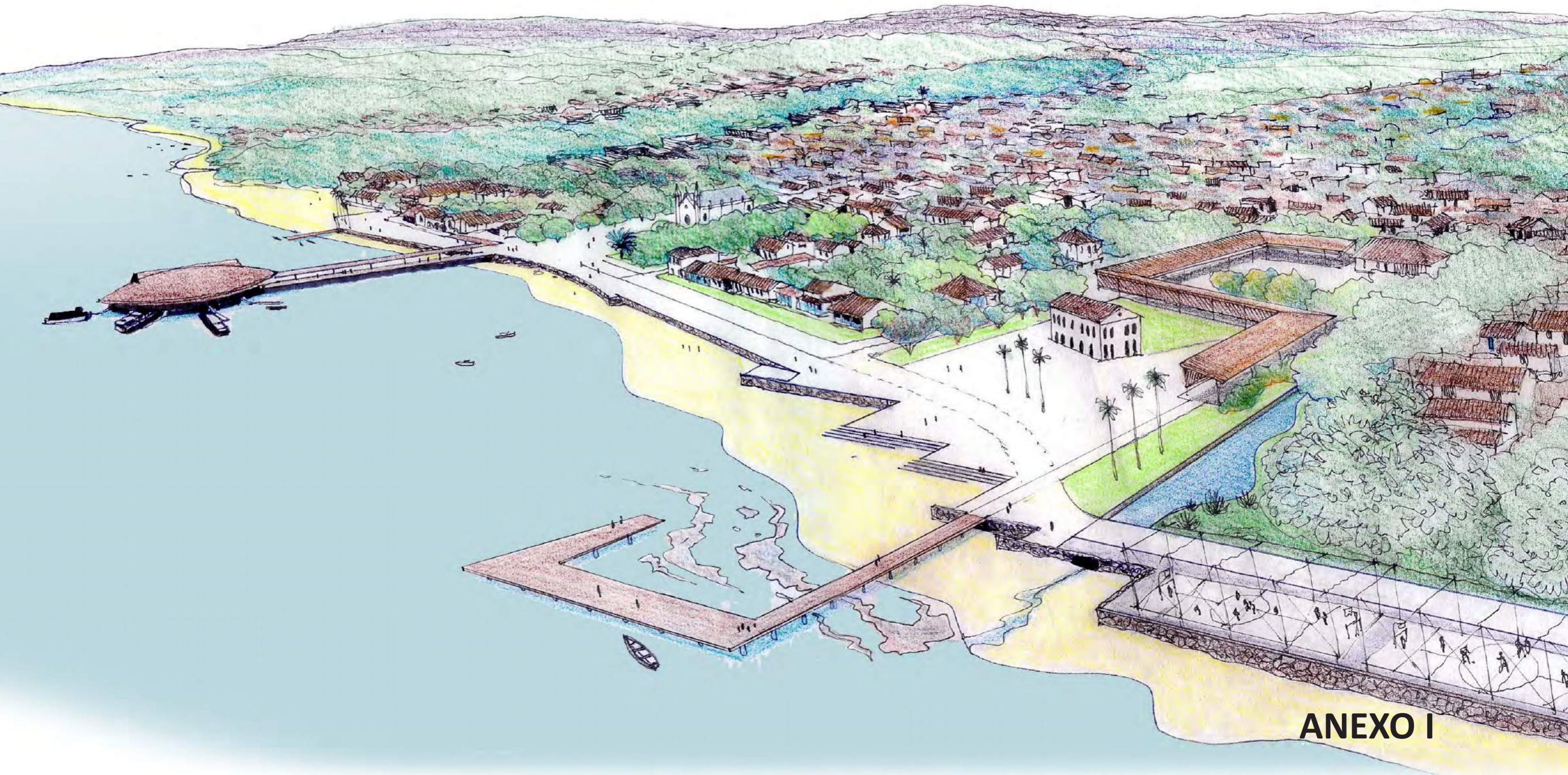


# PLUR - VERA CRUZ



**ANEXO I**



# EQUIPE TÉCNICA

## CONSÓRCIO INSTITUTO PÓLIS / DEMACAMP / OFICINA

### Coordenação Geral

Margareth M. Uemura – Arquiteta e Urbanista

### Coordenação Técnica

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

Gabriella 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

Leticia 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 VERA CRUZ - PMV

**Antônio Magno de Souza Filho**

Prefeito

**Ubirani C. B. de Freitas**

Coord. dos projetos urbanísticos

**Jackson José Reis Martins dos Santos**

Subcoord. dos projetos urbanísticos

## GRUPO DE ACOMPANHAMENTO LOCAL - GAL DE VERA CRUZ

Dejanira Roberta de M. Borges – ConCidades Estadual (titular);

Antônio Ferreira – ConCidades Estadual (suplente);

Vanessa S. Nascimento – sociedade civil

Raimundo C. da Conceição – sociedade civil

Adenildes S. Vargas Leal – sociedade civil

Douglas Souza Santos – sociedade civil

Ubirani C. B. de Freitas - Poder Público Municipal

Luis Andre Reis Rocha- 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.



# SUMÁRIO

<b>APRESENTAÇÃO</b>	<b>8</b>	<b>PROPOSTA PLUR - MAR GRANDE</b>	<b>59</b>
<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>9</b>	ÁREAS DE REQUALIFICAÇÃO URBANA/ REURBANIZAÇÃO	61
<b>CONCEPÇÃO DO PLUR</b>	<b>10</b>	NOVAS URBANIZAÇÕES	63
<b>UMA ILHA...</b>	<b>15</b>	MOBILIDADE	67
<b>DOIS MUNICÍPIOS</b>	<b>18</b>	USOS DO TERRENO	71
ITAPARICA	19	PAISAGEM E ESPAÇOS ABERTOS	73
VERA CRUZ	21	OCUPAÇÃO URBANA	75
<b>ELEMENTOS ESTRUTURAIS</b>	<b>23</b>	INFRAESTRUTURA (SITUAÇÃO ATUAL)	78
<b>MACROZONEAMENTO</b>	<b>25</b>	INFRAESTRUTURA (DEMANDA)	79
<b>EIXOS VIÁRIOS</b>	<b>27</b>	<b>PLUR TAIRU</b>	107
VIA EXPRESSA SEGREGADA	29	ADP TAIRU	109
VIA DE INFRAESTRUTURA	31	DESENVOLVIMENTO URBANO TERRITÓRIOS	111
VIA ARTERIAL - BA001	31	ÁREAS PARA RECUPERAÇÃO OU PRESERVAÇÃO AMBIENTAL	113
VIA COLETORA - BA882	31	ÁREAS DE REQUALIFICAÇÃO URBANA/ REURBANIZAÇÃO	115
VIA DE INFRAESTRUTURA – BA 532	31	NOVAS URBANIZAÇÕES	117
NOVA VIA DE INFRAESTRUTURA	31	<b>PLUR CONE SUL</b>	123
EIXO NORTE-SUL (VIA PARQUE)	32	ADP CONE SUL	125
VIA LOCAIS	33	DESENVOLVIMENTO URBANO TERRITÓRIOS	127
VIA ORLA	35	ÁREAS PARA RECUPERAÇÃO OU PRESERVAÇÃO AMBIENTAL	129
VIA ECOLÓGICA	37	ÁREAS DE REQUALIFICAÇÃO URBANA/ REURBANIZAÇÃO	133
CAMINHO ECOLÓGICO	39	NOVAS URBANIZAÇÕES	135
<b>CENTRALIDADES</b>	<b>41</b>		
	<b>43</b>		
<b>PLUR MAR GRANDE</b>	<b>45</b>		
ADP MAR GRANDE	47		
DESENVOLVIMENTO URBANO TERRITÓRIOS	49		
ÁREAS PARA RECUPERAÇÃO OU PRESERVAÇÃO AMBIENTAL	51		
ÁREAS DE REQUALIFICAÇÃO URBANA/ REURBANIZAÇÃO	53		
NOVAS URBANIZAÇÕES	55		
	57		



## 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/OFICINA, 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 contem os conceitos e estratégias de ocupação apresentados nos projetos urbanos debatidos junto à população do município de Vera Cruz em reuniões realizadas nos dias 08 de abril, 12 de maio e 9 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 ADPs indicadas durante o processo de elaboração dos planos para a Ilha de Itaparica, 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 Mar Grande, resulta do processo de discussão pública e compreende o desenho urbano para um dos territórios e as diretrizes para o Plano Mestre aplicados sobre trecho da Área de Desenvolvimento Programado - ADP de Mar Grande. 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 Vera Cruz.

## 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 Mar Grande 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 à 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 público, 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 Vera Cruz, todos os projetos terão participação pública 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; desenvolvimento de centralidades novas e requalificação das 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 existentes e potenciais 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 existente.

Assim, foram selecionadas tecnicamente e com a aprovação da sociedade civil as ADP’s onde seriam desenvolvidas as diretrizes para o PLUR: Mar Grande, Tairu e Cone Sul. Cada 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 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. 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 em cada uma das ADPs.

Na discussão pública do PLUR, definiu-se pelas diretrizes gerais para todos os PLUR’s e optou-se por selecionar apenas uma área como a prioritária para futuros investimentos e intervenções, dada a baixa capacidade administrativa, técnica e de investimentos em um cenário de curto prazo (10 anos da vigência do PDDU). Desta forma, **Bom Despacho** foi objeto de um debate mais detalhado

onde as possibilidades de uso e de requalificação ambiental e urbana foram apresentadas para cada um dos territórios que compõe o PLUR, 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 público. A médio prazo, a construção da ponte pode trazer novas demandas que podem ser adequadamente orientadas para as ADP’s atendendo às diretrizes colocadas no PLUR e consolidadas no zoneamento do PDDU. Definiu-se durante a discussão pública do PDDU e do PLUR que o detalhamento de projetos do PLUR se dará nos Planos Mestres 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.

#### 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

veículos 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.

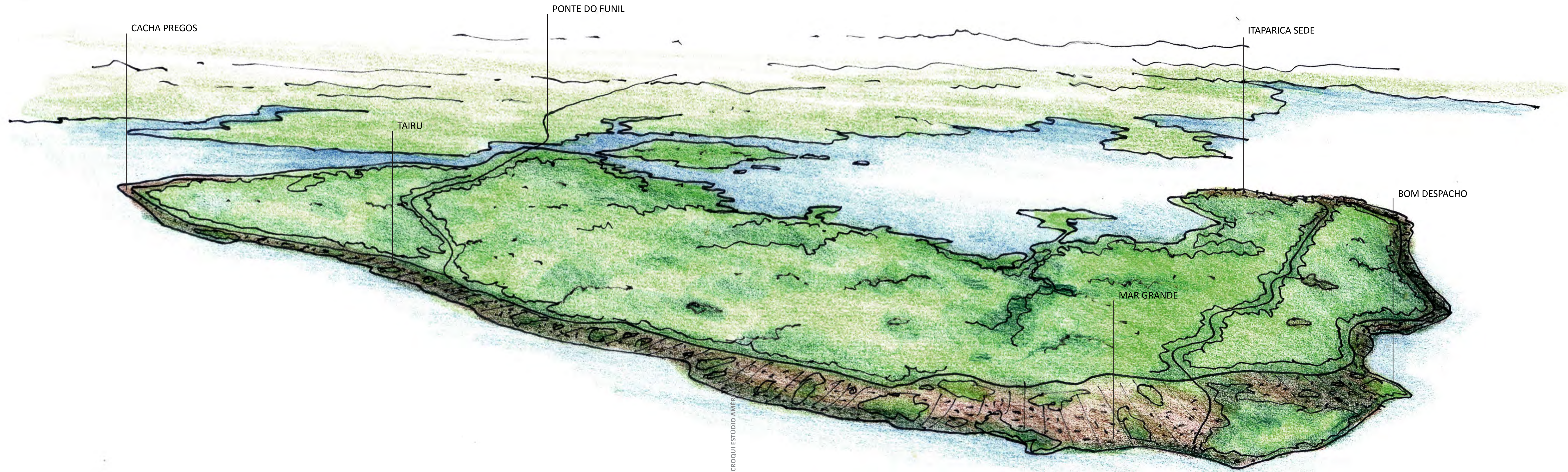
Os projetos especiais de empreendimentos serão instruídos com:

- 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 trafego, 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.

Os três perímetros definidos de ADP’s - Mar Grande, Tairu e Cone Sul se localizam em macrozonas distintas, permitindo que o desenvolvimento futuro do município de Vera Cruz se dê em diferentes pontos do território com características que valorizam a Ilha, como se fosse pontos de irradiação de novas dinâmicas: Mar Grande em uma centralidade consolidada onde podem se estabelecer equipamentos âncoras de abrangência metropolitana; Tairu em uma centralidade a ser consolidada ao sul da Ilha onde podem se instalar equipamentos âncoras com abrangência municipais e regional aproveitando a característica locacional de conexão com o recôncavo baiano; e o Cone Sul em uma região onde as riquezas naturais representativas da Ilha podem ser uma exemplo regional de alternativa sustentável de desenvolvimento econômico.





CACHA PREGOS

TAIRU

PONTE DO FUNIL

ITAPARICA SEDE

MAR GRANDE

BOM DESPACHO

CROQUI ESTÚDIO AMÉR



## 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: Em Itaparica, o Forte de São Loureço tombado em 1938 e 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, muito 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 ter instrumentos de planejamento e gestão para uma ocupação cuidadosa, que preserve seus territórios ambientais e sistemas ecológicos, e urbanize áreas precárias e controle novas ocupações. Desta forma, promover e propiciar atividades econômicas fortemente embasadas nas características culturais tanto dos pequenos e tradicionais núcleos quanto das de maior porte, mas que preservem as características ambientais da Ilha, garantindo à população qualidade de vida. Desenvolver os potenciais existentes, não se trata de uma ação nem tão distante nem impossível.

O PLUR e demais instrumentos urbanísticos (PUI, PDDU) desenvolvidos em conjunto com o município de Vera Cruz trarão parâmetros técnicos para o desenvolvimento que se deseja para Ilha.

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.

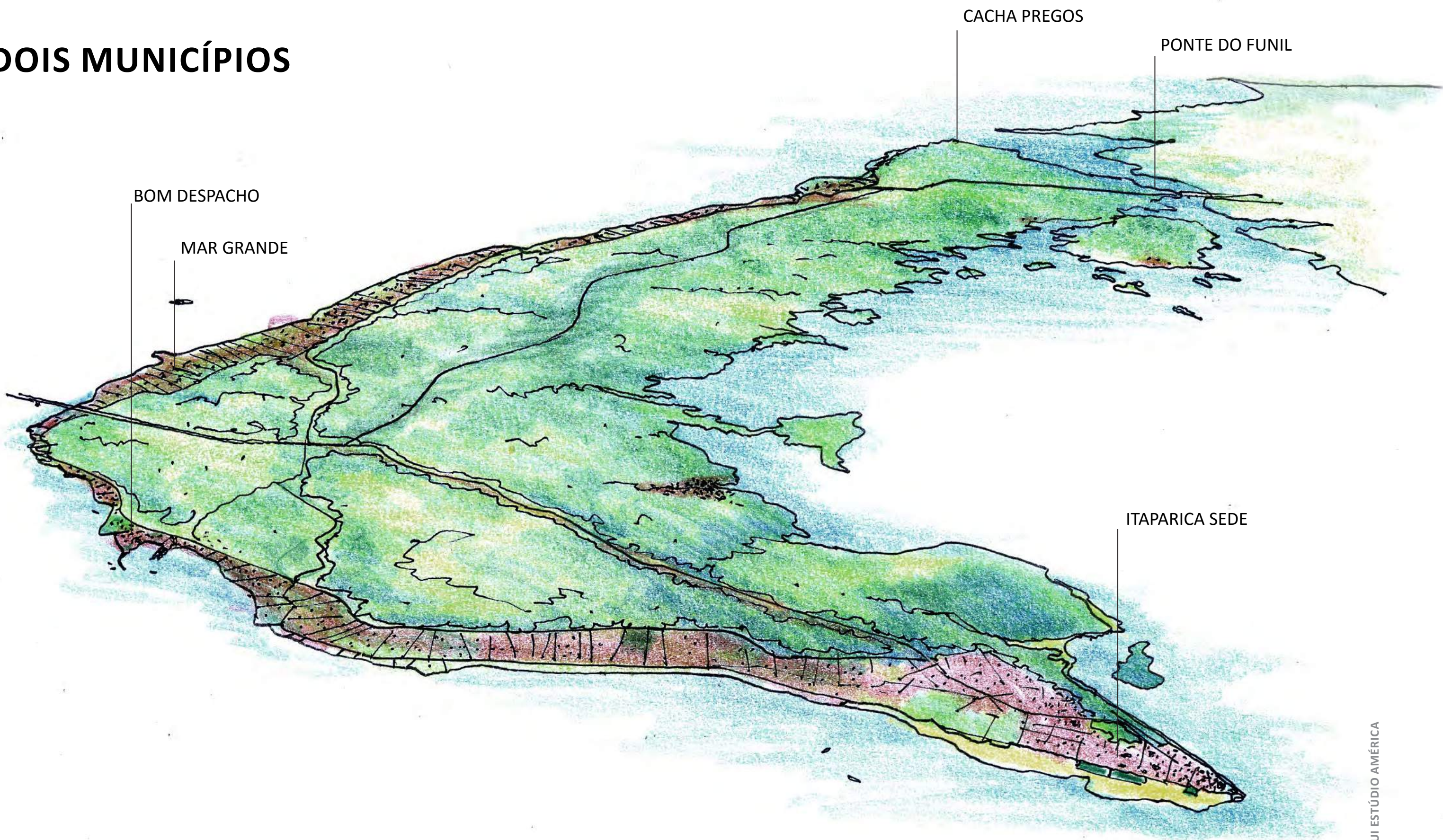
Considera-se, para este fim, os costumes e a preservação dos bens naturais e bens construídos, materiais e imateriais, adequadas às características em que se encontram e as políticas de preservação, procurando conciliá-los com definições que visem o desenvolvimento e a melhoria da qualidade de vida da população.

