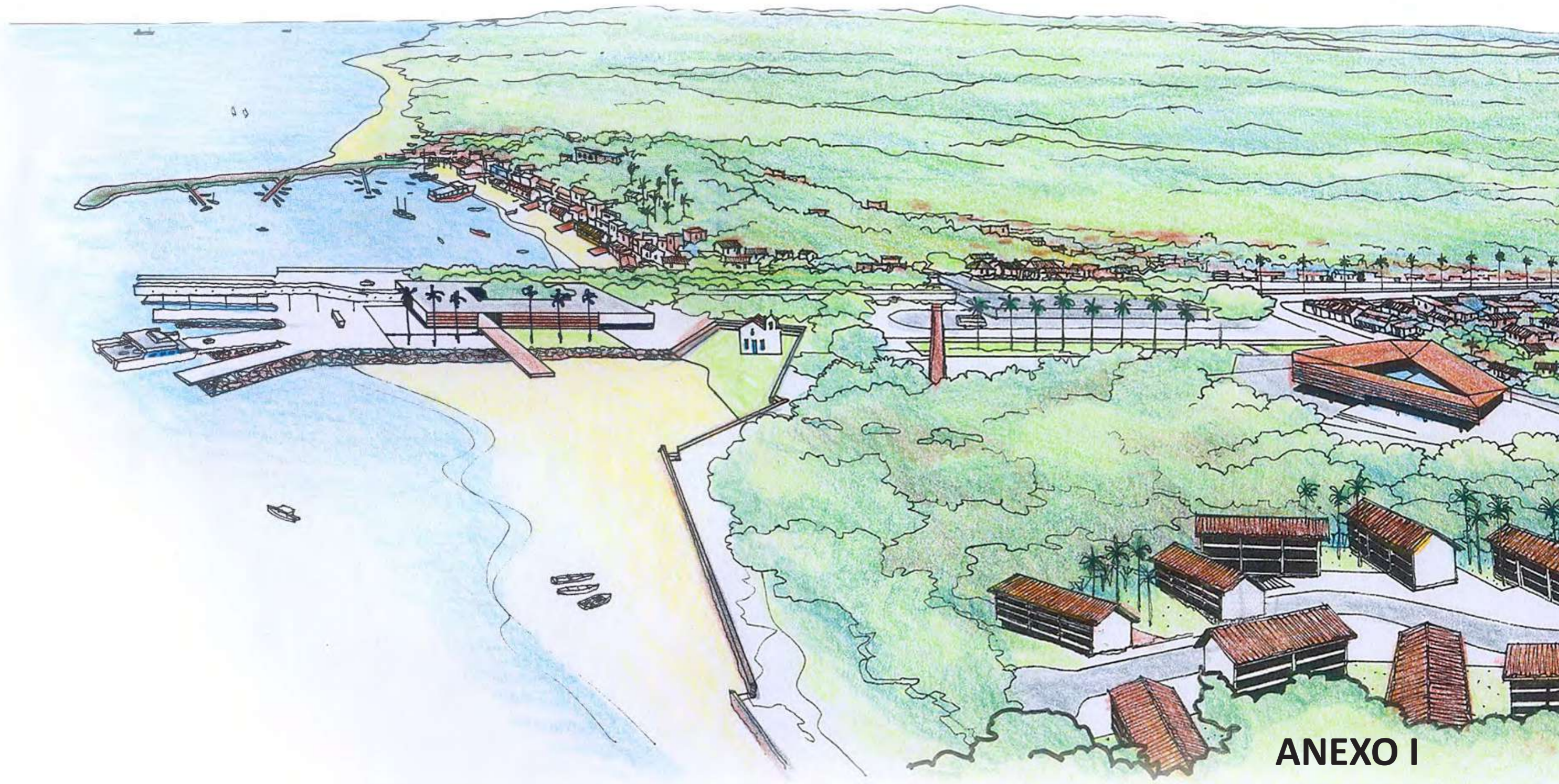


PLUR - ITAPARICA



ANEXO I

EQUIPE TÉCNICA

CONSÓRCIO INSTITUTO PÓLIS / DEMACAMP / OFICINA

Coordenação Geral
Margareth M. Uemura – Arquiteta e Urbanista

Coordenação Técnica

Antonio Luis Mourão Santana - Engenheiro
Danielle Klintowitz - Arquiteto e Urbanista
Eleusina L. Holanda de Freitas - Arquiteta e urbanista
Maria Célia S. Caiado - Arquiteta e Urbanista
Marcos P. Bicalho - Arquiteto e Urbanista

Equipe Técnica

André Nóbrega - Supervisor de pesquisas
Carolina Rocha Silva – Advogada (equipe local)
Cleiton Airon - Urbanista (equipe local)
Denis Alberto Dalmolin – Analista de sistemas
Esnel Minetti - Engenheiro (Coordenador de pesquisas)
Evangelina Pinho - Advogada
Felipe de Freitas Moreira - Arquiteto e urbanista
Fernanda Serralha- Economista
Flávio Ghilardi – Cientista social
Gabriel Negri- Arquiteto e Urbanista
Gabiella Rizzo- Arquiteta e Urbanista
Guilherme Lemke Motta - Arquiteto e Urbanista (Estúdio América)
Igor A. Borges – Urbanista (equipe local)
João Pedro Vilela – Urbanista (equipe local)
Leandro Moraes – Economista
Letícia Palazzi - Geógrafa
Lucas Fehr - Arquiteto e Urbanista (Estúdio América)
Márcia S. Baggi – Urbanista (equipe local)
Maria Amelia Devitte Ferreira de Azevedo Leite – Arquiteta e Urbanista
Monica Kanematsu - Arquiteta (especialista)
Murilo Nunes Zidan - Equipe Estúdio América
Paulo Hatada - Apoio de informática e processamento
Paulo Romeiro – Advogado
Pedro Lindenberg - Equipe Estúdio América
Pedro Wendling Pontes - Equipe Estúdio América
Rafael Simonato - Técnico em transportes
Raphael Bishof dos Santos - Advogado
Sylvio Batalha da Silveira- Cientista social
Thiago Brasileiro – Arquiteto e Urbanista (equipe local)
Verônica Sabatino - Arquiteta e Urbanista
Vitor Nisida- Arquiteta e Urbanismo

ESPECIALISTAS

Antonio Gonçalves Pires Neto – Geólogo
Arlindo Fernandes - Engenheiro
Bárbara Ortolan - Geógrafa
Beatriz Nakamura - Arquiteta
Eduardo Sombini - Geógrafo
Fátima Matos - Arquiteta
Felício Sakamoto - Engenheiro
Paula Santoro - Arquiteta e Urbanista
Jacqueline Chaves- Técnica de tributos
Valéria C. B. da Silva Ortega – Pedagoga
Rafael Baldan - Arquiteto

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA

RUI COSTA - GOVERNADOR

SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO – SEDUR

Carlos Martins
Secretario

Maria das Graças Torreão Ferreira

Ass. Especial do Sistema Viário Oeste (SVO)
Coord. de Estudos Urbanísticos

Equipe Técnica

Albérico Correia Silva – Assessoria especial da SEDUR
Dalmar Soares Filho - Administrador
Heber de S. Ganem – Arquiteto e Urbanista
Laíra O. de Andrade Silveira - Urbanista
Nagirley Kessin

Estagiário:

João Henrique Feitosa
Genilson A. S. Bonfim
Victor Silva dos Santos

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPARICA - PMI

Raimundo Nonato da Hora Filho

Prefeito

Rogério Emílio F. P. Conceição

Vice-Prefeito - Coordenador municipal dos estudos urbanísticos

Tânia Maria B. França

Subcoord. dos projetos urbanísticos

GRUPO DE ACOMPANHAMENTO LOCAL - GAL DE ITAPARICA

Deraldo C. Nunes - ConCidades Estadual (titular)
Cláudio Lisboa da Silva – ConCidades Estadual (suplente)
Albérico Roberto A. S. Jr. – sociedade civil
Alexandre S. F. de Brito – sociedade civil
Antônio Canuto –. sociedade civil
Antônio P. S. dos Santos – sociedade civil
Augusto S. Albuquerque – sociedade civil
Averamil do Nascimento – sociedade civil
Cledson de Oliveira Cruz – sociedade civil
Delmir Daniel da Cruz – sociedade civil
Geraldo Pereira Barros – sociedade civil
Iltomar da Silva Gusmão – sociedade civil
Jânio Costa de Jesus – sociedade civil
Augusto S. Albuquerque – sociedade civil
Reinalice P. dos Santos – sociedade civil
Rúbia W. de S. Carvalho – sociedade civil
Sônia Amélia V. Santos – sociedade civil
Pasqualino R. Magnavita – sociedade civil
Rogério Emílio F. P. Conceição – Poder Público Municipal
Maria das Graças Torreão Ferreira – Governo do Estado da Bahia (SEDUR)
Albérico Correia Silva – Governo do Estado da Bahia (SEDUR);
Paulo Henrique de Almeida – Governo do Estado da Bahia (SEPLAN);
Mirela Pontes de A. Souza – Governo do Estado da Bahia (DESENBÁHIA).

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA:



PREFEITURA:



CONSÓRCIO:



Planejamento, Projeto e Consultoria s/s Ltda

ELABORAÇÃO DO PLUR

DEZ.2016

CONTRATO SEDUR-BA
Nº 002/2014
OBJETO

Contratação de serviços especializados de consultoria para a realização de estudos urbanísticos e a elaboração, com participação social, dos instrumentos de política urbana, essenciais e estratégicos relacionados ao desenvolvimento socioeconômico da macroárea de influência da Ponte Salvador – Itaparica/SVO.



FOTO: ESTÚDIO AMÉRICA

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	8	PLUR BOM DESPACHO	47
INTRODUÇÃO	9	ADP BOM DESPACHO	49
CONCEPÇÃO DO PLUR	10	DESENVOLVIMENTO URBANO TERRITÓRIOS	51
UMA ILHA...	15	ÁREAS PARA RECUPERAÇÃO OU PRESERVAÇÃO AMBIENTAL	53
DOIS MUNICÍPIOS	18	ÁREAS DE REQUALIFICAÇÃO URBANA/ REURBANIZAÇÃO	55
ITAPARICA	19	NOVAS URBANIZAÇÕES	57
VERA CRUZ	21	PROPOSTA PLUR - BOM DESPACHO	59
ELEMENTOS ESTRUTURAIS	23	ÁREAS DE REQUALIFICAÇÃO URBANA/ REURBANIZAÇÃO	61
MACROZONEAMENTO	25	NOVAS URBANIZAÇÕES	63
EIXOS VIÁRIOS	27	MOBILIDADE	67
VIA EXPRESSA SEGREGADA	29	USOS DO TERRENO	71
VIA DE INFRAESTRUTURA	31	PAISAGEM E ESPAÇOS ABERTOS	73
VIA ARTERIAL - BA001	31	OCUPAÇÃO URBANA	75
VIA COLETORA - BA882	31	INFRAESTRUTURA (SITUAÇÃO ATUAL)	78
VIA DE INFRAESTRUTURA – BA 532	32	INFRAESTRUTURA (DEMANDA)	79
NOVA VIA DE INFRAESTRUTURA	33		
EIXO NORTE-SUL (VIA PARQUE)	35		
VIA LOCAIS	37		
VIA ORLA	39		
VIA ECOLÓGICA	41		
CAMINHO ECOLÓGICO	43		
CENTRALIDADES	45		

APRESENTAÇÃO

Este produto **P 4. Versão Final do Plano Urbanístico (PLUR)** integra a sexta e última etapa dos Estudos Urbanísticos do Projeto Sistema Viário Oeste (SVO), que compreendem a “Realização de estudos urbanísticos e a elaboração, com participação social, dos instrumentos de Política Urbana essenciais e estratégicos relacionados ao desenvolvimento socioeconômico da macroárea de influência da ponte/Sistema Viário Oeste”.

Os Estudos Urbanísticos do SVO são objeto de contrato celebrado entre a Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SEDUR) e o Consórcio DEMACAMP/ INSTITUTO PÓLIS/OFFICINA, vencedor do Processo Licitatório no 1411130019416 – SEDUR, Concorrência Pública no 002/2013.

O PLUR foi dividido, conforme Termo de Referência dos Estudos Urbanísticos, em dois produtos: a) um estudo preliminar, que contém os conceitos e estratégias de ocupação apresentados nos projetos urbanos debatidos junto à população do município de Itaparica nos dias 07 de abril, 13 de maio e 10 de junho de 2016; e b) Versão final do PLUR (P4) apresentado neste relatório com o detalhamento destas estratégias com base nas contribuições feitas pela população local.

O processo de discussão pública sobre o planejamento territorial e urbano da Ilha, previsto neste contrato, foi iniciado com a elaboração do Plano Urbano Intermunicipal (PUI) - abrangendo toda a Ilha de Itaparica - e teve continuidade com a elaboração dos Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano (PDDUs) de seus municípios, Vera Cruz e Itaparica, assim como com a elaboração dos seus respectivos Planos Urbanísticos (PLURs).

A simultaneidade na elaboração dos estudos possibilitou uma sinergia de propostas e ações, uma vez que tais instrumentos são voltados para a construção de um arcabouço de planejamento em diversas escalas (regional, intermunicipal e local). O arcabouço legal e de planejamento tem como objetivo promover o desenvolvimento urbano e garantir o direito à cidade, conforme definido nas diretrizes nacionais da política urbana.

Definidas como componente do Ordenamento Territorial do PDDU na condição de Área Especial, as Áreas de Desenvolvimento Programado (ADPs), discutidas e aprimoradas ao longo do processo de elaboração desses instrumentos, foram originalmente definidas nos Termos de Referência como as áreas prioritárias para a ocupação planejada, se constituindo objeto dos Planos Urbanísticos Municipais. Das cinco ADP’s indicadas no PUI para a Ilha durante o processo de elaboração dos planos, duas foram selecionadas para elaboração dos PLURs: Mar Grande, em Vera Cruz, e Bom Despacho, em Itaparica.

O presente relatório, Versão Final do Plano Urbanístico (PLUR) de Bom Despacho, resulta do processo de discussão pública e compreende o desenho urbano para alguns territórios e diretrizes para o Plano Mestre aplicados sobre trecho da Área de Desenvolvimento Programado - ADP de Bom Despacho. As definições tiveram como referências também o macrozoneamento e padrões de densidade definidos no PUI e o zoneamento e parâmetros urbanísticos adotados no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Itaparica.

INTRODUÇÃO

A concepção do PLUR, definida nos Termos de Referência como um plano preliminar de ocupação das Áreas de Desenvolvimento Programadas foi reformulada ao longo do processo de elaboração dos estudos urbanísticos do SVO. A partir de debates públicos e técnicos o PLUR deixou de ser um plano urbanístico com nível de informações e detalhamento de projeto básico e por vezes executivo, para um plano de diretrizes específicas de intervenção com desenhos orientadores, ainda preliminares de ocupação do território.

Por esta razão, foi dispensado um levantamento topográfico atualizado e detalhado da Área de Desenvolvimento Programado - ADP tendo sido considerada no estudo a topografia indicada pelas curvas de nível das plantas fornecidas pela Conder. Da mesma forma, e pelo mesmo motivo, a estimativa de terraplenagem a partir do levantamento básico de volumes de cortes e aterros deixou de ser realizada nesta fase.

Neste processo de elaboração dos estudos urbanísticos da Ilha, entendeu-se que o detalhamento do uso e ocupação do solo nas ADPs, previstos como objeto de Planos Mestres e Projetos Especiais, instrumentos de implementação das ADPs, devem considerar: as dinâmicas socioeconômicas e urbanas vigentes; o interesse dos agentes na implantação dos projetos âncora e na realização das intervenções associadas quando da implantação dos projetos, sendo ineficaz o dispêndio de esforços e recursos em horizontes tão imprevisíveis para a sua efetivação. Dadas as incertezas que permeiam o desenvolvimento futuro da Ilha, inclusive a implantação do SVO, não é possível precisar o horizonte de implantação das ADPs e vigência dos Planos Mestres, tornando a elaboração de projetos básicos e executivos nesta fase, ineficazes.

Desta forma, o PLUR apresentado nesta fase do planejamento assume característica orientativa para a elaboração dos instrumentos determinados para o planejamento das ADPs (Plano Mestre e Projetos Especiais), sendo ineficaz o dispêndio de esforços e recursos em horizontes tão imprevisíveis para a sua efetivação. Outro aspecto, que foi relevante para esta decisão ser tomada foi a insuficiência de instrumentos e da estrutura atual para a gestão municipal e a falta de recursos financeiros capazes de enfrentar neste momento a implantação de projetos complexos que exigiriam uma base mínima de regras orientadoras do uso e ocupação do território, como por exemplo a aprovação do PDDU proposto.

No entanto, a proposição do PLUR, no âmbito de um processo participativo mais amplo de planejamento urbano e regional para a Ilha, compreendendo o PUI e o PDDU, tornou-se relevante na medida em permitiu traduzir no planejamento local as visões projetadas para o desenvolvimento do município e da Ilha, além dos conceitos básicos e os processos propostos para a implantação das ADPs.

Assim a cada ADP proposta no PDDU corresponde um PLUR, contendo objetivos, zoneamento e diretrizes gerais para o seu ordenamento e em cada município foi selecionada uma ADP para que o PLUR seja complementado com um Estudo Preliminar de Projeto Urbano, de forma exemplificativa. Foram indicadas para elaboração do Estudo Preliminar de Projeto Urbano: Bom Despacho, em Itaparica, e Mar Grande, em Vera Cruz, considerando os critérios de prioridade, intensidade e complexidade da ocupação e relevância da área como propulsora do desenvolvimento sustentável de cada município.

O Estudo Preliminar de Projeto Urbano para Bom Despacho apresenta um plano geral de uso e ocupação do solo, composto por zoneamento e indicadores urbanísticos, plantas, perspectivas para a requalificação urbana e nova urbanização e diretrizes gerais para a ADP.

Este relatório, é composto, além desta introdução que explicita a natureza do PLUR, por três partes que apresentam os conteúdos do Plano:

- Parte 1 - trata da caracterização do território da Ilha de Itaparica, dos conceitos adotados e do processo de elaboração do PLUR;
- Parte 2 –apresenta as ADPs de Itaparica e seus respectivos PLURs; e
- Parte 3 – apresenta o Estudo Preliminar de Projeto Urbano da ADP de Bom Despacho.

Acompanham este relatório dois anexos: Anexo 01, composto pelo Caderno do PLUR contendo imagens, plantas, perspectivas e diretrizes do Estudo Preliminar Urbano componente do PLUR de Bom Despacho e o Anexo 02, composto por um volume de 19 pranchas contendo mapas propositivos de desenho urbano.

CONCEPÇÃO DO PLUR

O PLUR é o plano urbanístico da Área de Desenvolvimento Programado (ADP) e define a concepção e diretrizes gerais para orientar os Planos Mestres e Projetos Especiais que deverão materializar uma nova dinâmica de desenvolvimento nos territórios demarcados como ADP’s no município.

As Áreas de Desenvolvimento Programado (ADP), que foram originalmente discutidas no Plano Urbano Intermunicipal - PUI e consolidadas como áreas especiais no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDDU, atendem a perspectiva de desenvolvimento para a Ilha. O fato delas serem aprovadas em lei do PDDU tem como objetivo coordená-las e consolidá-las como áreas em que as diretrizes do PLUR possam se transformar em intervenções com o protagonismo publico, com regras e parâmetros definidos em lei geral e específica a partir do Plano Mestre e projetos arquitetônicos e urbanísticos. Além disso, por estabelecimento da Política Nacional de Desenvolvimento e do PDDU de Itaparica todos os projetos terão participação publica e serão objeto de consultas e audiências.

Os elementos estruturadores identificados para definir as ADP’s como áreas potencialmente transformadoras de desenvolvimento social e econômico são: (1) macrozoneamento, que definiu as áreas prioritárias para adensamento urbano; áreas para requalificação urbana e das centralidades existentes; e preservação e uso sustentável de áreas ambientalmente frágeis; (2) eixos viários que organizam o sistema de mobilidade e darão suporte à ocupação projetada; (3) centralidades que organizam o território existente e podem ser “locus” de adensamento planejado da ocupação e novas intervenções propostas, a partir da concentração de atividades econômicas, do valor simbólico e cultural, do acesso ao sistema viário.

Assim, foi selecionadas tecnicamente e com a aprovação da sociedade civil a ADP onde será desenvolvida as diretrizes para o PLUR: Bom Despacho. O PLUR é composto por três tipologias de territórios: áreas ambientalmente relevantes para preservação ou para recuperação; áreas de novas urbanizações para possível implantação de empreendimentos âncora e áreas de requalificação urbana. A definição destes territórios estabelece critérios mais particulares próprios de cada sitio, para intervenções específicas tanto físicas como de regulação urbanística, quer seja de ocupação humana, quer seja para preservação do sítio natural ou edificado, com seus ecossistemas próprios e características ambientais a serem então consideradas. Os eixos viários integram o projeto geral de estruturação dos deslocamentos da população na Ilha de Itaparica, definido no PUI e apresentado neste caderno. Particularmente no PLUR, os eixos viários estruturarão diferentes usos e dinâmicas de desenvolvimentos na ADPs.

Na discussão publica do PLUR definiu-se as diretrizes gerais para Bom Despacho e as áreas prioritárias para intervenções e investimentos futuros no prazo de10 anos, considerando a vigência do PDDU. Desta forma em Bom Despacho foi detalhado as possibilidades de uso e de requalificação ambiental e urbana para que subsidiem a contratação de um plano mestre e futuros projetos de arquitetura e urbanismo. A realidade local mostrou que, enquanto não há investimentos associados à obra de

SVO no município, há possibilidade de usar a ferramenta do PLUR como orientador de uma transformação a curto, médio e longo prazo estruturada e coordenada pelo poder publico. A médio prazo, a construção da ponte pode trazer novas demandas que podem ser adequadamente orientadas para a ADP atendendo as diretrizes colocadas no PLUR e consolidadas no zoneamento do PDDU. Definiu-se durante a discussão publica do PDDU e do PLUR que o detalhamento de projetos do PLUR se dará no Plano Mestre no momento em que se apresentarem possibilidades reais de parcerias publico-privadas.

As ADP’s possuem caráter estratégico e objetivam promover o desenvolvimento do município, com base nas estratégias definidas no PLUR, mediante a implantação de projetos integrados detalhados no plano mestre direcionadas aos três territórios, tendo como condicionante a existência das funções de implantação de empreendimentos âncora, recuperação e preservação ambiental e a requalificação urbana concomitante e complementarmente. Apesar das discussões públicas terem definido a demarcação de apenas uma ADP em Itaparica, nada impede que no médio ou longo prazo identifique-se a necessidade de demarcação de novas ADPs e conseqüentemente seja revisto a subseção Das Áreas de Desenvolvimento Programadas – ADP do PDDU.

