONSTRUIR (PISTA DE BORDA LICITADA)
- PONTOS DE CONFLITO

DIAGNÓSTICO

P14b PROJETO PISTA DE BORDA
SETOR 06a - SITUAÇÃO ATUAL
PENÍNSULA DO JOANES

ESCALA: 1/ 5.000

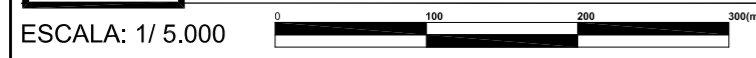




DIAGNÓSTICO



PROJETO PISTA DE BORDA
SETOR 06b - PROPOSTAS
PENÍNSULA DO JOANES

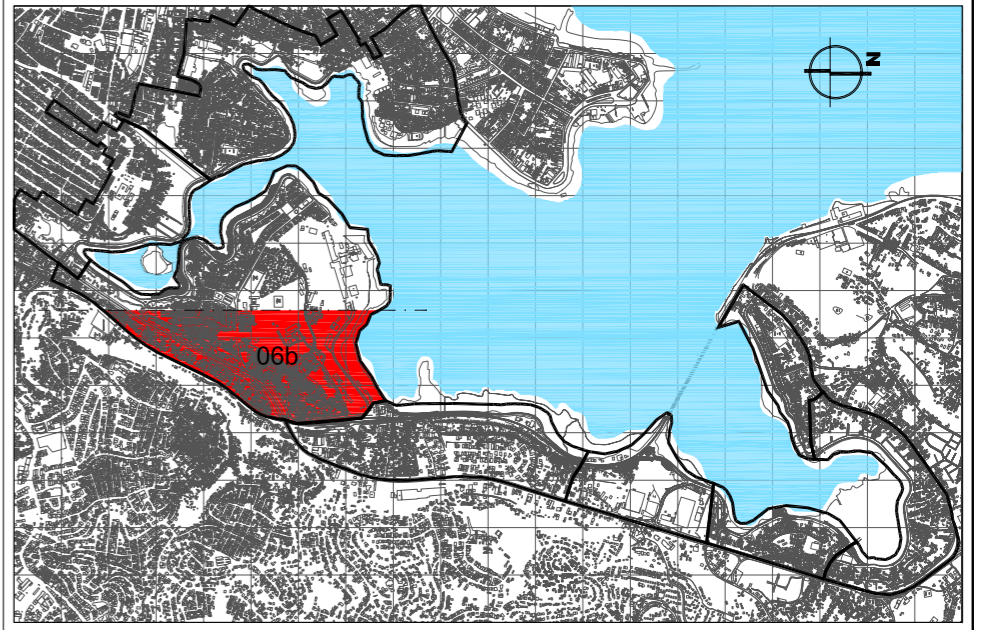


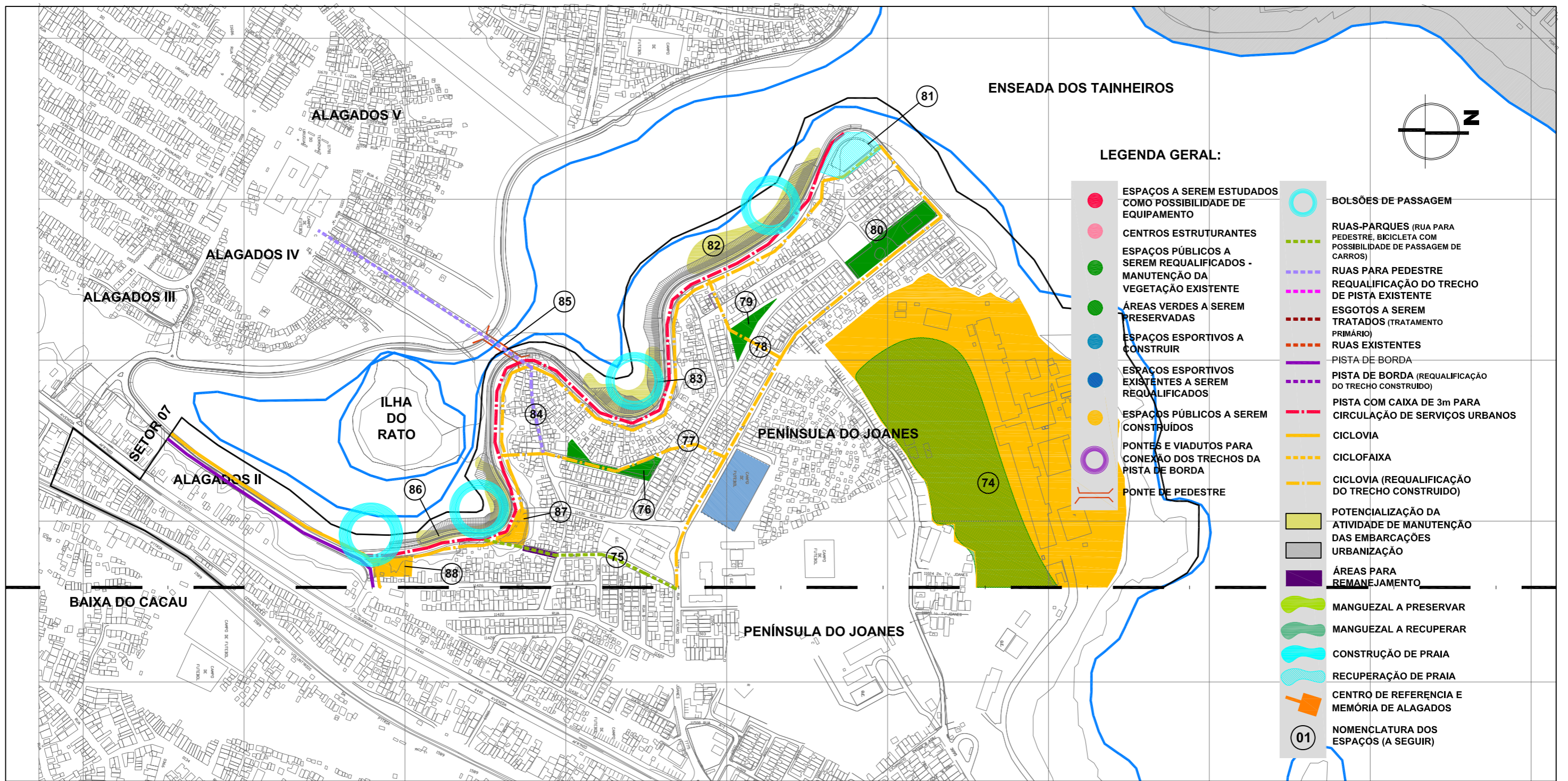
PROPOSTAS:

- | | | |
|---|---|--|
| ● 73 PARQUE LINEAR | ● 79 PRAÇA COMUNIDADE | ● 86 MANUTENÇÃO EMBARCAÇÕES |
| ● 74 PARQUE URBANO | ● 80 PRAÇA COMUNIDADE | ● 87 PRAÇA COMUNIDADE |
| ● 75 RUA PARQUE | ● 81 PRAIA | ● 88 PRAÇA COMUNIDADE |
| ● 76 PRAÇA COMUNIDADE | ● 82 MANUTENÇÃO EMBARCAÇÕES | |
| ● 77 CICLOVIA | ● 83 MANUTENÇÃO EMBARCAÇÕES | |
| ● 78 CICLOVIA | ● 84 RUA PEATONAL | |
| | ● 85 PONTE PEATONAL E CICLOVIA | |

ETAPAS DE PROJETO:

- PRIMEIRA ETAPA
- SEGUNDA ETAPA
- TERCEIRA ETAPA





DIAGNÓSTICO

P15b

PROJETO PISTA DE BORDA
SETOR 06a - PROPOSTAS
PENÍNSULA DO JOANES

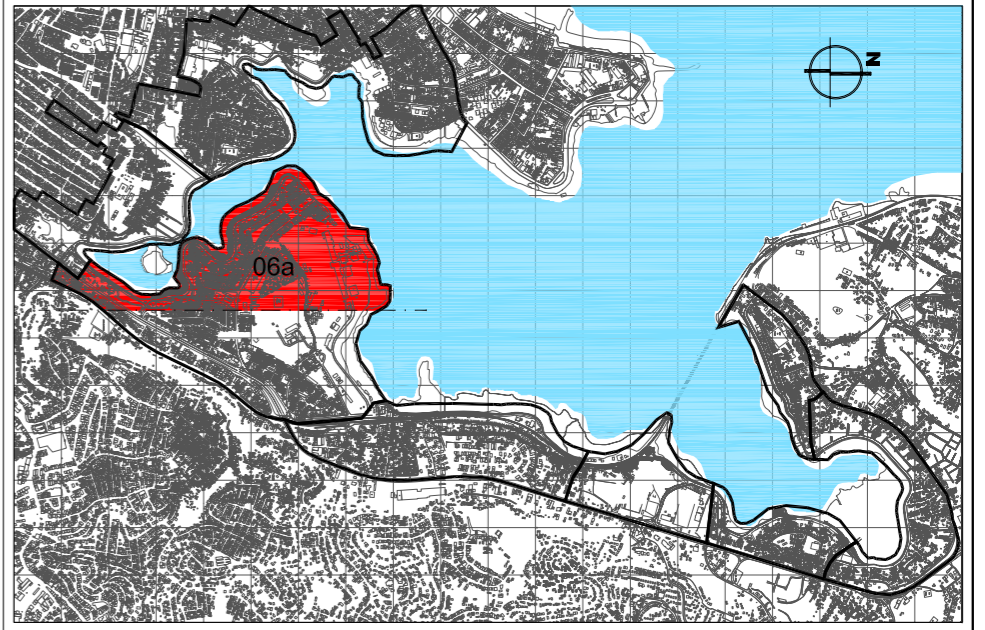
ESCALA: 1/ 5.000

PROPOSTAS:

- 73 PARQUE LINEAR
- 74 PARQUE URBANO
- 75 RUA PARQUE
- 76 PRAÇA COMUNIDADE
- 77 CICLOVIA
- 78 CICLOVIA
- 79 PRAÇA COMUNIDADE
- 80 PRAÇA COMUNIDADE
- 81 PRAIA
- 82 MANUTENÇÃO EMBARCAÇÕES
- 83 MANUTENÇÃO EMBARCAÇÕES
- 84 RUA PARA PEDESTRE
- 85 PONTE PARA PEDESTRE
- 86 MANUTENÇÃO EMBARCAÇÕES
- 87 PRAÇA COMUNIDADE
- 88 PRAÇA COMUNIDADE

ETAPAS DE PROJETO:

- PRIMEIRA ETAPA
- SEGUNDA ETAPA
- TERCEIRA ETAPA



Quadro 6: Propostas de intervenção – Setor 6

No	Descrição	Desapropriação	Categoria	OBS.	Área (m2)
73	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		2.617,96
73.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				
73.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
73.3	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
73.4	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
73.5	Passeio perimetral à área do parque.				
74	Parque Urbano	Sim	Estrutura fabril existente a ser transformada em Parque Urbano		138.209,00
74.1	Espaço a ser negociado para a transformação da estrutura fabril em equipamento urbano com preservação da área verde.				
75	Rua Parque	Não	Espaço público a ser construído		1.253,15
75.1	Caixa de rua com largura de 3 metros.				
75.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
75.3	Bolsões para estacionamento local.				
75.4	Zonas de estar com alargamento do passeio sempre que a largura permitir.				
75.5	Arborização.				
75.6	Ciclofaixa.				
75.7	Obs.: Rua com características sinuosas para controle de velocidade.				
76	Praça Comunidade	Não	Requalificação do espaço		1.544,53
76.1	Arborização.				
76.2	Área de estar e contemplação com bancos.				
76.3	Passeio perimetral à área da praça.				
76.4	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
76.5	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
77 - 78	Ciclovia	Sim	Construção da ciclovia		1.289,91
	Construção de ciclofaixa para dar acessibilidade, também por meio de bicicleta, a este trecho da área em análise.				
79	Praça Comunidade	Não	Requalificação do espaço		1.121,09
79.1	Parque infantil.				
79.2	Caixa de areia.				
79.3	Arborização.				
79.4	Área de estar e contemplação com bancos.				
79.5	Passeio perimetral à área da praça.				
79.6	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				

80	Praça Comunidade	Não	Requalificação do espaço		3.212,39
80.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				
80.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
80.3	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
80.4	Área de estacionamento de bicicletas.				
81	Praia	Não	Recuperação Praia		2.559,05
81.1	Limpeza da área e recuperação da praia com uso voltado para a atividade de lazer.				
82	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo		250,00
82.1	Galpão de pequeno porte para produção e manutenção de embarcações.				
82.2	Área de estar e contemplação com bancos e mobiliário.				
82.3	Arborização, com áreas de concentração.				
83	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo		250,00
83.1	Galpão de pequeno porte para produção e manutenção de embarcações.				
83.2	Área de estar e contemplação com bancos e mobiliário.				
83.3	Arborização, com áreas de concentração.				
84	Rua de pedestres	Não	Espaço público a ser construído		326,91
84.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
84.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
84.3	Área de estar e contemplação com bancos.				
85	Ponte de pedestres e ciclovia	Não	Construção da ponte		264,00
85.1	Ponte para pedestre e ciclovia – Conexão entre Alagados e Península do Joanes – Otimização do Fim de linha do Uruguai – Distância exigida pela macrodrenagem = 20 metros entre as margens (ver anexo 04)				
86	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo		250,00
86.1	Galpão de pequeno porte para produção e manutenção de embarcações.				
86.2	Área de estar e contemplação com bancos e mobiliário.				
86.3	Arborização, com áreas de concentração.				
87	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído		946,37
87.1	Parque infantil.				
87.2	Caixa de areia.				
87.3	Arborização.				
87.4	Área de estar e contemplação com bancos.				
87.5	Passeio perimetral à área da praça.				
87.6	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				



88	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído	1.154,66
88.1	Arborização.			
88.2	Área de estar e contemplação com bancos.			
88.3	Passeio perimetral à área da praça.			
88.4	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.			
88.5	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.			