Neste sentido, as diretrizes para um desenho urbano explicitadas no PLUR buscam orientar uma proposta de desenvolvimento que tenha debate municipal.





# 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.

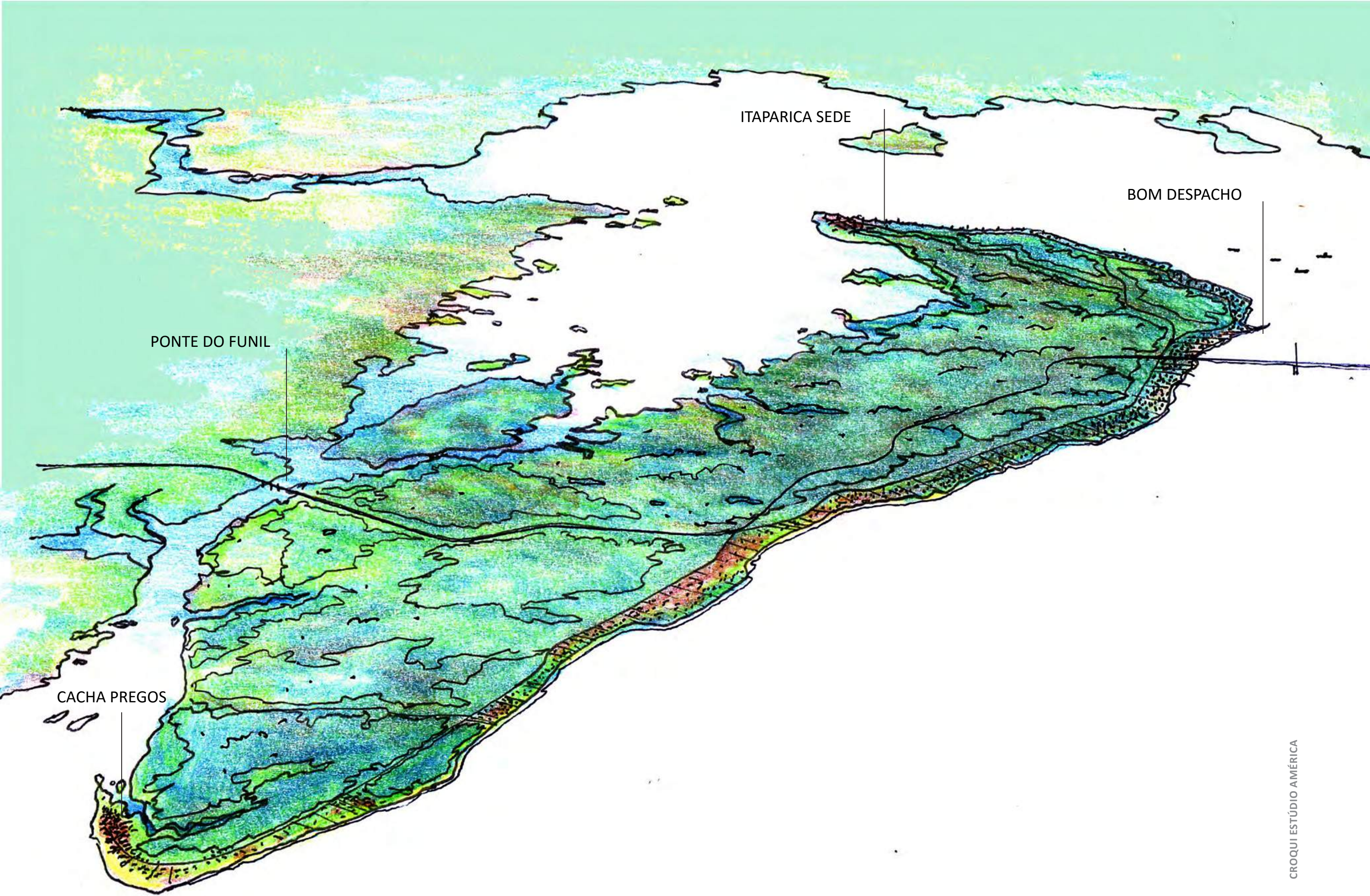
A rodovia litorânea passa por uma série de localidades e ocupações e tem cenários que variam da precariedade habitacional e urbana à localidades bastante aprazíveis e pitorescas, como Porto Santo, Manguinhos, Amoreiras e Ponta de Areia, com grande potencial cênico e paisagístico. Esta face norte da ilha 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

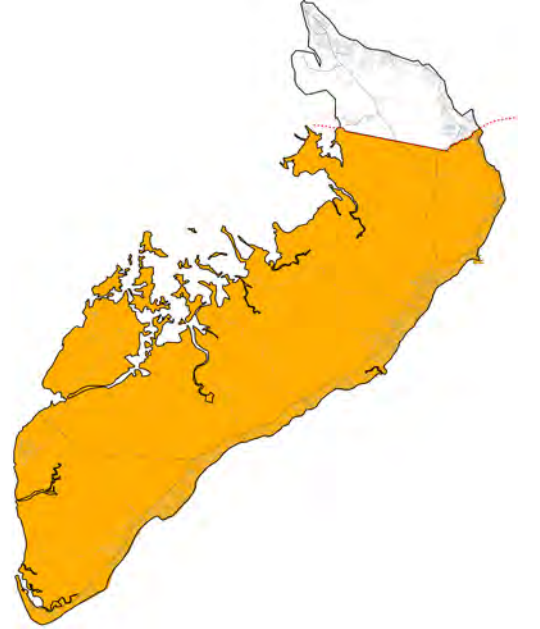
## VERA CRUZ

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.

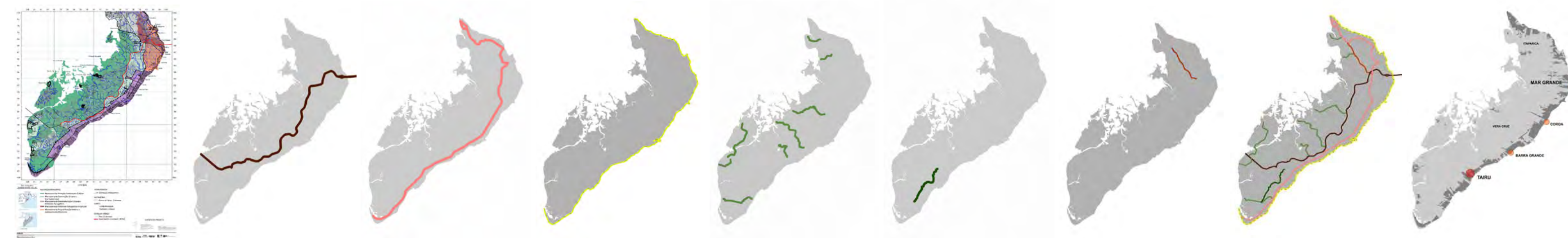
Mar Grande é a sede do município e constitui-se em seu maior núcleo e na principal centralidade municipal, onde se concentram comércio, serviços, instituições públicas, além do terminal de desembarque dos passageiros de Salvador. No centro-sul da Ilha, está a localidade de Tairú, com potencial para assumir 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



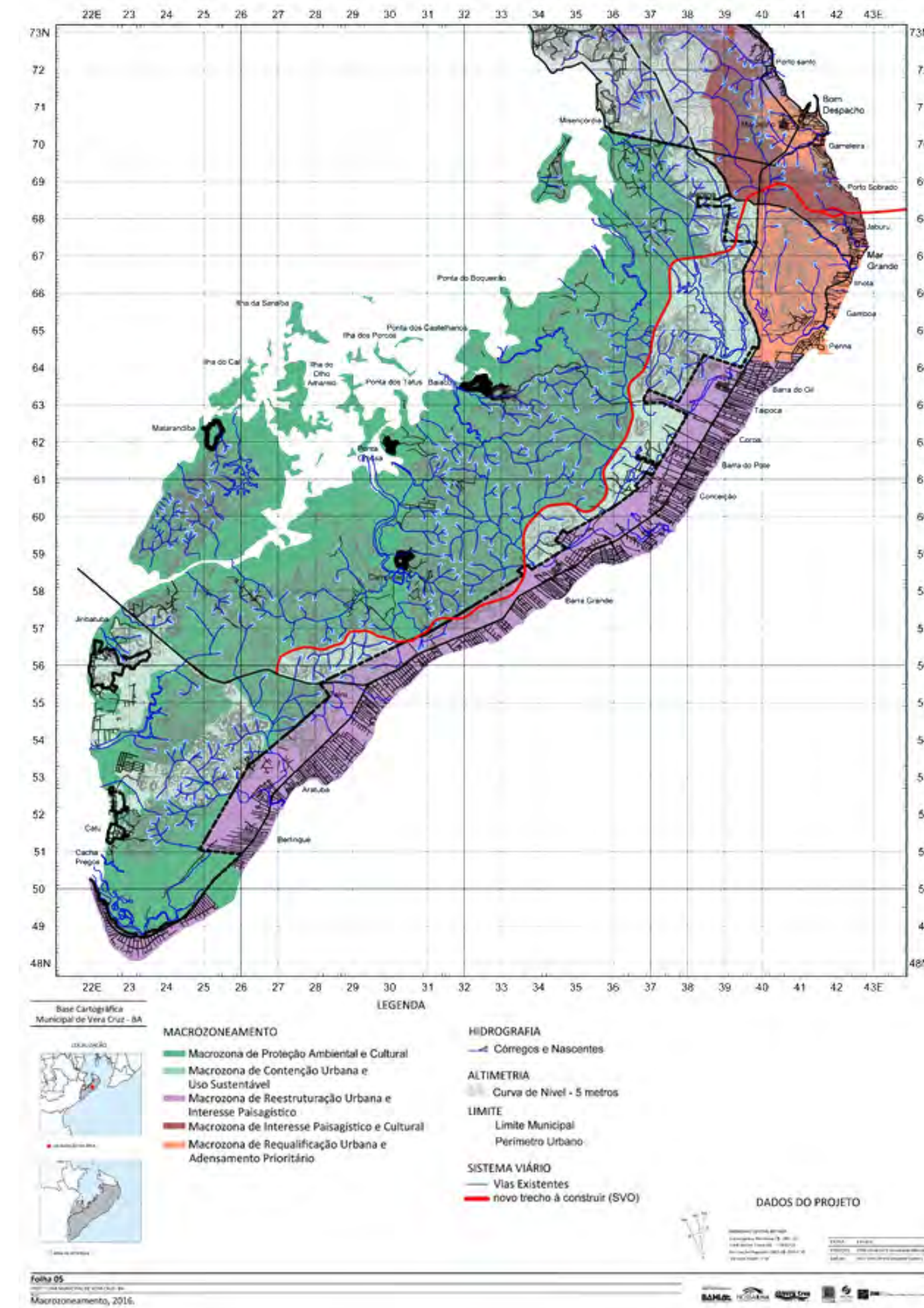


## ELEMENTOS ESTRUTURADORES DA ILHA





# 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 buscavam 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 nas ADPs.

O município de Vera Cruz 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** e **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 interesse paisagístico e cultural** que tem como objetivo preservar as paisagens naturais e o patrimônio cultural imaterial e material, fundamentais para a identidade do município; **macrozona de requalificação urbana e adensamento prioritário** que corresponde à porção urbanizada do território, onde se concentra a maior parte da população das atividades comerciais e de prestação de serviços, inclusive o terminal de transporte marítimo e que tem como objetivo adensar prioritariamente, com investimentos de requalificação e complementação da infraestrutura existente (sistema viário, saneamento, equipamentos sociais) estruturando essas centralidades municipais existentes; **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.

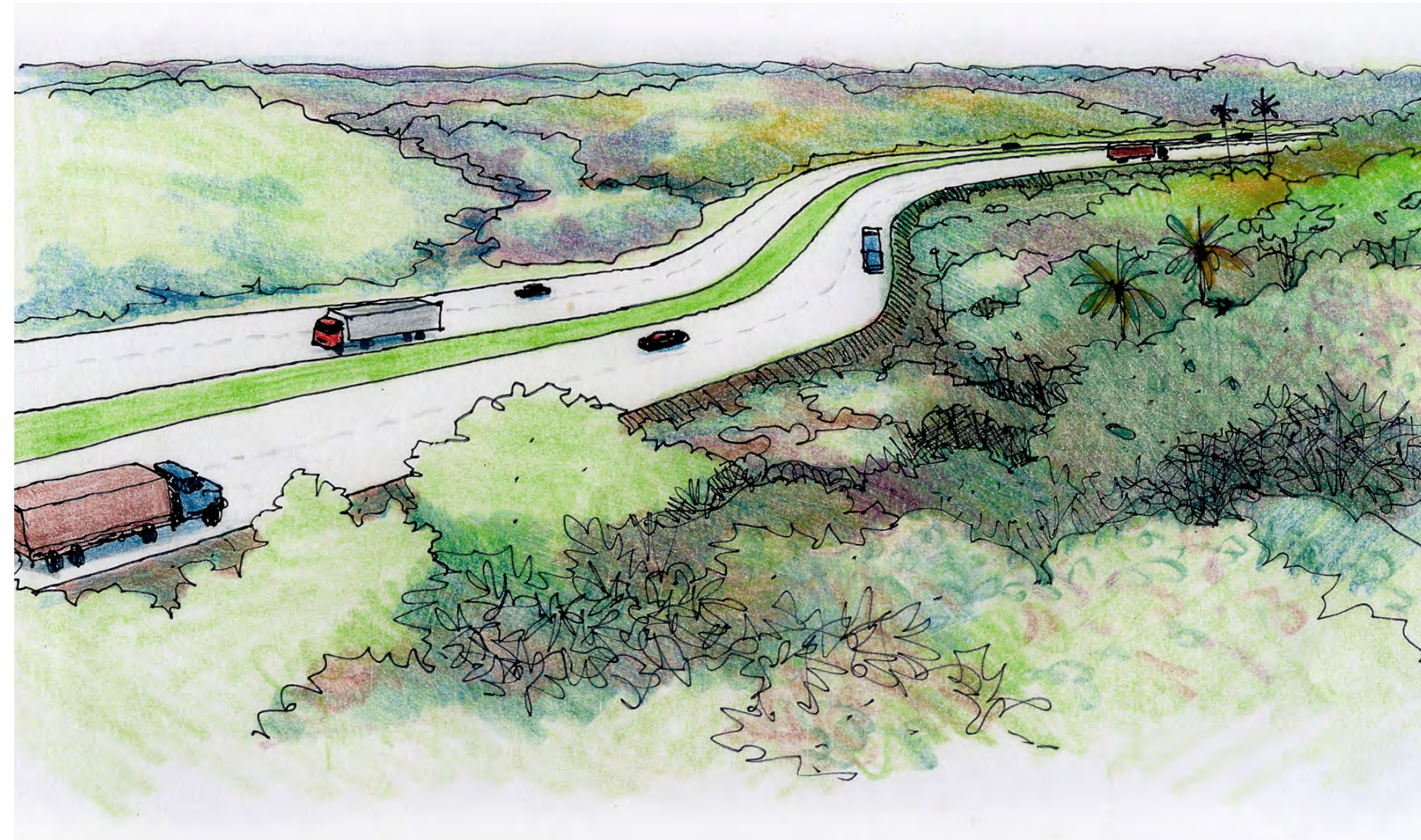
Esses eixos viários também abrigarão os sistemas tronco de infraestrutura: redes elétricas, de dados, de saneamento e abastecimento de água, ora carente na Ilha, destinado a suprir a demanda atual e futura da população local e de veraneio.

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 ADP de Mar Grande é lindeira à variante que deverá atuar como uma barreira ao avanço da urbanização proposta para esta Área De Desenvolvimento Programada sobre a região ambientalmente sensível entre Vera e Itaparica. A variante tem esta mesma função de proteção da área ambientalmente frágil da porção da Contracosta da Ilha. Para isso, a via terá características de via expressa, ou via de trânsito rápido, 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.



Vias Expressa Segregada



# 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

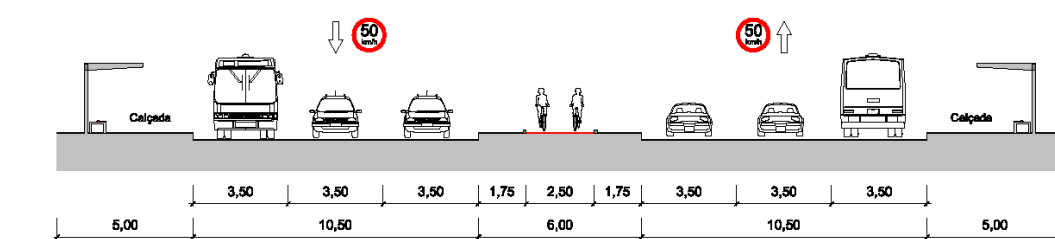
Propõe-se a requalificação da BA-001, entre Bom Despacho e Tairu, como uma via urbana, com o objetivo de ser o principal eixo estruturador da Ilha, transformada em via arterial urbana e abrigando todo o sistema tronco de infraestrutura: redes elétricas, de dados, de saneamento e abastecimento de água, 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.