PLANO MESTRE

Para cada ADP será elaborado o Plano Geral de Uso e Ocupação, aqui denominado Plano Mestre, por iniciativa e coordenação do Poder Público Municipal, considerando a totalidade da área da ADP.

As Diretrizes gerais para os Planos Mestres das ADPs são:

- Atração de empreendimentos com capacidade de geração de emprego e renda;
- Atração de empreendimentos capazes de qualificar e absorver a mão de obra local;
- Atração de empreendimentos capazes de promover o desenvolvimento urbano;
- Valorização dos aspectos ambientais e socioculturais representativos da Ilha na ADP;
- Atração de empreendimentos de baixo impacto ambiental

O Plano Mestre indicará:

I – Plano Preliminar de uso e ocupação urbana contendo:

- programa de desenvolvimento proposto;
- proposta de ordenamento ou reestruturação urbanística para o perímetro delimitado, com a definição de programa de intervenção, plano de massa;
- identificação das áreas destinadas à implantação de empreendimentos públicos ou privados de pequeno, médio ou grande porte;
- plano de paisagem e espaços abertos, plano de uso do terreno com diagrama de sobreposição especificando todos os usos propostos para a área, com cálculos de programa e área;
- plano de áreas preservadas com diagrama de sobreposição indicando as áreas do local que serão reservadas para proteção ambiental e também para refúgios para a vida silvestre;
- plano de mobilidade com diagrama de sobreposição descrevendo a rede geral de circulação de veíulos e pedestres, incluindo número e localização de pontos de acesso, desenho da malha viária e

- requisitos de capacidade para veículos, bicicletas e pedestres;
- recomendações do preservação patrimônio histórico;
- plano de investimentos, considerando as áreas para aplicação de contrapartidas;
- parâmetros urbanísticos e instrumentos de gestão ambiental necessários;
- fases de implantação.

II – Plano de infraestrutura, incluindo.

- mapa com traçado viário e plano de implementação de equipamentos sociais
- plano de expansão de redes de abastecimento de água, de esgoto, de energia elétrica e de gestão de resíduos sólidos que assegure a universalização do acesso e atendimento à população existente e futura.

III – Modelagem econômica da intervenção proposta, considerando especialmente os mecanismos de financiamento e fonte de recursos necessários; (mecanismos de compensação, instrumentos urbanísticos, estudo de viabilidade econômica)

IV –Modelo de gestão democrática de sua implantação, privilegiando o controle social e os instrumentos para o monitoramento e avaliação dos impactos da transformação urbanística pretendida sobre o desenvolvimento econômico e social da área objeto do estudo.

PROCESSO DE IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO MESTRE

Para elaboração do Plano Mestre deverá ser constituído uma instância de controle social, o Conselho da ADP, de natureza tripartite, composto por representantes do Poder Público Municipal, Poder Público Estadual e Sociedade.

A elaboração do Plano Mestre deve ser objeto de discussão pública envolvendo o Conselho da ADP, o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (ou correspondente), moradores, empresários, usuários, proprietários e representantes dos Poderes Públicos municipal, estadual e federal, se for o caso, e ainda, dos demais órgãos ou entidades públicas envolvidas. A cada cinco anos, o Plano Mestre da ADP poderá ser objeto de revisão, precedida da publicação em diário oficial e jornal de grande circulação, do extrato dos projetos de empreendimento aprovados e os valores correspondentes às obras, equipamentos ou serviços dados em contrapartida

PROJETO ESPECIAIS

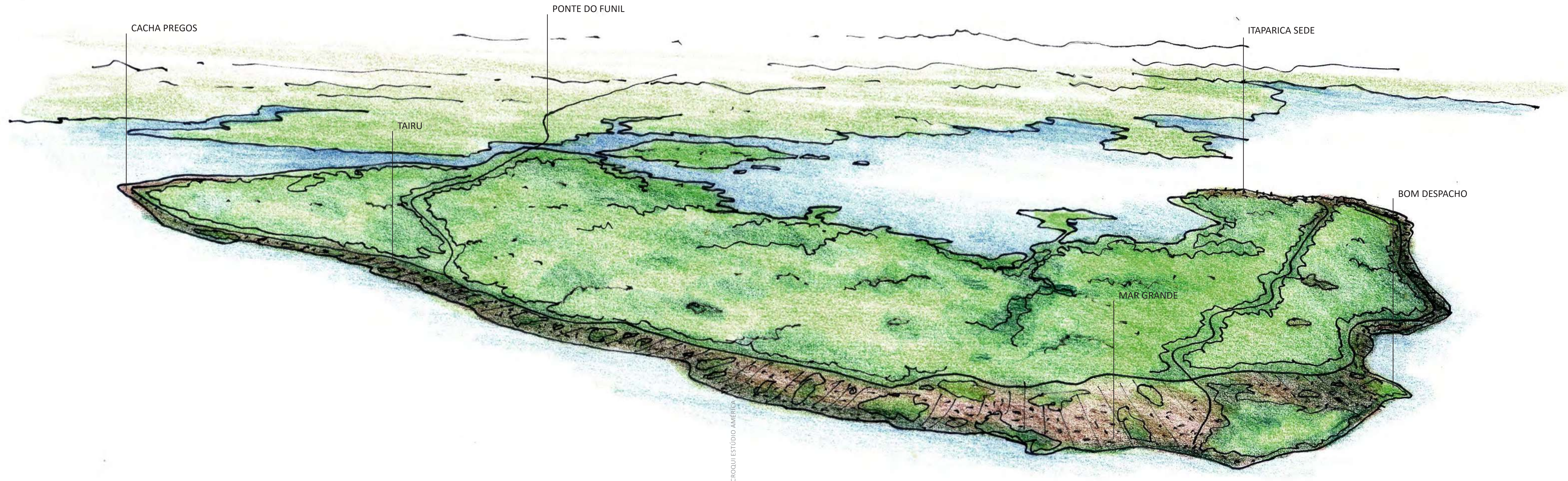
A implantação do Plano Mestre se dará pela execução dos Projetos Especiais após a aprovação do Plano Mestre. Os interessados poderão apresentar Projetos Especiais de empreendimentos para áreas internas ou a totalidade da poligonal da ADP, abrangendo, necessariamente, os três tipos de áreas da ADP e contemplando as suas respectivas funções: implantação de empreendimento âncora, requalificação urbana e recuperação e preservação ambiental.

Os projetos especiais de empreendimentos serão instruídos com:

- Petição acompanhada de memorial que descreva a finalidade da intervenção proposta;
- Projeto completo do empreendimento, definindo usos e parâmetros de ocupação e obras de infraestrutura, mobiliário urbano e paisagismo.
- Quantitativo e etapas de implantação do projeto especial. Recebida a demanda pelo Executivo, deverá ser instruído Processo Administrativo a fim de decidir pela viabilidade do pedido e, caso seja possível, determinar:

- A elaboração e execução de Projeto especial para o aproveitamento e proteção de áreas ambientais e investimentos de infraestrutura necessários à preservação dos recursos naturais, na forma determinada pelo Plano Mestre;
- As obras e serviços a serem realizados dentro da ADP, nas áreas de proteção ambiental e de requalificação urbana, quantificando as obras de infraestrutura, equipamentos, paisagismo e mobiliário urbano necessário;
- Os tramites para o processo de aprovação serão:

- O poder público deverá definir as compensações em obras, equipamento e serviços a serem exigidos, considerando a avaliação dos benefícios auferidos pelo empreendedor. Os valores correspondentes às contrapartidas financeiras não se confundem com as medidas mitigadoras dos impactos de tráfego, ambientais, de vizinhança ou outras definidas por lei.
- Será objeto de Decreto específico a aprovação de cada projeto em ADP pelo Município, nos limites estabelecidos pela lei de aprovação do respectivo Plano Mestre, publicado em órgão da imprensa oficial e em jornal de grande circulação, sob pena de nulidade do processo administrativo de aprovação, após ouvidos o Conselho da ADP e os órgãos de aprovação do Município, Estado e União, se for o caso.
- As obras, equipamentos ou serviços dados em contrapartida nos processos de aprovação de empreendimentos nas ADPs serão exclusivamente internos à sua poligonal, exceto quando esgotada a relação de obras e atividades prevista no Plano Mestre. Neste caso, poderá o Poder Executivo determinar a execução da obra em local diferente, desde que precedida da devida motivação, publicada em Diário Oficial do Município.



UMA ILHA...

Localizada na Baía de Todos os Santos, a maior ilha marítima do Brasil tem mais de 36 quilômetros de comprimento, totalizando 146 quilômetros quadrados de superfície, sendo habitada por 55 000 pessoas, distribuídas em 35 localidades pelos dois municípios que a constituem: Itaparica e Vera Cruz. A Ilha de Itaparica fica a treze quilômetros da cidade de Salvador. Chega-se até ela ou atravessando a Baía de Todos os Santos durante aproximadamente 50 minutos por ferry-boat, até Bom Despacho, ou pelo sistema de transporte marítimo de Mar Grande, por balsa; ou pelo continente, através da ponte “do Funil” João das Botas, via BA-001, que articula o extremo sudeste da Ilha com o Município de Jaguaripe.

Os “Recifes das Pinaúnas” cercam a costa de Bom Despacho até a Cacha Pregos, constituindo desde 1997 a Área de Preservação Ambiental Pinaúnas. Esta linha de recifes serve de quebra mar, diminuindo a força das ondas e formando um viveiro natural de polvos, lagostas e outros mariscos, além se portos naturais que deram origem às vilas de pescadores que conformaram historicamente a ocupação urbana da ilha. Entre Itaparica e Cacha Pregos, pontos extremos da ilha, encontram-se mais de quarenta quilômetros de praias, com abundante vegetação tropical, onde predominam coqueirais.

A ilha reúne um expressivo patrimônio histórico, sobretudo na sede do município de Itaparica, onde seu conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico é tombado pelo IPHAN desde 1980. Este trecho tombado conserva suas características originais destacando-se pela uniformidade dos muitos edifícios. Os sobrados, em pequeno número, não comprometem a escala horizontal do conjunto e a Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento, por sua volumetria expressiva, destaca-se na paisagem. A parte central deste centro histórico localiza-se próxima ao mar e possui uma trama de ruas de desenho regular intercalada por pequenas praças.

São ainda bens tombados: o Forte de São Loureço, tombado em 1938, situa-se no extremo norte da Ilha, a Igreja de São Lourenço, e no município de Vera Cruz, a Capela de Santo Antônio dos Velasques e também o Terreiro Omo Ilê Agbôula, fundado na década de 1940. Na localidade de Baiacu, também em Vera Cruz, estão as ruínas da Igreja de Nosso Senhor de Vera Cruz, datadas do século XVI.

Na década de 1970, a Ilha de Itaparica passou a ter destaque nos cenários regional, nacional e até internacional, assumindo papel de local de veraneio, fortemente impulsionado pela construção da BR-101 e inauguração da Ponte do Funil que ligou o continente ao sul da Ilha, permitindo seu acesso por via terrestre, e pela implantação do sistema de travessia marítima por balsa, quando então a Ilha assume papel de conexão territorial entre o interior da Bahia (Baixo Sul e Recôncavo) e Salvador. Até então, a ocupação urbana estava concentrada em localidades isoladas, como o núcleo de ocupação histórica de Itaparica, Bom Despacho e Gameleira, que faz divisa com os dois municípios, e Misericórdia, na Contra costa da Ilha. No município de Vera Cruz, as ocupações urbanas se limitavam aos pequenos núcleos

das localidades na orla entre Ilhota e Gamboa e também Baiacu, Matarandiba, Catu e Jiribatuba, na Contra costa.

Em função das possibilidades geradas pelos novos acessos hidroviário e rodoviário, inicia-se um processo mais extensivo de ocupação urbana ao longo da orla dos dois municípios, alterando de forma irreversível o padrão de ocupação da Ilha. Novos loteamentos são abertos e outros já aprovados passam a ser efetivamente implantados. O apogeu do turismo aconteceu nas décadas de 1970 e 1980, com a implantação de inúmeros loteamentos e condomínios fechados. O período 1980-1991 foi o de maior crescimento populacional. A aceleração da ocupação urbana em Itaparica foi bastante expressiva, praticamente dobrando sua extensão, em um crescimento espraiado que traria conseqüências para sua estruturação futura. No município de Vera Cruz observou-se o mesmo padrão de espraiamento urbano, mas com proporções ainda mais acentuadas, onde a mancha urbana mais que quadruplicou, se estendendo ao longo da orla até o limite exercido pela via BA 001, que corta a Ilha de norte a sul.

As áreas ocupadas entre essa rodovia e a Contra costa foram, predominantemente, de ocupações irregulares por toda a extensão territorial do município, prenunciando o fenômeno que seria característico da expansão nos períodos mais recentes. As localidades na Contra costa, como Matarandiba, Baiacu, Catu, Campinas, Jiribatuba e Ponta Grossa, não foram, no entanto, fortemente impactadas pelo processo de expansão urbana intenso que ocorreu na costa leste do município, sendo caraterizadas pela manutenção de famílias de pescadores nos locais historicamente ocupados por seus antecessores, sendo classificadas como comunidades tradicionais.

Em função do predomínio do turismo enquanto atividade econômica principal o território urbano apresenta grande quantidade de domicílios de veraneio de uso ocasional, situados na orla, com maior incidência no Município de Vera Cruz. Como consequência, observa-se a sazonalidade na demanda por infraestrutura e serviços urbanos.

A partir da década de 1990, a política estadual de turismo direcionada especialmente para o litoral norte de Salvador reduziu a atratividade da Ilha para os soteropolitanos. Em função disto, observa-se uma ociosidade crescente dos imóveis de veraneio nos dois municípios. O crescimento urbano e o desenvolvimento do turismo verificados até então, nas décadas de 1970 e 1980, não resultaram em uma base sólida que viabilizasse o pleno desenvolvimento socioeconômico da população local. Aqueles núcleos que já existiam, como Itaparica-Sede, Bom Despacho e Mar Grande passaram a exercer uma função de centralidade ao mesmo tempo em que se expandiram e se adensaram. Mar Grande, especificamente, passou a receber novos moradores e a constituir assentamentos, muitos precários, que, progressivamente, avançam em sentido oposto à orla em direção ao interior da



Ilha. No entanto, o padrão de ocupação que caracteriza a estruturação do território urbano da Ilha de Itaparica corresponde a uma intensa ocupação da orla por loteamentos destinados à veraneio, intercaladas por ocupações irregulares por parte da população que não encontra acesso à moradia formal, atraída para a Ilha em função de maior dinamismo econômico no período 1970-90.

Verifica-se no período mais recente o aumento de domicílios habitados por população de baixa renda, com alto grau de precariedade, no interior da Ilha. Os padrões de renda e de ocupação da Ilha de Itaparica revelam um território de muitas carências e precariedades no seu meio urbano. O déficit de infraestruturas e serviços agravou a situação de muitas localidades, que, apesar de formarem uma mancha urbana aparentemente contínua ao longo da orla da Ilha, encontram-se pouco articuladas por um sistema viário compartimentado.

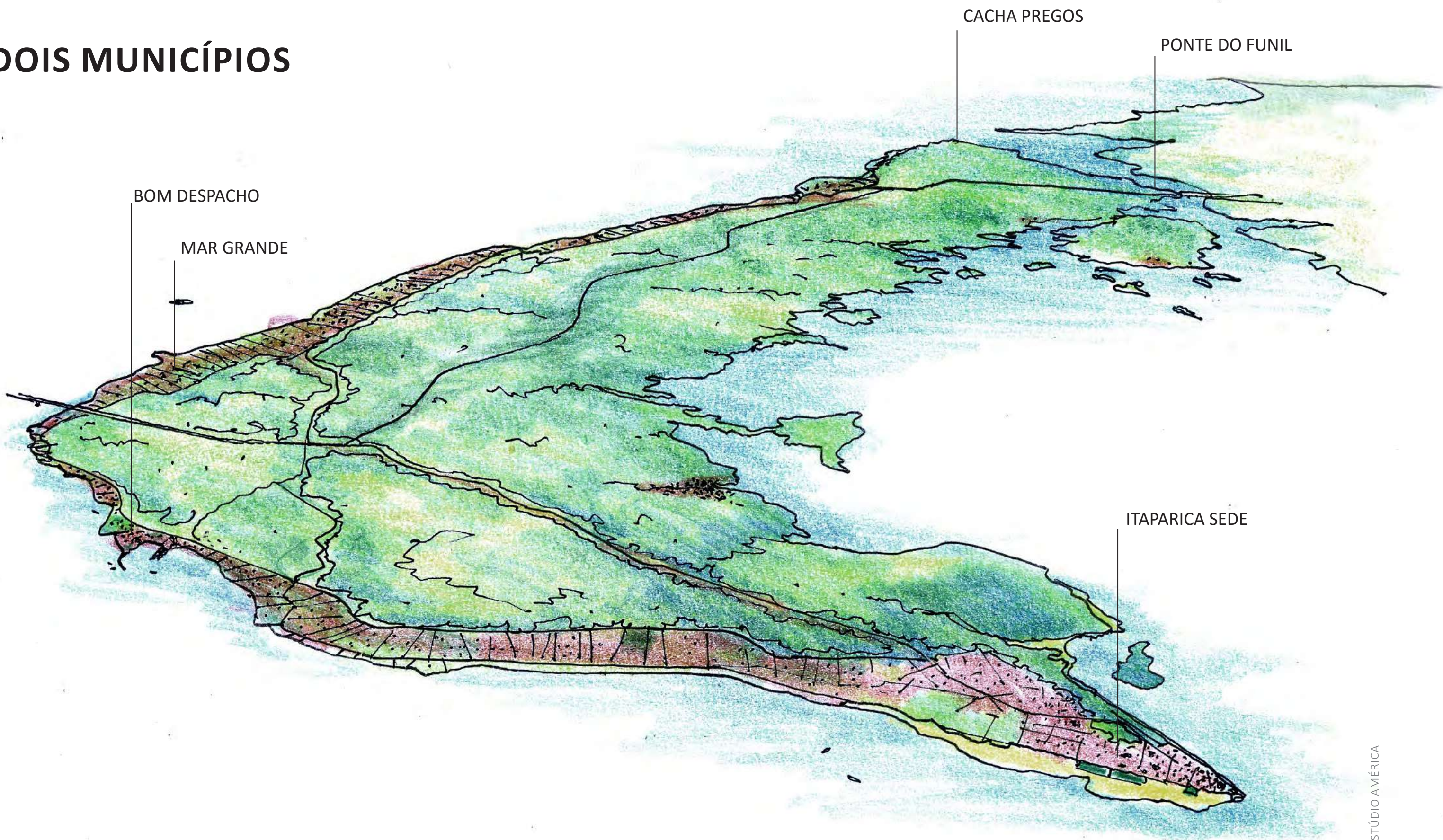
Não obstante esta situação, a Ilha tem grande potencial para acomodar melhor sua população, dotando-a de infraestrutura mais adequada, melhores condições de habitação, revalorizando e redimensionando seu potencial paisagístico e turístico, e sobretudo com uma ocupação cuidadosa, que preserve seus territórios ambientais e sistemas ecológicos, e urbanize áreas precárias e controle novas ocupações. Há potencial também para desenvolver as atividades econômicas fortemente embasadas nas características culturais tanto dos pequenos e tradicionais núcleos quanto das ocupações mais dinâmicas, garantindo à população qualidade de vida. Desenvolver esses potenciais não se trata de uma ação nem tão distante nem impossível.

Em qualquer cultura, quando a memória construída no coletivo é abandonada, essa cultura deixa de existir, e com ela qualquer possibilidade de suporte ao desenvolvimento sustentável, que preserve as características locais. Assim, o PLUR toma como premissa a relevância deste acervo para o futuro, e atrela a ele a busca do entendimento das necessidades e interesses da coletividade. Entende-se que o desenvolvimento e qualificação de suas centralidades influenciará positivamente este processo.

Considera-se, para este fim, os costumes e a preservação dos bens naturais e bens construídos, materiais e imateriais, ponderando as características em que se encontram e as políticas de preservação, procurando conciliá-los com definições que visem o desenvolvimento e a melhoria da qualidade de vida da população. Neste sentido, o desenho urbano proposto no PLUR se propõe a explicitar estas premissas que orientam a proposta.



DOIS MUNICÍPIOS



CROQUI ESTÚDIO AMÉRICA

ITAPARICA

Com uma população de 20.725 habitantes (IBGE 2010), o Município de Itaparica, na porção norte da ilha de Itaparica, ocupa apenas 13% do território da Ilha. A sede do município tem parte de seu conjunto urbano tombado pelo IPHAN e representa a maior extensão de qualidade urbana da ilha. No entanto, dado ao esvaziamento turístico dos últimos anos, tem perdido vivacidade, mesmo a localidade ainda mantendo o conjunto edificado preservado, uma atmosfera tranquila e nostálgica.

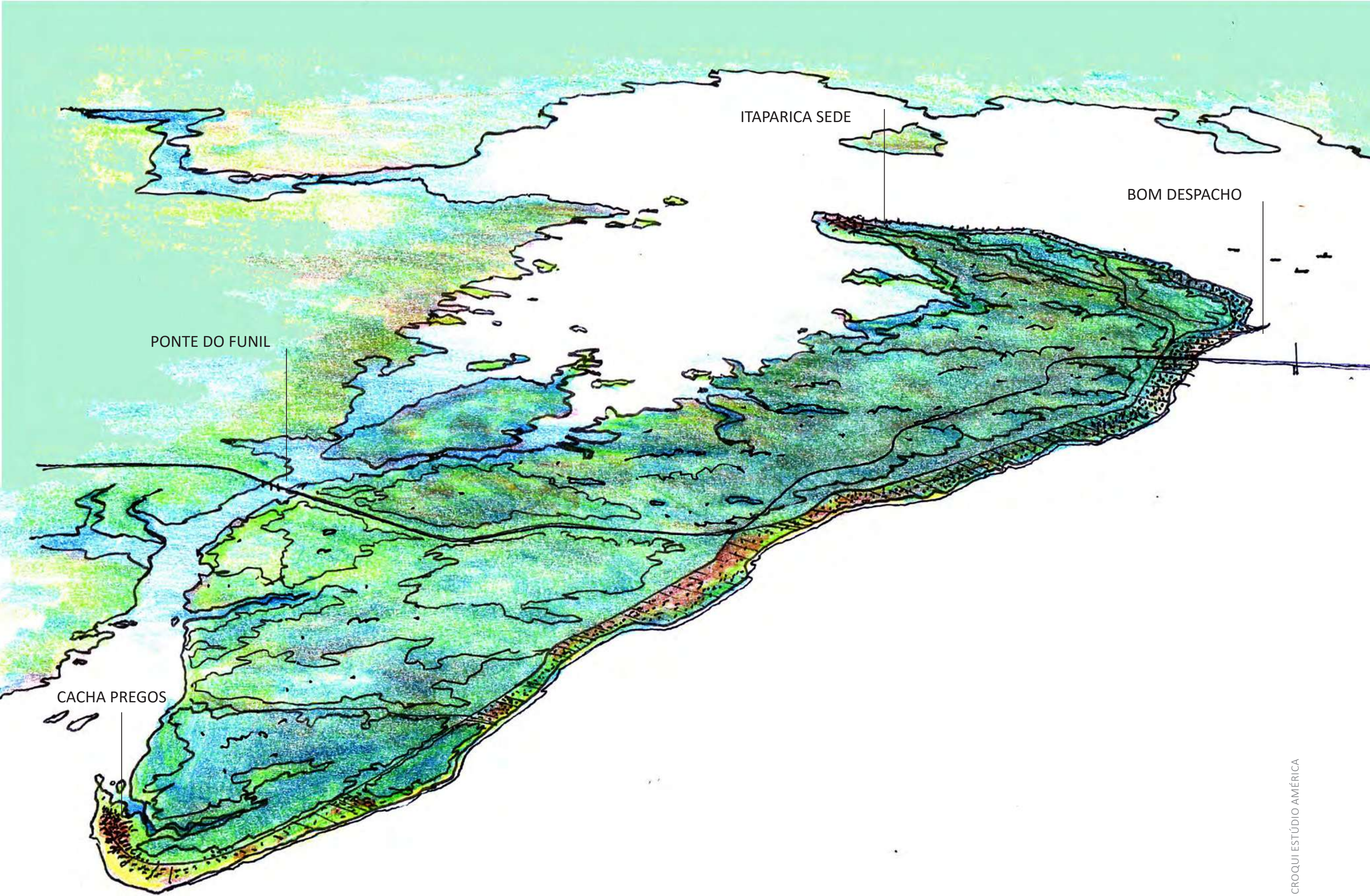
O município tem sua centralidade urbana em Bom Despacho, onde se encontra o atracadouro dos Ferries Boats que chegam de Salvador, evento que garante à localidade certo dinamismo econômico com características bastante distintas. Há dois eixos viários que ligam as duas principais centralidades do município de Itaparica (Itaparica sede e Bom despacho): a rodovia litorânea BA 533, margeando a face norte da ilha, e as rodovias BA 001 e BA 532.