Vista de Alagados IV e V, a partir da prainha de Lobato.

Setor 7: Alagados III, IV e V (intervenções 89 a 97)

Extensão da pista no setor: 0,873 km

Área atendida: 27,27 km²

Densidade bruta: 293,60 hab/km²

População beneficiada: 8.006 hab

1. Diagnóstico da situação atual

A pista de borda está sendo executada em uma área caracterizada pelo difícil acesso, grande densidade populacional e várias intervenções do Poder Público. Essa área é responsável por garantir a vazão de parte do sistema de macrodrenagem urbana, muitas vezes confundido com os efluentes do esgotamento sanitário de grandes áreas da cidade.

A Ilha dos Ratos, localizada no meio da parcela do mar que ainda sobrevive aos constantes avanços de aterramentos, é elemento dominante da paisagem e do imaginário local, como ponto de esconderijo do produto dos roubos e dos seus autores.

Existe uma grande área pública aberta no fim de linha do Uruguai, próxima à igreja projetada pelo arquiteto João Filgueiras Lima (Lelé), por ocasião da visita do papa João Paulo II a Salvador e ao centro comunitário.

2. Análise crítica da implantação da pista (previsto/realizado)

No setor de Alagados III, IV e V, as características da implantação da pista de borda são diferentes das demais áreas, uma vez que extrapola a sua atuação na contenção da expansão da mancha ocupada (CONTER), para operar, em certos trechos, como a demarcação física

das faixas de solo criado sobre o mar.

O elemento dominante na paisagem construída desse setor é a presença de estreitos e extensos canais de drenagem urbana, ao longo de logradouros públicos, que possuem a possibilidade de serem fechados, como é o canal da av. Suburbana, ou abertos, como o canal Central.

Os paramentos verticais das contenções da pista são executados com solo envelopado, conforme imagem abaixo, um paramento vertical em pedra, revestida com malha metálica, recoberta com reboco¹⁵.



Solo envelopado – presença de geotêxteis no processo.



Contenção para a pista de borda – Alagados III e IV.

A combinação da morfologia dos logradouros públicos subdimensionados, irregulares e sem manutenção, com a dinâmica das transformações construtivas das edificações por ampliações verticais e horizontais, dá origem ao padrão urbanístico deste setor – de traçado espontâneo e alta densidade de ocupação. O que dificulta as possibilidades de articulação da pista de borda com o tecido urbano preexistente.

As urbanizações propostas para a área são o resultado da priorização das áreas residenciais e seus acessos, concebidas através da combinação de vários modelos residenciais, frente às áreas públicas, que, de maneira geral, são os espaços restantes da implantação dos padrões preestabelecidos. Somados e concentrados todos esses pequenos espaços, bem como as

¹⁵ O acesso aos projetos estruturais desta área não foi possível. Entretanto, o Parecer Técnico (anexo 01) deste diagnóstico ressalta um cuidado especial para a presença da água durante a execução da obra, recomendando o



sobras da rigidez geométrica projetual, se tornaria possível a criação de uma grande área pública, fundamental para essa realidade de espaços residenciais tão exíguos.

3. Diretrizes para a intervenção

A pista em execução cumpre claramente o papel de CONTER, delimitando o espaço possível de ser ocupado pelos projetos habitacionais. Cabe, então, ARTICULAR com a cidade, com melhorias na qualidade dos acessos, bem como QUALIFICAR o espaço público gerado a partir da via construída.

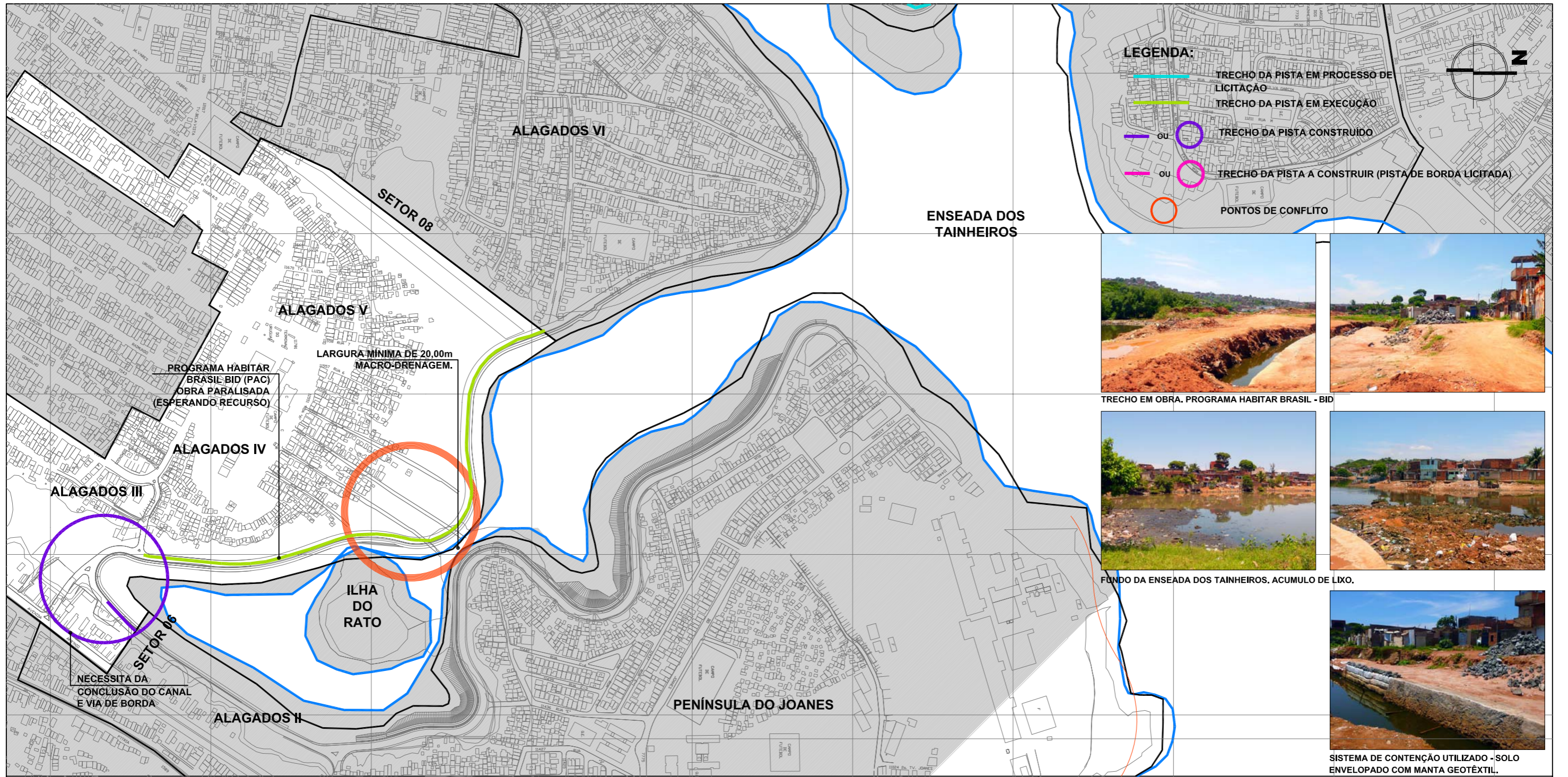
Para tanto, propõe:

- Estabelecer a conexão viária dessa área com Alagados II e a av. Suburbana.
- Valorizar a Ilha do Rato como elemento paisagístico dotado de equipamento público de uso coletivo das comunidades circunvizinhas, criando um parque insular com acesso através de conexões por passarelas.
- Requalificar a grande área pública existente, no entorno do centro comunitário e da igreja projetada por Lelé, na qual é evidente a potencialidade para alocar um projeto estruturante, com foco nas atividades de esportes, lazer e cultura, que influencie, beneficemente, toda a área por ele polarizada.
- Criar parques lineares ao longo das áreas ocupadas pelos canais de drenagem, as quais, uma vez cobertas parcialmente, dariam origem a equipamentos sociais, públicos e coletivos, como campos de futebol, quadras de esporte, praças multietárias, arenas, coretos, pergolados, mobiliário urbano, etc¹⁶.
- Ampliar a acessibilidade e a fluidez da circulação, garantindo a continuidade da ciclovia, ou, nos trechos onde for impossível a segregação, implantar ciclofaixas.

esgotamento da área durante a execução da contenção, a qual, conforme imagem acima, encontra-se em total desacordo.

¹⁶ Notícias veiculadas nos jornais locais (ver anexo 02) descrevem um acidente que ocorreu no canal do Bate Estaca, Alagados VI, tendo duas vítimas fatais. Urbanizar esses espaços, dando qualidade pública aos mesmos, ajudará a minimizar esses acidentes.





TRECHO EM OBRA. PROGRAMA HABITAR BRASIL - BID



FUNDO DA ENSEADA DOS TAINHEIROS, ACUMULO DE LIXO.



SISTEMA DE CONTENÇÃO UTILIZADO - SOLO ENVELOPADO COM MANTA GEOTÉXTIL.

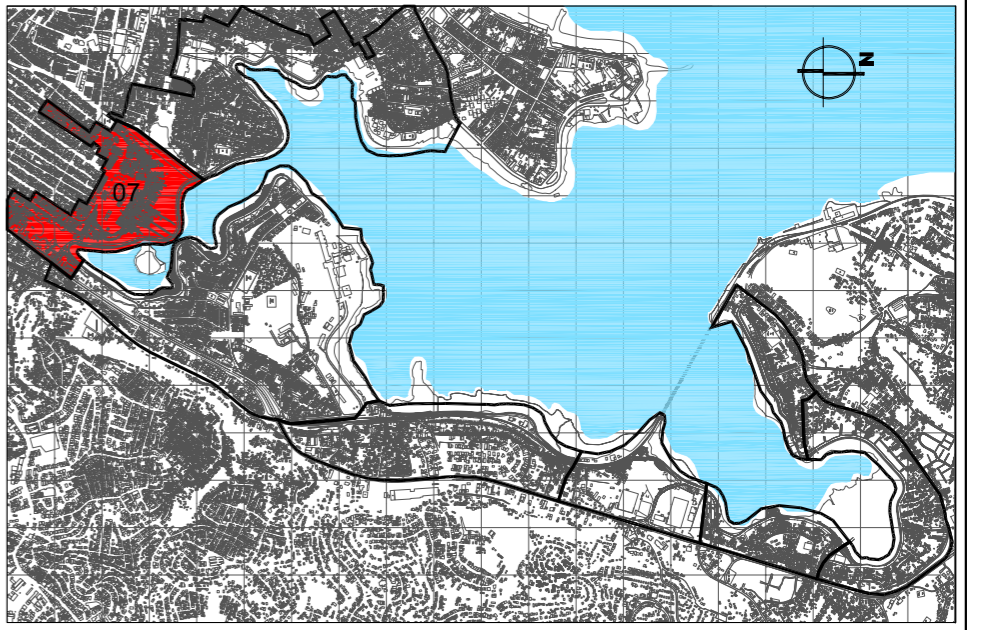
DIAGNÓSTICO

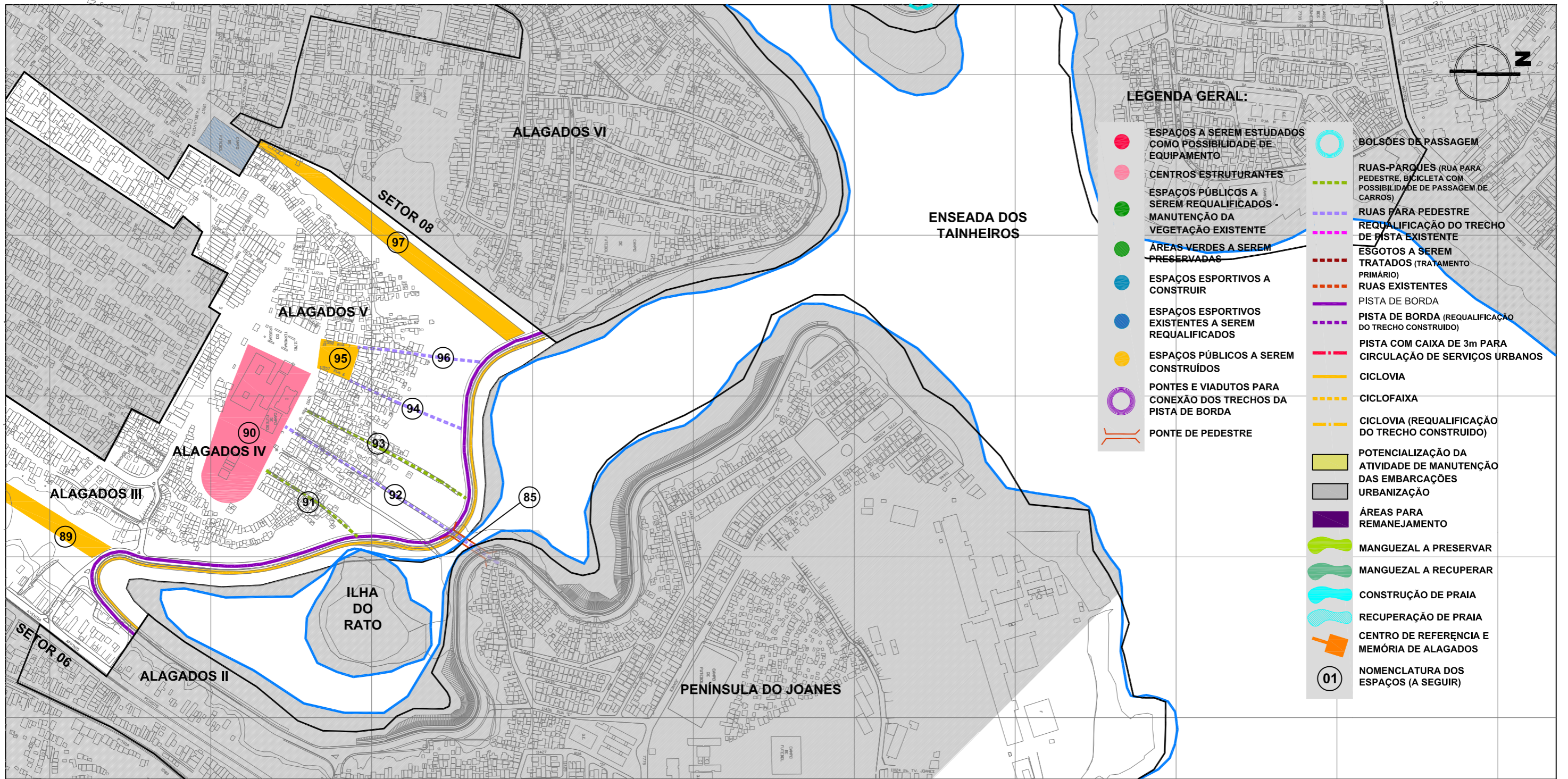
P.16

PROJETO PISTA DE BORDA
SETOR 07 - SITUAÇÃO ATUAL
 ALAGADOS III, IV E V

ESCALA: 1/ 5.000

INFORMAÇÃO POR SETOR:
 SETOR: 07
 NOME: ALAGADOS III, IV, V
 EXTENSÃO DA VIA (Km): 0,873
 ÁREA ATENDIDA (Km²): 27,27
 POPULAÇÃO BENEFICIADA: 8.006,00
 DENSIDADE BRUTA (POP.BENEFICIADA / ÁREA ATENDIDA): 293,604