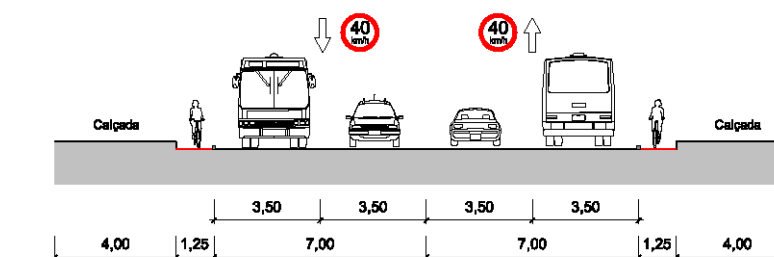
A via deverá também priorizar o transporte coletivo, com implantação imediata de uma faixa preferencial para ônibus, vans e, futuramente, poder receber um sistema de transporte coletivo de média capacidade.

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





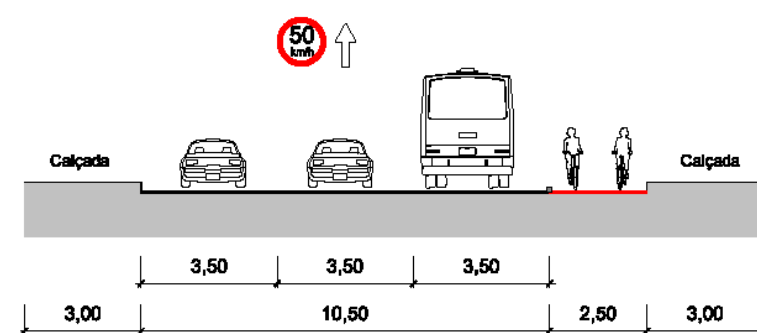
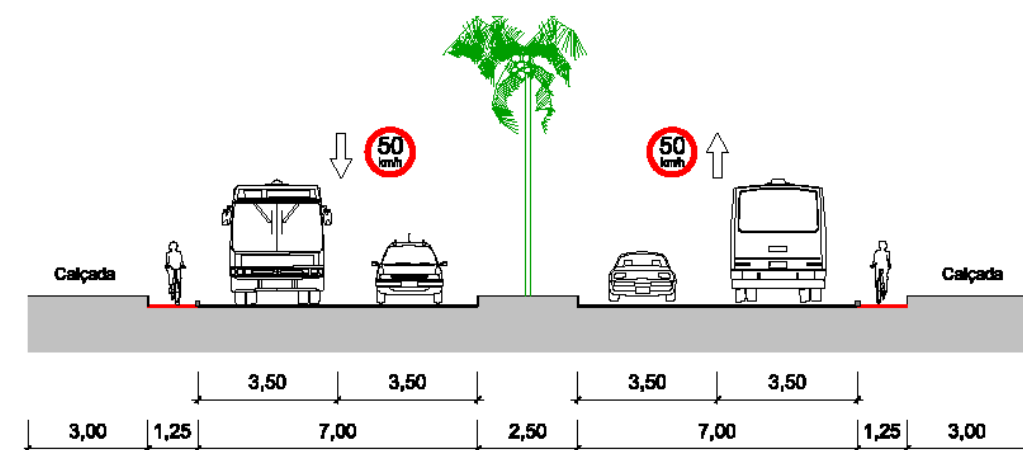
BA 532 Entre o entroncamento e o início do núcleo urbano de Mar Grande

## VIA DE INFRAESTRUTURABA-532

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 e principalmente da ADP de Mar Grande, onde esta via será transformada em eixo de adensamento de uso misto e corredor comercial, igualmente vocacionada a receber os sistemas tronco de infra-estrutura 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). Essas vias não estão adequadas para receber as redes de infraestrutura e, conseqüentemente, 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, conectada 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.

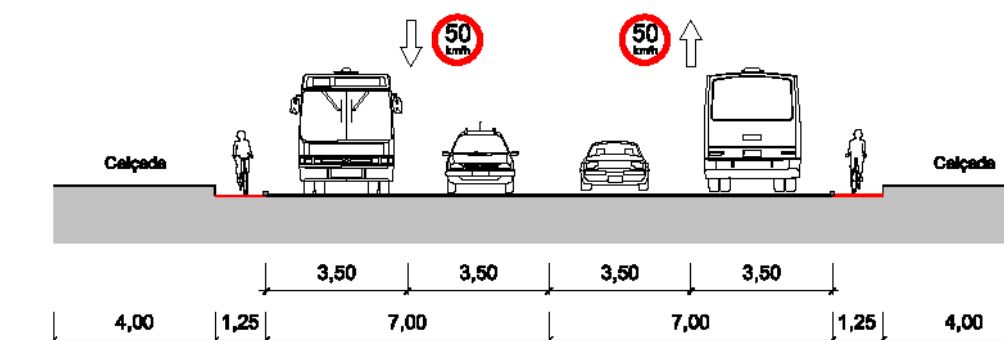
A nova via que deverá também estabelecer um limite físico à expansão urbana, definindo claramente as áreas passíveis de ocupação e as áreas de preservação ou de uso controlado.



Proposta de nova via arterial

### Nova via a ser construída na ligação entre Bom Despacho e a sede de Itaparica (via arterial II)

- pista dupla (2 faixas por sentido);
- construção de calçadas em ambos os lados da via com largura de 4,0 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 50 km/h





## 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 favorece a instalação ao seu redor de equipamentos públicos de abrangência regional, a exemplo do Hospital Regional de Itaparica, para uma futura universidade.



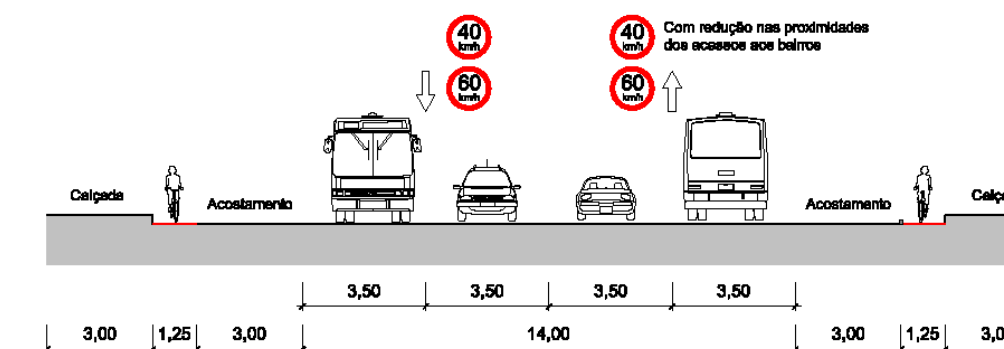
Proposta de Via Parque



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.

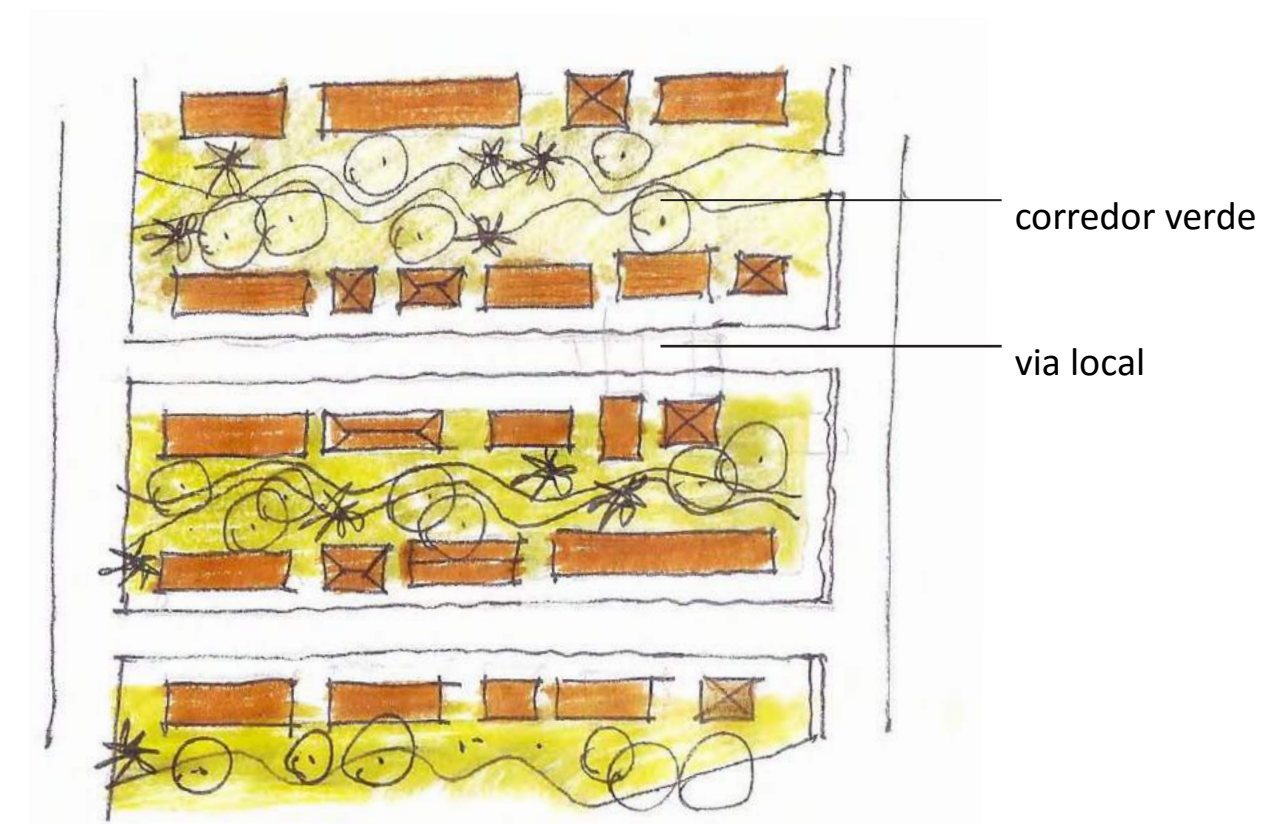
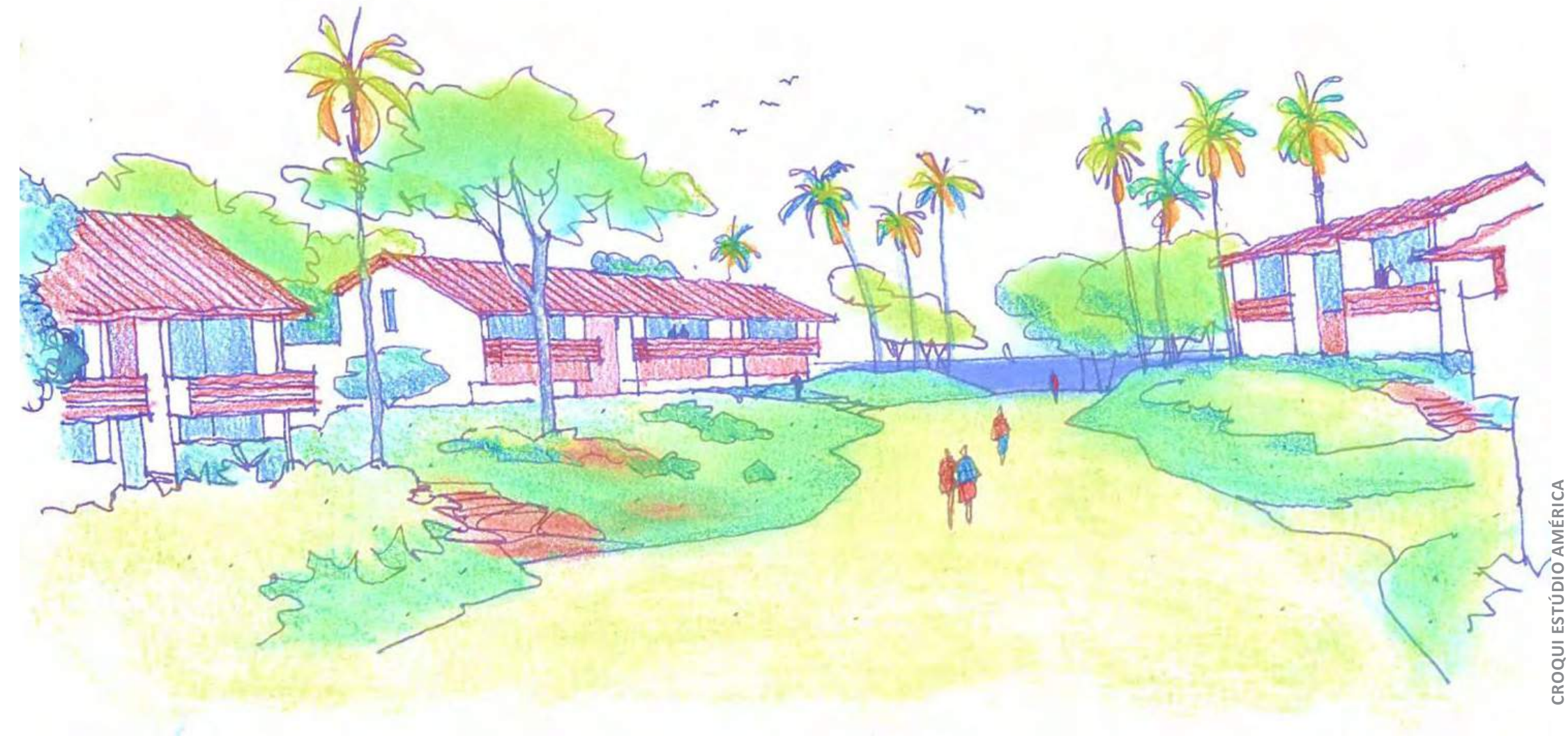




## 04 VIA LOCAIS

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 Mar Grande.

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 das ADPs garantindo qualidade de vida aos moradores e visitantes que fazem a maior parte de seus trajetos a pé.





## 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.



Proposta de Via Orla



## 06 VIA ECOLÓGICA

As localidades da Contracosta são acessadas atualmente por estradas de notável interesse paisagístico, que atravessam, as áreas de preservação ou de contenção de expansão urbana, como no caso da ADP Cone Sul. 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 ECOLOGICA 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 <sup>07</sup>

A ADP 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





## 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 as 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 três tipos de centralidades: Centro Municipal, Subcentro Municipal e Centro Local.

Os centros municipais, que compreendem as localidades de Mar Grande e Tairu, 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 a 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.

Ao longo da Costa, as demais localidades tradicionais convivem com loteamentos e empreendimentos voltados para o turismo de veraneio e com inúmeras invasões precárias e irregulares e loteamentos vazios e subutilizados. Algumas localidades tradicionais foram nomeadas como subcentros por correspondem à parte mais dinâmica de algumas localidades e por concentrarem atividades econômicas e serviços públicos que atendem a demanda das localidades vizinhas.

Na Contracosta, o mesmo ocorre, porém existem comunidades tradicionais que ainda mantem as atividades econômicas e culturais ligadas à navegação e à pesca, por isso diferenciadas das demais localidades e denominada de centralidades locais. Assim, os subcentros municipais correspondem à parte mais dinâmica de algumas localidades, por concentrar atividades econômicas e serviços públicos que atendam a demanda das localidades vizinhas. 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- MAR GRANDE**





## ADP MAR GRANDE

Em Mar Grande os fatores preponderantes para a definição do perímetro da ADP foram: (1) as características do macrozoneamento requalificação urbana e de adensamento prioritário, que tem como objetivo adensar prioritariamente com investimentos de requalificação e complementação da infraestrutura existente (sistema viário, saneamento, equipamentos sociais), estruturando essa centralidade municipal; (2) as características de centralidade municipal como a concentração de serviços, comércio e equipamentos urbanos, maior densidade de ocupação urbana; (3) a existência de sistema viário estruturante da mobilidade de Vera Cruz que permite melhores condições de acessibilidade e a presença do terminal das lanchas que fazem a conexão da Ilha com Salvador.