A rodovia litorânea passa por uma série de localidades e ocupações e tem cenários que variam da precariedade habitacional e urbana à localidades bastante aprazíveis e pitorescas, como Porto Santo, Manguinhos, Amoreiras e Ponta de Areia, com grande potencial cênico e paisagístico. Esta face norte da ilha apresenta ocupações mais consolidadas, muitas vezes de veraneio, e é a área mais ocupada do município.

O outro acesso à sede, pela BA 532, rodovia que corta o interior da Ilha, a ocupação urbana é mais esparsa, mantendo áreas de agricultura familiar e paisagens naturais entre a via e a contra costa. Por esta mesma rodovia, se faz o acesso a outros dois núcleos do município: Misericórdia e Mocambo, que se localizam na contra costa, vilas originais de pescadores, com um cenário exuberante, mas que têm apresentado um crescimento desordenado em torno de sua via de acesso.

Apesar de ambos se localizarem na contra costa, Mocambo mantém características pouco urbana, com uma ocupação de muito baixa densidade, apesar de estar mais próxima da sede municipal. O núcleo de Misericórdia, mais populoso e consolidado, tende, na próxima década, a ampliar a ocupação e adensar áreas no vetor leste, em direção à rodovia, onde se encontram trechos menos densos e de ocupação mais recente.





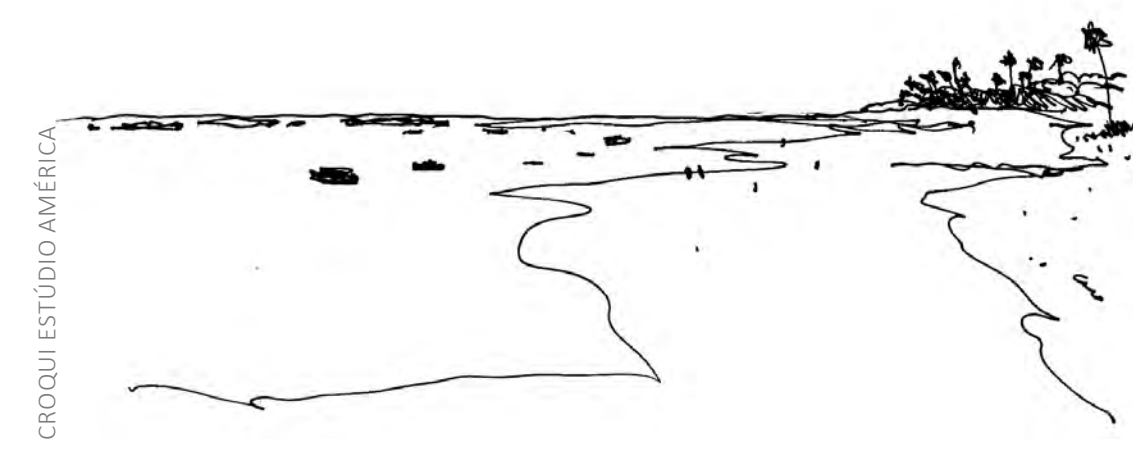
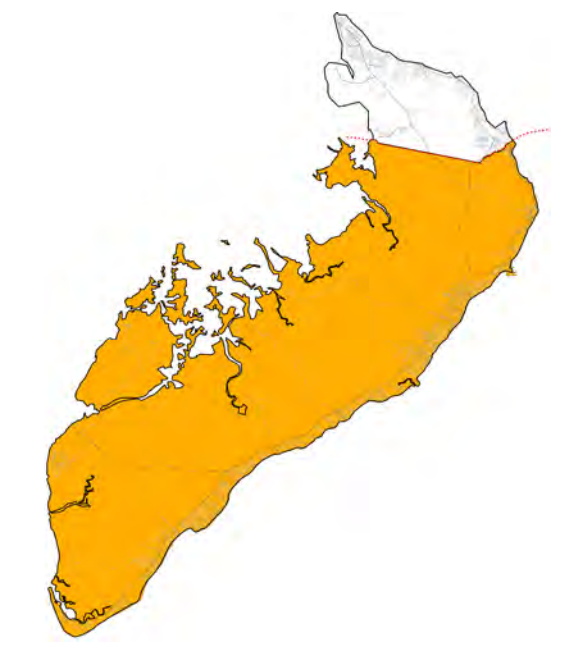
CROQUI ESTÚDIO AMÉRICA

VERA CRUZ

Criada em 1962, em território desmembrado de Itaparica, possui quatro distritos, quais sejam, Mar Grande, Barra do Gil, Jiribatuba e Cacha Pregos, e ocupa 87% da área da Ilha, com uma população de 37.567 habitantes (IBGE, 2010). Ao longo dos anos, em uma ocupação espalhada, vários núcleos foram formados na costa, com ocorrência de pequeno comércio para atender a população local. Muitas destas localidades ainda não contam com infraestrutura urbana adequada e têm o acesso recortado e interrompido pelos loteamentos ou condomínios fechados.

Mesmo com a ocupação irregular comprometendo o meio ambiente, a natureza ainda é o principal atrativo de Vera Cruz, que conta com 40 km de praias protegidas por recifes na costa leste, onde ocorre grande ocupação, notadamente de condomínios e casas de veraneio, além dos antigos núcleos de pescadores. Já na contra costa, a oeste, encontra-se um importante sistema ecológico, com uma ocupação de pequenos núcleos afastados, ligados sobretudo às atividades de pesca e atividades rurais. A biodiversidade dos ecossistemas, como manguezais, restingas e mata atlântica, assim como a flora e a fauna marinha resultou na criação de duas unidades de conservação municipais: o Parque Ecológico de Baiacu e a Área de Proteção Ambiental Recife das Pinaúnas.

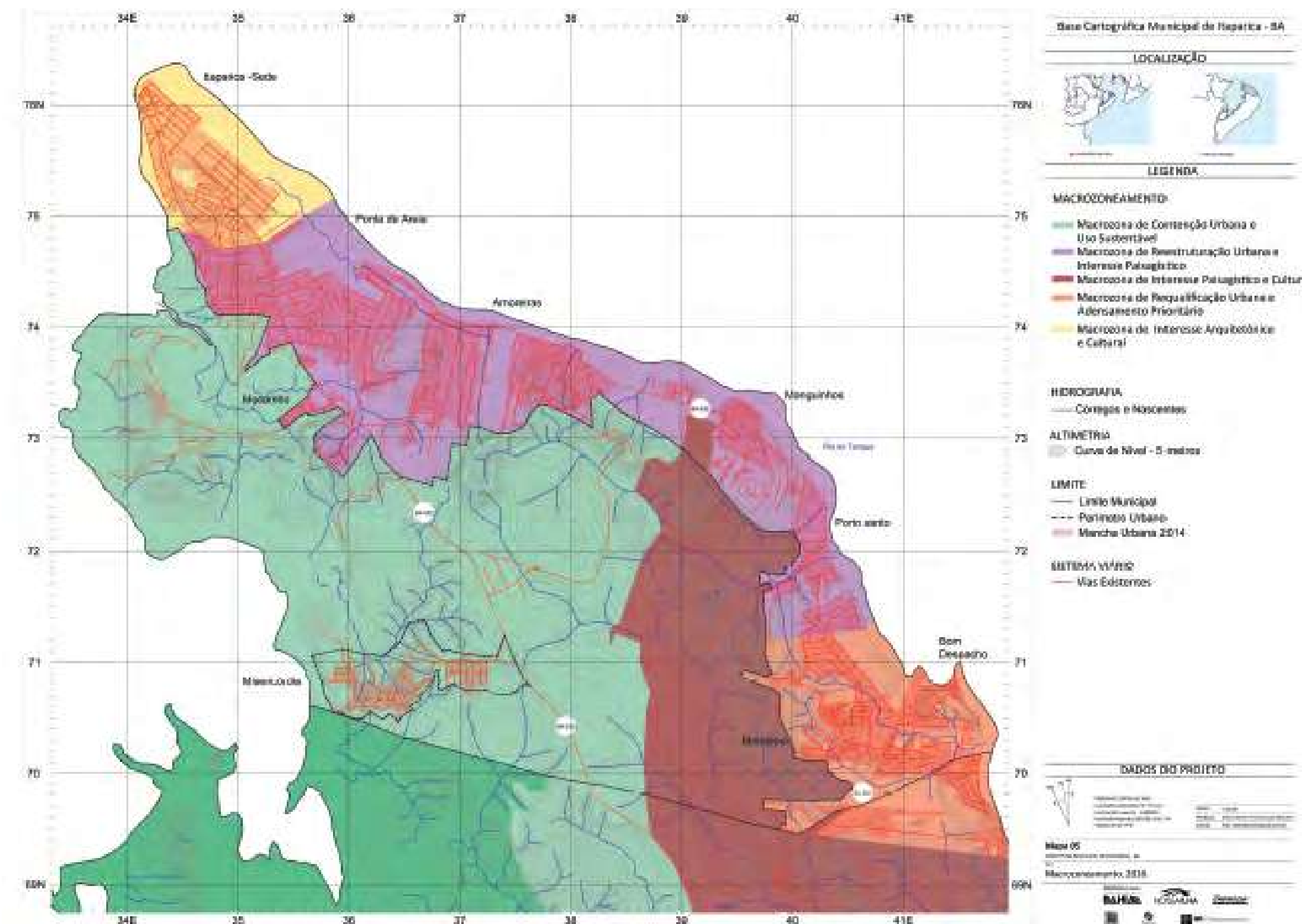
Mar Grande é a sede do município e constitui-se em seu maior núcleo e na principal centralidade municipal, onde se concentram comércio, serviços, instituições públicas, além do terminal de desembarque dos passageiros de Salvador. No centro-sul da Ilha, está a localidade de Tairú, com potencial para assumir um caráter de centralidade de apoio à população por estar localizada no entroncamento das vias que levam ao sul da Ilha e ao Recôncavo. No extremo sul da Ilha, localiza-se Cacha Pregos, núcleo urbano situado entre um importante sistema de mangues e a foz do rio Jaguaripe, com potencial paisagístico e de turístico.



CROQUI ESTÚDIO AMÉRICA

ELEMENTOS ESTRUTURADORES DA ILHA





MACROZONEAMENTO

O Macrozoneamento da Ilha foi definido no Plano Urbano Intermunicipal – PUI, primeiro instrumento de planejamento discutido com os gestores e Grupo de Acompanhamento Local-GAL, e posteriormente foi consolidado nos PDDUs de Vera Cruz e Itaparica. Este macrozoneamento define as macrodiretrizes para o ordenamento territorial integrado da Ilha de Itaparica, articulando os dois municípios que a compõem. Indica as grandes áreas passíveis de ocupação urbana e aquelas relevantes à preservação dos atributos ambientais, diferenciando as áreas adequadas à ocupação das áreas restritas.

O resultado desta primeira delimitação do território no macrozoneamento é a proteção cerca de 60% da área terrestre da Ilha, com as diretrizes específicas para cada uma das macrozonas, a partir de suas características e do que se desejaria de uso e ocupação.

Acrescenta-se ainda, que as diretrizes do macrozoneamento buscam não incentivar a ocupação dispersa pela costa, proteger a Contracosta e suas comunidades e determinar uma estratégia de concentração de investimentos nas áreas mais adequadas para instalação de infraestrutura como na ADP de Bom Despacho.

O município de Itaparica parte então de uma subdivisão do território em áreas urbanas e áreas rurais, que se conformam em cinco macrozonas.

As Macrozonas rurais dividem-se em duas: **macrozona de proteção ambiental e cultural**; **macrozona de contenção urbana e uso sustentável**. Sendo que a primeira busca garantir a manutenção da biodiversidade e preservação do ecossistema da Ilha, assim como promover a melhoria da qualidade das águas e recuperar as

áreas ambientalmente degradadas, bem como fortalecer as comunidades e as atividades tradicionais; enquanto que a segunda busca garantir a proteção e a utilização sustentável dos recursos naturais e incentivar o uso agrícola e atividades complementares de baixo impacto ambiental.

Já sua área urbana é composta por três macrozonas complementares: **macrozona de requalificação urbana e adensamento prioritário** que corresponde à área da centralidade de Bom Despacho e da ADP do mesmo nome, onde se concentra onde hoje se concentra a maior parte das atividades comerciais e de prestação de serviços, inclusive os terminais de transporte hidroviário e rodoviário e que tem como objetivo adensar prioritariamente com investimentos de requalificação e complementação da infraestrutura existente, estruturando essa centralidade municipal; **macrozona de interesse paisagístico e cultural** que abrange a localidade de Itaparica Sede onde se localiza o Sítio Histórico da Cidade de Itaparica, protegido pelo Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural – IPHAN, incluindo também uma área de envoltória que mantém a tipologia arquitetônica e urbana conservada, e tem como objetivo preservar o patrimônio arquitetônico e cultural da Ilha e valorizar o potencial estratégico do turismo e o desenvolvimento socioeconômico sustentável do município; **macrozona de reestruturação urbana e interesse paisagístico** que tem como objetivos promover transformações estruturais para o ordenamento da costa leste visando à melhoria dos fluxos urbanos e da qualidade paisagística, compatibilizando os novos usos ao conjunto formado pelos núcleos tradicionais existentes com a paisagem natural.

EIXOS VIÁRIOS

Os Eixos Viários propostos para a Ilha de Itaparica apoiam-se nos conceitos desenvolvidos no PUI – Plano Urbano Integrado, para suprir as deficiências de deslocamento da população pelo território.

Hoje, a rodovia BA-001 é o principal eixo viário da Ilha deste o Terminal de Bom Despacho até a Ponte do Funil, recebendo tanto o tráfego de passagem, de Salvador para o sul do Estado, como grande parte das movimentações internas. Com a reestruturação do sistema viário proposta a partir da construção do SVO, o seu papel será transformado.

O tráfego de passagem pela Ilha será desviado para uma nova rodovia expressa (variante), partindo da cabeceira da nova ponte em direção ao sul, margeando as áreas de proteção ambiental, e prosseguindo pela BA-001 a partir de Tairu até a Ponte do Funil, desempenhando também o papel de contenção da urbanização para a preservação das áreas ambientalmente frágeis da Contracosta.

A BA-001 permanecerá como o principal eixo estruturador dos deslocamentos internos da Ilha, mas a sua concepção de projeto deverá ser alterada, passando de uma rodovia para uma via qualificada para receber o trânsito urbano. Este mesmo conceito, com dimensões menores, deverá ser aplicado na BA-882, até Cacha-Pregos. O mesmo processo de requalificação como vias urbanas deverá ser estendido para as rodovias de acesso a Itaparica (BA-532 e BA-533) e a Mar Grande (BA-532) e na nova via projetada entre Bom Despacho e Itaparica.

Essas novas avenidas, urbanizadas e qualificadas, constituirão o sistema viário estrutural da Ilha, a partir do qual vias coletoras e locais permitem a microacessibilidade aos bairros. Nessas vias deverão ser implantadas medidas de prioridade para a circulação do transporte coletivo e de qualificação dos espaços destinados ao transporte não motorizado (pedestres e ciclistas), por meio de

moderação do tráfego motorizado, construção de calçadas, ciclovias ou ciclofaixas e implantação de projetos paisagísticos de qualidade.

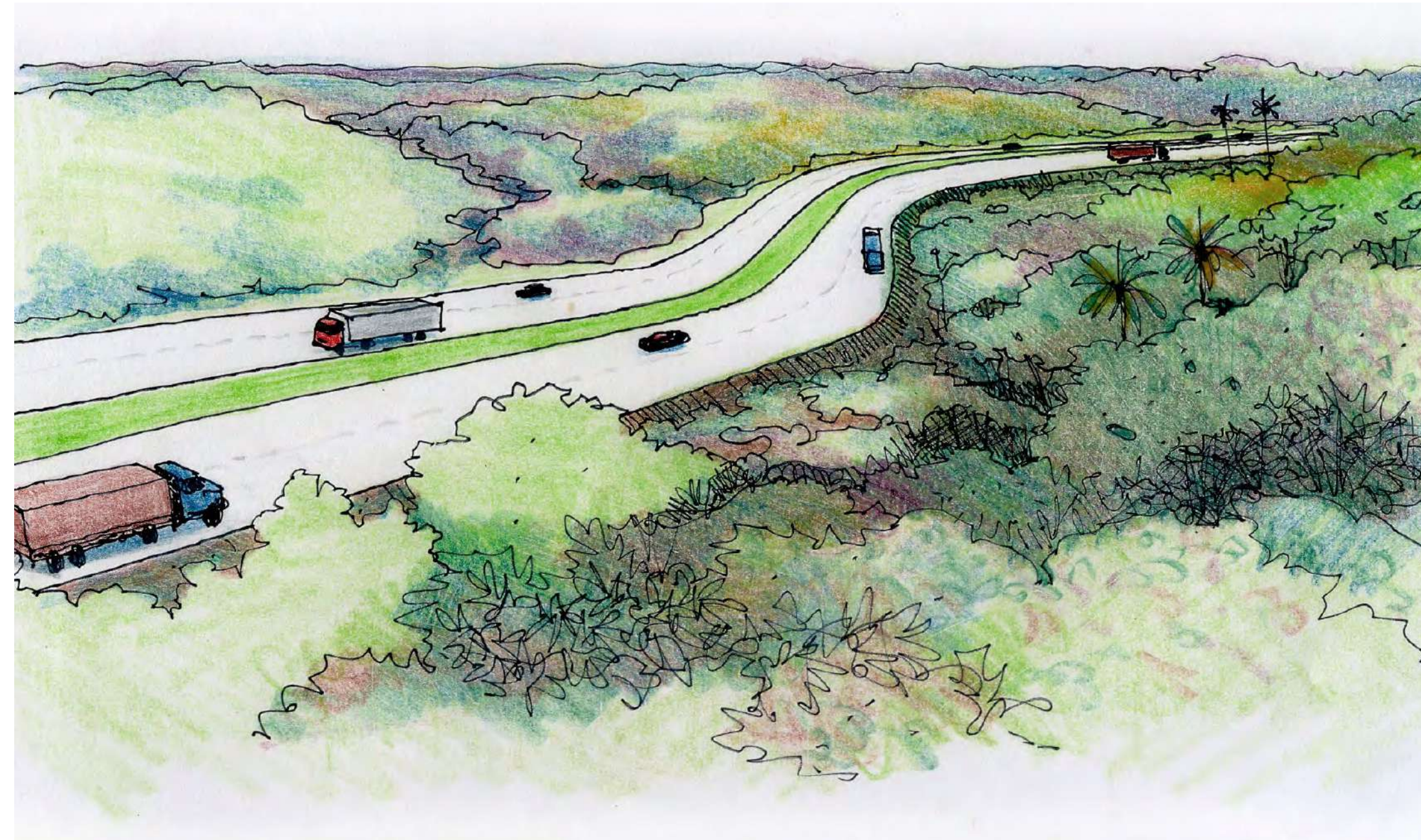
Com um novo perfil viário e facilidade de acesso para toda a Ilha, esse sistema viário estrutural poderá acomodar equipamentos de uso públicos existentes e futuros, como por exemplo universidade, escolas, hospital, centros de lazer e outros, favorecidos pelo fácil acesso para o atendimento à população dos dois municípios.

Esses eixos viários também abrigarão os sistemas tronco de infraestrutura: redes elétricas, de dados, de saneamento e abastecimento de água, ora carente na Ilha, destinado a suprir a demanda atual e futura da população local e de veraneio.

A partir do sistema viário estrutural, vias coletoras deverão ser recuperadas ou construídas para melhorar as condições de acesso aos bairros e núcleos localizados na Costa e na Contracosta, utilizando a melhoria da acessibilidade como elemento estratégico de fortalecimento das centralidades secundárias. Especial atenção com a proteção ao meio ambiente deverá ser dada às vias de acesso à Contracosta que foram por isso denominadas como vias ecológicas, exigindo cuidados nos projetos e na construção e restrições severas à ocupação para não perder suas qualidades de vida social, ambientais e cênicas.

O Passeio da Orla é o último eixo estrutural, dedicado ao transporte não motorizado (pedestres e ciclistas) e a à contemplação da orla, com possibilidade de circulação controlada de veículos apenas para acessar os imóveis lindeiros. Em função da presença de diversos loteamentos fechados e da topografia da Ilha, o passeio exigirá a reestruturação de ruas locais existentes e abertura de novos caminhos, onde necessário, constituindo um caminho peatonal contínuo ao longo de toda a Costa.