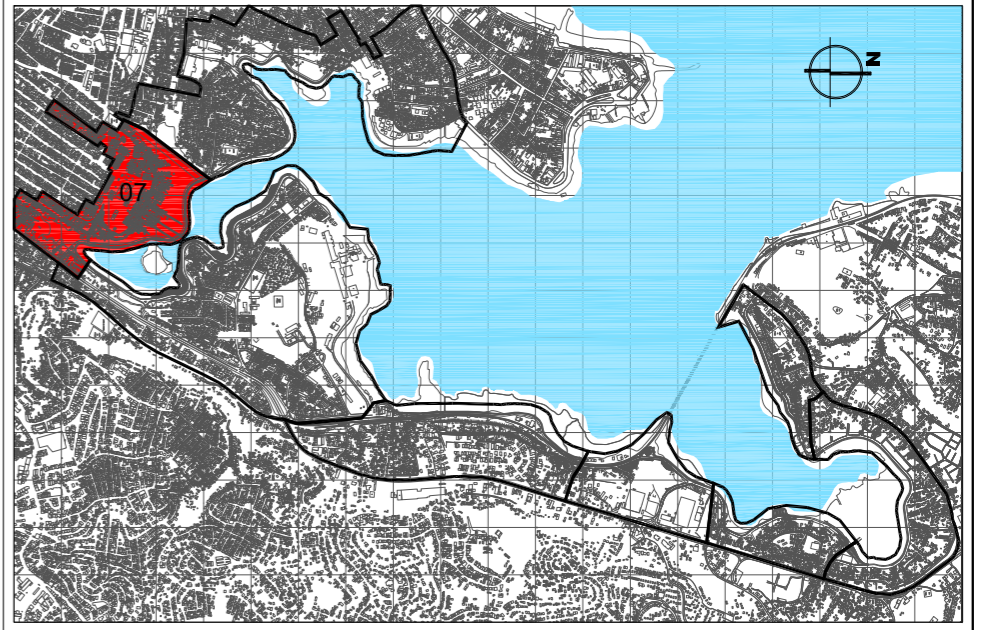
DIAGNÓSTICO

P17 PROJETO PISTA DE BORDA
SETOR 07 - PROPOSTAS
 ALAGADOS III, IV E V

ESCALA: 1/ 5.000

- PROPOSTAS:**
- 89 PARQUE LINEAR
 - 90 CENTRO ESTRUTURANTE
 - 91 RUA PARQUE
 - 92 RUA PARA PEDESTRE
 - 93 RUA PARQUE
 - 94 RUA PARA PEDESTRE
 - 95 PRAÇA COMUNIDADE
 - 96 RUA PARA PEDESTRE
 - 97 PARQUE LINEAR

- ETAPAS DE PROJETO:**
- PRIMEIRA ETAPA
 - SEGUNDA ETAPA
 - TERCEIRA ETAPA



Quadro 7: Propostas de intervenção Setor 7

No	Descrição	Desapropriação	Categoria	OBS.	Área (m2)
89	Parque Linear	Não	Espaço público a ser construído		2.850,00
89.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				
89.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
89.3	Pista de skate / patins.				
89.4	Quadra poli-esportiva				
89.5	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
89.6	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
89.7	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
89.8	Área de estacionamento de bicicletas.				
89.9	Passeio perimetral à área do parque.				
90	Centro estruturante	Não	Edificação a ser construída		14.081,81
90.1	Implantação do Centro Cultural Alagados.				
91	Rua Parque	Sim	Espaço público a ser construído		701,95
91.1	Caixa de rua com largura de 3 metros.				
91.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
91.3	Bolsões para estacionamento local.				
91.4	Zonas de estar com alargamento do passeio sempre que a largura permitir.				
91.5	Arborização.				
91.6	Ciclofaixa.				
91.7	Obs.: Rua com características sinuosas para controle de velocidade.				
92	Rua de pedestres	Sim	Espaço público a ser construído		945,99
92.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
92.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
92.3	Área de estar e contemplação com bancos.				
93	Rua Parque	Sim	Espaço público a ser construído		1.126,40
93.1	Caixa de rua com largura de 3 metros.				
93.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
93.3	Bolsões para estacionamento local				
93.4	Zonas de estar com alargamento do passeio sempre que a largura permitir.				
93.5	Arborização.				
93.6	Ciclofaixa.				
93.7	Obs.: Rua com características sinuosas para controle de velocidade.				
94	Rua de pedestres	Sim	Espaço público a ser construído		453,48
94.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				

94.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
94.3	Área de estar e contemplação com bancos.				
95	Praça Comunidade	Não	Requalificação do espaço		1.817,50
95.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
95.2	Área de estar e contemplação com bancos.				
95.3	Passeio perimetral à área da praça.				
96	Rua de pedestres	Sim	Espaço público a ser construído		459,96
96.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
96.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
96.3	Área de estar e contemplação com bancos.				
97	Parque Linear	Não	Espaço Público a ser construído		7.628,80
97.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				
97.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
97.3	Pista de skate / patins.				
97.4	Quadra poliesportiva.				
97.5	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
97.6	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
97.7	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
97.8	Área de estacionamento de bicicletas.				
97.9	Passeio perimetral à área do parque.				





Mangueira III e Alagados VI

Setor 8: ALAGADOS VI / MANGUEIRA (intervenções 98-109)

Extensão da pista no setor: 1,72 km

Densidade bruta: 292,85 hab/km²

Área atendida: 57,86 km²

População beneficiada: 16.946 hab

1. Diagnóstico da situação atual

Decorrente de ocupações de edificações erguidas em palafitas sobre o mar, o tecido urbano da área, caracterizada por seu difícil acesso, reflete a sua grande densidade populacional. Nesse setor, é possível a identificação de várias intervenções realizadas pelo Poder Público. Além de outras, em execução, como o trecho da pista de borda.

A sua localização geográfica, de cotas mais baixas e à jusante das redes de macrodrenagem de grandes porções urbanas, garante a vazão desses efluentes, muitas vezes confundidos como saídas de esgotamento sanitário.

Ocupando uma área de 14.500m², encontra-se o estaleiro Corema Indústria e Comércio Ltda, com modernos equipamentos e operando na prestação de serviços nos ramos do projeto, construção, recuperação e manutenção de embarcações de até 2.000 toneladas. Por isso, tem-se a necessidade de se preservar a acessibilidade direta ao mar.

2. Análise crítica da implantação da pista (previsto/realizado)

Nesse setor que compreende Alagados VI e Mangueira, a implantação da pista de borda possui características similares àquelas já apontadas para o setor 07 (Alagados III, IV e V), que diz respeito ao caráter de atuar como elemento físico, material, de demarcação das novas áreas destinadas à construção de conjuntos habitacionais.



Canal do Bate Estaca – divisa entre Alagados V e VI.



Ponta extrema de Alagados VI – construção da pista.

A existência de grandes canais de drenagem urbana ao longo dos logradouros públicos é também elemento dominante na estruturação da paisagem construída desse setor.

Para este setor, são aplicáveis os mesmos comentários referentes às dificuldades de articulação da pista de borda com o tecido urbano preexistente, anotados no setor anterior.

3. Diretrizes para a intervenção

A pista de borda em execução cumpre claramente o papel de CONTER, delimitando o espaço possível de ser ocupado pelos projetos habitacionais. Cabe, então, ARTICULAR com a cidade, com melhorias na qualidade dos acessos, bem como QUALIFICAR o espaço público gerado a partir da via construída.

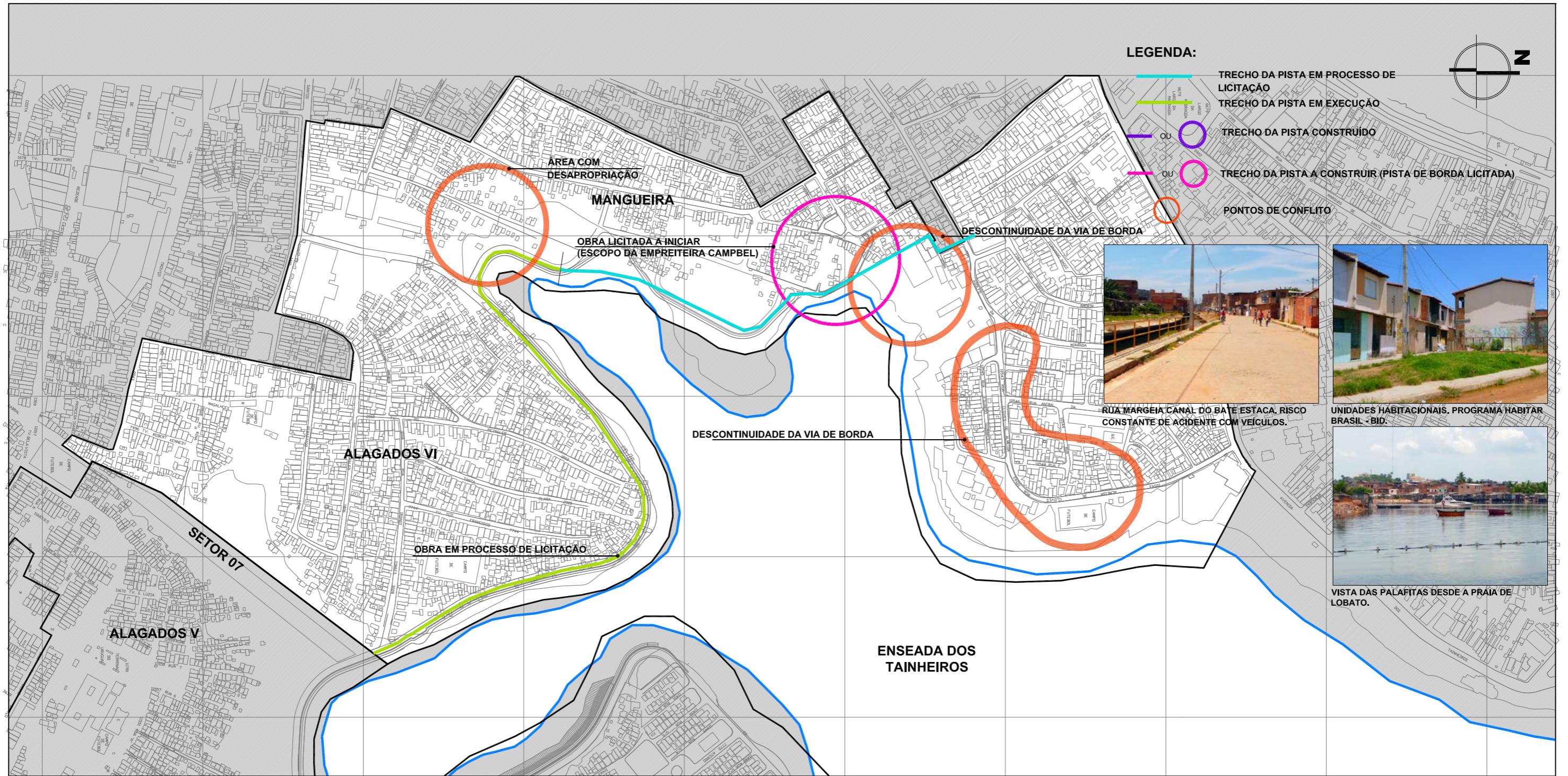
Para tanto, propõe:

- A articulação da pista de borda com o sistema viário de Salvador será garantida com o projeto da conexão com a Ribeira.



- Criar parques lineares ao longo das áreas ocupadas pelos canais de drenagem, que, uma vez cobertas parcialmente, dariam origem a equipamentos sociais, públicos e coletivos, como campos de futebol, quadras de esporte, praças multietárias, arenas, coretos, pergolados, mobiliário urbano etc.
- Garantir a continuidade da ciclovia, com as características de ciclofaixa demarcada ao longo da pista de borda, nos trechos onde houver dificuldade de área disponível para a implantação segregada.
- Implantar o Centro de Referência e Memória de Alagados, uma solicitação antiga e constante das representações da sociedade organizada de Itapagipe, conforme reunião anteriormente mencionada. (Ver proposta a seguir).