# 1 DESENVOLVIMENTO URBANO: TERRITÓRIOS

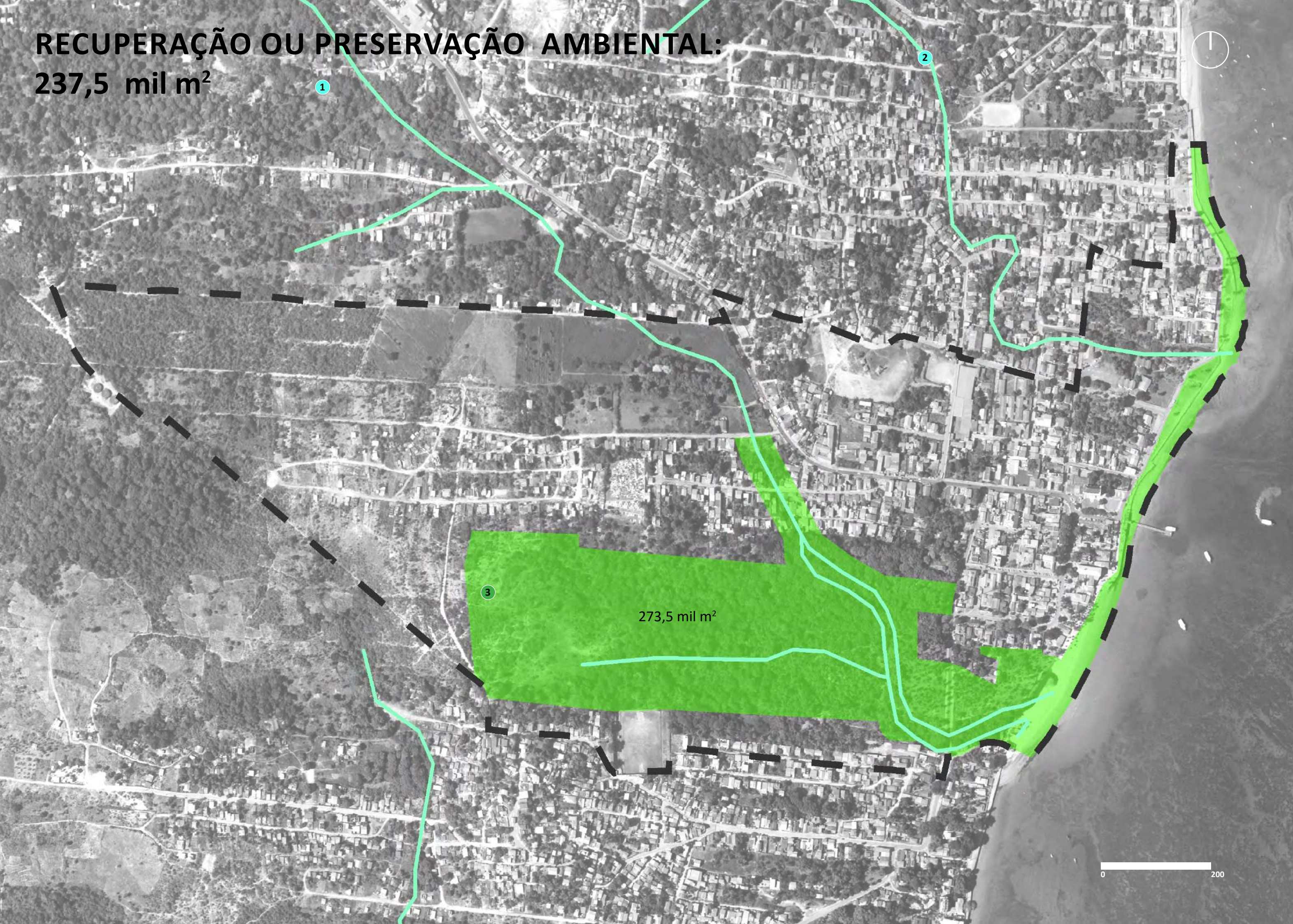
Três situações de territórios foram identificadas e adotadas: áreas ambientalmente relevantes para preservação ou recuperação ambiental; áreas de empreendimentos âncora e áreas de requalificação urbana. A definição destes territórios estabelece critérios mais particulares próprios de cada sítio, para 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)

## PROPOSTAS

- 1 Áreas Preservadas (Ambiental)
- 2 Áreas de Requalificação Urbana / Reurbanização
- 3 Áreas para Novas Urbanizações



**RECUPERAÇÃO OU PRESERVAÇÃO AMBIENTAL:**  
**237,5 mil m<sup>2</sup>**



## **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 de preservação.

Em Mar Grande, encontramos nesta situação a antiga fazenda da Ilhota, e sua extensão até o mar. Ali está proposto um parque urbano, que além de equipamento de lazer para a comunidade, se comportará como elemento de preservação da área verde e dos córregos que integram a Bacia do Rio da Ilhota.

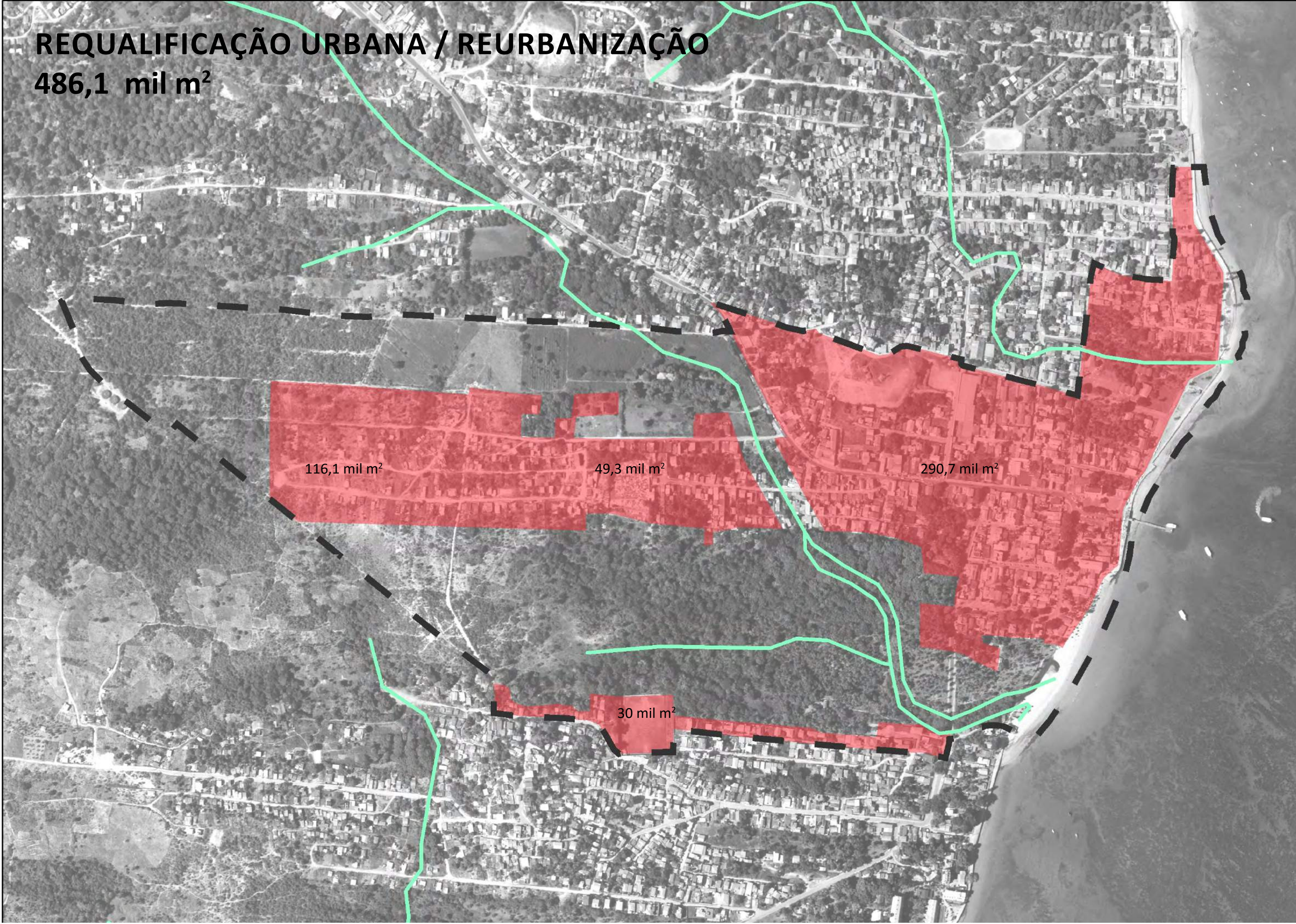
### Diretrizes para recuperação ambiental

1. Recuperação dos recursos hídricos comprometidos e poluídos das Bacias dos Rios da Ilhota e Jaburus
2. Preservação ambiental, eliminando ou mitigando os impactos ambientais negativos na área objeto de intervenção e seu respectivo entorno
3. Despoluição das praias da Ilhota, Mar Grande e Jaburu

### PROPOSTAS

- 1 Recuperação do Córrego da Ilhota com tratamento de esgoto doméstico
- 2 Recuperação do Córrego da Jaburu com tratamento de esgoto doméstico
- 3 Preservação da Fazenda da Ilhota





## 1.2 ÁREAS DE REQUALIFICAÇÃO URBANA/ REURBANIZAÇÃO

A localidade de Mar Grande apresenta características de centralidade municipal, potencializadas, sobretudo, pelos serviços de transporte marítimo de passageiros. Embora se compreenda que estes serviços possam sofrer alteração de seu funcionamento com a instalação da nova ponte ou ainda por um novo terminal, 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 quanto deficiências.

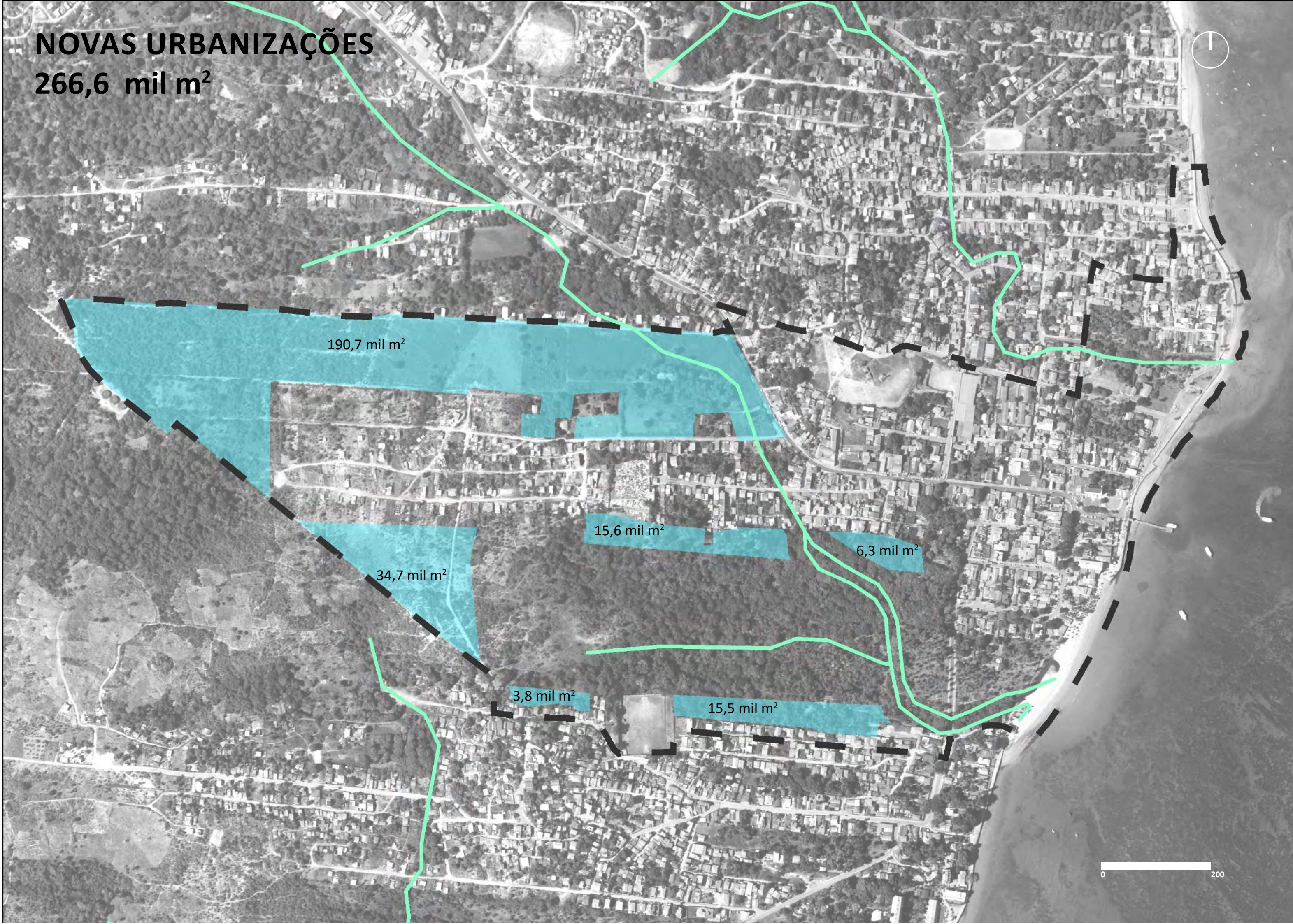
As ações propostas para essa localidade objetivam reforçar suas características de centralidade, reafirmando seu caráter, porém considerando a melhoria dos espaços públicos existentes e provimento de outros novos que atendam às necessidades da população local, além da melhoria das condições dos atuais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

As áreas a serem reurbanizadas são constituídas basicamente por áreas de grande precariedade de ocupação – definidas no Plano Diretor como ZEIS – Zonas Especiais de Interesse Social, 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 garanta adequada qualidade de vida a seus moradores e usuários. No Plano Diretor, as áreas prioritárias de reurbanização serão demarcadas com zoneamento especial com a finalidade de dotar de infraestrutura urbana e realizar futura regularização fundiária.



# NOVAS URBANIZAÇÕES

266,6 mil m<sup>2</sup>



## 1.3 NOVAS URBANIZAÇÕES

Permeando os territórios já ocupados, em áreas com baixa ou nenhuma ocupação, muitas vezes intercaladas pela presença de vegetação remanescente, encontramos áreas propícias à empreendimentos âncora. Entende-se que estes territórios não deverão perder suas características ambientais, mas que podem absorver as novas atividades que contribuam para o desenvolvimento da ilha, desde que melhore sua mobilidade e assegure a preservação dos atributos ambientais. Seu ordenamento rítmico ao longo da costa poderá transformá-las em elementos fundamentais de estruturação de todo o território, com serviços e comércio local.

Sua organização compreenderá vias locais de alimentação, formadas por dois elementos básicos: corredores verdes, estruturas paisagísticas ambientais destinadas exclusivamente a pedestres e ciclistas, incorporando eventuais 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 e de serviços, formada por módulos conjugados, e por comércio urbano em suas extremidades, junto à via de contenção que concentra a infraestrutura. Ao longo da via, no lado oposto a grande área de preservação e recuperação ambiental da Ilhota, podem ser realizados empreendimentos com uma ocupação de baixa/média densidade, com até quatro pavimentos, que garanta a qualidade ambiental e paisagística para a ocupação.

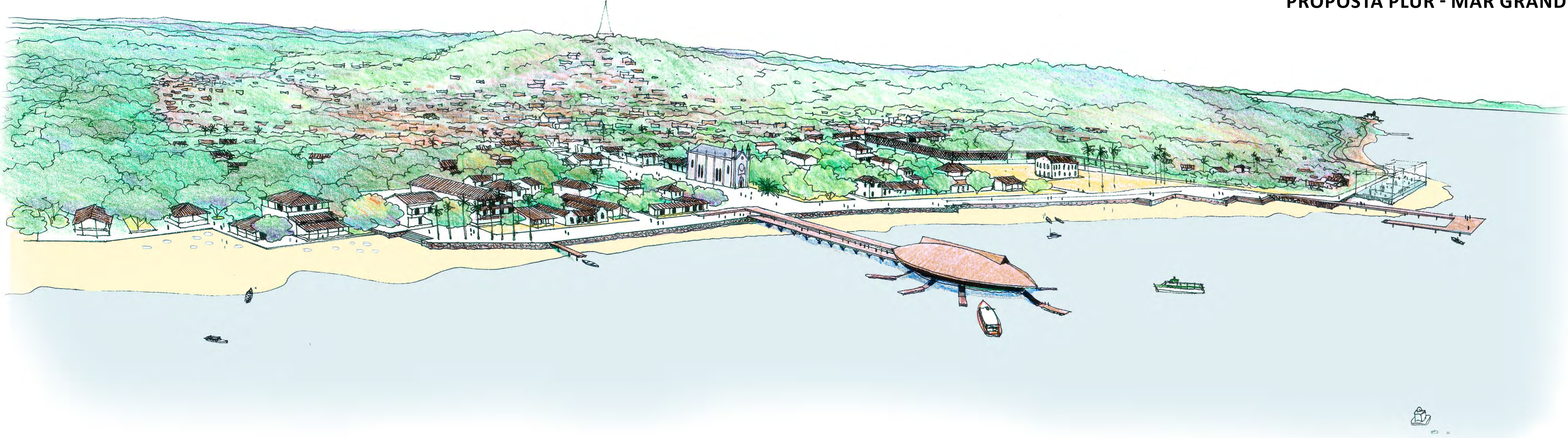
As áreas de empreendimentos âncora abrigarão também as atividades econômicas de maior porte, atividades âncoras, aproveitando a centralidade e os eixos viários. Neste sentido, o eixo estruturador de acesso à centralidade de Mar Grande, será transformado em corredor de uso misto, com calha adequada ao tráfego, mas dotado de solução que garanta a fluidez e agradabilidade, tais como faixas prioritárias de transporte público, cicloviárias e largas calçadas abundantemente arborizadas. As tipologias ali propostas poderão ter maior coeficiente de aproveitamento e maior gabarito, assim como será possível adotar tipologias com base comercial e de serviços e unidades habitacionais ou serviços nos pavimentos superiores.

Em Mar Grande, estas áreas correspondem a parte da Fazenda do Congo e do Bairro Campo Formoso (135 mil m<sup>2</sup>), a área contígua a Fazenda da Ilhota (34 mil m<sup>2</sup>) e 31 mil m<sup>2</sup> de uma área que interliga os dois perímetros totalizando 201 mil m<sup>2</sup>. Estas áreas constituirão um banco de terras de novas urbanizações passíveis de receber as demandas habitacionais e atividades âncoras econômicas e urbanas.

Somente a fazenda do Congo tem um total de 452 mil m<sup>2</sup>, onde foi aprovado um loteamento que não foi implantado. No entanto, o uso total da fazenda não é possível, pois o remanescente não incluído na ADP é formado por duas APPs com outras restrições ambientais, além de fazer limite com a Zona Rural.