01 VIA EXPRESSA SEGREGADA



CROQUI ESTÚDIO AMÉRICA

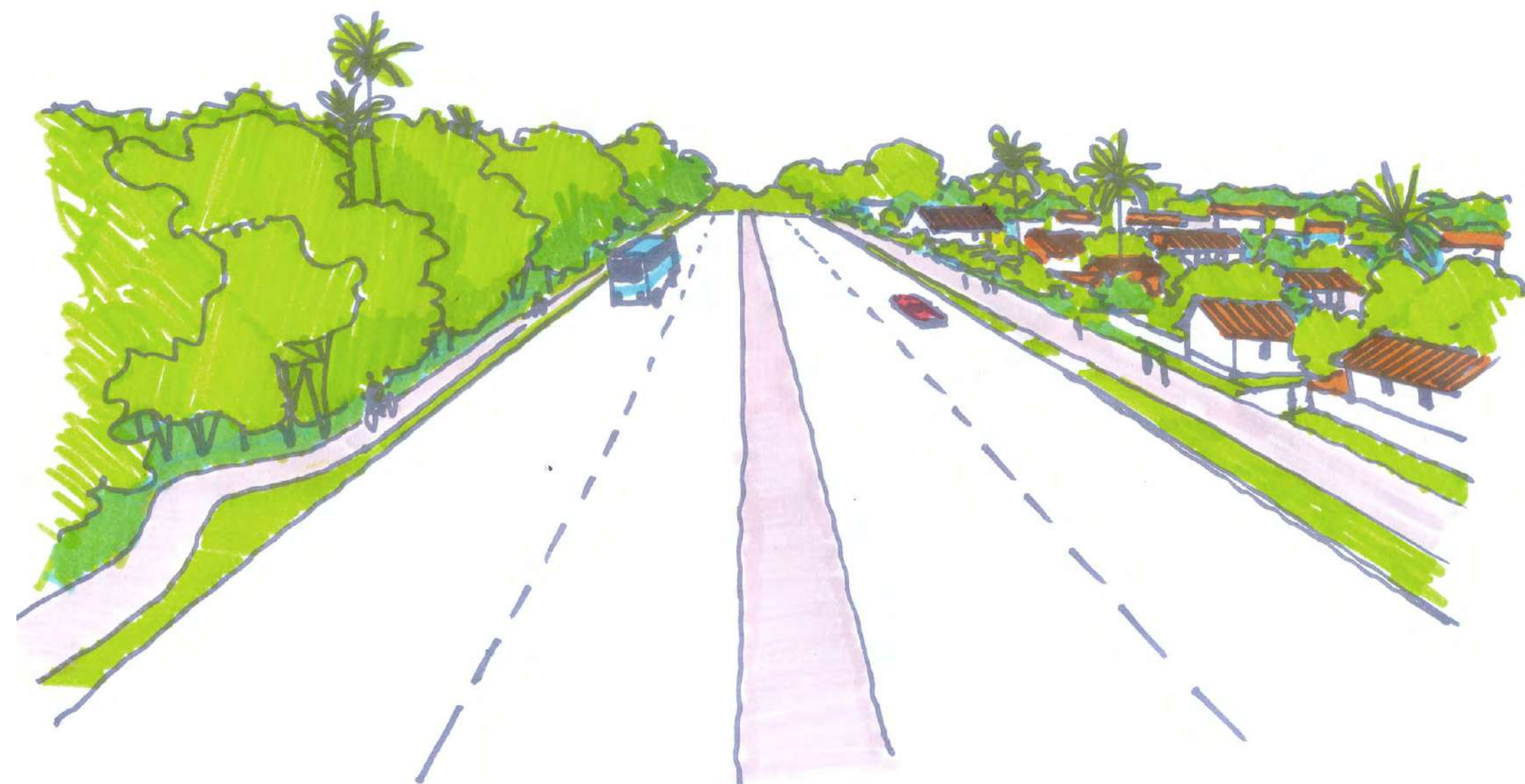
Deverá ser construído um novo sistema viário para canalização do tráfego rodoviário de passagem de Salvador para o Recôncavo ou para o sul do Estado, separado do tráfego gerado pelas atividades instaladas na Ilha, seja de pessoas ou de bens e mercadorias. Para isto, o SVO propõe a construção de um sistema rodoviário segregado, desviando da BA-001. A nova rodovia (variante) terá início na cabeceira da futura ponte de ligação com Salvador, atravessando o interior da Ilha na direção sudoeste, acompanhando os limites das áreas de preservação ambiental, e voltará a coincidir com a BA-001 pouco depois da centralidade de Tairu, até a Ponte do Funil.

A variante deverá atuar como uma barreira ao avanço da urbanização sobre a região ambientalmente sensível da Contracosta. Para isso, a via terá características de via expressa, ou via de trânsito rápido, segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com total proibição de ocupação lindeira e não permitindo nenhum acesso à rodovia, direto ou indireto.

A via expressa terá apenas dois acessos: um primeiro trevo para acesso à BA-001, pouco antes do entroncamento com a BA-532, e um segundo, novamente com a BA-001, depois de Tairu; todos os outros cruzamentos, com a BA-532 e com as vias de acesso à Contracosta (Baiacu, Ponta Grossa, Campinas e outros), deverão ser em desnível, sem alças de acesso.



02 VIA DE INFRAESTRUTURA



CROQUI ESTÚDIO AMÉRICA

BA 001 Entre Bom Despacho e Tairu (via arterial I)

- Pista dupla (2 faixas por sentido e previsão de ampliação para 3 faixas);
- Construção de calçadas em ambos os lados da via com largura de 5,0 m;
- Implantação de canteiro central com largura 6,0 m e com ciclovia bidirecional (2,5 m)
- Implantação de faixa preferencial para o transporte coletivo
- Velocidade máxima regulamentada em 50 km/h

BA 882 Entre Tairu e Cacha Pregos (via coletora)

- Pista dupla (2 faixas por sentido),
- Construção de calçada em ambos os lados da via, com largura de 4,0 m;
- Implantação de ciclovia em ambos os lados da via, com largura de 1,25 m;
- Implantação de faixa preferencial para a circulação do transporte coletivo;
- Velocidade máxima regulamentada em 40 km/h

VIA ARTERIAL - BA001

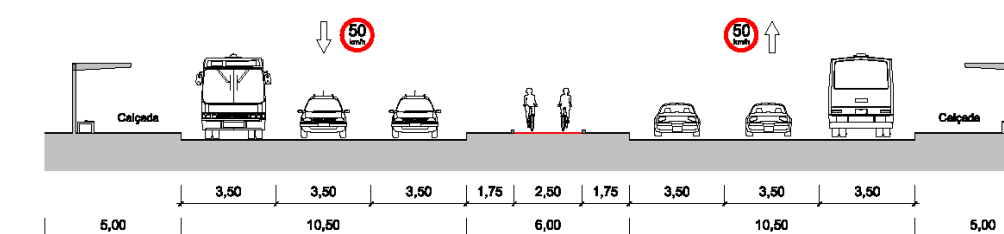
Propõe-se a requalificação da BA-001, entre Bom Despacho e Tairu, como uma via urbana, com o objetivo de ser o principal eixo estruturador da Ilha, transformada em via arterial urbana e abrigando todo o sistema tronco de infraestrutura: redes elétricas, de dados, de saneamento e abastecimento de água, ora carente na Ilha, destinado a suprir a demanda atual e futura da população local e de veraneio.

A ADP de Tairu ganha importância de desenvolvimento estratégico por estar no entroncamento entre a BA-001 e a BA- 882 e na proximidade do entroncamento entre a BA-001 e a variante projetada. Esta característica traz possibilidades de instalação de equipamentos âncora destinados à logística local e ou mesmo a atividades voltadas para o recôncavo baiano.

A qualificação da nova avenida deve trazer para o primeiro plano a segurança dos meios de transporte não motorizados, devendo ser construídas calçadas largas, para a circulação de pedestres, e ciclovias ou ciclofaixas, para estimular o uso do transporte cicloviário. Especial cuidado deve ser dado à sinalização horizontal e vertical, com a implantação de faixas de pedestres nas principais travessias e medidas de moderação do tráfego motorizado nas centralidades.

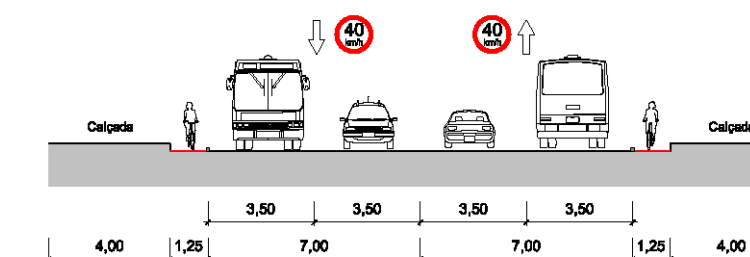
A via deverá também priorizar o transporte coletivo, com implantação imediata de uma faixa preferencial para ônibus, vans e, futuramente, poder receber um sistema de transporte coletivo de média capacidade.

Quanto ao uso do solo, ao longo deste sistema está previsto o posicionamento de equipamentos de apoio população, seja na área de serviços públicos, de saúde, de educação, ou cultural. Como via arterial, não serão permitidos acessos diretos dos lotes à via, nem o estacionamento de veículos na via pública, o que demandará a construção de vias marginais, onde couber, e a implantação de áreas de estacionamento nas vias laterais.



VIA COLETORA - BA882

O mesmo tratamento, em dimensões proporcionalmente menores, deverá ser dado para a BA-882, em direção ao sul da Ilha, até Cacha-Pregos.



BA 001 Entre Bom Despacho e Tairu



BA 882 Entre Tairu e Cacha Pregos



BA 532 Entre o entroncamento e o início do núcleo urbano de Mar Grande

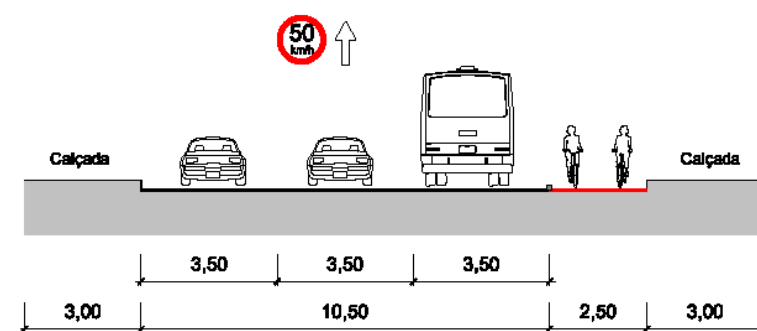
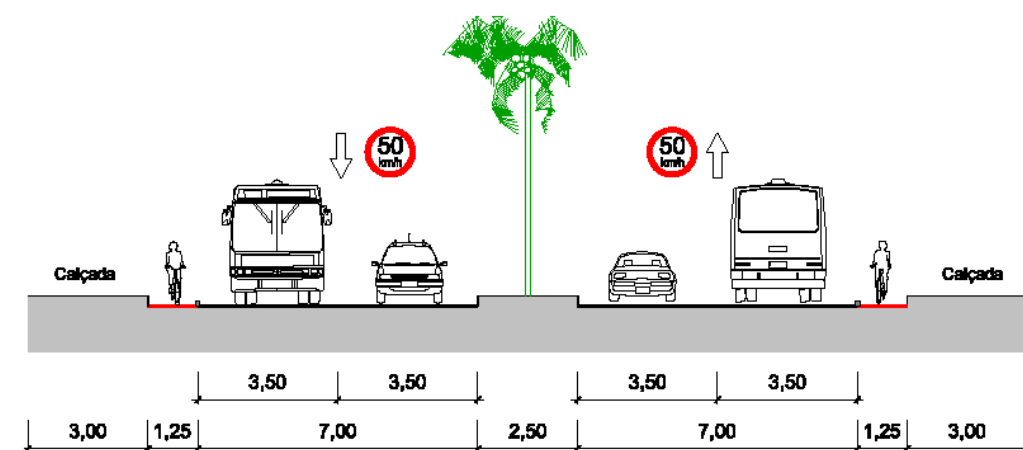
VIA DE INFRAESTRUTURA – BA 532

(do entroncamento até Mar Grande)

Papel semelhante à BA-001, em direção ao sul da Ilha, será desempenhado pela rodovia BA-532, no acesso ao núcleo central de Mar Grande, que também deverá ser requalificada como uma via urbana e importante eixo estruturador do Município de Vera Cruz, igualmente vocacionada a receber os sistemas tronco de infraestrutura urbana.

Na futura avenida também deverão ser construídas calçadas e ciclovias ou ciclofaixas. Entretanto, no seu trecho mais urbanizado, na chegada ao núcleo urbano de Mar Grande, a ocupação lindeira limitará a área a ser ocupada pelo sistema viário, exigindo a implantação de um sistema binário de circulação, com adequação de vias existentes a abertura de novos trechos.

A via deverá também priorizar o transporte coletivo, com necessidade de tratamento das vias de acesso ao futuro terminal de transporte coletivo que deverá ser construído próximo ao Terminal Hidroviário.



BA 532 Entre o Entroncamento e o início do núcleo urbano de Mar Grande (via Arterial II)

- pista dupla (2 faixas por sentido);
- construção de calçadas em ambos os lados da via com largura de 3,0 m;
- implantação de canteiro central com de 2,5 m;
- implantação de ciclovia unidirecional em ambos os lados da via com largura de 1,25 m;
- implantação de faixa preferencial para o transporte coletivo
- velocidade máxima regulamentada em 50 km/h

BA 532 A partir do início do núcleo urbano de Mar Grande (via Arterial II)

- pista simples com sentido único de direção (3 faixas por sentido),
- construção de calçada em ambos os lados da via, com largura de 3,0 m;
- implantação de ciclovia bidirecional em um dos lados da via, com largura de 2,5 m;
- implantação de faixa preferencial para a circulação do transporte coletivo;
- velocidade máxima regulamentada em 50 km/h

NOVA VIA DE INFRAESTRUTURA

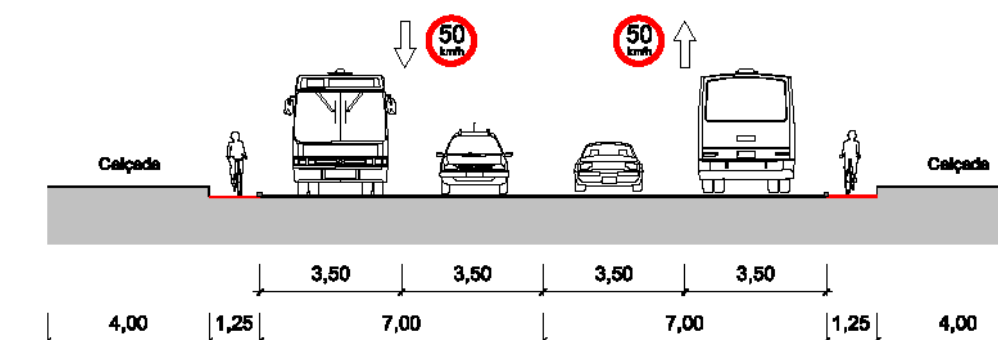
O acesso para a sede do Município de Itaparica é hoje distribuído por duas vias: a BA-532 (o “asfalto”) e a BA-533 (Av. Beira Mar). Ambas tem início na ADP de Bom Despacho, entretanto, seja devido ao à sua inserção em uma região ambientalmente sensível, no caso da BA-532, seja pela sua ocupação urbana que já apresenta, no caso da BA-533, não se prestam adequadamente para receber as redes de infraestrutura e, conseqüente-mente, orientar o crescimento da urbanização futura.

Em função disso, é proposta a construção de uma nova via arterial, entre Bom Despacho e a sede de Itaparica, que demarca o limite sudoeste da ADP Bom Despacho e conecta-se ao sul com a BA-001 e ao norte com a BA-532, recebendo o eixo estrutural de transporte coletivo e toda a infraestrutura necessária para atender a demanda atual, hoje já deficiente, e a futura.

A nova via que deverá também estabelecer um limite físico à expansão urbana, definindo claramente as áreas passíveis de ocupação e as áreas de preservação ou de uso controlado. Esta delimitação explícita facilitará inclusive o controle da expansão pela própria população, que identificará possíveis ocupações e especulações indesejadas.



Proposta de nova via arterial



EIXO NORTE-SUL VIA PARQUE

O entendimento do potencial paisagístico e ambiental foi determinante para propor a transformação da BA-532, no norte do município de Itaparica, em uma Via Parque, dentro de uma área rural, de preservação e agricultura familiar.

Esta via permanecerá sendo a ligação mais direta e rápida para acesso à sede de Itaparica, devendo continuar a canalizar o tráfego de passagem, porém, não deverá ser permitido o crescimento da ocupação urbana nas áreas lindeiras, sendo porém garantida a acessibilidade aos núcleos existentes na Contracosta: Juerana, Misericórdia e Mocambo, bem como o acesso às áreas de produção agrícola ao longo das estradas Rodotec e do Barro Branco.

Por outro lado, a facilidade de acesso desde todo o território da Ilha, favorece a instalação ao seu redor de equipamentos públicos de abrangência regional, a exemplo do Hospital Regional de Itaparica, para uma futura universidade.



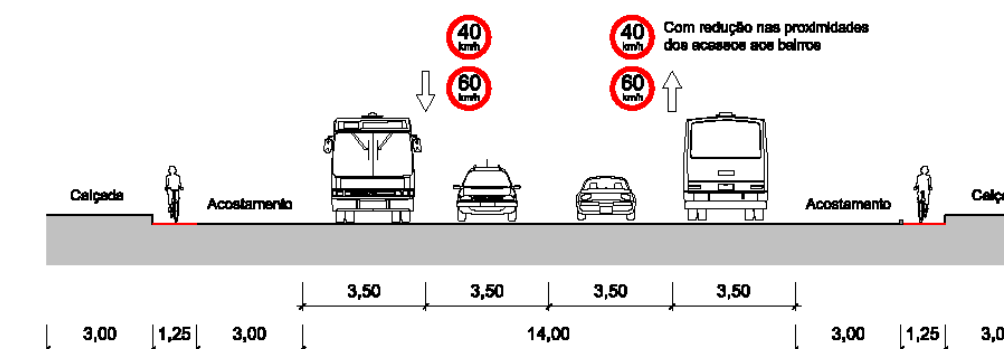
Proposta de Via Parque



CROQUI ESTUDIO AMERICA

BA 532 Entre a Rua das Margaridas e o entroncamento com a BA-001 (via especial)

- pista dupla (2 faixas por sentido);
- construção de acostamentos em ambos os lados da via com largura de 3,0 m;
- construção de calçadas em ambos os lados da via com largura de 3,0 m;
- implantação de ciclovia unidirecional em ambos os lados da via com largura de 1,25 m;
- implantação de faixa preferencial para o transporte coletivo;
- velocidade máxima regulamentada em 60 km/h, com redução para 40 km/h nas proximidades dos acessos aos bairros e a locais de interesse.



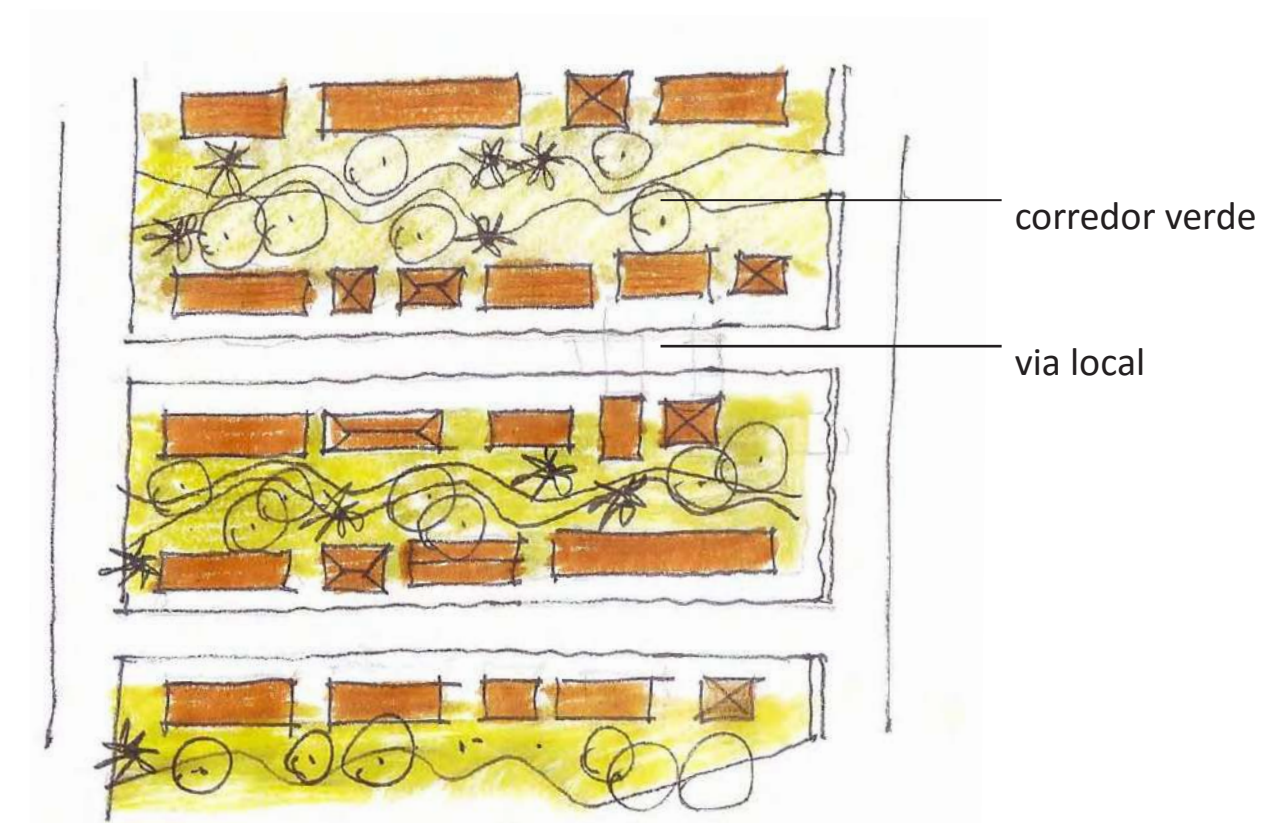
04 VIA LOCAIS

Em conexão com o eixo de contenção e infraestrutura, se estabelecerão vias locais alimentadoras em direção à orla leste, que serão quando possível, associadas a corredores verdes. Nas novas urbanizações a intenção é este sistema viabilize aberturas para o mar, como proposta indicada no PLUR de Bom Despacho.

As VIAS LOCAIS correspondem a vias de acesso local, conforme diretrizes nacionais e locais – presentes no Plano Nacional de Mobilidade e no PDDU – com uma pista carroçável, ciclovias e vias de pedestre ou até sem pista quando não for adequado. Estas vias deverão ser detalhadas nos Projetos Especiais da ADP garantindo qualidade de vida aos moradores e visitantes que fazem a maior parte de seus trajetos a pé.



CROQUI ESTÚDIO AMÉRICA



CROQUI ESTÚDIO AMÉRICA

05 VIA ORLA



O Passeio da Orla deverá criar uma alternativa contínua de ligação ao longo de toda a Costa da Ilha, desde Ponta de Areia até Cacha-Pregos, destinada preferencialmente aos meios de transporte não motorizados.