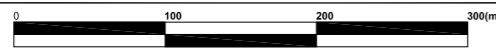


DIAGNÓSTICO

P.18

PROJETO PISTA DE BORDA
SETOR 08 - SITUAÇÃO ATUAL
ALAGADOS VI E MANGUEIRA

ESCALA: 1/ 5.000



INFORMAÇÃO POR SETOR:

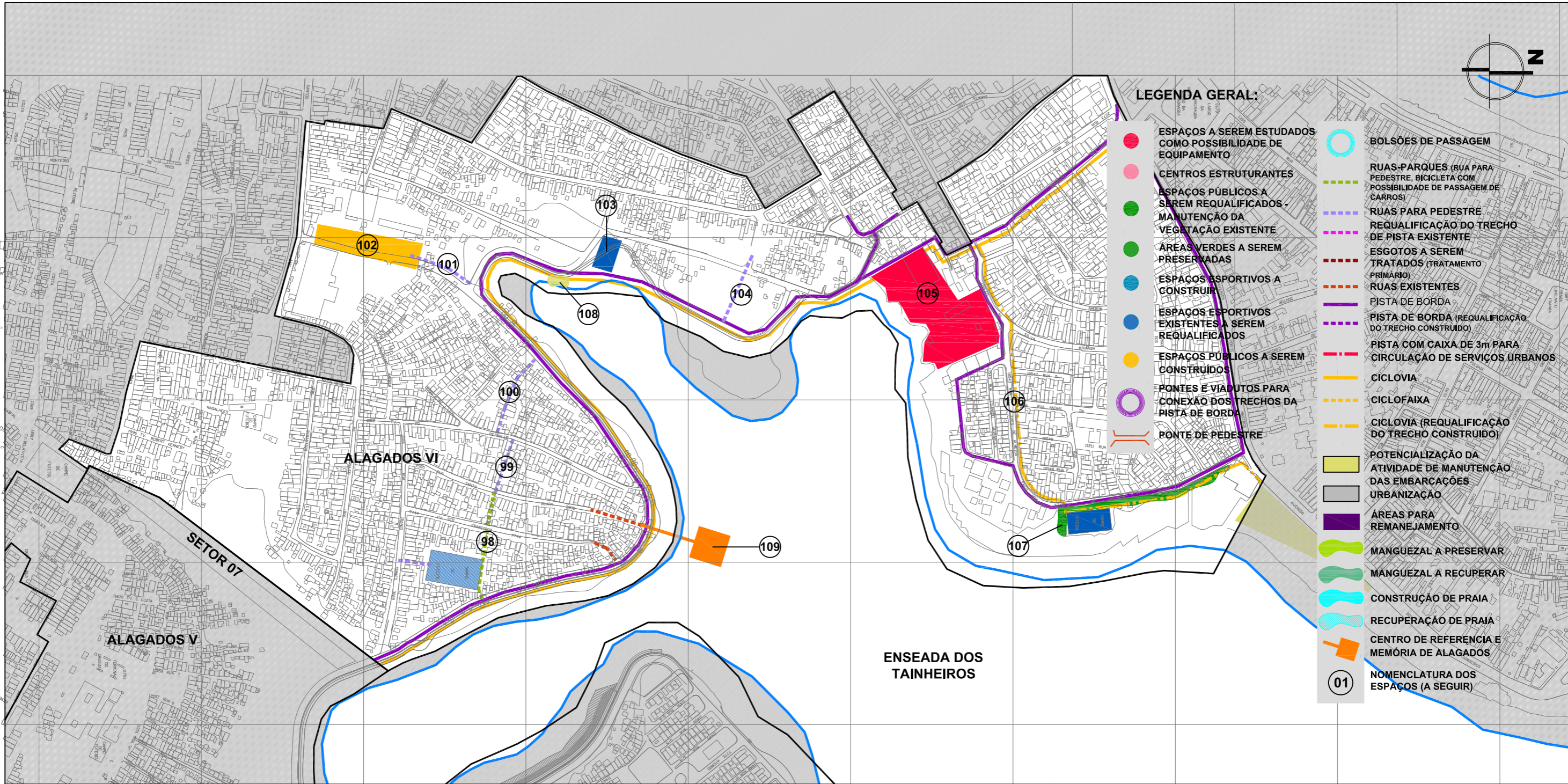
SETOR: 08
 NOME: ALAGADOS VI E MANGUEIRA
 EXTENSÃO DA VIA (Km): 1,72
 ÁREA ATENDIDA (Km²): 57,86
 POPULAÇÃO BENEFICIADA: 16.946,00
 DENSIDADE BRUTA (POP.BENEFICIADA / ÁREA ATENDIDA): 292,584



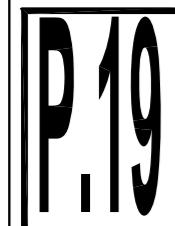


LEGENDA GERAL:

- ESPAÇOS A SEREM ESTUDADOS COMO POSSIBILIDADE DE EQUIPAMENTO
- CENTROS ESTRUTURANTES
- ESPAÇOS PÚBLICOS A SEREM REQUALIFICADOS - MANUTENÇÃO DA VEGETAÇÃO EXISTENTE
- ÁREAS VERDES A SEREM PRESERVADAS
- ESPAÇOS ESPORTIVOS A CONSTRUIR
- ESPAÇOS ESPORTIVOS EXISTENTES A SEREM REQUALIFICADOS
- ESPAÇOS PÚBLICOS A SEREM CONSTRUÍDOS
- PONTES E VIADUTOS PARA CONEXÃO DOS TRECHOS DA PISTA DE BORDA
- PONTE DE PEDESTRE
- BOLSOES DE PASSAGEM
- RUAS-PARQUES (RUA PARA PEDESTRE, BICICLETA COM POSSIBILIDADE DE PASSAGEM DE CARROS)
- RUAS PARA PEDESTRE REQUALIFICAÇÃO DO TRECHO DE PISTA EXISTENTE
- ESGOTOS A SEREM TRATADOS (TRATAMENTO PRIMÁRIO)
- RUAS EXISTENTES
- PISTA DE BORDA
- PISTA DE BORDA (REQUALIFICAÇÃO DO TRECHO CONSTRUIDO)
- PISTA COM CAIXA DE 3m PARA CIRCULAÇÃO DE SERVIÇOS URBANOS
- CICLOVIA
- CICLOFAIXA
- CICLOVIA (REQUALIFICAÇÃO DO TRECHO CONSTRUIDO)
- POTENCIALIZAÇÃO DA ATIVIDADE DE MANUTENÇÃO DAS EMBARCAÇÕES
- URBANIZAÇÃO
- ÁREAS PARA REMANEJAMENTO
- MANGUEZAL A PRESERVAR
- MANGUEZAL A RECUPERAR
- CONSTRUÇÃO DE PRAIA
- RECUPERAÇÃO DE PRAIA
- CENTRO DE REFERÊNCIA E MEMÓRIA DE ALAGADOS
- 01 NOMENCLATURA DOS ESPAÇOS (A SEGUIR)



DIAGNÓSTICO



PROJETO PISTA DE BORDA
SETOR 08 - PROPOSTAS
 ALAGADOS VI E MANGUEIRA

ESCALA: 1/ 5.000

PROPOSTAS:

- 98 RUA PARQUE
- 99 RUA PARA PEDESTRE
- 100 RUA PARA PEDESTRE
- 101 RUA PARA PEDESTRE
- 102 PRAÇA COMUNIDADE
- 103 QUADRA POLI-ESPORTIVA
- 104 RUA PARA PEDESTRE
- 105 ESPAÇO POTENCIAL
- 106 CICLOFAIXA
- 107 PARQUE LINEAR
- 108 MANUTENÇÃO EMBARCAÇÕES
- 109 CENTRO DE REFERÊNCIA E MEMÓRIA DE ALAGADOS

ETAPAS DE PROJETO:

- PRIMEIRA ETAPA
- SEGUNDA ETAPA
- TERCEIRA ETAPA



Quadro 8: Propostas de intervenção Setor 8

No	Descrição	Desapropriação	Categoria	OBS.	Área (m2)
98	Rua Parque	Sim	Espaço público a ser construído		637,65
98.1	Caixa de rua com largura de 3 metros.				
98.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
98.3	Bolsões para estacionamento local.				
98.4	Zonas de estar com alargamento do passeio sempre que a largura permitir.				
98.5	Arborização.				
98.6	Ciclofaixa.				
98.7	Ciclofaixa.				
99	Rua de pedestres	Sim	Espaço público a ser construído		207,75
99.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
99.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
99.3	Área de estar e contemplação com bancos.				
100 - 101	Rua de pedestres	Não	Requalificação do espaço		559,17
	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
	Área de estar e contemplação com bancos.				
102	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído		3.745,22
102.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				
102.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
102.3	Pista de skate / patins.				
102.4	Quadra poliesportiva.				
102.5	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
102.6	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
102.7	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
102.8	Área de estacionamento de bicicletas.				
102.9	Passeio perimetral à área do parque.				
103	Quadra poliesportiva	Sim	Construção da quadra		968,29
103.1	Implantação de quadra poliesportiva.				
104	Rua de pedestres	Sim	Espaço público a ser construído		262,76
104.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
104.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
104.3	Área de estar e contemplação com bancos.				
105	Espaço potencial	Não	A ser estudado		10.880,65
105.1	Espaço do Estaleiro Corema a ser estudado como possível centro estruturante.				

106	Ciclofaixa	Não	Construção da ciclofaixa	Integrada à pista	8.114,58
106.1	Construção de Ciclofaixa para dar acessibilidade, também por meio de bicicleta, a este trecho da área em análise.				
107	Parque Linear	Não	Espaço público a ser construído		2.177,24
107.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				
107.2	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				
107.3	Pista de skate / patins.				
107.4	Quadra poliesportiva.				
107.5	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
107.6	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
107.7	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
107.8	Área de estacionamento de bicicletas.				
107.9	Área de estacionamento de bicicletas.				
108	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo		5.270,55
108.1	Galpão de pequeno porte com área aproximada de 250 m ² para produção e manutenção de embarcações.				
108.2	Área de estar e contemplação com bancos e mobiliário.				
108.3	Arborização, com áreas de concentração.				
109	Memorial Alagados	Não	Projeto específico		
109.1	Construção de equipamento público com objetivo de registrar a história de Alagados, funcionando como centro estruturante na área proposta.				



Centro de Referência e Memória de Alagados

Uma reivindicação comum para a grande maioria das associações e organizações que atuam na região é a construção de um equipamento público que sirva de referência concreta das possibilidades de se melhorar as reais condições de vida, tendo em vista que as limitações da pobreza não são uma condição determinante e intransponível.

Pelos valores intrínsecos, apoiados nas suas qualidades referenciais introduzidas na *preexistência*, esse projeto tem o objetivo de promover novas percepções e experiências associativas, estimular a transformação do seu entorno e dar origem a uma melhoria socioambiental das comunidades por ele polarizadas.

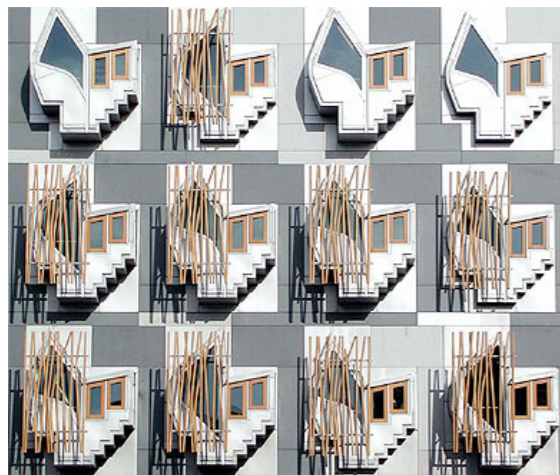


A estética do improvisado – provocação contemporânea para o pensamento arquitetônico. Edificações da área.

Proposta



Palafitas – a resistência dos moradores de Alagados como quebra de paradigma frente à política habitacional.



Referências arquitetônicas contemporâneas – o aleatório racionalizado.



Arquiteturas de Enric Miralles



Recomendações gerais

De acordo com os objetivos a serem perseguidos e compatibilizadas com as áreas alvo das intervenções, foi estabelecido um quadro de recomendações referenciais gerais que subsidiaram a identificação das intervenções propostas:

- Utilizar os serviços de execução do leito da pista para facilitar a implantação do coletor de drenagem superficial, compatibilizando a coleta de efluentes sanitários já implantados pelo Programa Baía Azul.
- Observar as condições de preservação e recomposição das áreas de proteção ambiental: as praias, o subsistema de manguezais e as encostas verdes com remanescentes da cobertura vegetal original.
- Identificar áreas com declividades acentuadas, para que se possa atuar, preventivamente, para evitar futuros sinistros e catástrofes decorrentes de desmoronamentos provocados pela ocorrência de deslizamentos.
- Garantir a continuidade da pista, mesmo que em alguns setores não seja implantada ao longo da borda, para articular toda a PIS-Ribeira, cuja integração territorial e dinâmica funcional são bastante prejudicadas pela existência das barreiras físicas segregadoras: a via férrea e a avenida Suburbana.
- Garantir a continuidade da ciclovia – segregada ou como ciclofaixa – por todo o percurso da pista, como uma alternativa de deslocamento de baixo custo, facilitando a integração horizontal entre os setores e a conexão com os pontos de articulação vertical.
- Atuar na redução dos conflitos entre os interesses dos moradores e dos empreendimentos existentes.
- Avaliar a compatibilidade entre a ocupação tipológica atual e a proposta pelo PDDU.
- Garantir a permanência das áreas esportivas implantadas informalmente, como os

campos de futebol localizados nas margens dos mangues, utilizando-os como elementos de preservação e de inibição da ocupação sobre as áreas alagáveis, preservando o seu caráter de permeabilidade e impedindo a sua pavimentação.

- Utilizar materiais e equipamentos de qualidade e com reduzido custo de manutenção e substituição na execução de calçadas, vias, ciclovias, passarelas, pontes, escadarias, rampas, mobiliário.
- Realizar análise e emissão de parecer por um técnico especializado³ sobre os três sistemas de contenção existentes neste processo: 1º- sistema de gabião-caixa e elemento terramesh, proposto pelo projeto estrutural da pista de borda; 2º- sistema em solo reforçado com geotêxteis, proposto pelo parecer técnico, ver anexo 01; 3º- sistema com sacaria em solo-cimento revestida com argamassa, executado pela Construtora Campbel (ver anexo 03). O principal objetivo é quantificar valores para a renegociação com a executora da obra, uma vez que este serviço (aterro e proteção de talude), em alguns dos trechos licitados pela CONDER, significa 70% do mesmo.
- Promover o adensamento da arborização dos logradouros públicos para elevar o nível geral da higiene e do conforto ambiental.