PROPOSTA PLUR - MAR GRANDE







# 1 ÁREAS DE REQUALIFICAÇÃO URBANA/ REURBANIZAÇÃO

## PROPOSTAS

- ① Recuperação da Capela Sto. Antônio do Velasques, criação do caminho paisagístico e criação do novo Terminal de Velasques
- ② Requalificação da Praça do Jaburu
- ③ Nova área de esporte e lazer
- ④ Requalificação da área da Polícia Militar
- ⑤ Requalificação da área do Mercado Municipal
- ⑥ Implantação de Corredor de uso misto com equipamentos de grande porte
- ⑦ Instalação de Novo Equipamento de Saúde e Educação
- ⑧ Novo terminal de van com área comercial
- ⑨ Recuperação e valorização do Casarão da Ilha e do espaço público, com centro gastronômico e cultural associado
- ⑩ Recuperação e valorização da Praça e Igreja Matriz
- ⑪ Reestruturação do Terminal de Lanchas
- ⑫ Reurbanização ZEIS Alto Santo Antônio
- ⑬ Valorização da Orla Sul
- ⑭ Setor do Campo de Futebol - integrar ao Parque da Ilhota
- ⑮ Reestruturação do Sistema Viário

### Diretrizes para Urbanização de Áreas Precárias:

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

### Diretrizes para Requalificação Urbana

8. Relocação e reassentamento das famílias moradoras em Áreas de Preservação Permanente- APP da Bacia do Rio da Ilhota .
9. Elaboração de projeto de regularização urbanística e fundiária para áreas de Campo Formoso, Santíssimo, Ilhota, Fonte da Prata e Jaburu
10. Reestruturação do ancoradouro para atendimento turístico
11. Valorização dos marcos locais como a Igreja Matriz, Praça Anísio Batista e entorno do terminal marítimo





## NOVAS URBANIZAÇÕES <sup>2</sup>

### PROPOSTAS

- 1 Novas Urbanizações na Fazenda do Congo
- 2 Novas Urbanizações nas Franjas do Parque da Ilhota
- 3 Implantação de Corredor de uso misto com equipamentos de grande porte

#### Diretrizes para Novas Urbanizações

1. Manutenção do gabarito na faixa de orla e as taxas de permeabilidade estabelecidas na regulação urbanística
2. Garantia de janelas visuais para o mar
3. Requalificação da paisagem com valorização da frente de mar (Ilhota, Mar Grande e Jaburu),
4. Instalação de equipamentos, prioritariamente, nos corredores de tráfego
5. Valorização da Igreja de Velasques, Igreja Matriz Sagrado Coração de Jesus, Casarão da Ilha e Igreja da Penha.
6. Requalificação da orla (Ilhota – Mar Grande – Jaburu) dotando-a de passeio público e equipamentos de lazer.
7. Requalificação de espaços de lazer e contemplação para uso público (Praça da Matriz, Estádio da Ilhota).



## 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;

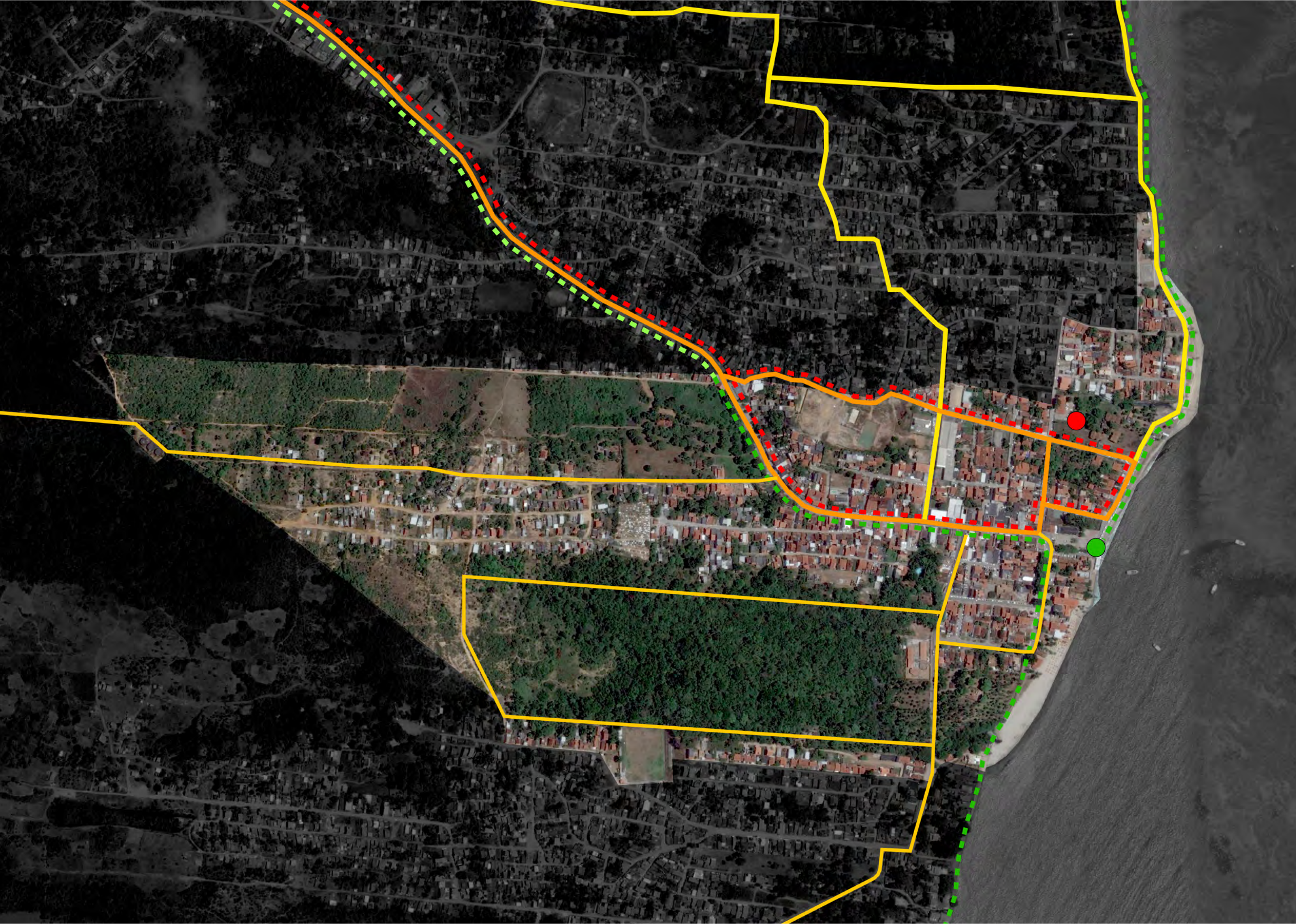
Os materiais especificados para o mobiliário urbano devem ter baixo custo de manutenção.

#### 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

A área central de Mar Grande está intimamente ligada aos serviços de transporte coletivo que atendem à Ilha, de um lado, o Terminal Hidroviário de Mar Grande, principal meio de ligação da Ilha com Salvador, de outro. Ali funciona uma grande “área de terminais” onde os usuários provenientes das lanchas têm acesso a diversas modalidades de transporte público (vans, táxis e mototáxis) e privado (ônibus fretados especialmente para transporte de turistas para hotéis localizados na própria Ilha ou em cidades turísticas do litoral sul).

Todas essas atividades ocorrem em um espaço sem infraestrutura adequada, desorganizado e absolutamente subdimensionado para o atendimento das demandas em períodos de alta estação do turismo de verão. As instalações do terminal hidroviário são precárias, a localização dos pontos de vans e táxis evidenciam a falta de gestão pública não apenas sobre o aquele espaço mas sobre as condições de prestação desses serviços.

Tentativas da Prefeitura de Vera Cruz de organizar a área foram parcialmente ou insuficientemente implantadas, por pressões dos próprios operadores.

Restrições físicas e operacionais do terminal marítimo levam a que moradores da Vera Cruz demandem a sua mudança para as proximidades da Igreja de Velasquez. Esta não é uma decisão apenas da municipalidade, dependendo de estudos técnicos e de investimentos significativos. O fato é que, pelo menos a médio prazo, o terminal permanecerá no mesmo local, não apenas justificando, mas exigindo um projeto de reurbanização de toda a área em torno da Praça da Matriz.

Com o fechamento pretendido da Praça para o acesso de veículos, uma nova localização precisa ser dada para os pontos das linhas de vans e para os pontos dos serviços de táxi e mototáxi, em uma distância não superior a 300 m do desembarque das lanchas. Um terreno desocupado localizado nas proximidades deverá receber um novo terminal de transporte coletivo, com instalações adequadas para operadores e usuários, fora da via pública.

Aproveitando a necessidade de alteração da circulação, deve ser contemplada uma outra demanda da Prefeitura, de ampliação do binário de acesso à área central com implantação de mão única de direção na BA-532, a partir do início do trecho urbanizado, o que exigirá a adaptação de um conjunto de vias laterais (Rua do Comércio e Rua Santo Antonio), com uma obra viária de extensão da Rua Santo Antonio até a BA-532, também operando como vias de mão única.

Um conjunto de vias coletoras, algumas existentes outras a serem construídas, pretende dotar a região de Mar Grande de uma rede viária que permita absorver com qualidade o crescimento populacional futuro, inclusive como forma de permitir uma maior abrangência de atendimento para o sistema de transporte coletivo.

Completando os investimentos na expansão do sistema viário, é proposta a ampliação e extensão da Av. Beira Mar, até a Igreja de Velasquez e, na sequência, até Bom Despacho, via Gameleira.

Na reestruturação dos serviços de transporte coletivo, além da construção do terminal, serão configuradas linhas estruturais ligando Mar Grande à Bom Despacho e ao futuro terminal de Tairu, e a criação de linhas radiais de reforço para as principais centralidades da Costa, 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 melhoria das calçadas, instalação de abrigos e bancos e iluminação. (Ver detalhes na prancha: Sistema viário novo)





# 3 MOBILIDADE

## LEGENDA

- SITEMA VIÁRIO**
- HIERARQUIA VIÁRIA**
- ① Coletoras
  - ② Arterial II
- TRANSPORTE PÚBLICO E CICLOVIA**
- ③ Transporte coletivo estrutural
  - ④ Ciclovia em um dos lados da via
  - ⑤ Ciclovia em ambos os lados da via
- EQUIPAMENTOS**
- ⑥ Terminal de ônibus
  - ⑦ Bicicletário





## 4 USOS DO TERRENO

Os usos indicados nesta página e, denominados de usos do terreno, referem-se às propostas do PLUR para os três territórios da ADP.

Mar grande já apresenta uma vida urbana complexa, com usos, serviços, comércios desenvolvidos. Mas apresenta conflitos urbanos como problemas de trânsito, ocupações precárias ou em áreas de risco, demandas habitacionais, carências de equipamentos, áreas degradadas, poluição, lixo. Tais conflitos devem ser objeto de análise e de proposições no plano de usos e no programa de ações para o território. A questão habitacional coloca a precariedade de áreas como o Alto do Santo Antônio, área de ZEIS, a ser reurbanizada. Parte de sua demanda deverá, no entanto, ser absorvida nas novas urbanizações, frentes de desenvolvimento, tais como Fazenda do Congo e bordas do novo Parque da Ilhota. Antigos equipamentos, como o Mercado Municipal, devem ser recuperados, e novos, criados para usos ligados a saúde e educação. A BA 532, será transformada em um corredor de uso misto, com habitações, comércio, serviços, e equipamentos de porte para atender às demandas, novas e atuais, da população.

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

### PROPOSTAS

#### ÁREAS PRESERVADAS

- 1 Implantação de Parque Fazenda da Ilhota [167.766 m<sup>2</sup>]

#### NOVAS URBANIZAÇÕES

- 1 Implantação de Corredor de uso misto com equipamentos de grande porte [81.921 m<sup>2</sup>]
- 2 Novas Urbanizações na Fazenda do Congo [177.269 m<sup>2</sup>]
- 3 Novas Urbanizações na Franjas do Parque da Ilhota [61.382 m<sup>2</sup>]
- 4 Nova Urbanização 1 [14.307m<sup>2</sup>]
- 5 Nova Urbanização 2 [34.159m<sup>2</sup>]

#### ÁREAS DE REQUALIFICAÇÃO/REURBANIZAÇÃO

- 1 Requalificação do Casarão da Ilha e criação de Centro Cultural e Gastronômico [11.516 m<sup>2</sup>]
- 2 Implantação de Terminal de Vans e Comércio [8.750 m<sup>2</sup>]
- 3 Implantação de Equipamento de Saúde e Educação [21.919 m<sup>2</sup>]
- 4 ZEIS Sto. Antônio [112.669 m<sup>2</sup>]
- 5 Requalificação da Praça da Igreja Matriz [6.657 m<sup>2</sup>]





## 5 PAISAGEM E ESPAÇOS ABERTOS

A paisagem de Mar Grande, como não poderia deixar de ser, é marcada pela presença do mar e de sua orla, que domina toda a frontalidade da localidade. Para essa orla se abrem os espaços livres, abertos e públicos da cidade. Desde a capela de Santo Antônio de Velasquez, se estabelece um caminho que permite percorrer e desfrutar deste encontro mar e terra determinante da paisagem, com a observação da cidade de Salvador ao fundo. São as praças e jardins ao longo dele, associados à sua promenade, que se constituem os grandes pontos de referencia e encontro. A Praça de Jaburu, com sua pequena igreja, é já um lugar aprazível, de tranquilidade, mas em projeto de uso. O pátio do Casarão da ilha, franco ao mar, torna-se uma extensão convidativa deste passeio, que atinge a Praça da Matriz, com seu burburinho citadino, movimento de “lanchas” e vans, de pessoas que vem e vão, ou ficam, para trocas, de conversas, frutas, e outras curiosidades locais. Chega-se então, após um caminhar através de quiosques e praia, à foz do córrego da ilhota, dominada por um belo jardim de palmeiras.

Este passeio, de potencial fantástico, tem ares de abandono, um certo descaso, desgaste do tempo e de ações nem sempre zelosas, e requer cuidado. Cuidado este que não deve, no entanto, apagar as marcas ali deixadas, nem desfazer a vida que ali corre, mas sim melhor suportá-la, recebê-la e animá-la. Um trato com a beira-mar, seu passeio, sua arborização; seus pisos, suas árvores, seus acessos, seus descansos, suas vistas. Afastar carros e vans para logo ali. E, é claro, também com suas edificações: a capela de Velasquez, Jaburu, Casarão, Penha, a serem recuperados, tratados para melhor se acomodarem na paisagem.

Subindo para o interior, a paisagem se dissipa. A urbanização a esconde, a não ser por alguns mirantes em meio à cidade ocupada, que permitem visuais para dentro e para fora do território, alcançando por vezes o verde interno da ilha. Ali, as reurbanizações, as requalificações, deverão se preocupar com a qualidade do território, da paisagem já urbana, a ser aprimorada, melhorada. E as novas ocupações, junto a áreas verdes, com elas deverão se compor e se somar, para garantir a qualidade ambiental do lugar.

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

### PROPOSTAS

- 1 Requalificação Praça do Jaburu (existente)
- 2 Implantação de nova Praça do Casarão da Ilha com orla e Pier
- 3 Requalificação da Praça da Igreja Matriz com novo Terminal de Lanchas
- 4 Implantação de Novo Parque da Fazenda da Ilhota com edificações no entorno



# 6 OCUPAÇÃO URBANA

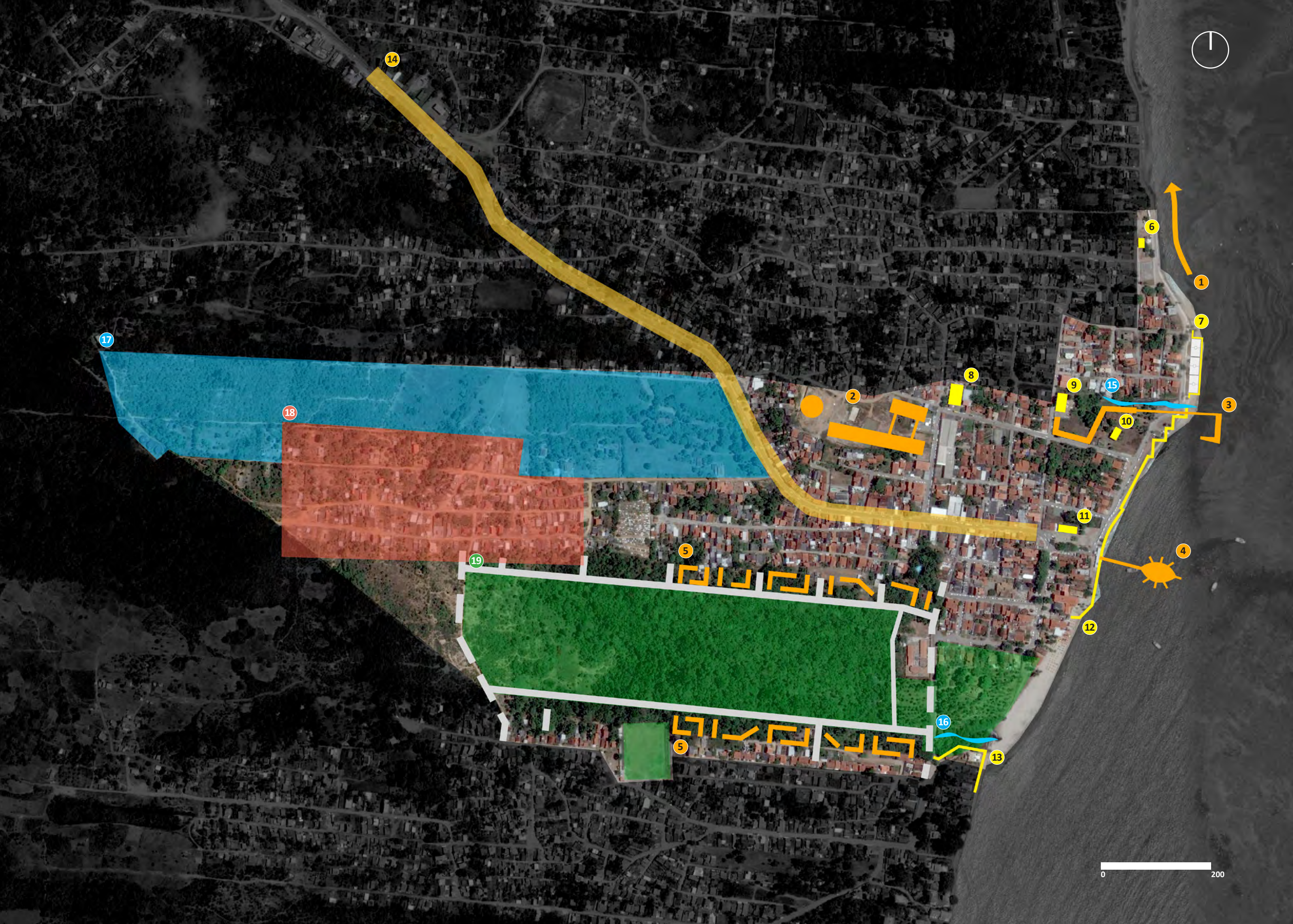
## PROPOSTAS

- 1 Novo Caminho para Velasques e Terminal
- 2 Implantação de Novo Equipamento de Saúde e Educação
- 3 Novo Terminal de Vans, Centro comercial e gastronômico, Píer e revitalização orla
- 4 Novo Terminal de Lanchas
- 5 Nova urbanização do entorno da Fazenda da Ilhota com novo sistema de acesso
- 6 Requalificação Praça do Jaburu (existente)
- 7 Implantação de uma Área de Esporte e Lazer
- 8 Reforma do Mercado Municipal
- 9 Reforma da Polícia Militar (existente)
- 10 Requalificação do Casarão da Ilha
- 11 Recuperação da Igreja Matriz (existente)
- 12 Revitalização da Orla
- 13 Revitalização da Orla Sul
- 14 Implantação de um Corredor de uso misto
- 15 Recuperação do Córrego do Jaburu
- 16 Recuperação do Córrego da Ilhota
- 17 Nova urbanização da Fazenda do Congo
- 18 Reurbanização ZEIS Alto Santo Antônio
- 19 Implantação Parque da Ilhota