Apesar de contínuo, não se pretende que essa via receba deslocamentos de longa distância; ao contrário, deverá atender a demandas de viagens curtas entre as diversas localidades da Ilha, através de um caminho cênico e paisagístico que proporcionará aos habitantes e visitantes momentos de fruição da esplêndida costa leste da Ilha, com espaços adequados para estar, caminhar e pedalar.

A via preferencial para pedestres deverá aproveitar trechos do sistema viário local costeiro existente, aproveitando a presença de elementos de interesse das centralidades, como pequenas praças, igrejas, núcleos de concentração de serviços voltados para o turismo ou para atendimento à população residente. Os trechos da orla hoje de acesso fechado ou dificultado por loteamentos ou empreendimentos instalados deverão ser abertos para permitir a livre passagem de pedestres e ciclistas. Em alguns locais poderá ser necessária a execução de pequenas obras para construção da infraestrutura. A circulação controlada de veículos somente poderá ocorrer quando for necessária para acesso aos imóveis ali localizados.

A Via Orla passa por todas as ADP's demarcadas nos PDDU de Vera Cruz e Itaparica e no caso da ADP de Bom Despacho, será reestruturada a partir da requalificação das Praias de Búzios e do Cajá.



Proposta de Via Orla

06 VIA ECOLÓGICA

As localidades da Contra costa são acessadas atualmente por estradas de notável interesse paisagístico, que atravessam, as áreas de preservação ou de contenção de expansão urbana. Estas vias deverão ser mantidas e readequadas para a preservação e recuperação das qualidades ambientais dos territórios percorridos. Na medida do possível, deverão receber suportes para passeios cicloviários e caminhadas. O objetivo da caracterização “ecológica” é garantir o baixo impacto para a Contra costa.

A **VIA ECOLÓGICA** corresponde a uma pista carroçável com capacidade de abrigar transporte público com execução em material mais permeável, passagem de animais, canteiro central, ciclovias de um dos lados e passeio de pedestre.



Vias Ecológicas



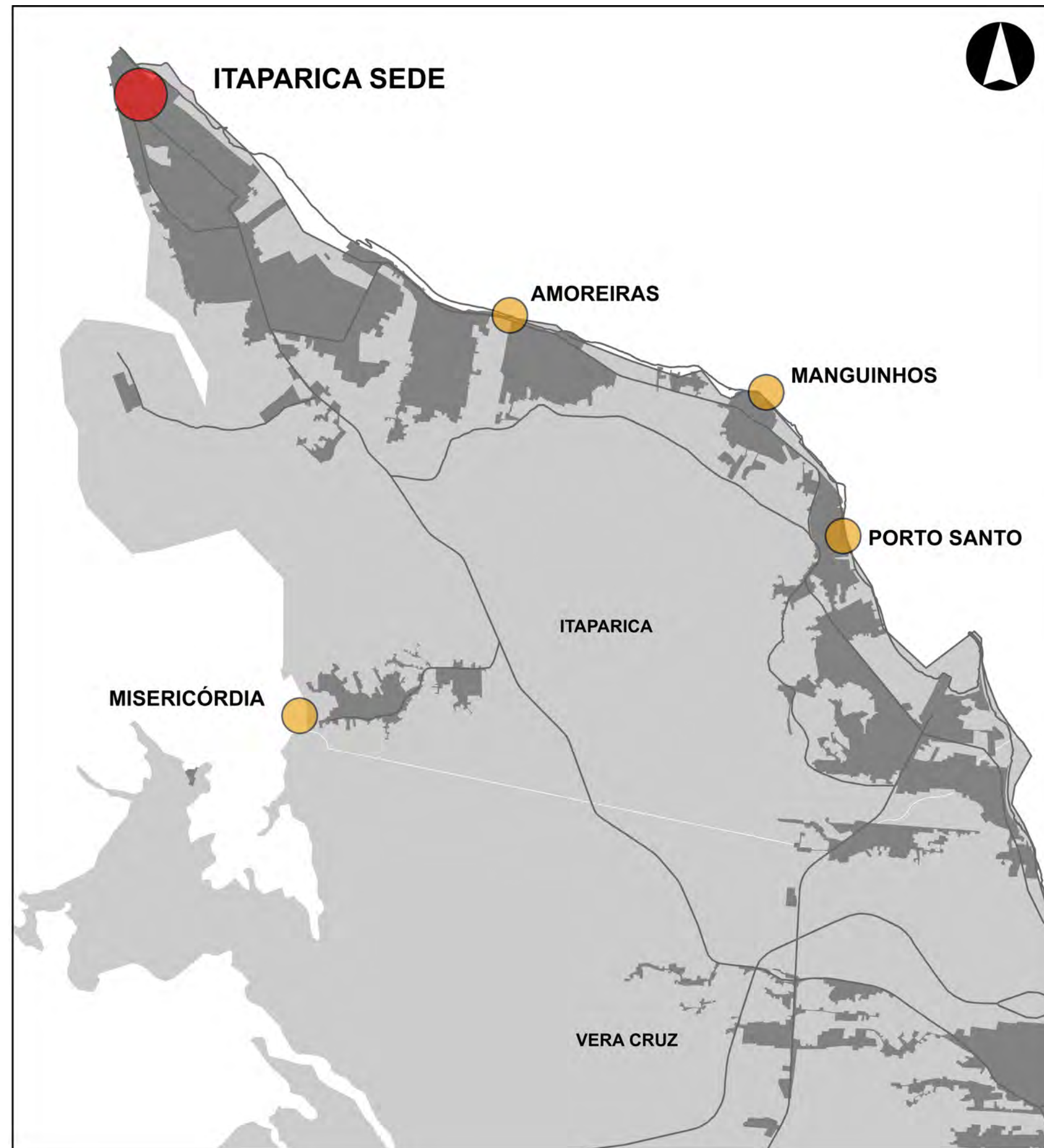
CAMINHO ECOLÓGICO ⁰⁷

O Cone Sul de Vera Cruz concentra a ocupação urbana na costa leste e apresenta na Contracosta características ambientais que devem ser preservadas. Para definir o limite para expansão da ocupação, que tem se acelerado nos últimos anos, estabeleceu-se um caminho ecológico. Este caminho tem exclusivamente a escala do pedestre, é um caminho peatonal revestido de piso permeável.

Este caminho serve para a contemplação do meio ambiente preservado, mas também favorece ao controle social da ocupação urbana estabelecendo um limite claro da área a ser preservada.



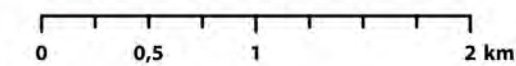
CROQUI ESTÚDIO AMÉRICA



LEGENDA

NOME

- CENTRO MUNICIPAL
- CENTROS LOCAIS
- VIAS_COMPLETAS_REV



CENTRALIDADES

As centralidades da Ilha foram identificadas e classificadas no PUI e, posteriormente consolidadas no PDDU. Esta classificação considerou a organização territorial existente e as transformações que tendem a ocorrer com a expansão da ocupação e intervenções propostas. Adotou-se critérios de concentração de atividades econômicas, do valor simbólico e cultural, do acesso e sistema viário existente e da implantação do sistema viário oeste, tendo sido qualificadas em Itaparica dois tipos de centralidades: Centros Municipais, Centros Locais.

Os centros municipais, que compreendem as localidades de Bom Despacho e Itaparica Sede, apresentam características de concentração de atividades econômicas e serviços mais dinâmicos e de maior porte do município, além de serviços públicos que atendem a mais de uma localidade. São nestes centros onde pretende-se o fortalecimento da função de centralidade municipal e a transformação do território através da requalificação urbanística e paisagística da área, o aumento da densidade de ocupação e a diversificação do uso com o incentivo ao uso comercial, de serviços e institucionais de maior porte.

Os centros locais correspondem às áreas centrais dos Núcleos Tradicionais da costa e contracosta, onde haverá preferência na instalação de equipamentos públicos e na concentração de usos não residenciais de abrangência local, mas com algum nível de incomodidade.



PLUR- BOM DESPACHO



ADP BOM DESPACHO

O perímetro definido para ADP Bom Despacho tem como fatores preponderantes para a definição do perímetro da ADP: (1) as características do macrozoneamento de Reestruturação Urbana e Interesse Paisagístico, que corresponde à porção urbanizada do território, onde se concentra grande parte da população, localizando-se ao longo da orla na costa, cujo objetivo é promover transformações estruturais para o ordenamento da costa leste visando a melhoria dos fluxos urbanos e da qualidade paisagística e compatibilizar os novos usos ao conjunto formado pelos núcleos tradicionais existentes e a paisagem natural; (2) as características de centralidade municipal como a concentração de serviços, comércio e equipamentos urbanos e maior densidade de ocupação urbana; (3) a existência de sistema viário estruturante da mobilidade de Itaparica que permite melhores condições de acessibilidade e a presença do terminal de Ferry Boat que fazem a conexão da Ilha com Salvador.



1 DESENVOLVIMENTO URBANO: TERRITÓRIOS

Três situações de territórios foram identificadas e adotadas: áreas ambientalmente relevantes para preservação ou para recuperação; áreas de empreendimentos âncora e áreas de requalificação urbana. A definição destes territórios estabelece critérios mais particulares próprios de cada sítio, para intervenções específicas tanto físicas como de regulação urbanística, quer seja de ocupação humana, quer seja para preservação do sítio natural ou edificado, com seus ecossistemas próprios e características ambientais a serem então consideradas. (ver anexo: Prancha Síntese - A0 - Diretriz do PLUR)



1.1 ÁREAS PARA RECUPERAÇÃO OU PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

Grandes massas verdes, áreas inundáveis, mangues, várzeas de rios, ou ainda áreas com características paisagísticas relevantes, são consideradas áreas de importância ambiental e, portanto, merecedoras de ações de recuperação e preservação.

Em Bom Despacho, encontramos nesta situação um grande setor de áreas alagadiças, que beiram córregos pertencentes a Bacia do Rio Gameleira e formam um circuito contínuo, que compreende áreas de Marcelino, parte sul da Fazenda dos Galrões e Gameleira, onde se encontra a foz. Para esta área, já parcialmente ocupada, se propõe um parque, da Samaúma, que, além de equipamento de lazer para a comunidade, se comportará como elemento de preservação da área verde e dos córregos que por ali correm. Este parque se une a outro proposto, da Chaminé, que atinge o mar criando um grande circuito verde e integrado, compreendendo áreas de lazer.

- Diretrizes para recuperação ambiental**
1. Recuperação de áreas alagáveis e composição de parque urbano ao longo dos riachos que cortam a ADP;
 2. Atendimento às normas de preservação ambiental, eliminando ou mitigando os impactos ambientais negativos na área objetos de intervenção e seu respectivo entorno.
 3. Recuperação da faixa de praia.

PROPOSTAS

- 1 Rios – recuperação e tratamento de esgoto doméstico lançado nas praias de Cajá e Búzios
- 2 Área de Restrição de Ocupação -remoção de famílias moradoras em áreas alagadiças e projeto de Parque Urbano da Bacia do Rio Gameleira
- 3 Praça da Samaúma
- 4 Recuperação da Faixa de Praia



1.2

REQUALIFICAÇÃO URBANA E REURBANIZAÇÃO

A localidade de Bom Despacho apresenta características de centralidade municipal, potencializadas sobretudo pelos serviços de transporte marítimo metropolitano de passageiros e veículos. Embora se compreenda que estes serviços possam sofrer alteração de seu funcionamento com a instalação da nova ponte, entende-se que esta localidade, pelo seu dinamismo e abrangência atual e pela sua importância no atendimento à população da Ilha, dificilmente perderá suas características de centralidade. Seu desenvolvimento urbano, no entanto, deu-se de maneira desordenada, e sua estrutura viária e de espaços públicos apresentam tanto potencialidades como deficiências.

As ações propostas para essa localidade objetivam reforçar suas características de centralidade, reafirmando seu caráter, porém considerando a melhoria dos espaços públicos existentes e provimento de outros novos que atendam às necessidades da população local, além da melhoria das condições do atual terminal de passageiros.

As áreas de reurbanização são constituídas por territórios vazios que receberão novos investimentos (equipamentos públicos, âncoras econômicas, serviços, etc) e também área de grande precariedade de ocupação, distribuídas irregularmente ao longo do território e que se configuram em áreas de fragilidade, com habitações e outros usos precariamente instalados. Necessitam de especial atenção, e deverão ser objetos de projetos cuidadosos de reestruturação do território, articulando-o com as áreas envoltórias e dotando-o de infraestrutura que garantam adequada qualidade de vida a seus moradores e usuários. Em Bom Despacho, o setor da Fazenda dos Galrões requer esse cuidado, sem que se perca suas qualidades, de garantir aos seus moradores acesso à infraestrutura e qualidade de moradas. No Plano Diretor, as áreas prioritárias de reurbanização precária serão demarcadas com zoneamento especial para elaboração de Planos de Urbanização e de Regularização Fundiária –com a finalidade de dotar de infraestrutura urbana e realizar futura regularização fundiária.



1.3

NOVAS URBANIZAÇÕES

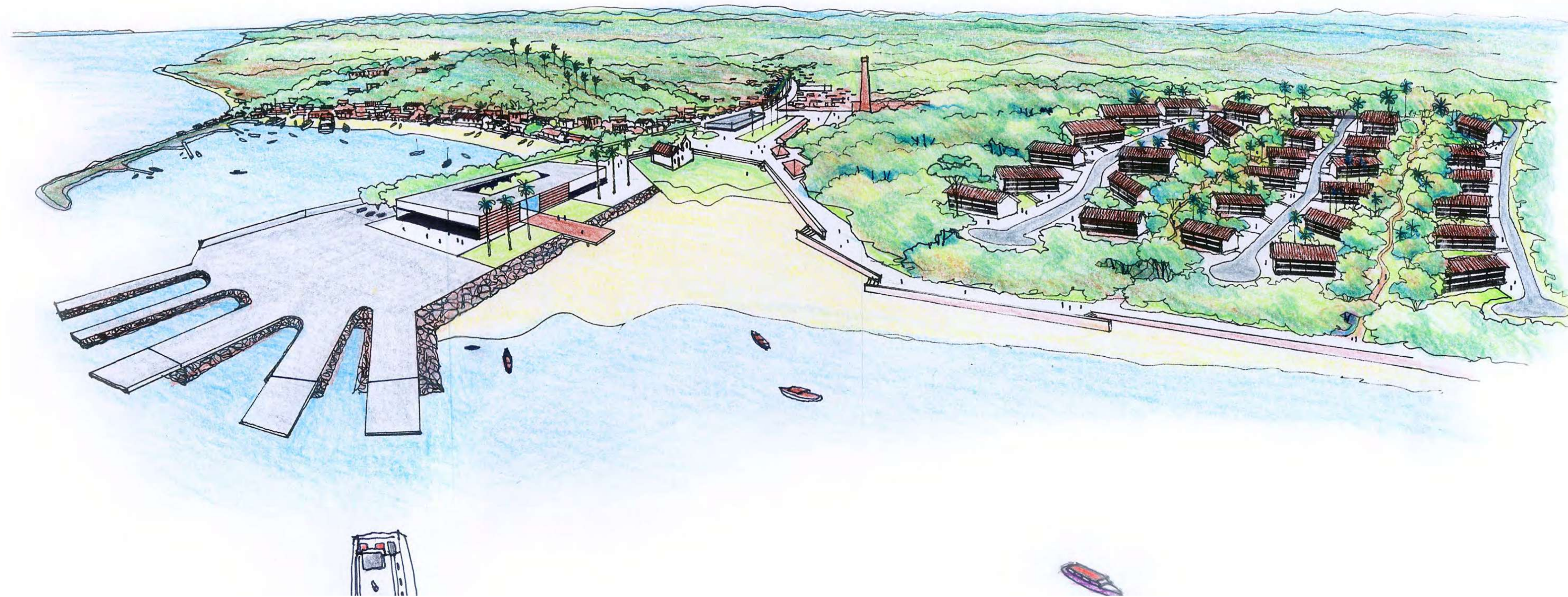
Permeando os territórios já ocupados da costa leste, encontramos várias 'franjas', de constituições geomorfológicas e hidrográficas distintas, mas com baixa ou nenhuma ocupação. Entende-se que estes territórios não deverão perder suas características ambientais, mas que têm capacidade de absorver as novas urbanizações e as necessidades de crescimento da Ilha, melhorando sua mobilidade. Seu ordenamento rítmico poderá transformá-las em elementos fundamentais de estruturação de todo o território, tais quais, serviços e comércio local.

Em Bom Despacho, no setor da praia do Cajá, uma grande extensão de terra constitui uma destas franjas onde é passível receber, com todo o cuidado ambiental necessário, uma nova urbanização. Ali, com gabarito controlado, implantação cuidadosa, e sistema de corredores verdes, é possível garantir uma ocupação adequada com a manutenção, e melhoria, das condições ambientais locais.

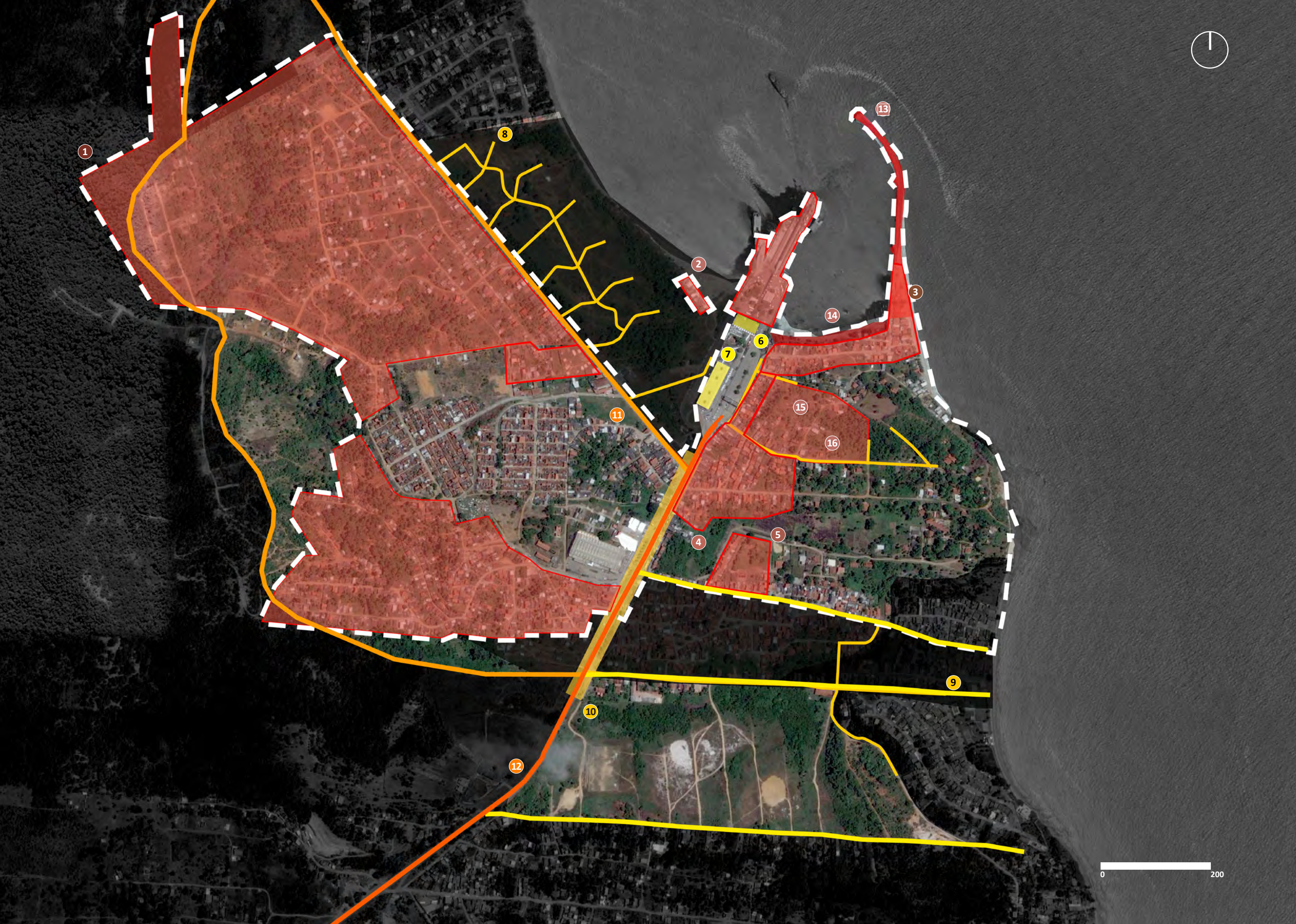
Sua organização compreenderá vias locais de alimentação, formadas por dois elementos básicos: corredores verdes, estruturas paisagísticas ambientais destinadas exclusivamente a pedestres e ciclistas que farão a conexão entre o Eixo Estruturação Municipal - Via de Contenção e a orla, incorporando os cursos d'água e abrigando os ramais locais de infraestrutura de energia, água e saneamento; e vias de serviço, que permitirão o acesso de veículos privados e de serviços.

Os espaços acessados por estes dois sistemas deverão ser ocupados por edificações predominantemente habitacionais, apoiados por serviços e comércio, em uma ocupação de média densidade, com até 4 pavimentos, que garanta a qualidade ambiental e paisagística para a ocupação.

Novas áreas para empreendimentos ancoras estão previstas na ADP para a implantação serviços, equipamentos públicos e demais investimentos que sejam adequados as diretrizes impostas pelo futuro Plano Mestre a ser aprovado.