Indicadores para a avaliação econômico-financeira

- Tendo em vista a natural preocupação com a viabilidade das propostas, observou-se que, tanto no nível de análise, quanto no de proposição, percebe-se a potencialidade da identificação de locais onde possam ser realizados projetos de unidades edificadas, cujo uso seja repassado a terceiros, através de instrumentos legais permitidos, como a concessão onerosa de uso.
- Dessa maneira, a viabilidade financeira seria ampliada, com a possibilidade de comercialização de lotes de uso produtivos, a serem ocupados pelo comércio ou serviços, localizados nas áreas criadas pelas intervenções propostas, permitindo-se a



implantação de operações de subsídios cruzados, utilizando-se as receitas daí advindas para reduzir os investimentos na realização de melhorias nos imóveis de uso habitacional.

- Da mesma maneira, a viabilidade econômica seria facilitada com a natural elevação da receita tributária através da cobrança do IPTU, decorrente da valorização do valor venal dos imóveis beneficiados.

Conclusão

Abarcando um território de 261,68 km², no qual habita uma população de aproximadamente 58.873,00 habitantes, a PIS Ribeira delimita uma ampla zona da cidade caracterizada pela convivência de qualidades positivas e negativas.

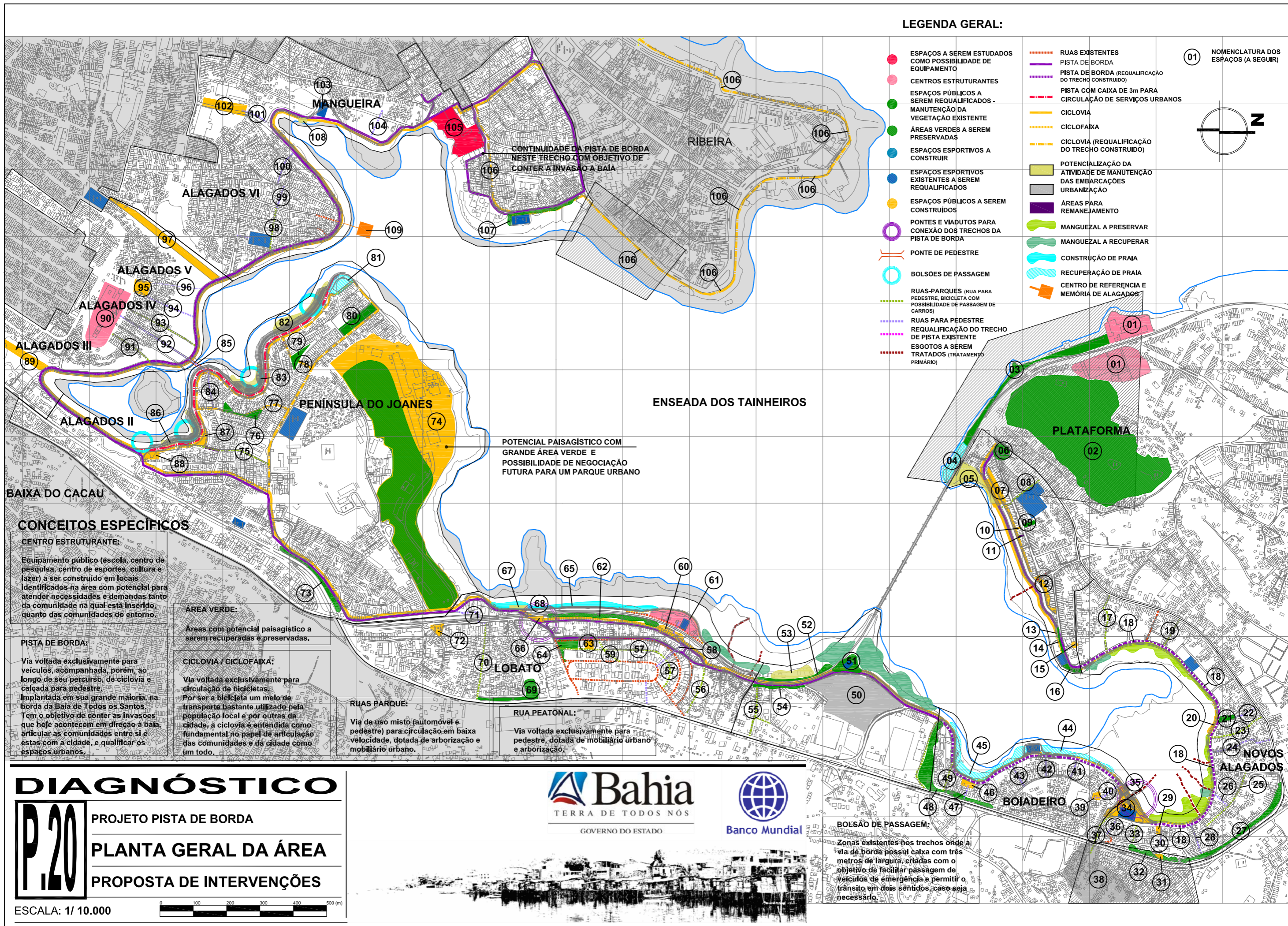
Assim é que, nessa faixa litorânea, ao longo da borda da península, onde se assenta a cidade, voltada para a Baía de Todos os Santos, a privilegiada configuração físico-ambiental, de inegáveis atributos cênicos e paisagísticos, é caracterizada por espaços públicos e privados, cujo traçado urbanístico, tipologias construtivas e logradouros públicos evidenciam as imensas carências materiais das comunidades que ali vivem.

Permeando essas ocupações, a via de borda, ora em implantação e objeto de análise propositiva deste trabalho, afigura-se como um elemento de articulação funcional fundamental, bem como de integração social dessas porções da cidade, aumentando-lhes a acessibilidade e permitindo que as suas dinâmicas urbanas sejam potencializadas pela ampliação da oferta – em quantidade e em qualidade – dos serviços públicos, ainda incipientes ou inexistentes, como o transporte público, a segurança, a saúde, o lazer.

A análise crítica dessas condicionantes, deficiências e potencialidades, as diretrizes estabelecidas, os objetivos definidos e o elenco de intervenções arroladas neste documento buscam identificar e sugerir ações a serem implementadas pelos poderes públicos. Através

desta atuação, em futuro próximo, espera-se que seja possível a elevação dos padrões de qualidade de vida, ainda bastante precários, a que estão submetidas essas sofridas populações do subúrbio soteropolitano.





LEGENDA GERAL:

- ESPAÇOS A SEREM ESTUDADOS COMO POSSIBILIDADE DE EQUIPAMENTO
- CENTROS ESTRUTURANTES
- ESPAÇOS PÚBLICOS A SEREM REQUALIFICADOS - MANUTENÇÃO DA VEGETAÇÃO EXISTENTE
- ÁREAS VERDES A SEREM PRESERVADAS
- ESPAÇOS ESPORTIVOS A CONSTRUIR
- ESPAÇOS ESPORTIVOS EXISTENTES A SEREM REQUALIFICADOS
- ESPAÇOS PÚBLICOS A SEREM CONSTRUÍDOS
- PONTES E VIADUTOS PARA CONEXÃO DOS TRECHOS DA PISTA DE BORDA
- PONTE DE PEDESTRE
- BOLSÕES DE PASSAGEM
- RUAS-PARQUES (RUA PARA PEDESTRE, BICICLETA COM POSSIBILIDADE DE PASSAGEM DE CARROS)
- RUAS PARA PEDESTRE REQUALIFICAÇÃO DO TRECHO DE PISTA EXISTENTE
- ESGOTOS A SEREM TRATADOS (TRATAMENTO PRIMÁRIO)
- RUAS EXISTENTES
- PISTA DE BORDA
- PISTA DE BORDA (REQUALIFICAÇÃO DO TRECHO CONSTRUÍDO)
- PISTA COM CAIXA DE 3m PARA CIRCULAÇÃO DE SERVIÇOS URBANOS
- CICLOVIA
- CICLOFAIXA
- CICLOVIA (REQUALIFICAÇÃO DO TRECHO CONSTRUÍDO)
- POTENCIALIZAÇÃO DA ATIVIDADE DE MANUTENÇÃO DAS EMBARCAÇÕES URBANIZAÇÃO
- ÁREAS PARA REMANEJAMENTO
- MANGUEZAL A PRESERVAR
- MANGUEZAL A RECUPERAR
- CONSTRUÇÃO DE PRAIA
- RECUPERAÇÃO DE PRAIA
- CENTRO DE REFERENCIA E MEMÓRIA DE ALAGADOS
- (01) NOMENCLATURA DOS ESPAÇOS (A SEGUIR)

CONCEITOS ESPECÍFICOS

CENTRO ESTRUTURANTE:
Equipamento público (escola, centro de pesquisa, centro de esportes, cultura e lazer) a ser construído em locais identificados na área com potencial para atender necessidades e demandas tanto da comunidade na qual está inserido, quanto das comunidades do entorno.

PISTA DE BORDA:
Via voltada exclusivamente para veículos, acompanhada, porém, ao longo de seu percurso, de ciclovia e calçada para pedestre. Implantada em sua grande maioria, na borda da Baía de Todos os Santos. Tem o objetivo de conter as invasões que hoje acontecem em direção à baía, articular as comunidades entre si e estas com a cidade, e qualificar os espaços urbanos.

ÁREA VERDE:
Áreas com potencial paisagístico a serem recuperadas e preservadas.

CICLOVIA / CICLOFAIXA:
Via voltada exclusivamente para circulação de bicicletas. Por ser a bicicleta um meio de transporte bastante utilizado pela população local e por outras da cidade, a ciclovia é entendida como fundamental no papel de articulação das comunidades e da cidade como um todo.

RUAS PARQUE:
Via de uso misto (automóvel e pedestre) para circulação em baixa velocidade, dotada de arborização e mobiliário urbano.

RUA PEATONAL:
Via voltada exclusivamente para pedestre, dotada de mobiliário urbano e arborização.

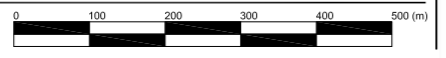
POTENCIAL PAISAGÍSTICO COM GRANDE ÁREA VERDE E POSSIBILIDADE DE NEGOCIAÇÃO FUTURA PARA UM PARQUE URBANO

DIAGNÓSTICO



PROJETO PISTA DE BORDA
PLANTA GERAL DA ÁREA
PROPOSTA DE INTERVENÇÕES

ESCALA: 1/ 10.000



BOLSÃO DE PASSAGEM:
Zonas existentes nos trechos onde a via de borda possui calça com três metros de largura, criadas com o objetivo de facilitar passagem de veículos de emergência e permitir o trânsito em dois sentidos, caso seja necessário.

DIAGNÓSTICO - PISTA DE BORDA

Tabela Geral das Propostas de Intervenção

No	Descrição	Desapropriação	Categoria	OBS.	Área (m2)
1	Centro estruturante	Não	Edificação a ser construída		9.466,18
2	Área verde a ser recuperada e preservada	Sim	Recuperação de área verde		135.247,35
3	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		9.552,23
4	Praia	Não	Recuperação Praia		2.003,93
5	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo		250,00
6	Praça da Criança	Não	Requalificação do espaço		1.869,41
7	Parque Linear - Final de linha Plataforma	Não	Espaço público a ser construído		2.594,39
8	Rua Parque	Não	Espaço público a ser construído		695,00
9	Praça Comunidade	Não	Requalificação do espaço		462,57
10	Eixo de ligação de pedestres	Sim	Espaço público a ser construído		99,65
11	Área para remanejamento	Não	Edificação para remanejamento		99,65
12	Parque Linear	Não	Espaço público a ser construído		1.496,39
13	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo		250,00
14	Passeio Urbano	Não	Requalificação do espaço		276,21
15	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído		255,00
16	Praça Cênica	Não	Requalificação do espaço		697,28
17	Rua Parque	Não	Requalificação da rua		900,00
18	Via Cênica	Não	Requalificação da rua	Licitada - Contrato AE 7344 BIRD	LICITADA
19	Rua Parque	Não	Requalificação da rua		450,00
20	Praça Cênica	Não	Espaço público a ser construído		633,73
21	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído		720,90
22	Rua de pedestres	Não	Espaço público a ser construído		201,00
23	Rua Parque	Não	Requalificação da rua		825,00
24	Rua de pedestres	Não	Requalificação da rua		552,00
25	Rua Parque	Não	Espaço público a ser construído		1.000,00
26	Rua de pedestres	Não	Espaço público a ser construído		155,67
27	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		4.732,32
28	Rua de pedestres	Não	Requalificação do espaço		268,89
29	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído		299,02
30	Rua de pedestres	Não	Espaço público a ser construído		168,90
31	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído		257,27
32	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		1.353,69
33	Rua Parque	Não	Espaço público a ser construído		274,40
34	Praça Cênica	Não	Espaço público a ser construído		5.663,00
35	Ponte sobre Rio do Cobre			Licitada - Contrato AE 7344 BIRD	
36	Rua de pedestres	Não	Espaço público a ser construído		155,79
37	Rua Parque	Não	Espaço público a ser construído		657,10
38	Projeto de Urbanização		PIS-Cobre - área de interfase com a PIS-Ribeira		
39	Praça Comunidade	Não	Requalificação do espaço		477,70
40 a 43	Rua de pedestres	Não	Espaço público a ser construído		840,39
44 - 45	Praia	Não	Recuperação Praia		9.043,78
46	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído		658,03
47	Rua de pedestres	Não	Espaço público a ser construído		120,93
48	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		7.138,21
49	Rua Parque	Não	Espaço público a ser construído		454,25
50	Urbanização	Não	Loteamento urbano		25.164,81
51	Praça Cênica	Não	Espaço público a ser construído	Licitada Cabeceira da Ponte - Contrato AE 7344 BIRD	2.580,05