Mar Grande é a sede do município de Vera Cruz. Conta com a maior e melhor infraestrutura urbana da Ilha, com intensa atividade de serviços e comércio. Sua ocupação caracteriza-se pela disposição da Praça da Matriz junto à orla, com notável potencial paisagístico. Dela derivam ruas que estruturam o sistema de mobilidade das localidades e abriga todo o comércio, com destaque a chegada da BA 532, bastante comercial, e para a Rua do Congo e sua continuação, a Praça Anísio Batista, onde se localizam as agências bancárias e restaurantes, com uma notável arborização que proporciona um microclima bastante agradável. Junto à Avenida Beira-mar, com uma bela vista de Salvador, em seu setor norte, há restaurantes, pousadas e apenas um parque de diversões como estrutura de lazer. Ali estacionam grande parte das vans que atendem toda a ilha. Este circuito na orla, que segue desde a porção sul da Beira-Mar, até a Capela de Santo Antônio dos Velasques, único bem de Vera Cruz tombado pelo patrimônio histórico nacional, é de grande potencial paisagístico, e, embora apresente lugares agradáveis, está, notadamente junto à Praça da Matriz, bastante degradado. A própria praça, ocupada predominantemente pela igreja, apresenta ares de abandono, embora tenha um movimento intenso de ambulantes, comerciantes de frutas e outras mais coisas, eventos populares, falas e discursos, que enriquecem a cena cotidiana do lugar. Muito deste burburinho citadino é alimentado pelo grande gerador de movimentações da cidade, o terminal de barcas de Mar Grande, defronte à praça, e que leva e trás a população desde Salvador. O terminal em si consiste em uma estrutura de concreto em arcos, com puxadinhos a todos os lados, bastante desgastado e alterado por intervenções e adaptações ao longo do tempo. Dele alonga-se em direção ao mar um píer, onde param as barcas.

O projeto do o Plano Urbanístico – PLUR (ver detalhes na prancha Implantação Geral), a ser considerado no Plano Mestre da Área de Desenvolvimento (ADP) de Mar Grande, de cerca de 960 mil m<sup>2</sup>, parte destas percepções e potenciais, buscando se apropriar das qualidades urbanas e da garantia desta vivacidade da praça, fortalecendo as visuais desta para o mar e Salvador. O terminal proposto deverá avançar ao mar, esticando e ocupando a extremidade marítima do píer, com uma nova estação de embarque e desembarque sobre o mar, adequada a este serviço e dotada dos pequenos comércios e serviços de apoio necessários. Como oportunidade, destaca-se a sua cobertura, para a qual se pretende utilizar da sabedoria dos construtores navais da ilha. Com este deslocamento, desafoga-se a praça, e acomoda-se a fila de espera sobre o píer, que remodelado e coberto, também recebe o apoio de pequenos quiosques comerciais.

A praça, liberada, será tratada como tal, com um piso que garanta sua integridade cênica, e aproxime o comércio disposto ao seu redor do seu centro. A perspectiva da igreja passa a ser valorizada, seja da praça, seja do mar. O jardim vizinho, com uma densa vegetação, é incorporado com a supressão do muro, e torna-se assim um limite verde da praça. A Igreja, a ser recuperada, será assim valorizada. (Ver detalhes na Prancha Implantação do Casarão e Terminal)







croqui estúdio américa

Na continuidade da Beira-mar, o Casarão da Ilha e o grande espaço defronte a ele serão recuperados e transformados em um equipamento de uso múltiplo, voltado a atividades culturais e polo gastronômico, estendendo-se até a orla através da elevação ao nível do passeio da via litorânea, e culminando em um píer de contemplação. O Córrego que por ali passa receberá tratamento em suas margens, e deverá fazer parte do programa de saneamento da ilha. As vans e autos que estacionam ao longo da Beira-mar serão alocados em um terminal com acesso pela Rua do Comércio, na parte posterior do Casarão da Ilha, cercado por lojas, áreas de alimentação e outras facilidades. O posto policial ali deverá ser ampliado e melhorado (Ver detalhes na Prancha Implantação do Casarão e Terminal).

A BA532, em seu trecho urbano, terá suas características comerciais confirmadas, através da instalação de um corredor de uso misto, com equipamentos de grande porte, além de habitações, comércios e serviços, com melhorias das condições de tráfego, uma vez que passará fazer parte de um binômio de acesso à Praça da Matriz, com o retorno pela Rua Santo Antônio, a ser continuada, ou ainda mais ao norte, por uma nova via de contorno. Uma área adjacente à rodovia, ao longo da Alameda Internacional, junto à área conhecida como Fazenda do Congo, com aproximadamente 200 mil m<sup>2</sup>, será priorizada para empreendimentos âncora e novas atividades, podendo atender, ainda, parte da demanda habitacional da ZEIS de Alto Santo Antônio.

Está prevista a requalificação e dinamização do Mercado Municipal e adjacências, bem como a instalação de equipamentos de saúde e de educação.

A grande massa verde correspondente à antiga Fazenda do Rio da Ilhota, com cerca de 250 mil m<sup>2</sup>, área de preservação que se estende da orla, além da Rua Congo e da capela Nossa. Senhora Das Candeias, até a Rua Transversal, deve ser transformada em um grande parque para a cidade, com novas ruas laterais ocupadas por conjuntos de edifícios residenciais de até quatro pavimentos, além de suportes de comércio e serviços. Os córregos que por ali passam deverão sofrer processos de tratamento, para sua despoluição, dentro de um programa de tratamento de esgotos abrangente (ver detalhes nas pranchas: Implantação da Urbanização do Entorno do Parque da Ilhota; na Implantação da Urbanização do Entorno do Parque da Ilhota; e Tipologia Habitacional da Urbanização do Entorno do Parque da Ilhota).

A qualidade paisagística da Praça Anísio Batista deverá ser estendida por sua continuação, a Rua Congo, potencializando sua agradabilidade, e, na medida do possível, criando “corredores” e “janelas” para o mar.

As melhorias se estendem de Sul, com um redesenho da orla e reposicionamento dos quiosques, mais adequados à fruição da paisagem desde a praia, e a Norte, onde um circuito paisagístico, prioritário para pedestres e ciclistas, se alongará em toda a orla, permitindo o acesso à Capela de Santo Antônio dos Velasques, patrimônio histórico a ser restaurado e tornado elemento de atração junto a um novo equipamento destinado a eventos comunitários e celebração da memória da ilha. O circuito passará por Jaburu, onde a praça deverá também ser requalificada, e por um novo terminal marítimo, que aproveitará o maior calado para embarcações.



croqui estúdio américa

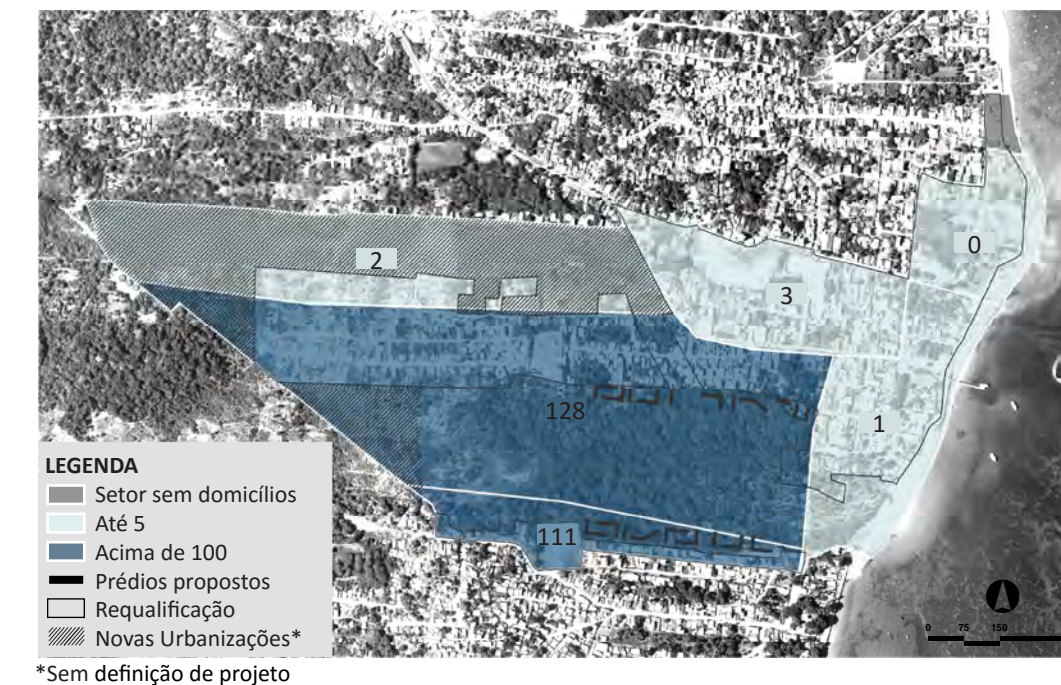
PERSPECTIVA NOVO TERMINAL DE LANCHAS COM IGREJA MATRIZ AO FUNDO



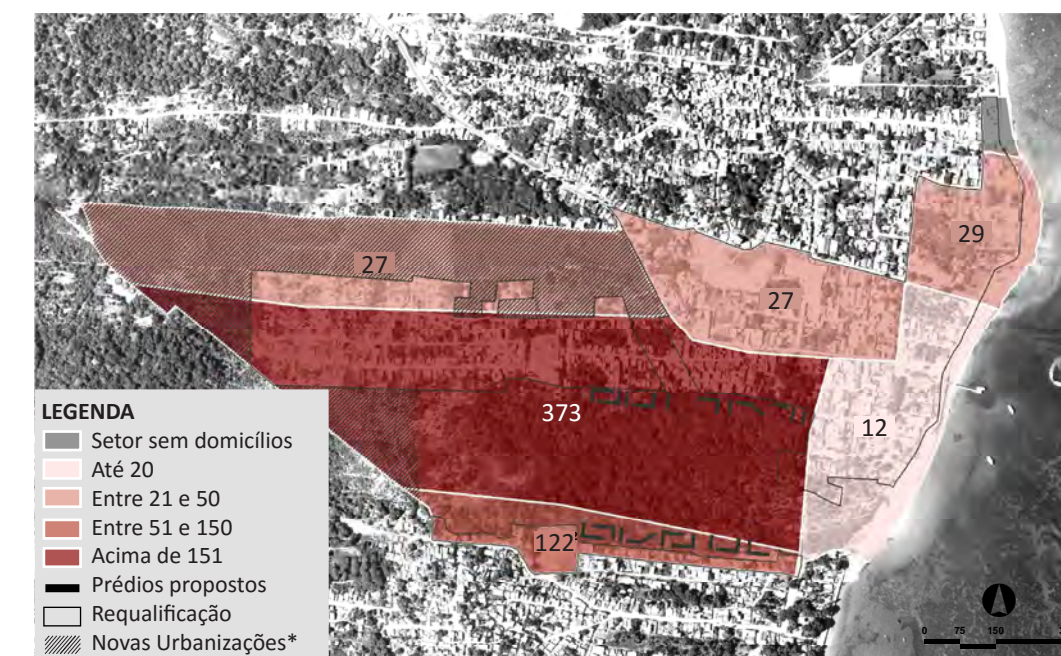


## INFRAESTRUTURAS SITUAÇÃO ATUAL

## INFRAESTRUTURAS DEMANDAS



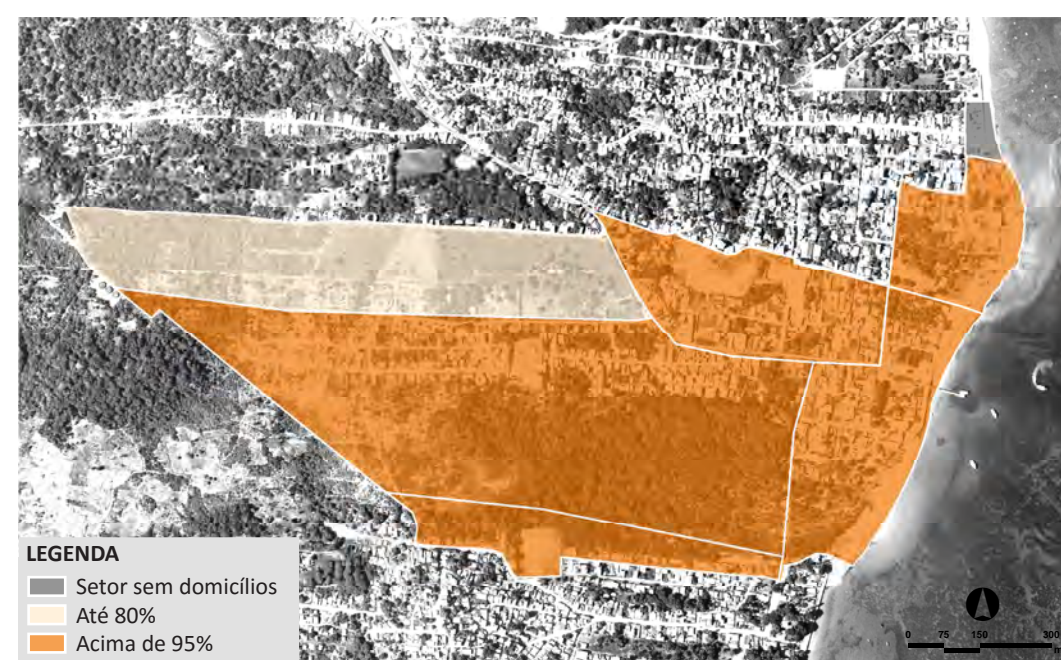
\*Sem definição de projeto



\*Sem definição de projeto



\*Sem definição de projeto



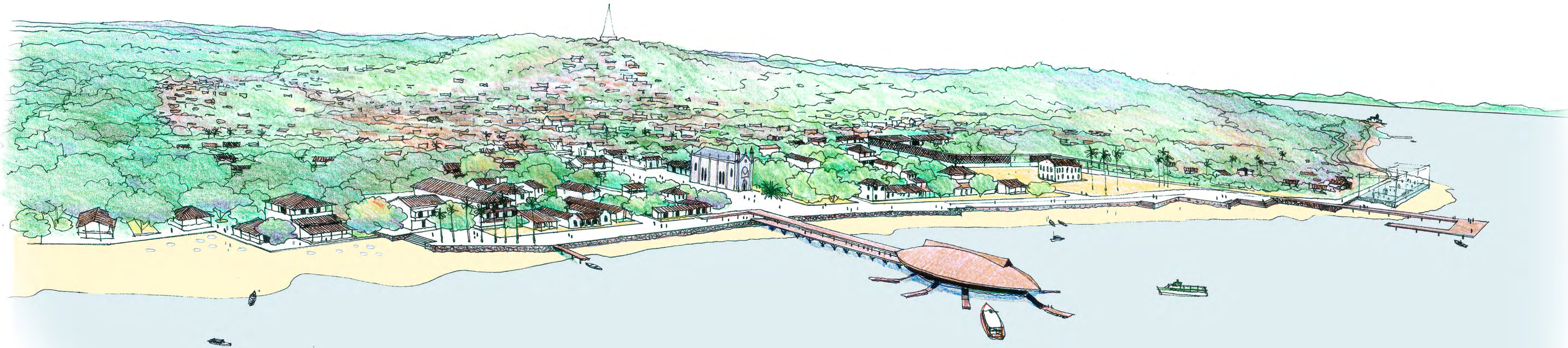
DEMANDAS DE NOVAS CONEXÕES			
Infraestrutura	Requalificação	Novas Urbanizações	Total
Rede de Água	27	218	245
Rede de Esgoto	372	218	590
Rede Elétrica	21	218	239

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.