PROPOSTA PLUR - BOM DESPACHO



1 REQUALIFICAÇÃO URBANA E REURBANIZAÇÃO

PROPOSTAS

- 1 Requalificação do ZEIS de Marcelino
- 2 Reurbanização da Praia da ZEIS Cajá
- 3 Reurbanização da Praia da ZEIS Búzios
- 4 Reurbanização da ZEIS Outeiro dos Galrões
- 5 Novo Equipamento de Saúde e Educação
- 6 Requalificação do Terminal Marítimo de Bom Despacho
- 7 Requalificação do Terminal Rodoviário
- 8 Complementação dos sistemas de acesso
- 9 Reestruturação do Sistema Viário
- 10 Implantação de Corredor de Uso Misto com equipamento de grande porte
- 11 Requalificação do Setor Comercial Av. Beira Mar (BA-533)
- 12 Alargamento da BA-001 para atender demanda
- 13 Requalificação do Molhe / Atracadero de Búzios
- 14 Projeto Mirantes da Praia de Búzios
- 15 Requalificação da área da Fazenda dos Galrões
- 16 Projeto Mirante na Fazenda dos Galrões

Diretrizes para requalificação urbana

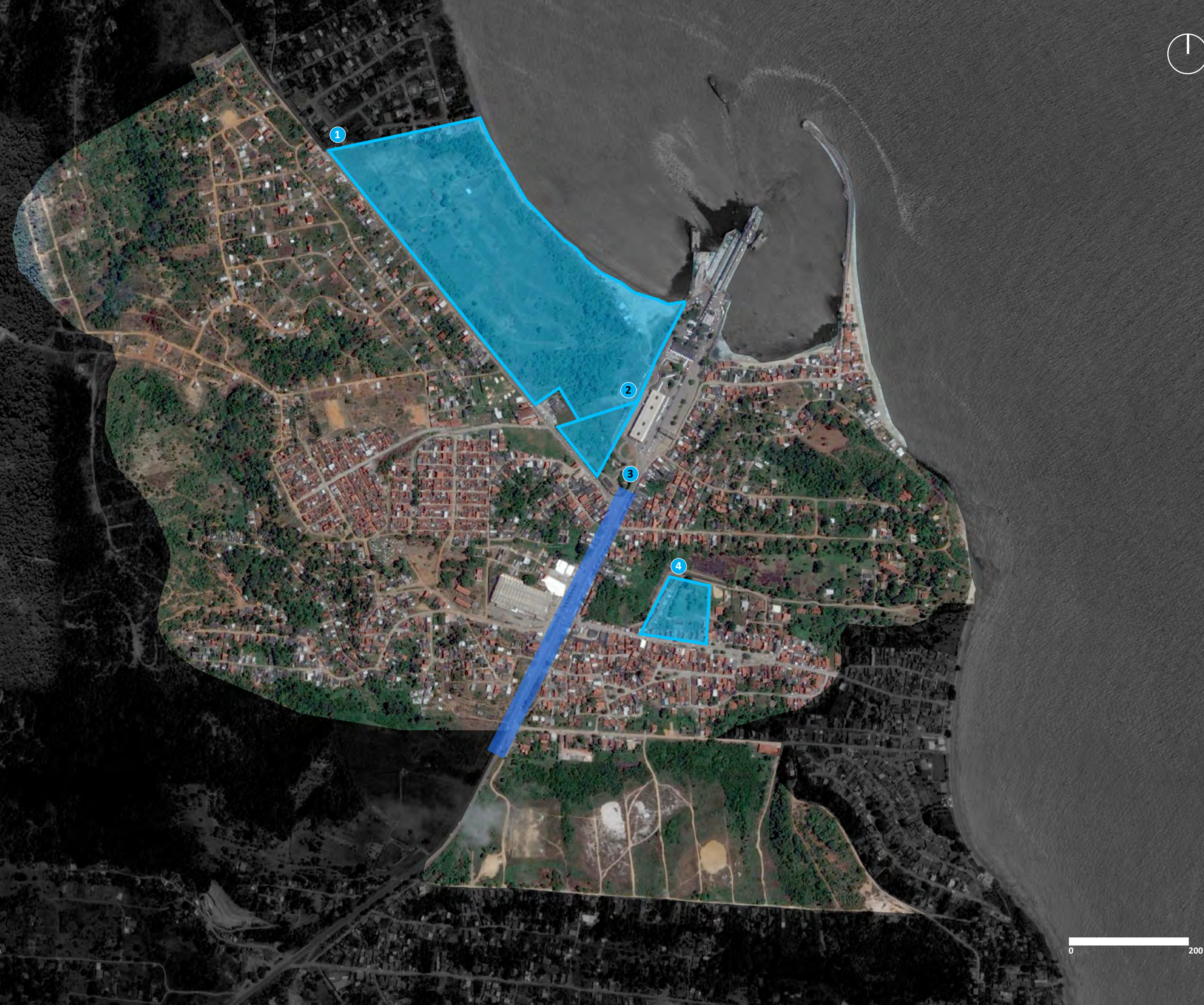
1. Dotar de infraestrutura adequada os novos empreendimentos, mitigando os impactos causados pela sua instalação.
2. Privilegiar empreendimentos que agreguem valor e busquem absorver a mão de obra local.
3. Valorização dos marcos locais. (culturais e de paisagem)
4. Criar parcelamentos que implantem áreas verdes e equipamentos públicos

Diretrizes para urbanização de áreas precárias

5. Remoção e reassentamento só deverão ser utilizados em casos extremos (risco, adensamento excessivo e fragilidade ambiental extrema)
6. Realização de cadastramento para organização da demanda habitacional
7. Diagnóstico de áreas e alternativas para realocação e reassentamentos das famílias no perímetro da mesma ADP
8. Requalificação do sistema viário local
9. Atendimento à população residente em áreas sujeitas a fatores de risco, insalubridade ou degradação ambiental
10. Apoio à regularização fundiária
11. A pavimentação será admitida somente de forma conjugada à soluções de abastecimento de água, esgotamentos sanitário e drenagem pluvial.



2 NOVAS URBANIZAÇÕES



0 200

PROPOSTAS

- 1 Nova Urbanização de Cajá: Habitação, Corredores Verdes, Rua de Serviço e Pq do Cajá. Com parcelamento do solo e atendimento de demanda habitacional do ZEIS de Marcelina
- 2 Área Comercial
- 3 Corredor de Uso Misto com equipamento de grande porte
- 4 Equipamento de Saúde e Educação

Diretrizes

1. Elaboração de Plano Mestre propondo novos parâmetros urbanísticos, desde que respeitando o gabarito na faixa de orla, taxas de permeabilidade estabelecidas no zoneamento e proibição à condomínios fechados de grande porte;
2. Priorização de projetos urbanos que valorizem os atributos ambientais existentes na área;
3. Fixação de gabarito máximo garantindo não cortinamento da faixa de orla, de modo que os novos empreendimentos não poderão fechar o acesso visual e físico ao mar;
4. Compatibilização dos fluxos rodoviários e urbanos no trecho inicial da BA 001;
5. Reestruturação viária para conexões dos novos empreendimentos obedecendo as diretrizes do PDDU;
6. Estruturação de sistema cicloviário que compreenda o território da ADP;
7. Promoção de empreendimentos que favoreçam a integração de novos usos do terminal;
8. Requalificação do Terminal considerando-o como elemento relevante na dinamização da ADP impulsionando outros usos;
9. Reorganização do terminal para sua otimização e utilização de espaço ocioso para alocação de grandes equipamentos de entretenimento articulados com sistema de transporte hidroviário e rodoviário;
10. Instalação de equipamento de porte metropolitano na região no limite dos municípios;
11. Instalação prioritária de equipamentos de maior porte no corredor viário da BA 001;
12. Valorização dos marcos simbólicos, tais como a Igreja de Bom Despacho, Chaminé, a Sumaúma.

2.1

DIRETRIZES DE ARBORIZAÇÃO, MOBILIÁRIO E MATERIAIS

TIPOLOGIA DE ARBORIZAÇÃO

Arborização de espaços públicos: uso de vegetação que promova sombreamento intensivo, utilizando preferencialmente espécies vegetais nativas; Utilizar preferencialmente espécies que já integram a paisagem da ilha a exemplo de coqueiros, cajueiros, mangueiras entre outras.

Na escolha das espécies devem ser priorizadas aquelas que apresentem porte e raiz compatíveis com a infraestrutura prevista, folhagem para sombreamento e florações diversas que valorizem esteticamente toda a paisagem.

Arborização nas calçadas: o plantio de árvores de médio e grande porte deve ser feito s em calçadas (passeios) com largura mínima de 2,40 m.

Em calçamentos com largura igual ou superior a 1,50 m e inferior a 2,00 m, recomenda-se o plantio de árvores de pequeno porte.

Em calçamentos com largura igual ou superior a 2,00 m e inferior a 2,40 m, poderão ser plantadas árvores de pequeno e médio porte com altura até 8,00 m.

Em calçamentos com largura igual ou superior a 2,40 m poderão ser plantadas árvores de pequeno, médio ou grande porte, com altura até 12,00 m.

As árvores deverão ser plantadas de forma que suas copas não venham a interferir no cone de luz projetado pelas luminárias públicas.

Dependendo dos tópicos apresentados acima e levando em consideração todas as recomendações citadas anteriormente, pode-se definir quais espécies são mais indicadas para determinada situação.

São caracterizadas como:

- Árvores nativas ou exóticas de pequeno porte (até 6,0m de altura) ou arbustivas conduzidas.
- Árvores nativas ou exóticas de médio porte (6 a 10m de altura).
- Árvores nativas ou exóticas de grande porte (mais de 10m de altura). As espécies devem produzir frutos pequenos, não apresentar princípios tóxicos, ter sistema radicular que não prejudique o calçamento e não ter espinhos. É aconselhável, evitar espécies que tornem necessária a poda frequente, que apresentem caule frágil ou sejam suscetíveis ao ataque de patógenos e/ou parasitas.

As mudas destinadas ao plantio em vias públicas deverão obedecer às seguintes características mínimas:

- Altura: 2,5m
- D.A.P. (diâmetro a altura do peito): 3 cm
- Altura da primeira bifurcação: 1,80 m
- Ter boa qualidade fitossanitária.
- Ter sistema radicular bem formado e consolidado nas embalagens.
- Ter copa formada por 3 (três) pernadas (ramos) alternadas.
- O volume do torrão, na embalagem, deverá conter de 15 a 20 litros de substrato.
- Embalagem de plástico, tecido de aniagem ou jacá de fibra vegetal.

MOBILIÁRIO URBANO

Mobiliário urbano deve ser projetado para atender às necessidades da realidade do local onde será instalado, respeitando a condição climática, social, cultural e econômica;

O mobiliário deve prever o atendimento aos usuários portadores de deficiência física;

O mobiliário urbano deve ser adequado e específico para os espaços públicos de circulação: calçadas, praças, parques;

Nas calçadas, a faixa de serviço destinada à implantação dos elementos de mobiliário urbano deverá ser de, no mínimo, 0,80m em vias locais e 1,00m, em vias coletoras e arteriais;

Os materiais especificados para o mobiliário urbano devem ter baixo custo de manutenção.

MATERIAIS A SEREM UTILIZADOS

A pavimentação deve considerar em sua concepção a avaliação de alternativas que reduzam o volume dos escoamentos superficiais, facilitando a infiltração das águas pluviais;

Prever a utilização de resíduos de construção reciclados (agregado reciclado) como material para execução de base, sub-base e/ou reforço do leito das novas vias;



3 MOBILIDADE

Bom Despacho é uma importante centralidade de comércio e serviços da Ilha, com uma atividade econômica mais dinâmica do que a própria sede do Município de Itaparica. O seu desenvolvimento está ligado à presença de duas instalações do sistema de transporte: o terminal hidroviário do ferry-boat, que transporta veículos e passageiros entre Salvador e a Ilha, e o Terminal Rodoviário de Bom Despacho, que concentra partidas de linhas intermunicipais regulares para cidades localizadas no Recôncavo e no sul do Estado. O local também concentra pontos de vans, táxis e mototáxis para atendimento aos passageiros com destino às diversas localidades de Itaparica e de Vera Cruz.

Apesar da intensidade de fluxos de acesso ou saída dos terminais ou para utilização dos estabelecimentos comerciais ali instalados, é evidente a falta de estrutura urbana e viária para receber de forma minimamente adequada o volume de pessoas e veículos que circulam no trecho inicial da BA-001 e nas vias próximas. A situação ruim se torna crítica nos períodos de alta temporada do turismo, quando as filas de veículos extrapolam a área de espera disponível no terminal e se estendem pelo acostamento da rodovia, criando um ambiente caótico.

Alguns investimentos na melhoria do terminal hidroviário já estão previstos, como a construção da quarta “gaveta” que irá agilizar as operações de atração das embarcações, mas outras melhorias devem ser realizadas, nas instalações dos terminais e no seu entorno. Para isso, a região de Bom Despacho precisa ser objeto de um amplo projeto de reestruturação urbana que, entre outros itens, organize o seu sistema viário e os serviços de transporte coletivo que ali operam, inclusive com qualificação dos equipamentos urbanos existentes no local.

No que se refere à infraestrutura viária, a grande mudança será a requalificação da BA-001 como uma via urbana arterial, com construção ou ampliação das calçadas, implantação de canteiro central e ciclovias, instalação de sinalização, principalmente para garantir a segurança dos pedestres nas travessias, e desenvolvimento de um

projeto paisagístico de qualidade que recupere o potencial cênico daquela parte do litoral.

Complementarmente, os investimentos na qualificação do sistema viário estrutural deverão contemplar a urbanização da rodovia BA-533 (Av. Beira Mar) e a construção na nova via de infraestrutura que ligará Bom Despacho à sede de Itaparica. Também deverá ser melhorado o sistema viário local, principalmente as vias coletoras previstas no PDDU e as vias de acesso a bairros populosos, como Outeiro e Marcelino, de modo a permitir o atendimento futuro dessas comunidades pelo sistema de transporte coletivo.

A partir do Terminal Rodoviário de Bom Despacho também será reestruturada a rede de linhas municipais e regionais (internas à Ilha), com a constituição de linhas estruturantes com destino a Itaparica (via BA-532 e BA-533) e a Vera Cruz (para Mar Grande e para o futuro terminal de Tairu), que deverão operar com veículos maiores, compatíveis com a demanda, obedecendo a itinerários e horários determinados e fiscalizados pelo poder público.

A qualificação dos serviços de transporte, ainda no que se refere à estrutura urbana, precisa incluir a demarcação e tratamento dos pontos de parada, com especial destaque para a construção de estações de conexão (equipamentos de maior porte do que os pontos de parada, porém, menores do que um terminal) em pontos de maior concentração prevista de usuários.

A situação da região de Bom Despacho deverá se alterar bastante a partir da construção da ponte ligando Salvador à Ilha, quando deverão ser interrompidos os serviços de transporte de veículos, entretanto, pretende-se que seja mantido e melhorado o transporte marítimo de pessoas. Assim, a tendência é que a região permaneça sendo uma importante centralidade, de interesse local e metropolitano.

(Ver detalhes na prancha: Sistema viário novo)





3 MOBILIDADE

PROPOSTAS

SISTEMA VIÁRIO

HIERARQUIA VIÁRIA

- 1 Via Arterial I
- 2 Via Arterial II
- 3 Via Coletora

TRANSPORTE PÚBLICO E CICLOVIA

- 4 Transporte Coletivo Estrutural
- 5 Transporte Coletivo Alimentador
- 6 Transporte Coletivo Estação de Conexão
- 7 Ciclovia em ambos os lados da via (largura de 1,25m)
- 8 Ciclovia em um dos lados da via (largura 2,5m)
- 9 Ciclovia no canteiro central (2,5m)

EQUIPAMENTOS

- 10 Terminal de ônibus
- 11 Bicicletário



4 USOS DO TERRENO

Apesar de se caracterizar como uma centralidade, Bom Despacho ainda carece de uma série de facilidades e equipamentos próprios destes territórios. Apresenta conflitos urbanos como trânsito, ocupações precárias, demandas habitacionais, carências de equipamentos, áreas degradadas, poluição, lixo.

O plano de usos e o programa para o território deve ter olhar atento para estas questões. A questão habitacional coloca a precariedade de áreas como o Marcelino e parte dos Galrões, a serem reurbanizadas – dotadas de infraestrutura e equipamentos sociais e de lazer. Parte de sua demanda deverá, ser absorvida nas novas urbanizações, frentes de desenvolvimento, tais como a urbanização do Cajá. A área que conecta a antiga chaminé, a igreja e o terminal marítimo será toda requalificada, recebendo usos comunitários, de cultura e lazer. Junto à avenida beira mar, o comercio igualmente também deverá ser requalificado, e entre as duas áreas, um novo centro comercial será implantado, abrigando lojistas desalojados das margens da 533. A via ampliada e adequada a vida urbana será transformada em um corredor de uso misto, com habitações, comercio, serviços, e equipamentos de porte para atender às demandas, novas e atuais, da população. Prevê-se equipamentos de saúde e de educação próximo a ele.

(Ver detalhes do parcelamento do solo na prancha Estrutura de Parcelamento).

PROPOSTAS

ÁREAS PRESERVADAS - ÁREA TOTAL [21.776 m²]

- 1 Parque Chaminé [20.649 m²]
- 2 Praça Samaúma [1.127 m²]

NOVAS URBANIZAÇÕES - ÁREA TOTAL [220.004 m²]

- 1 Nova Urbanização de Cajá [183.288 m²]
- 2 Área Comercial [10.462 m²]
- 3 Corredor de Uso Misto [26.254 m²]

ÁREAS DE REQUALIFICAÇÃO/REURBANIZAÇÃO - ÁREA TOTAL [813.673 m²]

- 1 Reurbanização Marcelino [667.812 m²]
- 2 Setor Cultural / Patrimônio / Comunitário [5.951m²]
- 3 Terminal Marítimo [1.78 m²]
- 4 Terminal Rodoviário [3.452 m²]
- 5 ZEIS Praia de Búzios [32.174 m²]
- 6 ZEIS Outeiro dos Galrões [52.456 m²]
- 7 Fazenda dos Galrões [35.240 m²]
- 8 Equipamento de Saúde e Educação [16.210 m²]



5 PAISAGEM E ESPAÇOS ABERTOS

O circuito da Orla foi prioritariamente pensado como área de contemplação e ligações locais, evitando-se uma grande avenida beira-mar que descaracterizaria a sutil ocupação de muitos trechos da costa leste.

A costa leste de Itaparica, apresenta diversos trechos de caminhos à beira-mar, com cenários aprazíveis, recantos encantadores, com vistas magníficas para a Baía de Todos os Santos, Salvador e para o mar. São linhas bucólicas, onde a tranquilidade de uma Itaparica pioneira ainda se faz sentir. O objetivo da Via Orla, ou passeio costeiro, é preservar estas qualidades e resgatar o potencial cênico da Ilha, introduzindo algumas melhorias, seja em pavimento, seja em mobiliário ou na proposição de espaços de estar e de mirar, e completar com novos trechos um circuito quase contínuo por toda a orla. Ou seja, esta nova via é proposta com o objetivo de criar um circuito paisagístico cênico, de passeio e contemplação, com prioridade a pedestres e ciclistas, e com tráfego viário restrito.

A questão da paisagem foi também o fundamento para a proposta de recuperação cênica da Igreja de Bom Despacho, hoje cerceada e esquecida no fluxo confuso e conturbado de veículos que deixam o ferry-boat. O desvio deste fluxo permitirá descortinar a pequena igreja, através de um adro, para o mar, recuperando a sua centralidade original. A este conjunto se somam outros elementos marcantes da paisagem, como a chaminé, e a colina que a emoldura. Criou-se ali, onde era só passagem de veículos, um lugar, de cultura, de eventos e encontros. Seguindo pela área verde, agora um parque, da chaminé, chega-se à nova urbanização, onde o cuidado com a vista desde e para o mar limitou os gabaritos e envolveu as novas edificações em corredores verdes, que ligam o mar à cidade.

A enseada da praia de Búzios revela uma das paisagens mais cativantes de Bom Despacho, com o movimento das pequenas embarcações e construções da praia, cujo descuido individual conforma inusitadamente um conjunto bucólico apreciável. Isto não poderia ser perdido, mas é necessário valorizar o olhar de quem está nos Galrões. Projeta-se para tanto, as “janelas, mirantes que garantem a acessibilidade, física e visual, dos moradores de trás.

(Ver detalhes nas pranchas: Sistemas de Áreas Verdes e na de Paisagismo Geral)

PROPOSTAS

- 1 Recuperação da Orla de Cajá
- 2 Recuperação do Adro e Igreja de Nossa Senhora de Bom Despacho
- 3 Recuperação do Setor da Chaminé
- 4 Recuperação da Orla de Búzios
- 5 Implantação de Parque da Chaminé
- 6 Implantação de Parque da Samaúma
- 7 Implantação de Espaços Públicos no Corredor de Uso Misto



6 OCUPAÇÃO URBANA

PROPOSTAS

- 1 Implantação de Novo Centro Comercial
- 2 Implantação de Novo Pavilhão Cultural
- 3 Implantação de Novo Terminal Marítimo
- 4 Implantação de Mirantes de Búzios
- 5 Implantação de Atracadouros Praia de Búzios
- 6 Implantação de Equipamento de Saúde e Educação
- 7 Implantação de Corredor de uso misto
- 8 Implantação de Equipamento de Grande Porte
- 9 Recuperação da Igreja de Nossa Senhora de Bom Despacho
- 10 Valorização da Chaminé
- 11 Novas urbanizações Cajá
- 12 Novas urbanizações Galrões
- 13 Novas urbanizações corredor uso misto
- 14 Reurbanização ZEIS Marcelina
- 15 Reurbanização ZEIS Cajá
- 16 Reurbanização ZEIS Búzios
- 17 Reurbanização ZEIS Outeiro dos Galrões
- 18 Implantação de Parque Orla Cajá
- 19 Implantação Parque da Chaminé
- 20 Implantação de Praça da Samaúma

Bom Despacho apresenta um grande dinamismo comercial, porém em um cenário de precariedade urbana e edílicia. A ocupação desordenada, aliada à deficiência da infraestrutura e das construções, com vias sem espaços para pedestres e ciclistas, arborização inexistente e sobreposição de fluxos desorganizados geram uma imagem de desorganização espacial. No entanto, o dinamismo populacional, o frenesi das trocas, pode sugerir outro panorama. A supressão negativa da paisagem já ocorre no desembarque do Ferry Boat, quando o fluxo de automóveis e pessoas é direcionado através de um caminho murado que se isola de ricos elementos da paisagem e da história local: o mar, a praia, montanha e a pequena Igreja.

Desta forma, propõe-se que a requalificação se inicie justamente por esses elementos, originais do sítio e que, ao serem reconsiderados, induzirão de certa forma a toda a renovação urbana restante. A paisagem será requalificada e valorizada com tratamento nas duas praias, Cajá e Búzios.

A proposta parte assim de uma remodelação da situação existente, na qual se propõe a recuperação da importância paisagística e simbólica da Igreja Nossa Senhora do Bom Despacho e seu entorno, ao reestabelecer sua relação com a praia e o mar e ao gerar uma nova urbanidade para o território ao seu entorno, que induza a um novo modelo de ocupação, mais preocupado com a qualidade ambiental, paisagística e social. Estabelece-se uma relação entre a igreja e a chaminé, elemento remanescente do processo de ocupação da ilha, que fica associada a um centro de eventos e a um parque, que aproveita a massa verde existente no seu entorno. Propõe-se, na ligação com o trecho urbanizado, a criação de um centro comercial, na confluência das BAs 001 e 533, diante dos terminais, que atenda aos moradores e visitantes, e abrigue parte do comércio desalojado na BA 001 a ser alargada.

Os fluxos de veículos e pedestres oriundos e destinados ao Ferry Boat são reorganizados, já considerando a implantação da quarta gaveta de embarque e desembarque que melhorará o tempo e as condições de travessia. Já existe uma proposta de readequação do sistema viário com o alargamento da pista para saída, chegada e espera dos veículos. O projeto deve melhorar as condições de embarque e desembarque do Ferry Boat, mas removerá aproximadamente 250 famílias que ocupam a faixa de domínio da BA 533.