Legenda

PRIMEIRA ETAPA	SEGUNDA ETAPA	TERCEIRA ETAPA
----------------	---------------	----------------

52	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		1.460,67
53	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo		250,00
54	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		953,34
55	Rua Parque	Não	Requalificação do espaço		1.002,55
56 - 57	Rua Parque	Não	Requalificação do espaço		2.867,60
58	Rua de pedestres	Não	Espaço público a ser construído		532,59
59	Rua Parque	Não	Espaço público a ser construído		470,70
60	Praça Comunidade	Não	Requalificação do espaço		-
61	Centro estruturante	Não	Edificação a ser construída		5.425,16
62	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		3.025,68
63	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído		591,68
64	Parque Comunidade	Não	Espaço público a ser construído		1.886,89
65	Praia	Não	Construção da praia		6.203,63
66	Praça Comunidade	Não	EXISTENTE		-
67	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo		250,00
68	Viaduto Lobato			Negociar Via de Borda - Lobato	
69	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		3.033,22
70	Rua Parque	Não	Espaço público a ser construído		1.148,85
71	Rua de pedestres	Não	Espaço público a ser construído		354,78
72	Praça Comunidade	Não	Requalificação do espaço		994,97
73	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		2.617,96
74	Parque Urbano	Sim	Estrutura fabril existente a ser transformada em Parque Urbano		138.209,00
75	Rua Parque	Não	Espaço público a ser construído		1.253,15
76	Praça Comunidade	Não	Requalificação do espaço		1.544,53
77 - 78	Ciclovía	Sim	Construção da ciclovía		1.289,91
79	Praça Comunidade	Não	Requalificação do espaço		1.121,09
80	Praça Comunidade	Não	Requalificação do espaço		3.212,39
81	Praia	Não	Recuperação Praia		2.559,05
82	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo		250,00
83	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo		250,00
84	Rua de pedestres	Não	Espaço público a ser construído		326,91
85	Ponte de pedestres e ciclovía	Não	Construção da ponte		264,00
86	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo		250,00
87	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído		946,37
88	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído		1.154,66
89	Parque Linear	Não	Espaço público a ser construído		2.850,00
90	Centro estruturante	Não	Edificação a ser construída		14.081,81
91	Rua Parque	Sim	Espaço público a ser construído		701,95
92	Rua de pedestres	Sim	Espaço público a ser construído		945,99
93	Rua Parque	Sim	Espaço público a ser construído		1.126,40
94	Rua de pedestres	Sim	Espaço público a ser construído		453,48
95	Praça Comunidade	Não	Requalificação do espaço		1.817,50
96	Rua de pedestres	Sim	Espaço público a ser construído		459,96
97	Parque Linear	Não	Espaço público a ser construído		7.628,80
98	Rua Parque	Sim	Espaço público a ser construído		637,65
99	Rua de pedestres	Sim	Espaço público a ser construído		207,75
100 - 101	Rua de pedestres	Não	Requalificação do espaço		559,17
102	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído		3.745,22
103	Quadra poliesportiva	Sim	Construção da quadra		968,29
104	Rua de pedestres	Sim	Espaço público a ser construído		262,76
105	Espaço potencial	Não	A ser estudado		10.880,65
106	Ciclofaixa	Não	Construção da Ciclofaixa	Integrada à via	8.114,58
107	Parque Linear	Não	Espaço público a ser construído		2.177,24
108	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo		250,00



109	Centro de Referência e Memória de Alagados	Não	Projeto específico - ESTRUTURANTE	
-----	--	-----	-----------------------------------	--

Escopo dos projetos – primeira etapa

(ver numeração das áreas na Planta Geral – pg. 63)

SETOR 01					
Nº DIAGNÓSTICO	Descrição	Desapropriação	Categoria	OBS.	Área (m2)
5	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo		250,00
5.1	Galpão de pequeno porte para produção e manutenção de embarcações.				
5.2	Área de estar e contemplação com bancos e mobiliário.				
5.3	Arborização, com áreas de concentração.				
7	Parque Linear - Final de linha Plataforma	Não	Espaço público a ser construído		2.594,39
7.1	Lotes reservados para o uso comercial através de concessão de uso com outorga onerosa.				
7.2	Relocação do final de linha para ônibus de Plataforma.				
7.3	Abrigo de ônibus e plataforma de embarque e desembarque.				
7.4	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				
7.5	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
7.6	Pista de skate / patins.				
7.7	Quadra poliesportiva.				
7.8	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
7.9	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
7.10	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
7.11	Área de estacionamento de bicicletas.				
7.12	Passeio perimetral à área do parque.				
10	Eixo de ligação de pedestres	Sim	Espaço público a ser construído		99,65
10.1	Eixo de ligação entre a rua Sá Oliveira e a Pista de Borda.				
10.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
10.3	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
11	Área para remanejamento	Não	Edificação para remanejamento		99,65
11.1	Área reservada para possível remanejamento habitacional.				
12	Parque Linear	Não	Espaço público a ser construído		1.496,39
12.1	Espaço integrado com o parque detalhado no item 7.				
12.2	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				
12.3	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
12.4	Pista de skate / patins.				
12.5	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
12.6	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
12.7	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
12.8	Área de estacionamento de bicicletas.				

12.9	Passeio perimetral à área do parque.				
13	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo		250,00
13.1	Galpão de pequeno porte para atividades de produção e manutenção de embarcações.				
13.2	Área de estar e contemplação com bancos e mobiliário.				
13.3	Arborização, com áreas de concentração.				
14	Passeio Urbano	Não	Requalificação do espaço		276,21
14.1	Requalificação do espaço público existente.				
14.2	Recuperação do piso.				
14.3	Tratamento paisagístico com inversão de arborização.				
14.4	Inserção de mobiliário.				
16	Praça Cênica	Não	Requalificação do espaço		697,28
16.1	Requalificação do espaço público existente.				
16.2	Recuperação do piso.				
16.3	Tratamento paisagístico com inversão de arborização.				
16.4	Inserção de mobiliário.				
SETOR 02					
18	Via Cênica	Não	Requalificação da rua	Licitada - Contrato AE 7344 BIRD	LICITADA
18.1	Trecho de via executado.				
18.2	Necessidade de recuperação do trecho.				
20	Praça Cênica	Não	Espaço público a ser construído		633,73
20.1	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
20.2	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
20.3	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
20.4	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
21	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído		720,90
21.1	Parque infantil.				
21.2	Caixa de areia.				
21.3	Arborização.				
21.4	Área de estar e contemplação com bancos.				
21.5	Passeio perimetral à área da praça.				
29	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído		299,02
29.1	Parque infantil.				
29.2	Caixa de areia.				
29.3	Arborização.				
29.4	Área de estar e contemplação com bancos.				
29.5	Passeio perimetral à área da praça.				
29.6	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
29.7	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				



DIAGNÓSTICO - PISTA DE BORDA

34	Praça Cênica	Não	Espaço público a ser construído		5.663,00
34.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				
34.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
34.3	Quadra poliesportiva.				
34.4	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
34.5	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
34.6	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
34.7	Área de estacionamento de bicicletas.				
35	Ponte sobre Rio do Cobre			Licitada - Contrato AE 7344 BIRD	
35.1	Desenvolver projeto específico levando-se em consideração sua inserção na paisagem.				
SETOR 03					
46	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído		658,03
46.1	Parque infantil.				
46.2	Caixa de areia.				
46.3	Arborização.				
46.4	Área de estar e contemplação com bancos.				
46.5	Passeio perimetral à área da praça.				
46.6	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
46.7	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
SETOR 04					
51	Praça Cênica	Não	Espaço público a ser construído	Licitada Cabeceira da Ponte - Contrato AE 7344 BIRD	2.580,05
51.1	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
51.2	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
51.3	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
51.4	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.				
51.5	Quadra poliesportiva.				
51.6	Passeio perimetral à praça.				
51.7	Parque infantil.				
51.8	Caixa de areia.				
51.9	Área de estacionamento de bicicletas.				
52	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		1.460,67
52.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				
52.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
52.3	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
52.4	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
52.5	Área de estacionamento de bicicletas.				
53	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo		250,00

53.1	Galpão de pequeno porte para atividades de produção e manutenção de embarcações.				
53.2	Área de estar e contemplação com bancos e mobiliário.				
53.3	Arborização, com áreas de concentração.				
54	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		953,34
54.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
SETOR 05					
58	Rua de pedestres	Não	Espaço público a ser construído		532,59
58.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
58.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
58.3	Área de estar e contemplação com bancos.				
61	Centro estruturante	Não	Edificação a ser construída		5.425,16
61.1	Equipamento público voltado para atividades e programas esportivos desenvolvidos pelas comunidades.				
62	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		3.025,68
62.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				
62.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
62.3	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
62.4	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
62.5	Área de estacionamento de bicicletas.				
67	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo		250,00
67.1	Galpão de pequeno porte para produção e manutenção de embarcações.				
67.2	Área de estar e contemplação com bancos e mobiliário.				
67.3	Arborização, com áreas de concentração.				
68	Viaduto Lobato			Negociar Via de Borda - Lobato	
68.1	Projeto específico a ser desenvolvido para possibilitar o cruzamento da Via de Borda com a linha férrea.				
SETOR 06					
73	Parque Linear	Não	Requalificação do espaço		2.617,96
73.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.				
73.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.				
73.3	Áreas de estar e contemplação com bancos.				
73.4	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.				
73.5	Passeio perimetral à área do parque.				
75	Rua Parque	Não	Espaço público a ser construído		1.253,15
75.1	Caixa de rua com largura de 3 metros.				
75.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).				
75.3	Bolsões para estacionamento local.				
75.4	Zonas de estar com alargamento do passeio sempre que a largura permitir.				



DIAGNÓSTICO - PISTA DE BORDA

75.5	Arborização.			
75.6	Ciclofaixa.			
75.7	Obs.: Rua com características sinuosas para controle de velocidade.			
80	Praça Comunidade	Não	Requalificação do espaço	3.212,39
80.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.			
80.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.			
80.3	Áreas de estar e contemplação com bancos.			
80.4	Área de estacionamento de bicicletas.			
81	Praia	Não	Recuperação Praia	2.559,05
81.1	Limpeza da área e recuperação da praia com uso voltado para a atividade de lazer.			
83	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo	250,00
83.1	Galpão de pequeno porte para atividades de produção e manutenção de embarcações.			
83.2	Área de estar e contemplação com bancos e mobiliário.			
83.3	Arborização, com áreas de concentração.			
84	Rua de pedestres	Não	Espaço público a ser construído	326,91
84.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.			
84.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).			
84.3	Área de estar e contemplação com bancos.			
85	Ponte de pedestres e ciclovía	Não	Construção da ponte	264,00
85.1	Ponte com possibilidade de passagem para pedestre ciclovía e passagem de veículos de emergência.			
86	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo	250,00
86.1	Galpão de pequeno porte para produção e manutenção de embarcações.			
86.2	Área de estar e contemplação com bancos e mobiliário.			
86.3	Arborização, com áreas de concentração.			
87	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído	946,37
87.1	Parque infantil.			
87.2	Caixa de areia.			
87.3	Arborização.			
87.4	Área de estar e contemplação com bancos.			
87.5	Passeio perimetral à área da praça.			
87.6	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.			
88	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído	1.154,66
88.1	Arborização.			
88.2	Área de estar e contemplação com bancos.			
88.3	Passeio perimetral à área da praça.			
88.4	Área com equipamentos para prática de exercício físico.			
88.5	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.			

SETOR 07				
89	Parque Linear	Não	Espaço público a ser construído	2.850,00
89.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.			
89.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.			
89.3	Pista de skate / patins.			
89.4	Quadra poliesportiva.			
89.5	Áreas de estar e contemplação com bancos.			
89.6	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.			
89.7	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.			
89.8	Área de estacionamento de bicicletas.			
89.9	Passeio perimetral à área do Parque.			
90	Centro estruturante	Não	Edificação a ser construída	12.501,81
90.1	Implantação do Centro Cultural Alagados.			
92	Rua de pedestres	Sim	Espaço público a ser construído	945,99
92.1	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.			
92.2	Pavimentação permeável (paralelepípedo ou similar).			
92.3	Área de estar e contemplação com bancos.			
97	Parque Linear	Não	Espaço público a ser construído	7.628,80
97.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.			
97.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.			
97.3	Pista de skate / patins.			
97.4	Quadra poliesportiva.			
97.5	Áreas de estar e contemplação com bancos.			
97.6	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.			
97.7	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.			
97.8	Área de estacionamento de bicicletas.			
97.9	Passeio perimetral à área do parque.			
SETOR 08				
102	Praça Comunidade	Não	Espaço público a ser construído	3.745,22
102.1	Bancos e mobiliários urbanos compatíveis com o uso do espaço.			
102.2	Arborização, com áreas de concentração dos maciços vegetais para sombreamento.			
102.3	Pista de skate / patins.			
102.4	Quadra poliesportiva			
102.5	Áreas de estar e contemplação com bancos.			
102.6	Área para jogos de mesa e lazer voltados para adultos e idosos.			
102.7	Área com equipamentos para a prática de exercício físico.			
102.8	Área de estacionamento de bicicletas.			
102.9	Passeio perimetral à área do parque.			
106	Ciclofaixa	Não	Construção da Ciclofaixa	Integrada à via. 8.114,58



106.1	Construção de Ciclofaixa para dar acessibilidade, também por meio de bicicleta a este trecho da área em análise.				
108	Manutenção embarcações	Não	Potencialização espaço marítimo		250,00
108.1	Galpão de pequeno porte com área aproximada de 250 m ² para atividades de produção e manutenção de embarcações.				
108.2	Área de estar e contemplação com bancos e mobiliário.				
108.3	Arborização, com áreas de concentração.				
109	Memorial Alagados	Não	Projeto específico ESTRUTURANTE		
109.1	Construção de equipamento público com o objetivo de registrar a história de Alagados, funcionando como centro estruturante da área em estudo.				