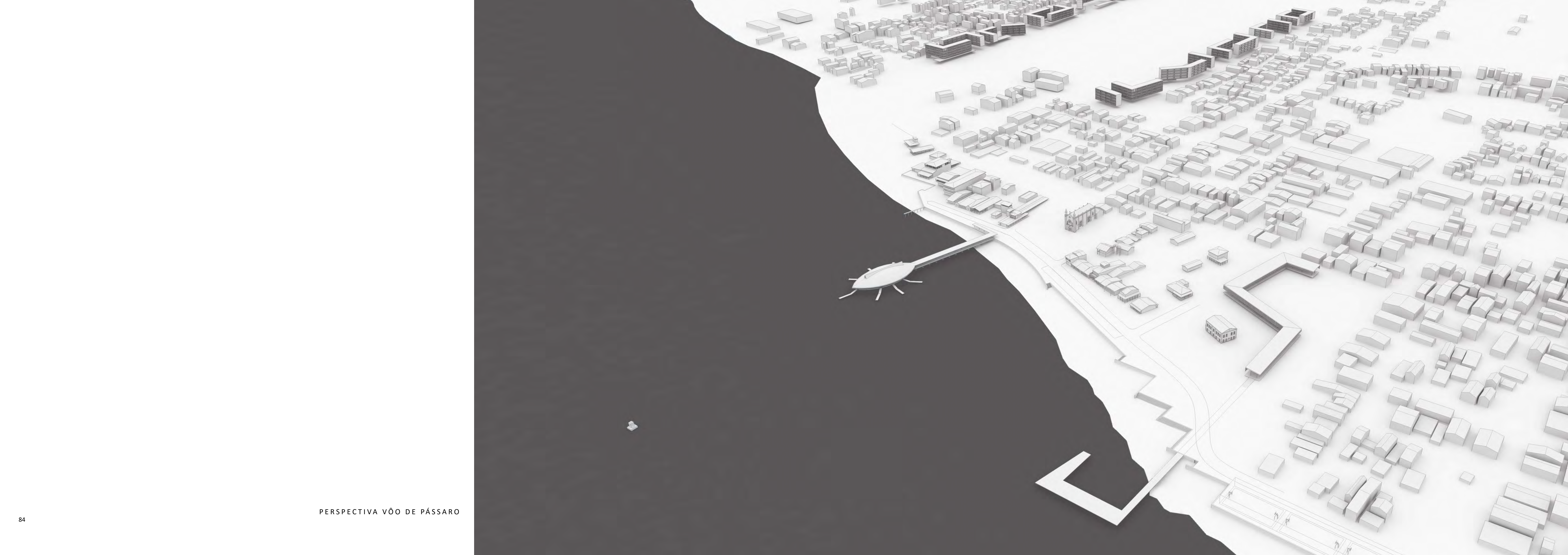






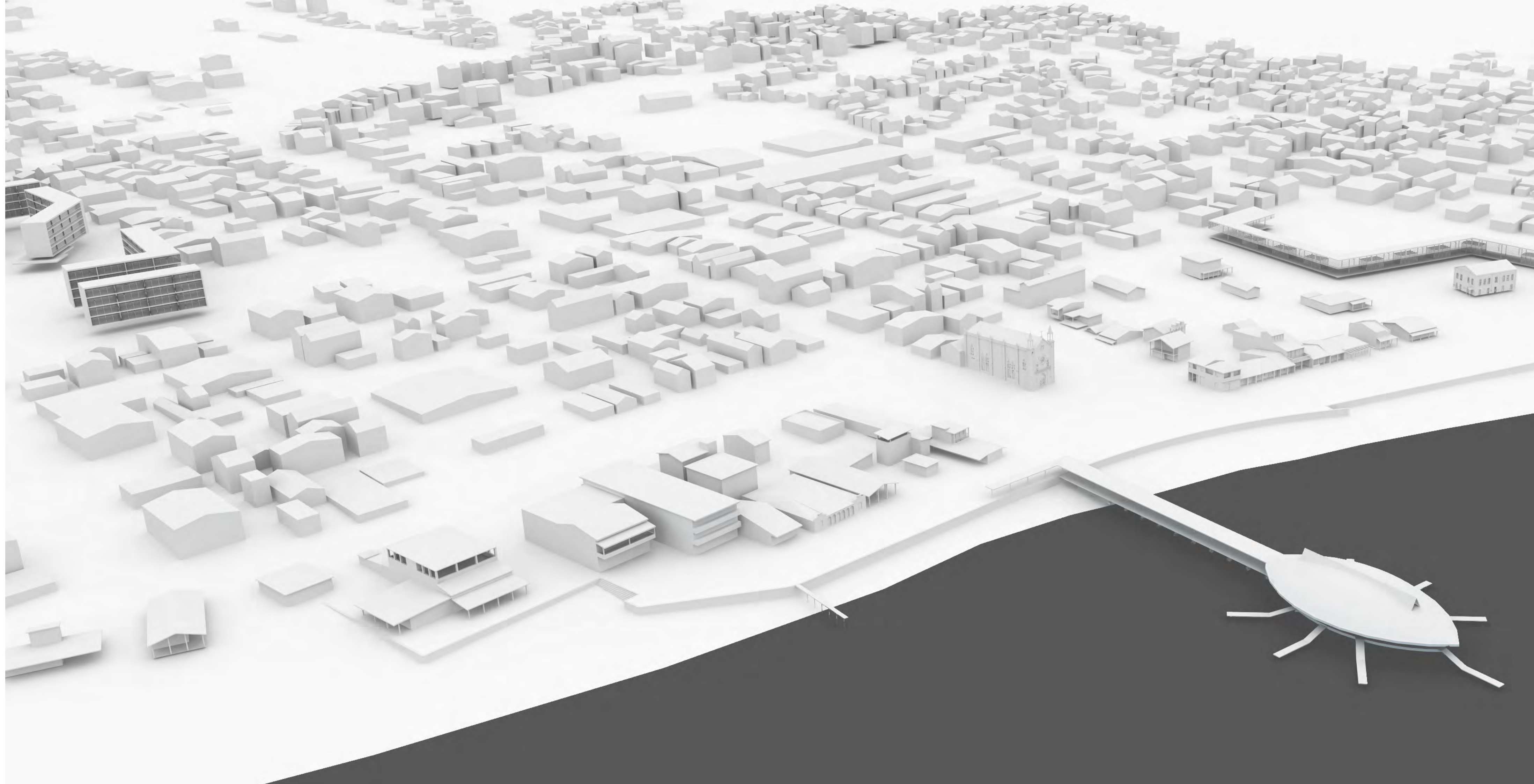






PERSPECTIVA VÔO DE PÁSSARO





PERSPECTIVA VÔO DE PÁSSARO



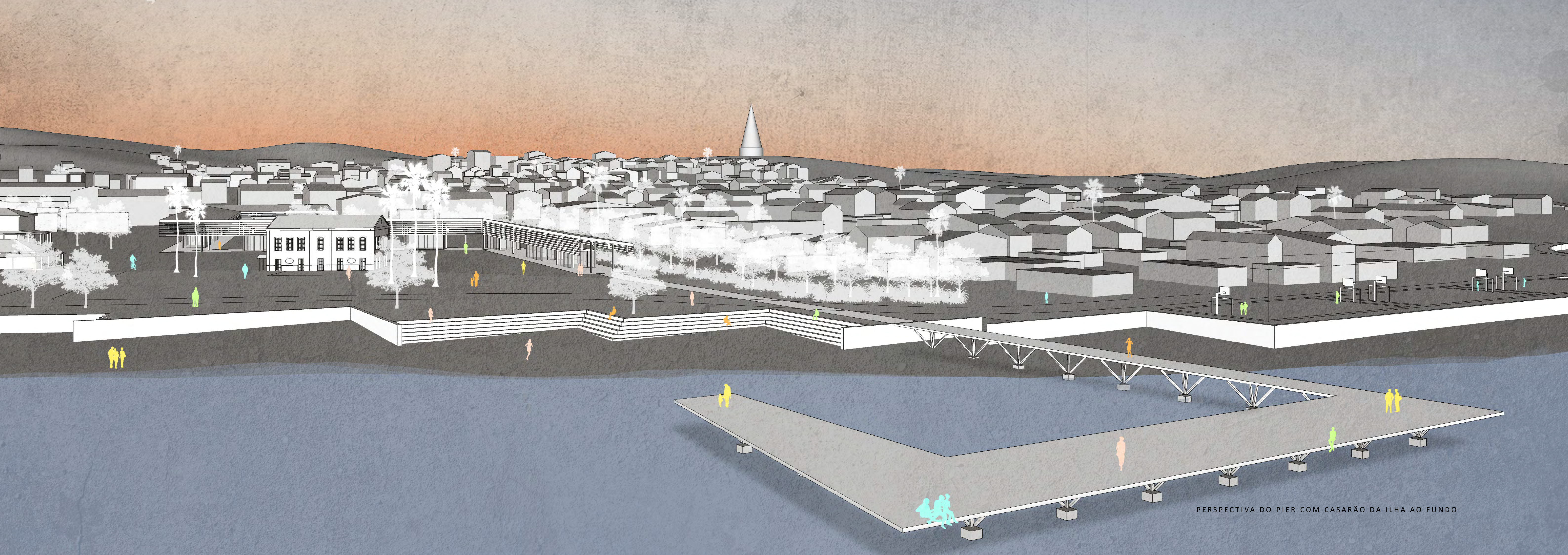


**IMPLANTAÇÃO**  
**CASARÃO DA ILHA**  
ESCALA 1:750

LEGENDA

- ① Implantação da Área Esportiva e de Lazer
- ② Revitalização do Córrego do Jaburu
- ③ Construção de Novo Píer
- ④ Implantação de Nova Praça Casarão da Ilha
- ⑤ Requalificação do Casarão da Ilha
- ⑥ Implantação de Centro Comercial e Gastronômico
- ⑦ Implantação de Novo Terminal de Vans





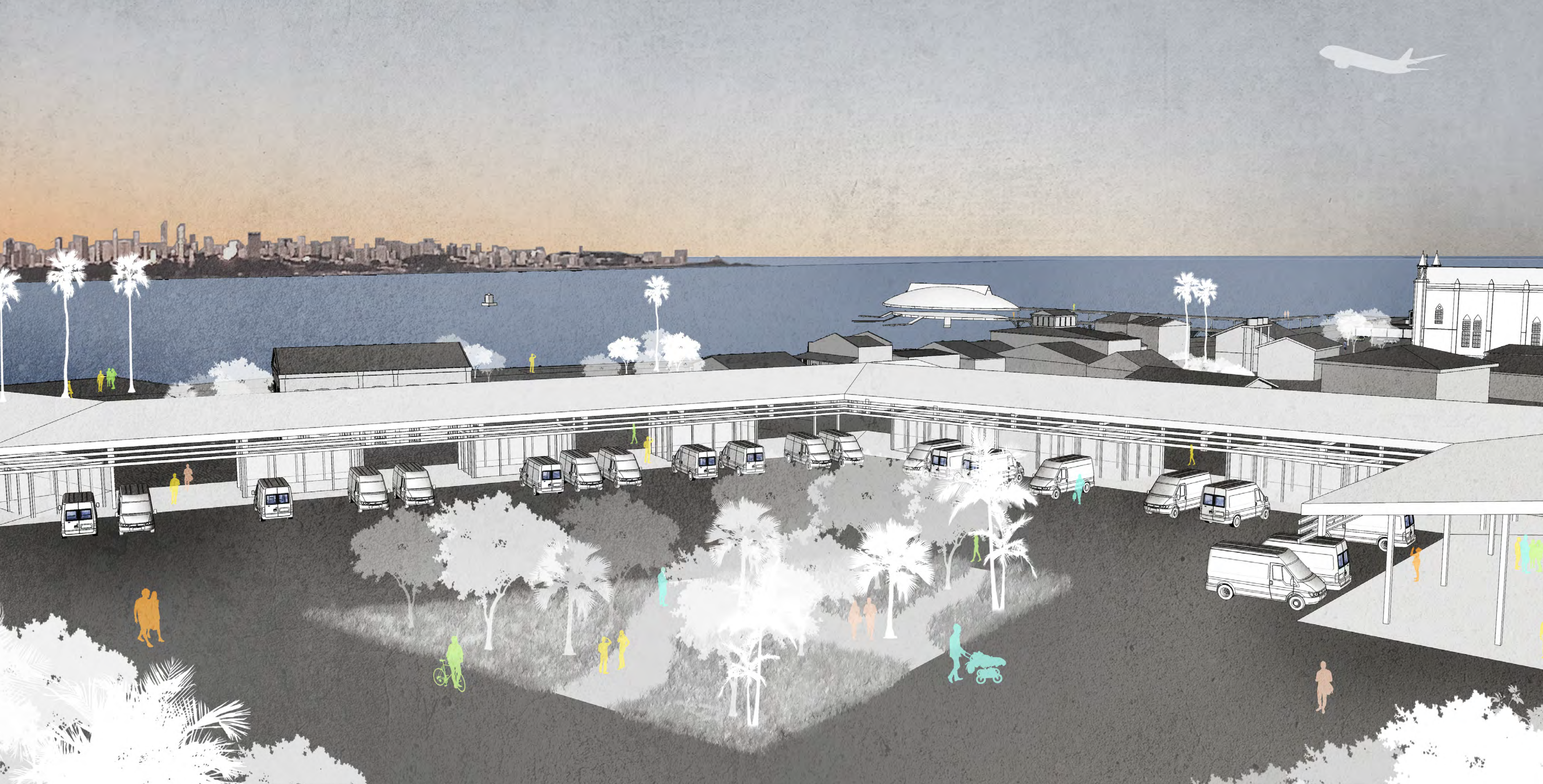
PERSPECTIVA DO PIER COM CASARÃO DA ILHA AO FUNDO





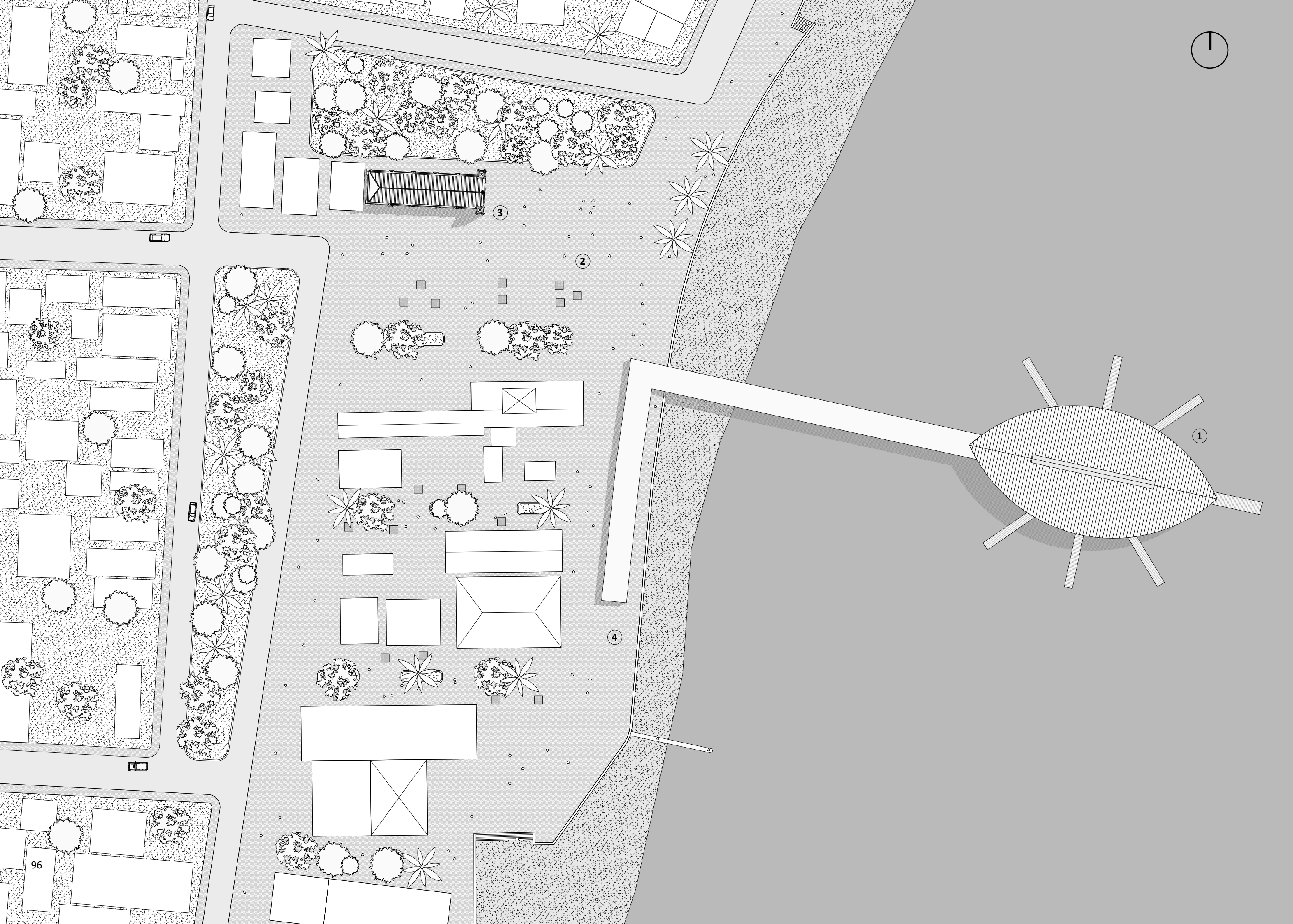
PERSPECTIVA PARQUE DA ILHOTA COM NOVAS URBANIZAÇÕES