É proposto um terminal hidroviário de passageiros remodelado, associado a um novo centro comercial e de eventos, em porte mais apropriado à escala do local. O terminal de ônibus, pela sua importância logística, é mantido, devendo ser requalificado e adequado a nova demanda. Mas sua presença deve ser atenuada, seja por equipamentos, seja por tratamento paisagístico em seu entorno.

A proposta tem a preocupação de entender duas situações futuras possíveis: a manutenção do transporte de automóveis por Ferry Boat ou sua interrupção no futuro. Assim, caso ocorra a segunda hipótese, a melhoria seria adequada ao



CROQUI ESTÚDIO AMÉRICA

transporte de passageiros, o que garantiria a dinâmica econômica e social de Bom Despacho.

Como estratégia de projeto, o desvio do fluxo de veículos, que não mais deverá percorrer um caminho murado, possibilita o estabelecimento de um adro que torna a voltar a igreja para o mar, criando uma praça de lazer e estar que invertem a lógica atual da ocupação. O centro comercial, bem como os quiosques reorganizados junto à praia, em uma defesa murada atraindo público ao local, favorecendo sua apropriação e dando a ele um sentido de lugar.

Para a extensa área vazia junto à avenida beira mar, propõe-se, além do parque da chaminé, uma ocupação habitacional, de serviços e comércio que seguem o padrão de ocupação proposto para as novas áreas de desenvolvimento da ilha, considerando ruas de serviços e corredores verdes como elementos estruturadores e edifícios de até quatro pavimentos de usos mesclados conforme a conveniência. Uma parcela das habitações necessariamente será destinada a habitações sociais.

Este padrão de ocupação pretende permitir um adensamento desejável à ilha, sem, contudo, prejudicar suas condições ambientais e paisagísticas e proporcionar áreas públicas de fruição tanto a moradores quanto a visitantes. **(Ver detalhes nas pranchas: Paisagismo da Área do Terminal e Nova Urbanização da Fazenda do Cajá)**

Na enseada da praia de Búzios e sua encosta, já ocupada, se adota estratégia distinta. Considera-se sua ocupação, que proporciona à enseada uma característica positiva, bucólica, de paisagem, mas propõem-se melhorias de urbanização, que favorecem a acessibilidade do território e sua integração à orla. A partir do sistema viário existente, a ser melhorado e qualificado, propõe-se dois padrões de caminhos: um que garante acessibilidade aos miolos das quadras, e favorecem ao parcelamento destas, evitando-se grandes glebas; e outro que, perpendicular à linha do mar, garante o acesso da praia aos locais mais elevados do sítio. Estes segundo, que se aproveita de brechas na ocupação, garantem também melhor ventilação e o descortinamento da paisagem, tais quais janelas para o mar, desde porções mais afastadas do território, concluindo-se em mirantes sobre a praia. **(Ver detalhes na prancha: Paisagismo da Área do Mirante do Outeiro)**

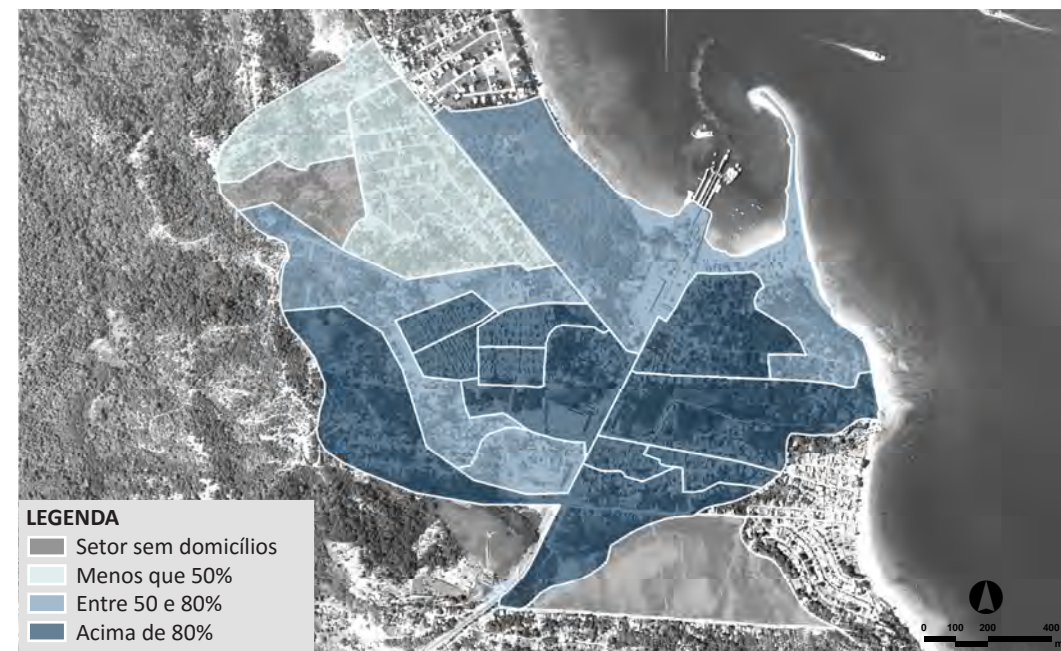
Setores de precariedade urbana da região deverão receber ações de reurbanização, melhorando suas condições de habitação, infraestrutura e acessibilidade. Novos equipamentos são propostos, seja os já citados de uso cultural e comunitário, junto ao patrimônio valorizado, como a igreja e chaminé, e outros, de saúde e educação, em área mais próxima às urbanizações locais.

O eixo principal de Bom Despacho, a BA001 no trecho que sai do terminal hidroviário e segue ao entroncamento com a BA 532, será alargado em direção às suas faixas de domínio, para acomodar o tráfego que se origina ou se dirige às balsas. Constituir-se-á em um corredor de uso comercial, dotado de passeios, ciclovias e linhas de infraestrutura, e de canteiro central amplo, que garanta sua qualidade ambiental e paisagística. Seu entorno deverá ser remodelado, com novas ocupações com variação tipológica que possibilite a acomodação de usos variados, tais como habitação, comércio, serviços e equipamentos públicos ancoras de desenvolvimento urbano e social. Um a base de caráter público abrigará, de dois pavimentos, em pátios sucessivos, as atividades de acesso público, como comércio e serviços. Laminas sobrepostas, acomodarão as habitações e outros usos necessários e adequados ao setor. **(Ver detalhes na prancha: Ampliação da Área do Corredor Comercial)**

Conclui-se a proposta com a proposição de uma área de preservação e recuperação ambiental, a ser implantada em etapas, que coincide com áreas inundáveis, atualmente parcialmente ocupadas, que praticamente envolve toda a área urbanizada. Esta área, paulatinamente, deverá ser transformada em um grande parque envoltório da urbanização, dotado de suporte para o lazer, atividades físicas e culturais.

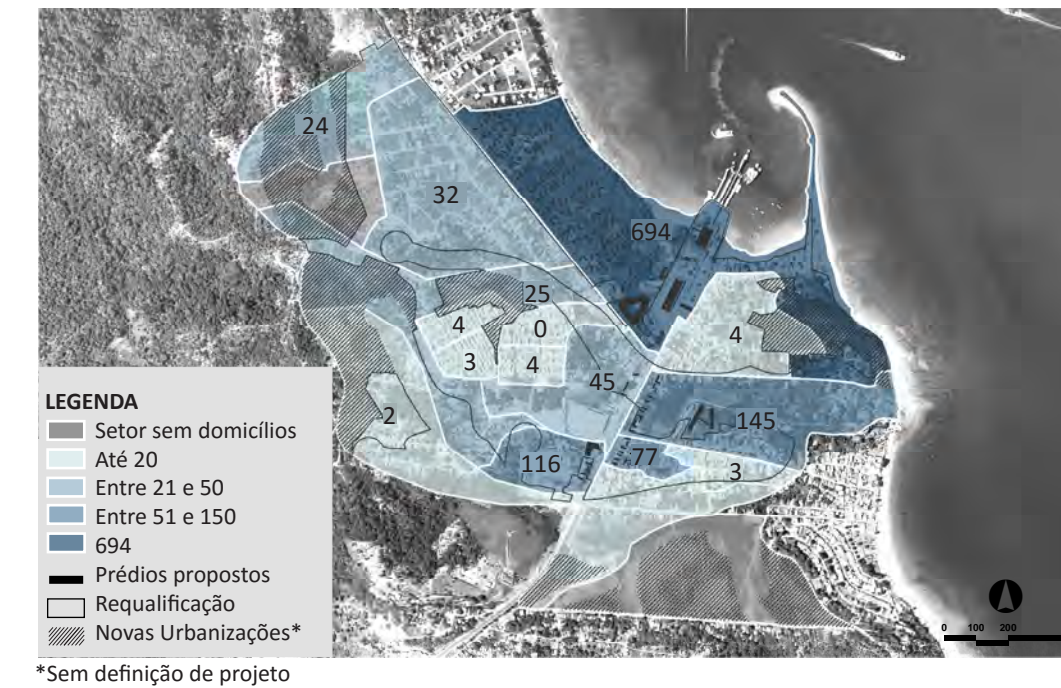


CROQUI ESTÚDIO AMÉRICA

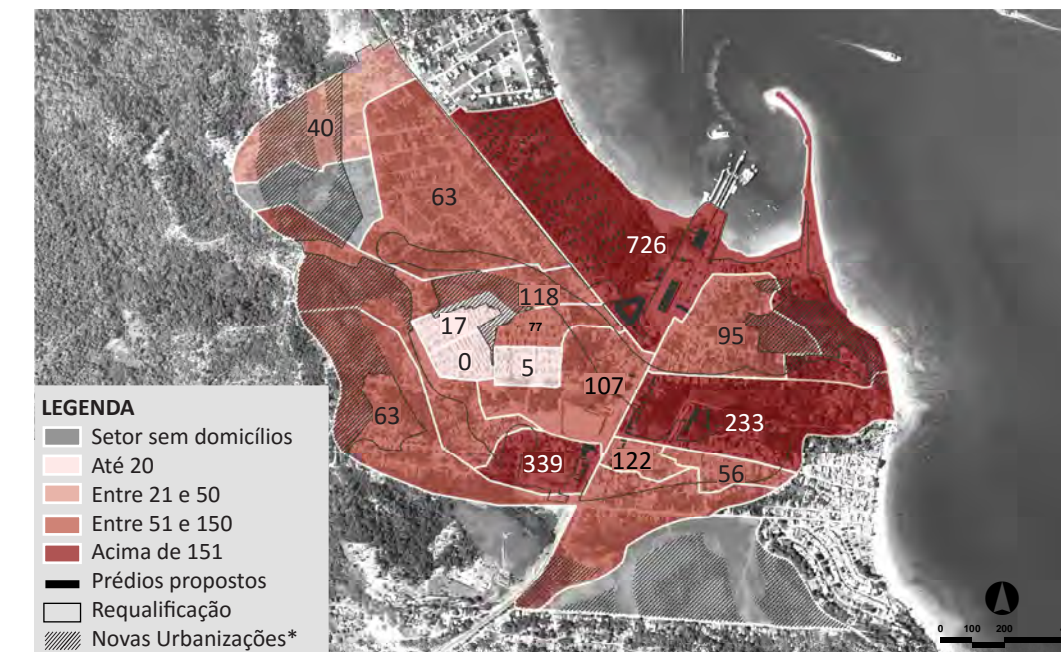


INFRAESTRUTURAS SITUAÇÃO ATUAL

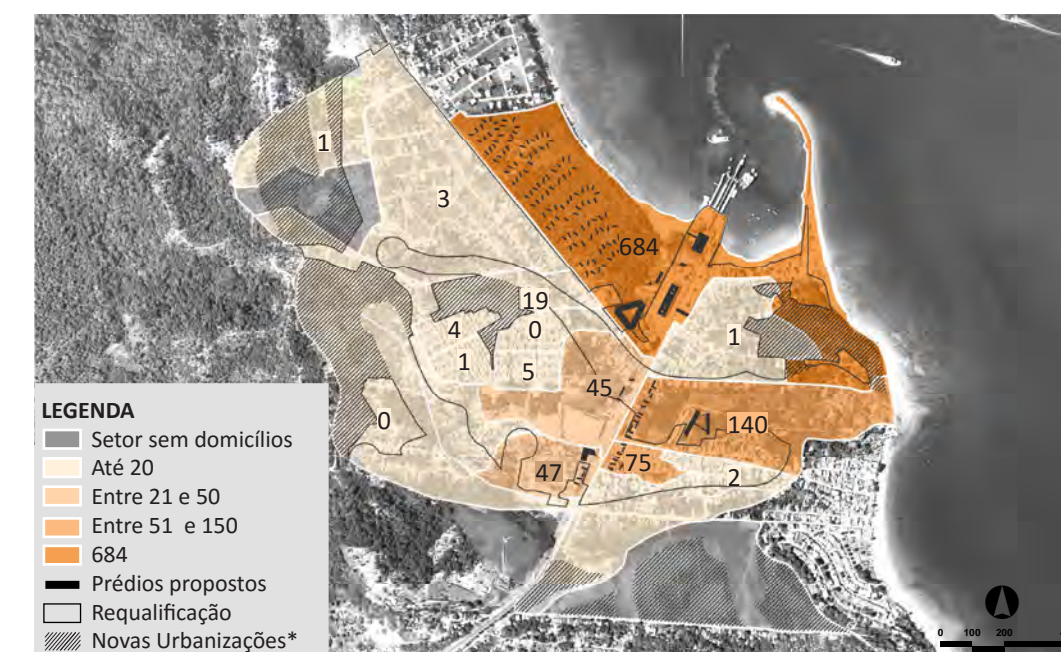
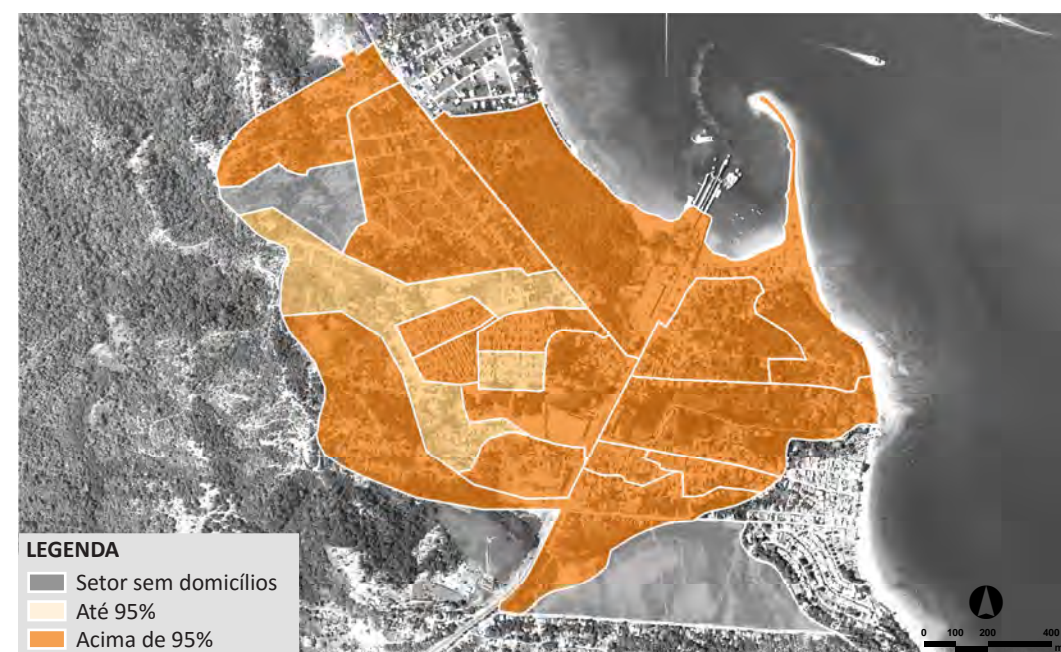
INFRAESTRUTURAS DEMANDAS



*Sem definição de projeto



*Sem definição de projeto



*Sem definição de projeto

DEMANDAS DE NOVAS CONEXÕES			
Infraestrutura	Requalificação	Novas Urbanizações	Total
Rede de Água	189	989	1.178
Rede de Esgoto	1.072	989	2.061
Energia Elétrica	38	989	1.027

OBS 1: Os limites dos setores censitários do IBGE foram analisados de acordo com suas devidas inserções dentro da área da ADP Mar Grande, assim como o total de domicílios dentro da área da ADP.

OBS 2: Os dados de déficit dos territórios de requalificação fazem referência ao Censo Demográfico do IBGE de 2010 e as demandas das novas urbanizações ao projeto arquitetônico dos prédios propostos.

OBS 3: Os territórios de novas urbanizações sem prédios propostos foram indicados, mas não foram considerados nos cálculos.



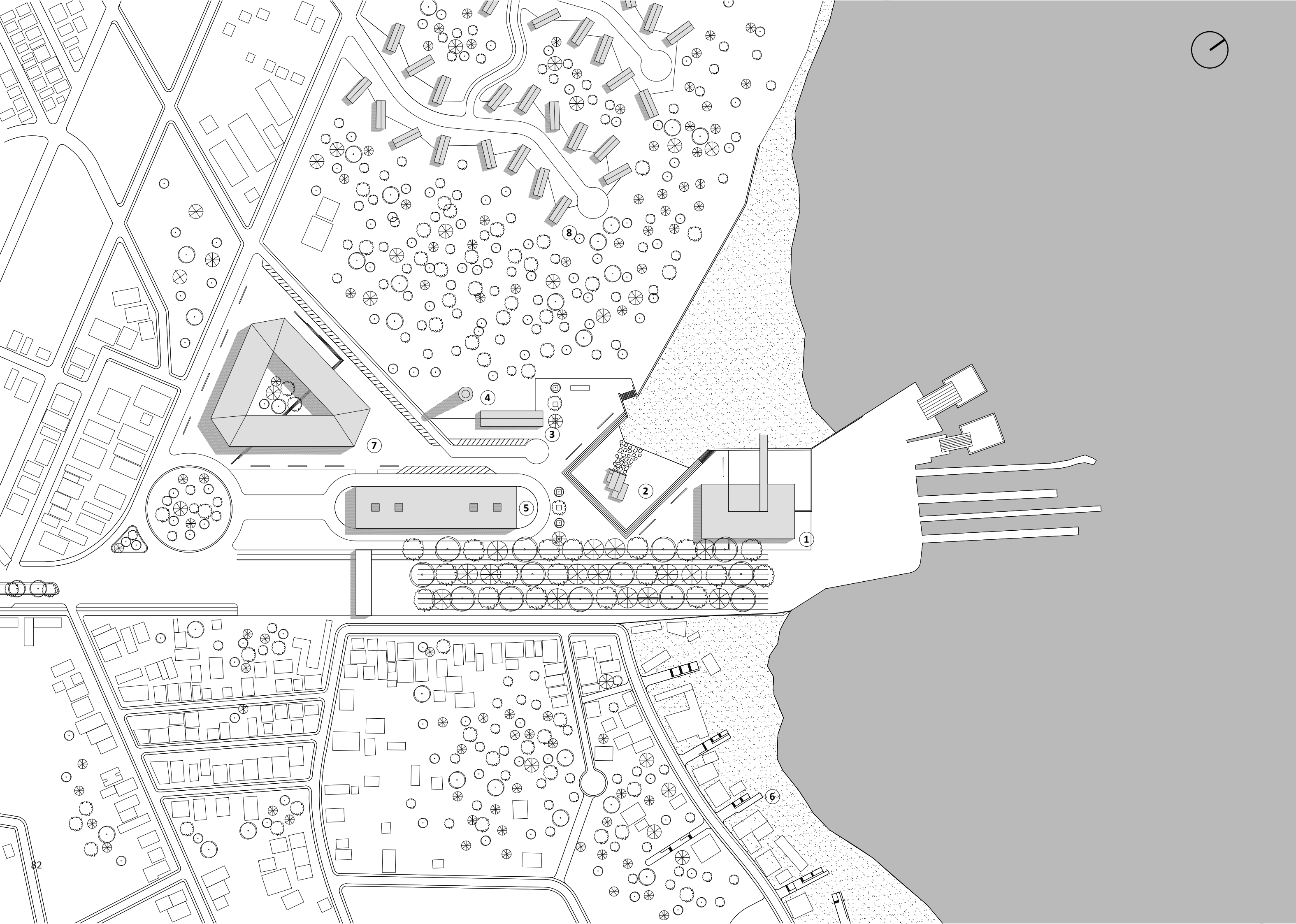
PLANTAS

IMPLANTAÇÃO GERAL

ESCALA 1:5000

LEGENDA

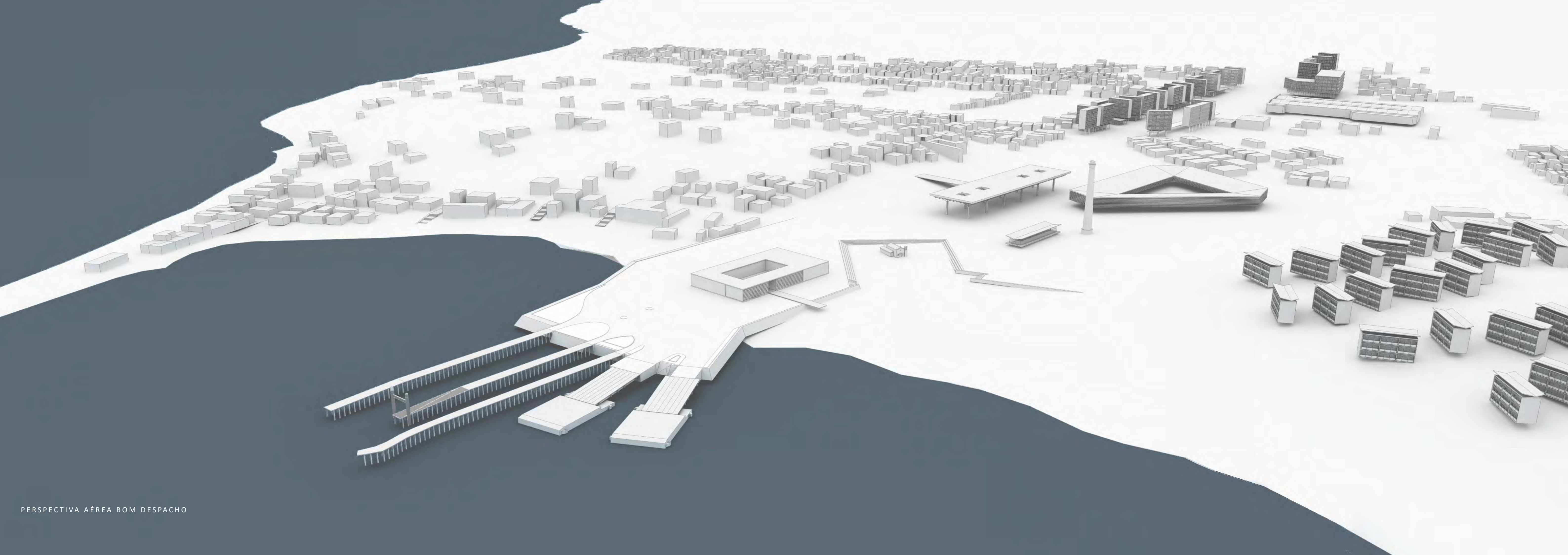
- ① Perímetro da Implantação
- ② Perímetro do Corredor de Uso Misto
- ③ Perímetro das Novas Urbanizações Cajá
- ④ Perímetro do Mirantes de Búzios