Tabela resumo com valor estimado da obra

Tipos urbanos	Numeração das áreas		Total /m2	valor/m2	Valor/tipo
Parques lineares	07,12,52,54,62,73,87,89		22.627,23	100,00	2.262.723,00
Ruas	10,11,14,58,75,84,85,92		3.798,15	250,00	949.537,50
Praças	16,20,21,29,34,46,81,87,88,102		20.289,65	300,00	6.086.895,00
Manutenção embarcações	05,13,53,67,83,86,108	construção	1.750,00	1.000,00	1.750.000,00
Centro Estruturante Petrobras	61	construção	1.000,00	1.000,00	1.000.000,00
		entorno	4.500,00	200,00	900.000,00
Centro estruturante Alagados	90	construção	2.500,00	1.000,00	2.500.000,00
		entorno	10.000,00	200,00	2.000.000,00
	TOTAL				17.449.155,50



ANEXOS



Anexo 01. Parecer Técnico – Obra Pista de Borda – Avaliação da implantação do sistema de contenção em solo envelopado com manta geotêxtil.

PARECER TÉCNICO

São Paulo, 24 de Junho de 2008

À Campbell
At. Eng. Reinaldo Estrela

Ref: Obra Via de Borda – Avaliação da implantação de sistema de contenção em solo reforçado com geotêxteis.

Apresentação

O presente parecer técnico tem o objetivo de apresentar premissas técnicas para auxiliar na adoção de sistema de contenção em situação de aterro alternativo ao originalmente especificado no projeto da obra da Via de Borda, no município de Salvador/BA.

Especificação de projeto

Originalmente foram especificados em projeto dois tipos de contenção em situação de aterro: Gabiões-caixa e Elemento Terramesh.

Gabiões-caixa: consiste de estrutura em forma de prisma retangular fabricada com malha hexagonal que, ao serem preenchidas com fragmentos de rocha regulares, formam um sistema de contenção por gravidade. Sistemas de contenção por gravidade são dimensionados para suportar seu próprio peso e também tensões oriundas do empuxo da massa de solo contida.

Elemento Terramesh: formado pela associação de uma caixa na face e elemento plano de reforço constituído de tela hexagonal metálica. Consiste de uma solução em solo reforçado que confere aumento da resistência ao cisalhamento do solo com a interposição das malhas hexagonais metálicas nas camadas de solo compactado

PARECER TÉCNICO

Solução alternativa – Solo reforçado com geotêxteis

Em vista do custo de implantação das soluções especificadas, o presente item apresenta uma solução alternativa que pode ser adotada com plena equivalência de desempenho- o solo reforçado com geotêxteis.

O processo de reforço de solo consiste em se introduzir no maciço de solo, elementos que possuam resistência à tração relativamente elevada. As vantagens técnicas associadas ao emprego de solos reforçados são muitas, podendo ser citadas, entre outras: os métodos simplificados de cálculo, fácil adaptação a vários tipos de taludes e condições de solo, não exigem mão de obra especializada e equipamentos caros, flexibilidade da estrutura, permitindo construções sobre solos relativamente deformáveis, diversas possibilidades para o acabamento da face. Entretanto, apesar de serem muitas as vantagens técnicas, o que tem mais despertado a atenção são as vantagens econômicas associadas a esse tipo de estrutura, quando comparadas com outras formas de contenção. Tais vantagens são devidas a diversos fatores, como por exemplo, a possibilidade de utilização de quase todos os tipos de solo, com a conseqüente redução da distância de transporte do material de empréstimo e, tempo de construção empregado.

O projeto de estruturas de solo reforçado engloba duas etapas distintas: estabilidade externa e estabilidade interna. A verificação da estabilidade externa pressupõe que o aterro reforçado age como um corpo rígido, sendo necessário verificar se não há risco de ruptura global ou outro mecanismo de colapso devido às solicitações externas e às condições do solo de fundação. Analisam-se os fatores de segurança ao tombamento em torno do pé do muro, ao deslizamento da base da estrutura reforçada, capacidade de carga do solo de fundação e ruptura global por uma superfície envolvendo todo o maciço reforçado.

A verificação da estabilidade interna consiste no dimensionamento propriamente dito, uma vez que é nesta fase do projeto quando se determinam as necessidades de reforço, no que se refere às forças resistentes de estabilização. A estabilidade interna considera dois modos de ruptura para os reforços: arrancamento devido a um comprimento de ancoragem insuficiente, e ruptura por tração no plano da força de tração máxima. Essa etapa de projeto consiste na divisão do maciço reforçado em duas zonas: uma zona “ativa” e uma zona “passiva”.



PARECER TÉCNICO

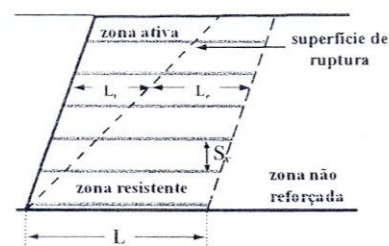


Figura 1 - Detalhe do dimensionamento da estrutura.

A construção desse sistema de contenção é muito simples e não necessita de mão de obra especializada. Cuidados especiais devem ser levados em conta nos limites de compactação do solo, uma vez que os parâmetros de resistência do solo são levados em conta em projeto. Outro fator de atenção especial é a presença de água durante a execução da obra. Nesse caso, recomenda-se o esgotamento da área durante a execução. Caso esteja previsto o estabelecimento posterior do nível d'água acima do nível inferior da contenção, é aconselhável que o tipo de face utilizada seja totalmente drenante assim como o material que compõe o aterro reforçado (areia p.ex).

A construção da estrutura deve ser realizada com o auxílio de um paramento externo, como por exemplo, formas de madeira, ou com algum tipo de paramento interno, como a utilização de fôrmas sobrepostas de madeira, ou a utilização de sacos de rafia preenchidos com o próprio solo local. De forma geral, o solo deve ser lançado sobre o geotêxtil com espessura média finalizada para cada camada igual a aproximadamente 20 cm e, em seguida, compactado (solos coesivos) ou vibrado (solo granular) com equipamentos mecanizados ou manuais. Depois de finalizada a compactação de cada camada, deve ser escavada uma pequena vala a aproximadamente 50 cm da face do muro, com 50 cm de largura e 20 cm de profundidade, na qual a extremidade livre do geossintético será dobrada e encaixada. As mantas deverão ser perfeitamente esticadas sobre a superfície do aterro, para que sejam submetidas a estados uniformes de tensão e, conseqüentemente, de deformação.

PARECER TÉCNICO

Comparação entre as soluções especificadas e proposta

A figura 2 apresenta seção transversal típica extraída do projeto original da Obra Via de Borda- Ligação Mangueira- Ribeira. A figura 3 apresenta a mesma seção transversal implantada com a solução em solo reforçado.



Figura 2 – Seção transversal típica em Gabiões

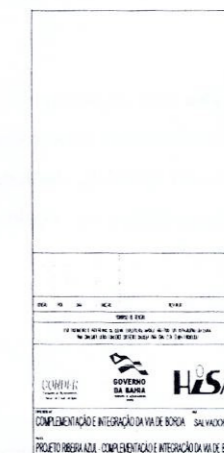


Figura 3 – Seção transversal típica em solo reforçado com geotêxteis tecidos

PARECER TÉCNICO

Analisando as figuras 2 e 3 pode-se afirmar:

- A geometria das seções é análoga (inclinação da face / altura)
- Proteção do pé da contenção com geocélulas preenchidas em concreto poroso. Manutenção da drenabilidade e flexibilidade da solução original (colchão Reno)
- Mesma cota de apoio da contenção.
- Em ambos os casos, o mecanismo de transferência de tensões entre a estrutura e o solo de fundação se dá de forma direta.
- Considerando que a geometria das seções transversais são análogas, e os materiais que as compõe possuem pesos específicos também similares, os pesos próprios da contenção são muito parecidos.

$\gamma_{\text{enrocamento}} = 16 - 22 \text{ kN/m}^3$

$\gamma_{\text{solo compactado}} = 17 - 22 \text{ kN/m}^3$

- Cargas acidentais e sobrecargas são de mesma intensidade.
- Mesmo sistema de revestimento de face. O sistema em solo reforçado ainda permite a utilização de outros tipos de revestimento

Considerações Finais

Diante do exposto nos itens anteriores, a implantação solução em solo reforçado com geotêxteis tecidos é plenamente viável tecnicamente considerando que aspectos em relação ao suporte de carga da fundação e estabilidade global da contenção tenham sido verificado pelo projetista para especificação das soluções do projeto original.

Eng. Victor Pimentel, Msc.



Anexo 02. Notícia recente – acidente no canal em Alagados

B10

SALVADOR, QUINTA-FEIRA, 26/3/2009

ÚLTIMAS NOTÍCIAS
EDITOR
Marcos Navarro

ÚLTIMAS NOTÍCIAS

ultimasnoticias@grupoatarde.com.br

ACIDENTE | Os soldados Angaraci Sales e Ivanildo Conceição, 36 anos, se afogaram depois que a viatura em que trafegavam caiu em um canal de esgoto. Eles estavam perseguindo suspeitos

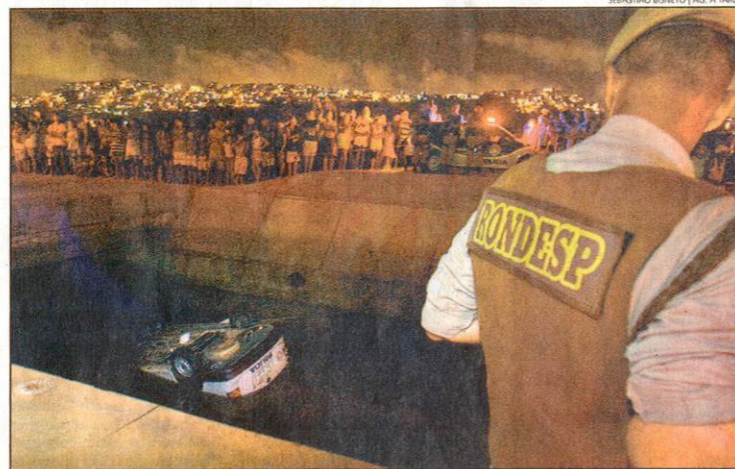
Dois PMs morrem afogados

SAMUEL LIMA
slima@grupoatarde.com.br

Uma operação de rotina terminou de forma trágica para uma equipe de policiais militares da 17ª Companhia Independente (17ª CIPM), por volta das 17h30 de ontem, no bairro do Uruguai. Os soldados Angaraci Sales e Ivanildo Santos da Conceição, ambos de 36 anos, morreram afogados depois que a viatura em que trafegavam, uma VW Parati, padronizada, se desgovernou e caiu em um canal de esgoto.

Outros dois soldados que estavam no veículo, Vanderson da Cruz Rodrigues e Antônio Bernardo Santos de Jesus, escaparam ilesos do acidente. O tenente José de Ribamar, oficial de operações da 17ª CIPM, confirmou que a equipe empreendia perseguição a uma dupla de suspeitos, que estava a bordo de uma motocicleta, por uma rua paralela ao canal, na localidade de Alagados IV, também conhecida como Aterro da Conder.

Segundo o tenente, o soldado Ivanildo estava ao volante da Parati, que caiu com as rodas para cima. O veículo ficou submerso, conforme testemunhas, porque a maré estava alta. "A profundidade do canal é de três metros", assinalou Ribamar. Os sobrevi-



Colega dos PMs mortos em acidente observa local da tragédia. Curiosos acompanham o resgate

ventes conseguiram sair sozinhos do carro. Os colegas teriam permanecido presos no veículo por mais cinco minutos, tempo suficiente para se afogarem.

O sargento PM Celso Alves, que passava pelo local e estava de folga, foi um dos seis homens que se jogaram na vala para socorrer os acidentados. "A maior dificul-

dade foi abrir a porta do carro. Não havia condições de enxergar nada, era puro breu debaixo d'água, só no tato para ajudarmos. Na hora, nem quis saber se era esgoto, queria salvar os colegas", recordou.

Ainda com vida, Ivanildo foi levado ao Hospital Agenor Paiva, no Bonfim, enquanto Angaraci

deu entrada no Hospital São Jorge, no Largo de Roma. Na sede da 17ª CIPM, nos Dendezeiros, Bonfim, colegas das vítimas não se conformavam. "Eles eram excelentes policiais, pais de família, e não digo isso por corporativismo. Os dois que escaparam até queriam voltar ao local, mas estão muito abalados e achamos

melhor levá-los para casa", contou o tenente Ribamar.

Informações sobre os suspeitos perseguidos pelos soldados não foram fornecidas. "Ainda estamos averiguando de quem se tratavam", justificou o tenente. Angaraci e Ivanildo estavam há 15 anos na corporação.

RETIRADA – Somente às 20h30 agentes da Superintendência de Trânsito e Transportes de Salvador iniciaram a retirada do veículo de dentro do canal, com o auxílio de um guincho. Integrantes do Corpo de Bombeiros e da Rondas Especiais da PM (Rondesp) fizeram um cordão de isolamento para evitar que curiosos se aproximassem do local.

Mesmo assim, teve gente que se arriscou para chegar bem perto da viatura acidentada. Policiais informaram que garotos costumam mergulhar no canal quando as águas do mar o invadem. O pescador Jailton Gonçalves, que também colaborou com o socorro às vítimas, aproveitou para reclamar.

"A Conder (Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia) não faz nada por nós. Nossa associação já fez até abaixo-assinado para que viessem cobrir esta vala. Este é o segundo carro que cai ali dentro".

TRIBUNA DA BAHIA - QUINTA-FEIRA, 26 DE MARÇO DE 2009

SEGURANÇA

PÁGINA

Viatura cai em canal e dois policiais morrem

Na perseguição a um suspeito, o veículo da polícia derrapou na pista e foi parar na água

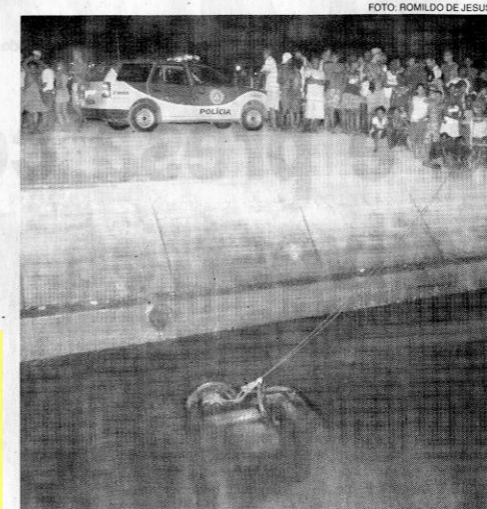
TATIANA RIBEIRO

Uma viatura, modelo Paraty, com quatro policiais da 17ª Companhia Independente da Polícia Militar derrapou na pista e caiu em um canal, durante perseguição a bandidos que estavam em uma moto, por volta das 17h30 de ontem, na Avenida Juracy Magalhães, Conjunto da Conder, bairro do Uruguai. Dois policiais morreram minutos depois do acidente. Os soldados Angaraci Sales e Ivanildo Silva foram levados para os Hospitais PAM de Roma e Agenor Paiva e não resistiram aos ferimentos. Os outros dois PMs que também estavam na viatura foram socorridos e não correm risco de morte.

De acordo com informações do tenente-coronel André Santos, Assessor de Comunicação da Polícia Militar, os policiais estavam realizando abordagens a motoqueiros na localidade, quando um deles tentou desviar e fugiu. "A viatura seguiu em alta velocidade, perdeu o controle da direção em uma curva e caiu no canal. Os policiais que morreram estavam no mesmo lado. Um deles foi o motorista, e o outro estava no banco atrás de quem di-

rigia o veículo. Tudo indica que eles podem ter batido a cabeça, já que esse lado ficou totalmente submerso pela água", relatou. Segundo moradores do local, que não quiseram se identificar no fim da tarde os policiais entraram em confronto com traficantes do local. Houve troca de tiros e um homem foi baleado. Os policiais o teriam colocado no porta-malas da viatura para prestar socorro, e, em alta velocidade perdeu o controle do veículo na curva, derrapou na areia e caiu no canal, que de tão fundo cobriu toda a viatura. Os moradores ainda disseram que o homem que foi atingido ainda estaria no carro submerso.

Os policiais foram socorridos pela equipe do Corpo de Bombeiros e levados para os Hospitais PAM de Roma e Agenor Paiva. "Eles não conseguiram sair da viatura, engoliram muita água e não conseguiram falar. Dois morreram afogados", disse o capitão Vanilton. A equipe do Corpo de Bombeiros e de outras guarnições da polícia militar tentavam retirar a viatura do canal do "Bate Estaca", enquanto uma centena de curiosos olhava a operação. Uma mulher que não quis se identificar, afirmou que essa não é a primeira vez que um veículo da polícia militar cai nesse mesmo local. "É um local de muito perigo tanto para carro quanto para pessoas que transitam aqui. Não existe grade proteção na curva. Por causa da profundidade, qualquer acidente aqui, pode ser fatal", concluiu.



Dois soldados ficaram presos nas ferragens e se afogaram

VIOLÊNCIA

Deficiente que matou a ex-mulher continua foragido

RONDA

Denúncia anônima aponta suspeitos

Moradores ligaram para os agentes da 5ª delegacia de Periperi e denunciaram o acusado de homicídio, filho de um policial Militar, Marcos Lima San Silva, 24 anos, acusado de praticar delitos no bairro de Fazenda Coutos, Subúrbio Ferroviário. Na noite de anteontem, os agentes conseguiram prender o acusado que acabou confessando o assassinato de um homem apelidado de "Zeca Urubu", ocorrido ano passado no bairro da Liberdade. Marcos confessou a prática do crime alegou ter matado a vítima depois que ele roubou um aparelho de som, do carro de seu pai.

Sobre a arma usada no crime, Marcos revelou aos agentes que se encontrava na casa de um conhecido dele. Mas tarde, a polícia acabou apreendendo a arma na residência de Everton de Souza, 23, que se defendeu dizendo que Marcos lhe entregou a arma antes e pediu para ele guardar. "Sou trabalhador e pai de família. Nunca fui envolvido com criminalidade", disse jovem se defendendo. No entanto, o delegado Deraldo Damasceno autuou dois, sendo Marcos por homicídio e Everton por porte ilegal de armas. (S)

Detento morre em

Jornal Tribuna da Bahia de 26 de março de 2009

Jornal À Tarde de 26 de março de 2009



Salvador, 2 de fevereiro de 2009.

À
CONDER-COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO ESTADO DA
BAHIA
Att. Eng. PAULO CASTRO
Salvador-Bahia.

Prezado Senhor:

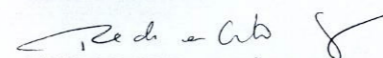
Estamos encaminhando a V.Sa. fotos de contenções feitas com gabião ao longo da Via de Borda, e que servem para explicar o motivo porque a partir do ano de 2002 essa CONDER optou pela utilização de contenção com sacaria em solo-cimento revestida com argamassa.

A agressividade a que fica exposta a contenção danifica a malha do gabião deixando as pedras soltas desagregadas.

Além disso a força das águas, penetra pelos vazios das pedras soltas, carreando o fino e fazendo com que o calçamento apresente pontos desestabilizados.

Certos de que estamos executando a contenção mais apropriada, contamos com sua aprovação.

Atenciosamente


CAMPBEL-CONSTRUÇÕES E TERRAPLENAGEM LTDA.



Av. Aliomar Baleeiro, s/nº • Granjas Rurais Presidente Vargas • Salvador - Bahia. • CEP: 41.230-150
Tel.: (71) 3616-4164 • E-mail: campbel@campbel.com.br



Anexo 04. Parecer Técnico – Projeto Alagados III – realizada pela Fluxo Consultoria e Planejamento s/c, pg. 32 e 33.

FLUXO 
Consultoria e Planejamento s/c

outro, a condição de afluência das obras de drenagem existentes ou a executar, na bacia.

.As alternativas indicadas no RTP cogitaram de desviar contribuições por desmembramento de sub bacias para reduzir o porte do Canal da Suburbana e também desvincular o funcionamento de afluentes para conferir melhores condições de segurança quanto ao funcionamento.

No caso particular, onde há grande diferença de nível entre algumas sub bacias, esse partido resulta interessante o que já foi demonstrado sobejamente na Bacia do Comércio, onde as contribuições veiculadas pela Ladeira da Montanha e pelo Taboão foram desmembradas. Ocorre que o âmbito da intervenção em Alagados III não cabe a extrapolação contemplada nessas alternativas. Com efeito a primeira alternativa, adiante descrita, foi a escolhida. Mesmo porque sua implantação em nada impede futuros desmembramentos das sub bacias indicadas no RTP. Dentre essas a que é drenada pela galeria da Rua Nilo Penha parece inevitável.

5.1. A alternativa escolhida, metodologia de dimensionamento e verificações

A alternativa escolhida cogita de veicular a vazão total da bacia pelo interior da área e efetuar o lançamento na Enseada dos Tainheiros, no mesmo trajeto do riacho atual e de modo a atender aos requisitos relacionados com o gradiente hidráulico e sua linha de energia para compatibilizar a confluência de outras galerias existentes.

Essa linha é **pré estabelecida** pelas condições vigentes – cota de maré máxima e cota das ruas ao longo da obra, ou nível da linha de energia dos afluentes.

A cota de maré máxima, já adotada em outros projetos de Alagados é 1,60 m. Outros pontos definidores da superfície da água e também da linha de energia coincidem com os que estão indicados nas Ilustrações 01 e 02

Assim, fixada a altura máxima da linha de energia e conhecida a vazão de cada trecho, dispõe-se dos dados necessários ao dimensionamento e implantação do canal de modo a satisfazer a esses dois condicionamentos fundamentais.

Ocorre que algumas **obras existentes** estão inconvenientemente implantadas. Com efeito, nessas ocasiões elas ficam afogadas independentemente da existência do canal a ser implantado.

Av. Sete de Setembro 2613; Ed. Vitória cj 102- Salvador, Ba. Fone fax 336 -8738. Email fcpsc@uol.com.br

32

FLUXO 
Consultoria e Planejamento s/c

Isso não implica necessariamente em mau funcionamento, desde que a cota da superfície da rua seja elevada o suficiente para superar a carga necessária para veicular a vazão. Trata-se, pois, de uma condição de trabalho **em conduto forçado**. Nesse caso, essas galerias trabalham em conduto forçado durante a maré alta e como condutos livres, quando as condições de jusante são favoráveis.

A interligação com o canal de um bueiro duplo (D= 1200 mm) existente na rua Nova, paralela a Av. Porto, que veicula a vazão proveniente da Baixa do Cacau, foi ajustada para esse condição. Para tanto utilizou-se uma tubulação única com diâmetro de 1500 mm (Rib Loc).

Uma outra galeria retangular existente na rua Jassiara, também destinada a conduzir a vazão produzida pela Baixa do Cacau, foi integrada ao canal porém em condições menos vantajosas que a anterior pois drena a faixa compreendida entre a linha férrea e a AV. Suburbana, também muito baixa. Para amenizar efeitos negativos poder-se transferir toda a vazão da Baixa do Cacau para a Galeria anteriormente referida, com 1,50 m de diâmetro. Essa transferência não apresenta dificuldade. Pode ser feita à montante da via férrea. Desse modo a função da referida galeria fica restrita ao esgotamento da rua Jussiara e adjacências.

O lançamento na Enseada dos Tainheiros apresenta uma possibilidade de risco potencial tendo em vista o estreitamento entre a área de Alagados IV e V e a área de Joanes Centro Oeste. No memorial da terminação junto ao mar do Projeto Executivo de Alagados 4 e 5, que hoje se encontra em obras, é mencionada a necessidade de cortar o avanço hoje existente entre as duas áreas mantendo-se uma distancia mínima de 20 metros entre uma margem e a outra mantendo-se a profundidade hoje existente. Estes parâmetros são suficientes para o perfeito escoamento do Canal da Suburbana mantendo-se a seção compatível com a vazão do Canal.

Av. Sete de Setembro 2613; Ed. Vitória cj 102- Salvador, Ba. Fone fax 336 -8738. Email fcpsc@uol.com.br

33



Anexo 05. Atuação do governo do Estado na região de Alagados, Novos Alagados e Bacia do Cobre. 1992/2007 – Quadro de Intervenções – CONDER - BA

Poligonais de Intervenção Social - PIS	BAIRRO	Comunidade	Fonte de Financiamento	MELHORIA HABITACIONAL		CONSTRUÇÃO DE NOVAS HABITAÇÕES	Reassentamento Externo	FAMÍLIAS BENEFICIADAS	VALOR DO INVESTIMENTO - TOTAL	Estágio
				Melhoria	Unidade Sanitária					
PIS Ribeira	Borda das Enseadas dos Tainheiros e do Cabrito	Pista de Borda I	AE 7344 BR-BIRD	-	-	58	-	Toda a PIS	8.787.227	Em obras
		Pista de Borda II	AE 7344 BR-BIRD	-	-	58	-	Toda a PIS	15.639.850	Em projeto
	Massaranduba	Mangueira II	Habitar Brasil/OGU	-	200	244	236 /133 Jardim Valéria II	1.513	2.666.050	Concluído
		Mangueira III	OGU/AE 7344 BR-BIRD	7	-	150	12	207	5.796.000	Em licitação
		Alagados IV e V - 1ª etapa	Habitar Brasil BID	21	289	355	-	1.157	10.809.159	Concluído
		Alagados IV e V - 2ª etapa	Habitar Brasil BID	258	-	492	-	1.443	15.836.781	Em obras
		Alagados IV e V -3ª etapa	AE 7344 BR-BIRD	304	-	-	-	304	3.040.040	Em projeto
		Alagados VI	Habitar Brasil BID	-	35	244	418	2.245	14.543.032	Em obras
		Lobato	Alagados I	Pró Moradia/FGTS	256	140	134	-	801	3.304.102
	Alagados II		Pró Moradia/FGTS	161	60	88	-	336	3.075.260	Concluído
	Alagados III - 1ª etapa		Produr- BIRD	-	115	88	-	440	3.650.312	Concluído
	Alagados III - 2ª etapa		AE 7344 BR-BIRD	-	-	-	-	-	3.269.977	Concluído
	Joanes Centro Oeste		Pró Moradia/FGTS	53	-	255	64	819	2.389.099	Concluída
	Joanes Azul - 1ª etapa		Pró Moradia/FGTS	-	-	188	-	188	3.446.173	Concluída
	Joanes Azul - 2ª etapa		AE 7344 BR-BIRD	188	-	-	-	-	1.374.434	Concluída
	Ilha do Rato/Jardim Santo Inácio		Governo Estado	-	-	100	100	100	899.324	Concluída. Reassentamento externo de 100 famílias vítimas de incêndio
	Baixa do Caranguejo	Pró Moradia/FGTS	-	230	222	-	718	3.628.972	Concluída	
	Monte Serrat	Mirante do Bonfim - Pedra Furada	AE 7344 BR-BIRD	120	-	80	-	530	10.579.969	Em projeto



DIAGNÓSTICO – PISTA DE BORDA

Calçada Itapagipe	Baixa do Fiscal	Pró Moradia/FGTS	32	-	12	-	240	530.169	Concluída
	Mudança	Habitar Brasil/OGU	-	-	50	-	366	1.016.273	Concluída
	Novos Alagados - 1ª etapa	Projeto Metropolitano/BIRD	-	-	144	283	1.692	3.546.238	Concluída
	Araçás I, II	Projeto Metropolitano/BIRD	-	-	283	-	283	1.120.663	Concluída. Pendência de 23 unidades que ruíram
	Araçás I, II- Complementação	AE 7344 BR-BIRD	-	-	23	-	-	575.000	Em projeto para atendimento das 23 unidades
	Novos Alagados - 2ª Etapa	Pró Moradia/FGTS/PRODUR/BIRD	500	-	419	-	2.100	18.034.018	Concluída
	Novos Alagados - 2ª Etapa- Complementação São Bartolomeu/Boiadeiro	AE 7344 BR-BIRD	200	-	-	-	-	1.770.000	Concluído
	Comunidade São Bartolomeu	AE 7344 BR-BIRD	200	-	370	-	649	10.840.000	Em projeto
Sub Total			2.300	1.069	3.999	1.113	15.482	134.528.273	