IMPLANTAÇÃO
GERAL
ESCALA 1:2000

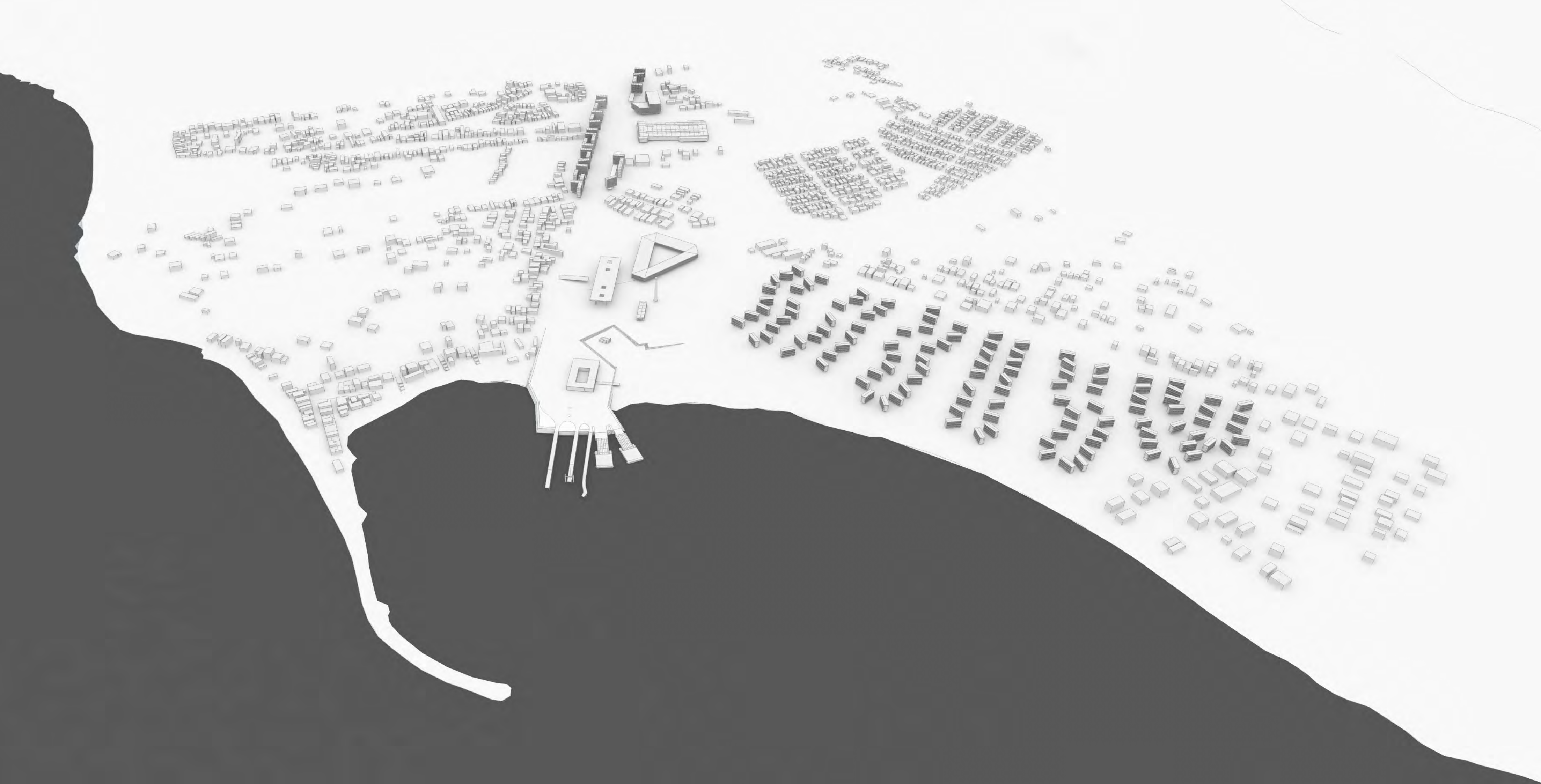
PROPOSTAS

- ① Requalificação do Terminal Marítimo
- ② Requalificação da Igreja de Bom Despacho
- ③ Proposta de Pavilhão Cultural
- ④ Requalificação da Chaminé
- ⑤ Requalificação do Terminal Rodoviário
- ⑥ Proposta de Mirantes de Búzios
- ⑦ Proposta de Centro Comercial
- ⑧ Proposta de Novas Urbanizações Cajá

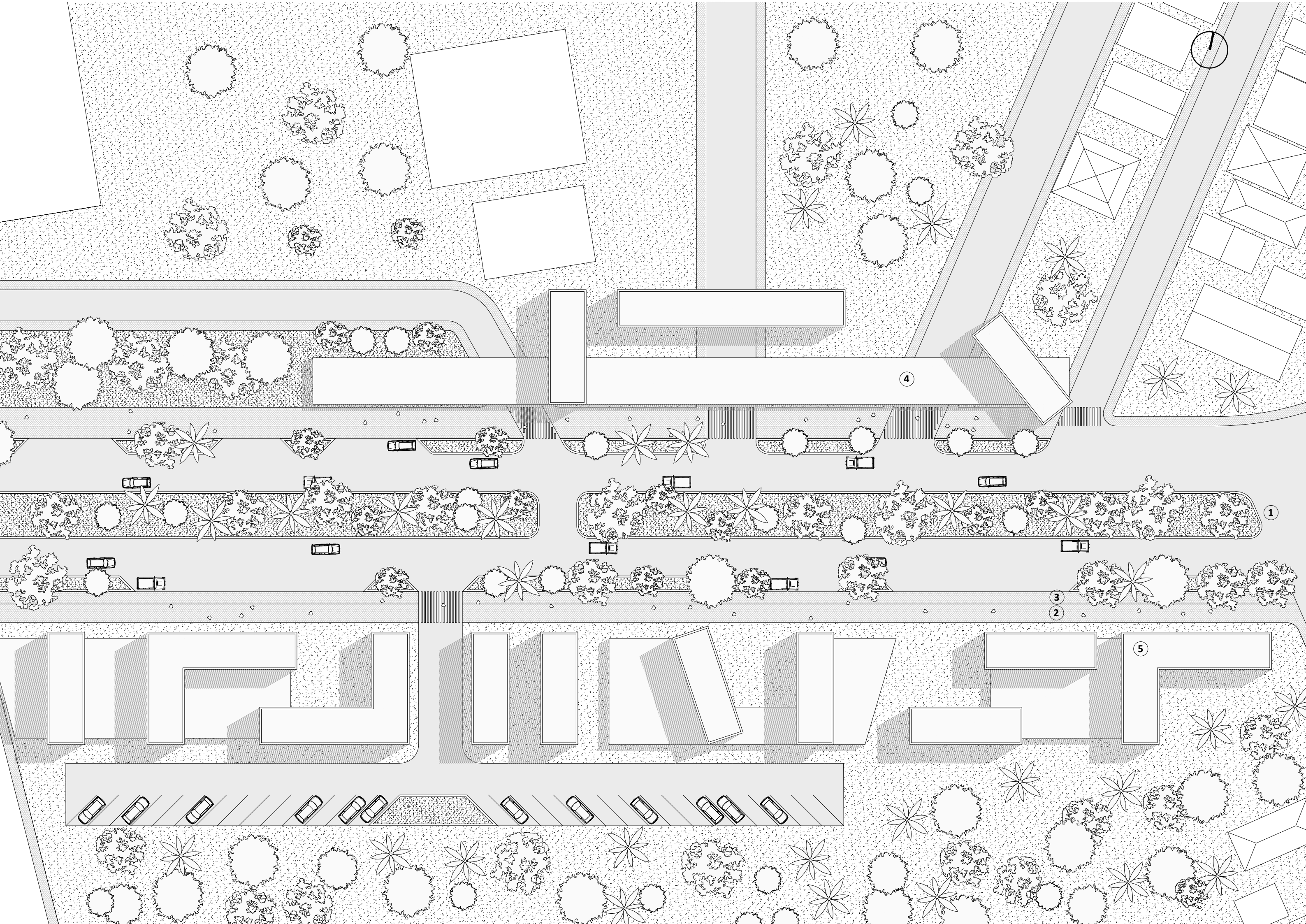




PERSPECTIVA AÉREA BOM Despacho



PERSPECTIVA AÉREA BOM DESPACHO



IMPLANTAÇÃO

CORREDOR USO MISTO

ESCALA 1:500

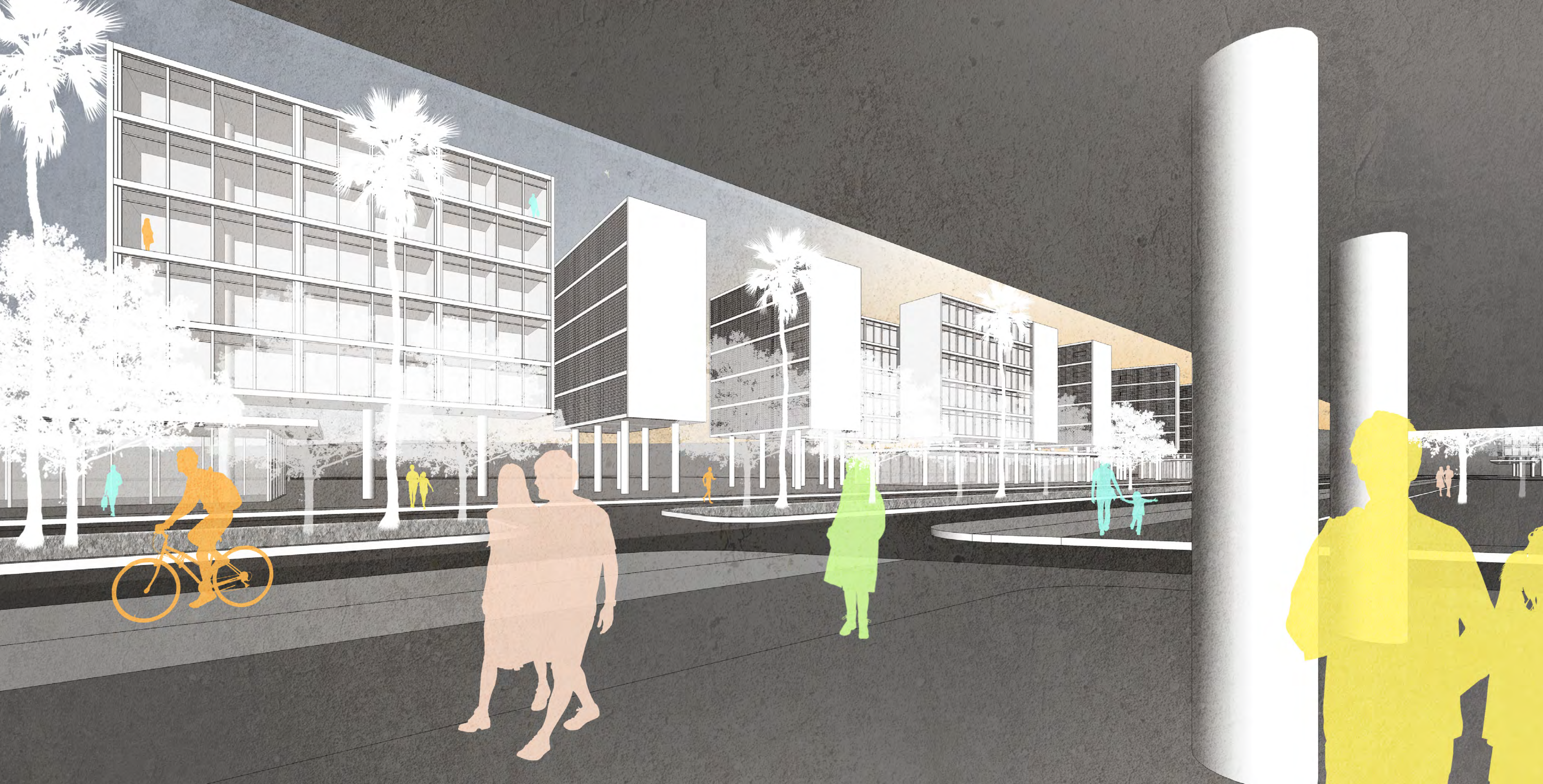
PROPOSTAS

- ① Canteiro Central
- ② Passeio de Pedestres
- ③ Ciclovia
- ④ Marquise de uso misto
- ⑤ Novas Urbanizações corredor de uso misto





PERSPECTIVA CORREDOR DE USO MISTO



PERSPECTIVA CORREDOR DE USO MISTO



PERSPECTIVA EQUIPAMENTO DE GRANDE PORTE E NOVAS URBANIZAÇÕES



IMPLANTAÇÃO

NOVA URBANIZAÇÃO CAJÁ

ESCALA 1:500

PROPOSTAS

- ① Vias de Acesso
- ② Novas Urbanizações Cajá
- ③ Corredores Verdes



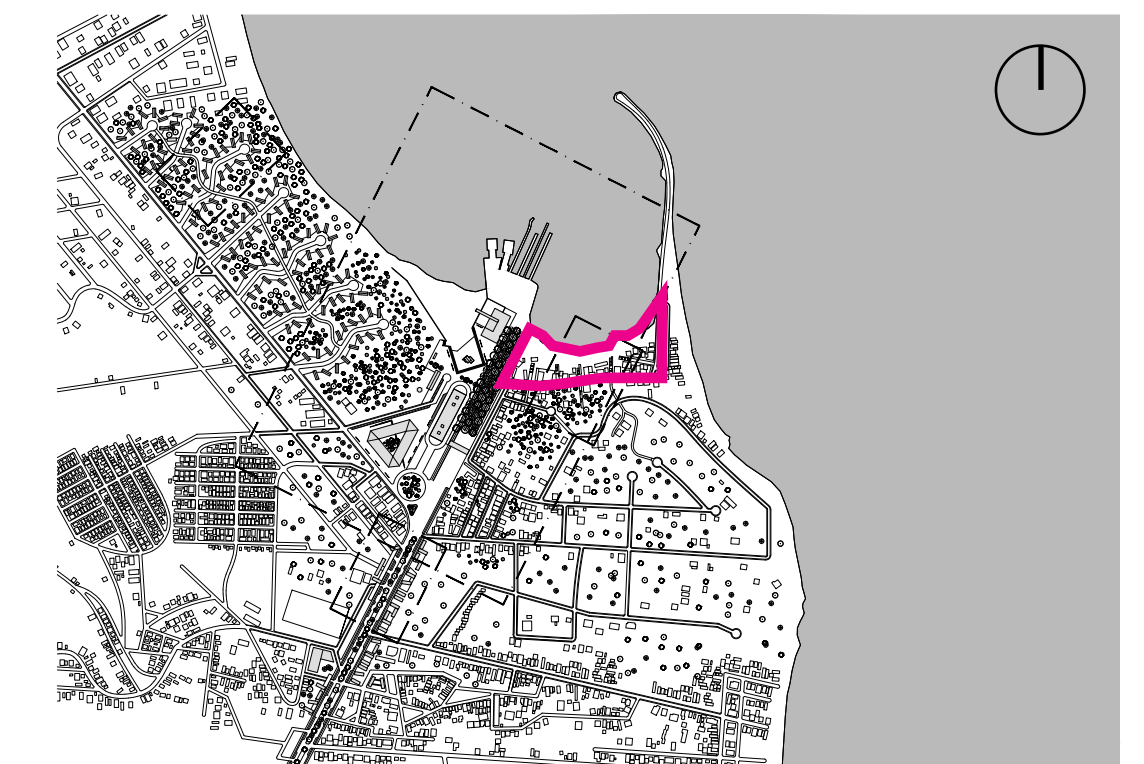


IMPLANTAÇÃO MIRANTES DE BÚZIOS

ESCALA 1:500

PROPOSTAS

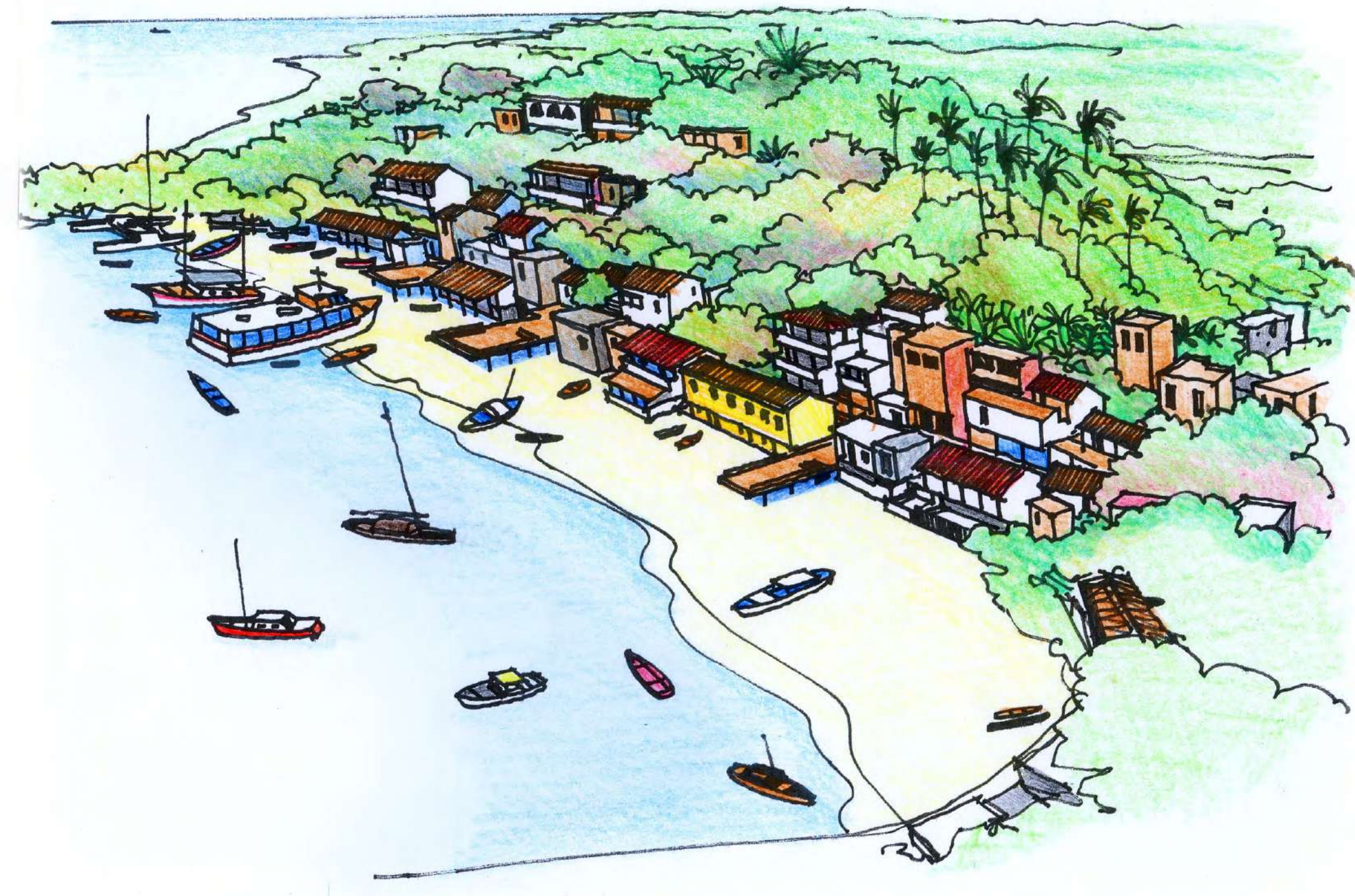
- ① Novas Vias de Acesso
- ② Mirantes de Búzios





CROQUI ESTÚDIO AMÉRICA

MIRANTE DE BÚZIOS



CROQUI ESTÚDIO AMÉRICA

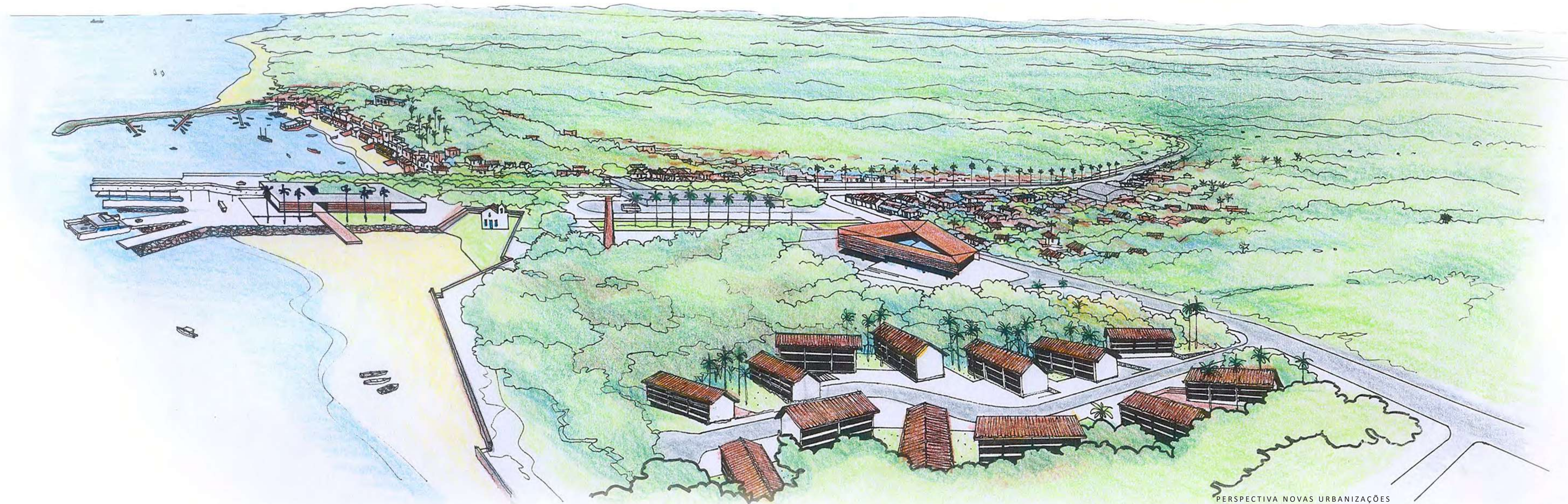
MIRANTE DE BÚZIOS



PERSPECTIVA MIRANTE DE BÚZIOS



REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO URBANO E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO EDIFICADO:
IGREJA DE BOM DESPACHO E CHAMINÉ



PERSPECTIVA NOVAS URBANIZAÇÕES