PERSPECTIVA TERMINAL DE VANS E CENTRO COMERCIAL





# IMPLANTAÇÃO

## PRAÇA DA MATRIZ

ESCALA 1:750

### LEGENDA

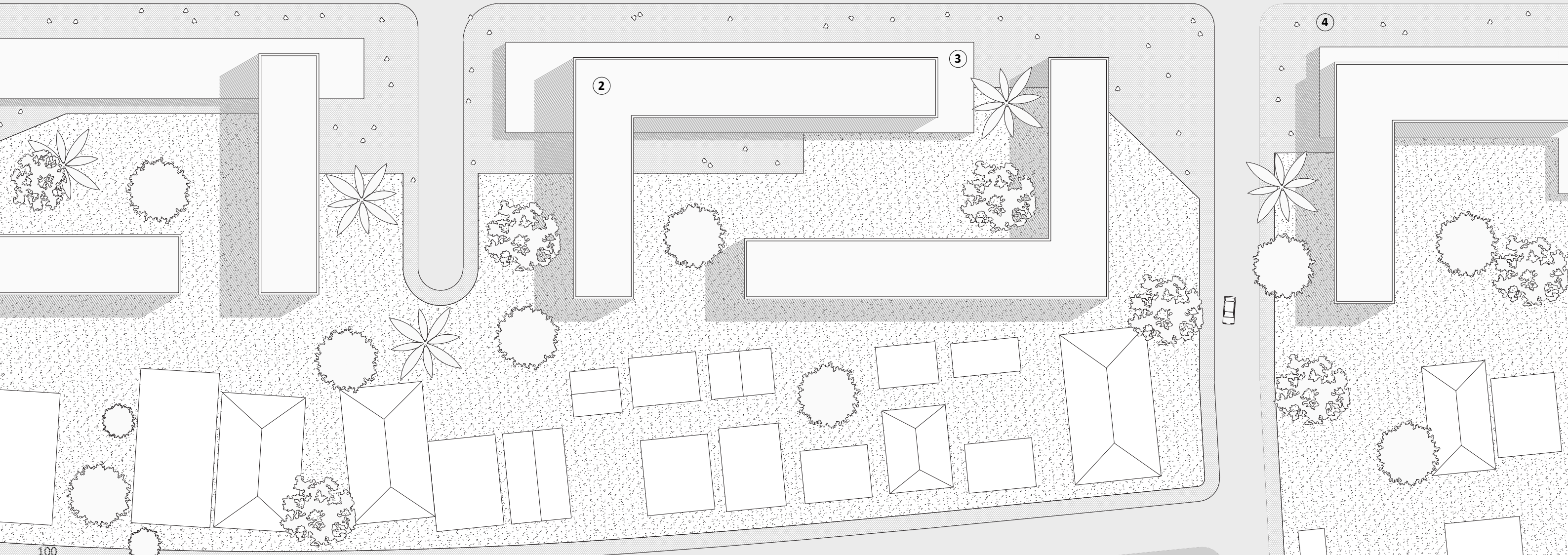
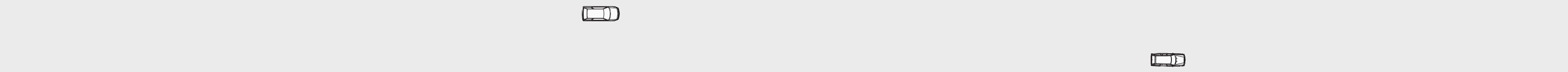
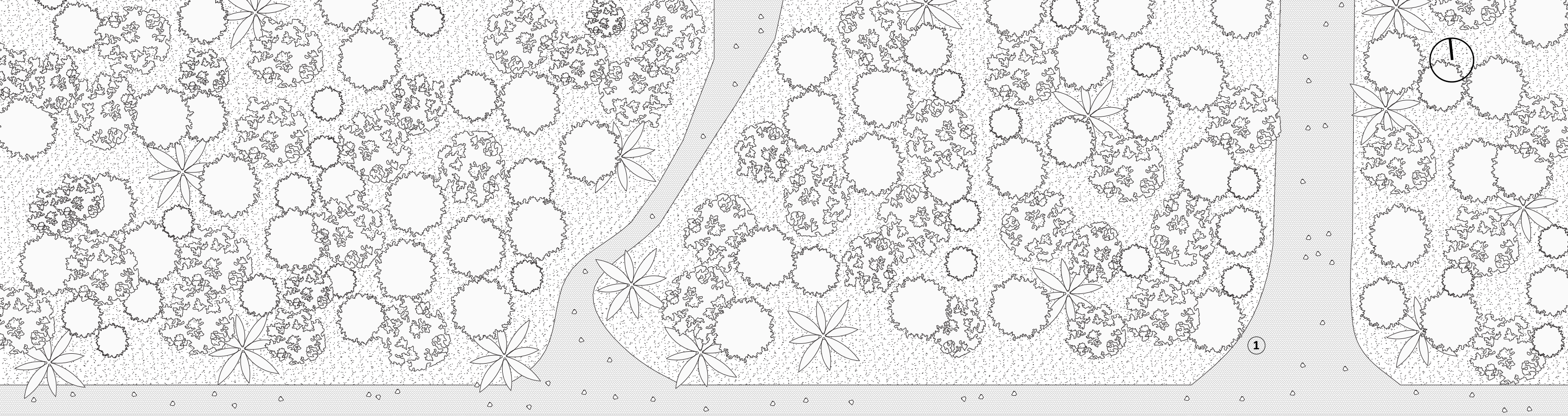
- ① Implantação de Novo Terminal de Lanchas
- ② Requalificação da Praça da Igreja Matriz
- ③ Requalificação da Igreja Matriz
- ④ Revitalização da Orla



PERSPECTIVA PRAÇA DA MATRIZ



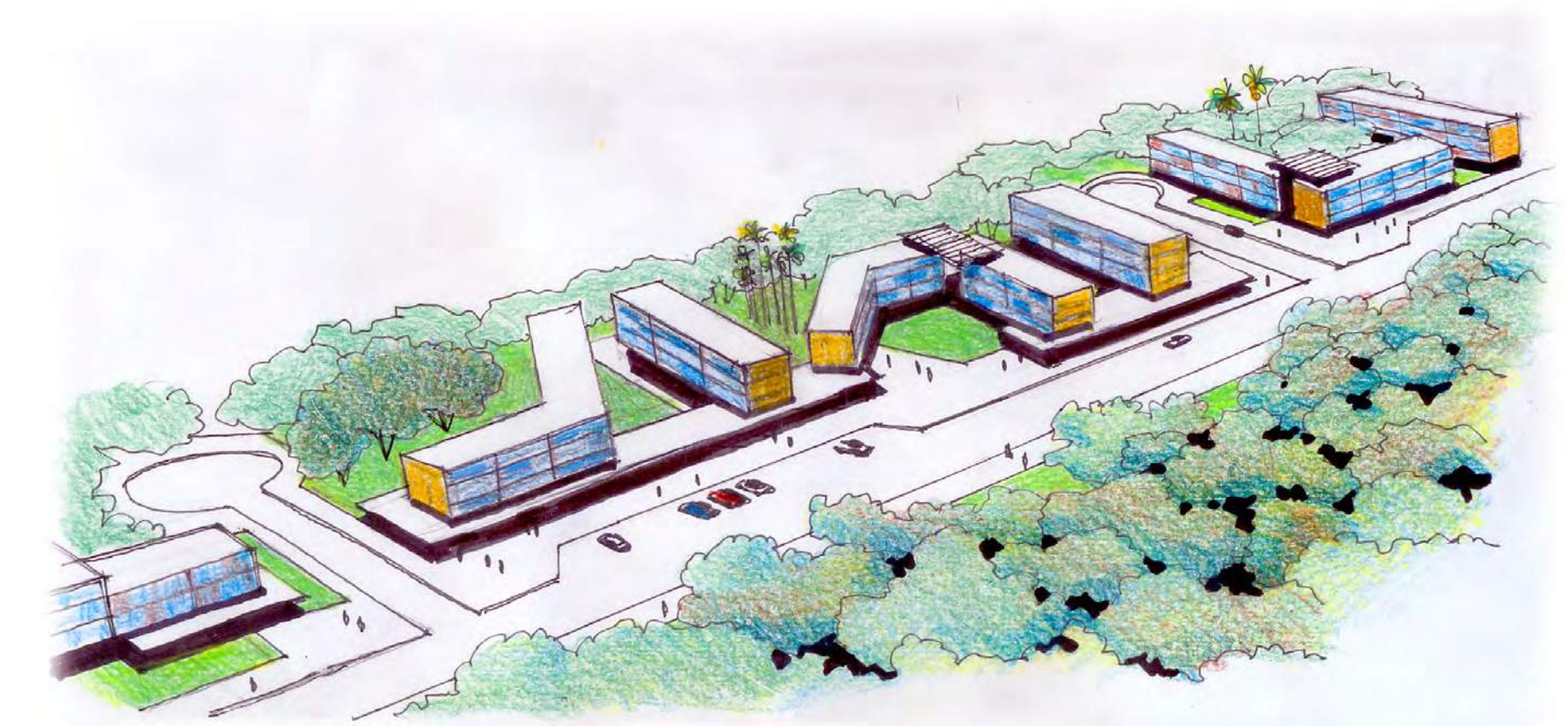




**IMPLANTAÇÃO**  
**NOVA URBANIZAÇÃO**  
 ESCALA 1:750

LEGENDA

- ① implantação do Parque Fazenda da Ilhota
- ② implantação das novas Edificações
- ③ implantação de marquise de uso misto
- ④ Implantação de passeio para pedestres

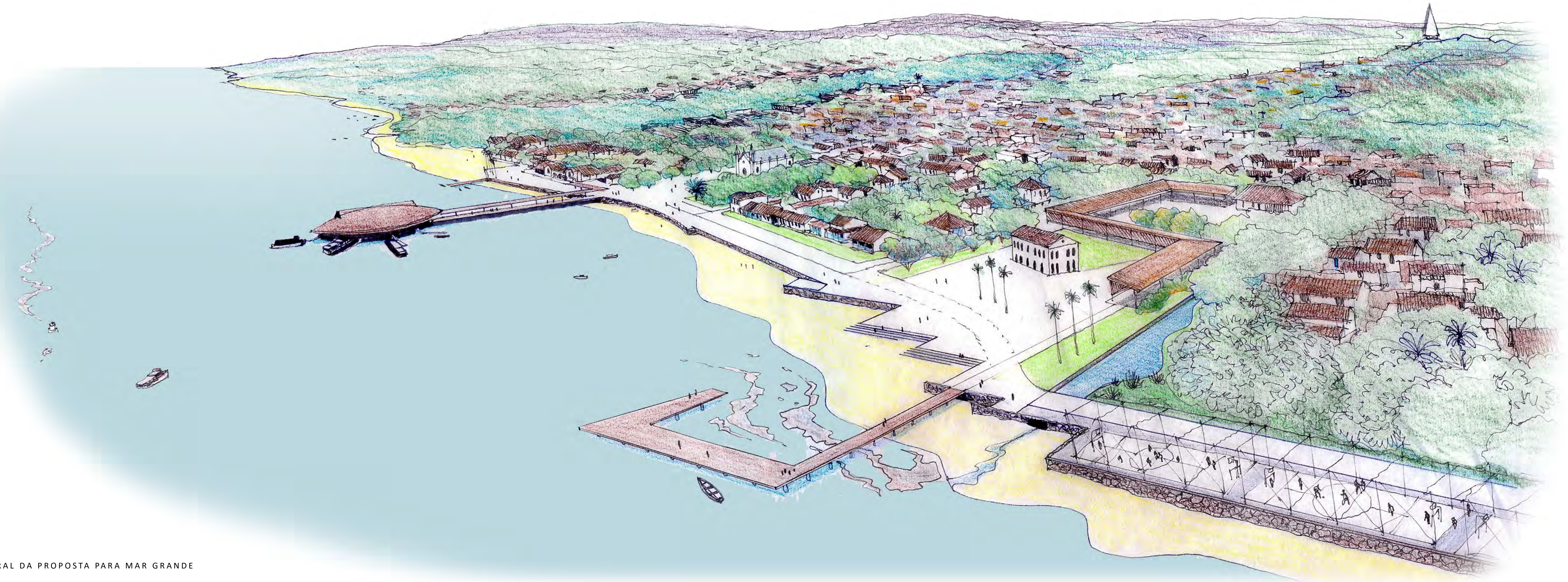






PERSPECTIVA CASARÃO DA ILHA COM ÁREA COMERCIAL





PERSPECTIVA GERAL DA PROPOSTA PARA MAR GRANDE





**PLUR - TAIRU**

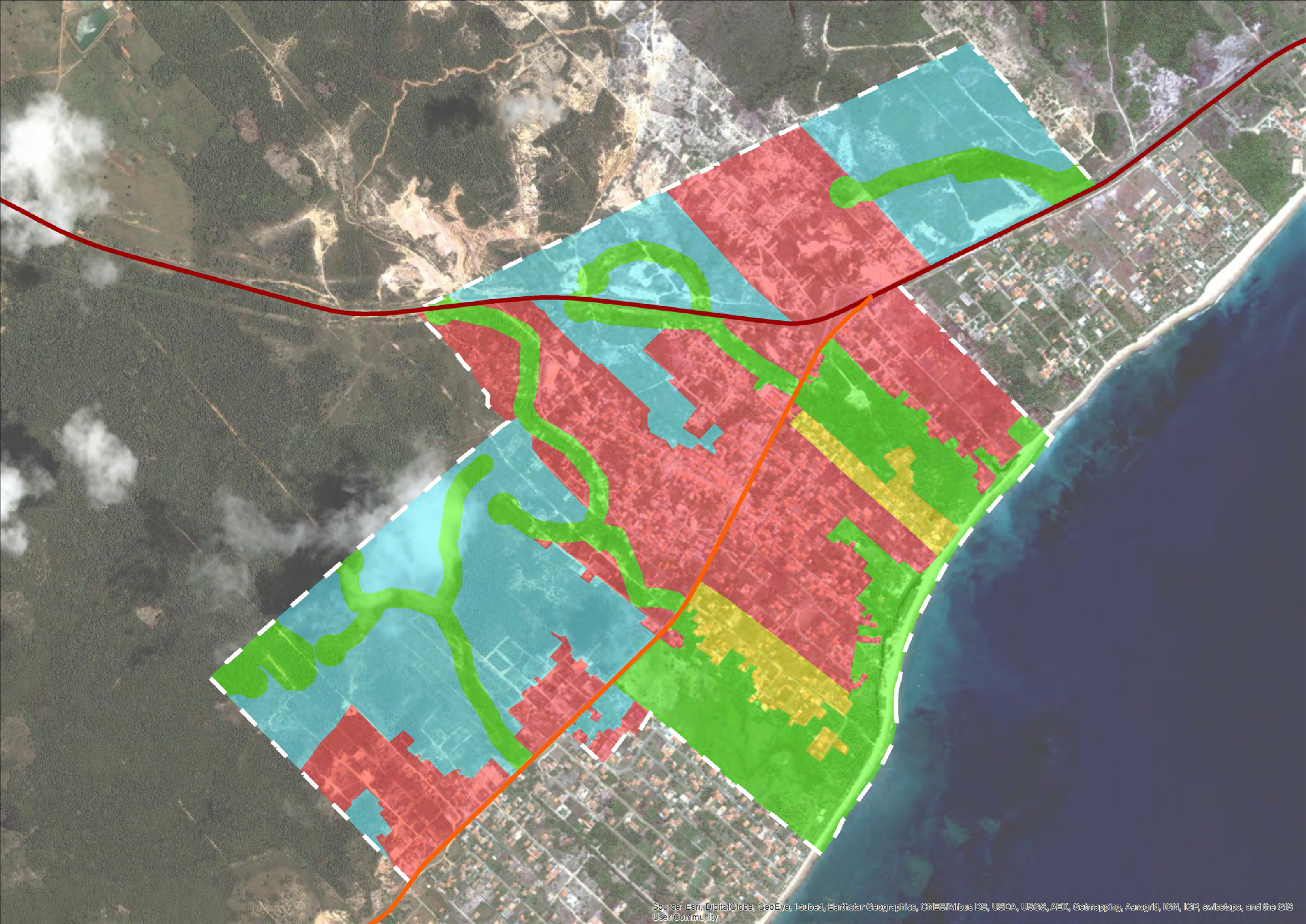




## ADP TAIRU

Em Tairu os fatores preponderantes para a definição do perímetro da ADP foram: (1) as características do macrozoneamento reestruturação urbana e interesse paisagístico com os objetivos de promover transformações estruturais para o ordenamento da costa leste visando à melhoria dos fluxos urbanos e da qualidade paisagística e compatibilizar os novos usos ao conjunto formado pelos núcleos tradicionais existentes e à paisagem natural (2) as características de centralidade secundária como a existência de uma estrutura física de serviços, comércio ou equipamentos públicos, porém de baixa complexidade e de utilização cotidiana, alcançando uma menor área de influência, sendo que se projeta que no cenário de desenvolvimento desejado para a Ilha, esse núcleo deverá assumir característica de centralidade municipal no sul da Ilha sem necessidade de deslocamento até os núcleos principais; (3) a centralidade secundária de Tairu no futuro deverá ter um novo papel com a transformação da rodovia em uma via urbana arterial, podendo abrigar um equipamento âncora.





Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Ikonos, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroX, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, swisstopo, and the GIS User Community

# 1 DESENVOLVIMENTO URBANO: TERRITÓRIOS

Três situações de territórios foram identificadas e adotadas: áreas ambientalmente relevantes para preservação ou recuperação ambiental; 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 Prancha Síntese - A1 - Diretriz do PLUR)



# RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

636,7 mil m<sup>2</sup>



Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, iobed, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AEX, Geomapping, Aergrid, IGN, IGP, swisstopo, and the GIS User Community

1.1

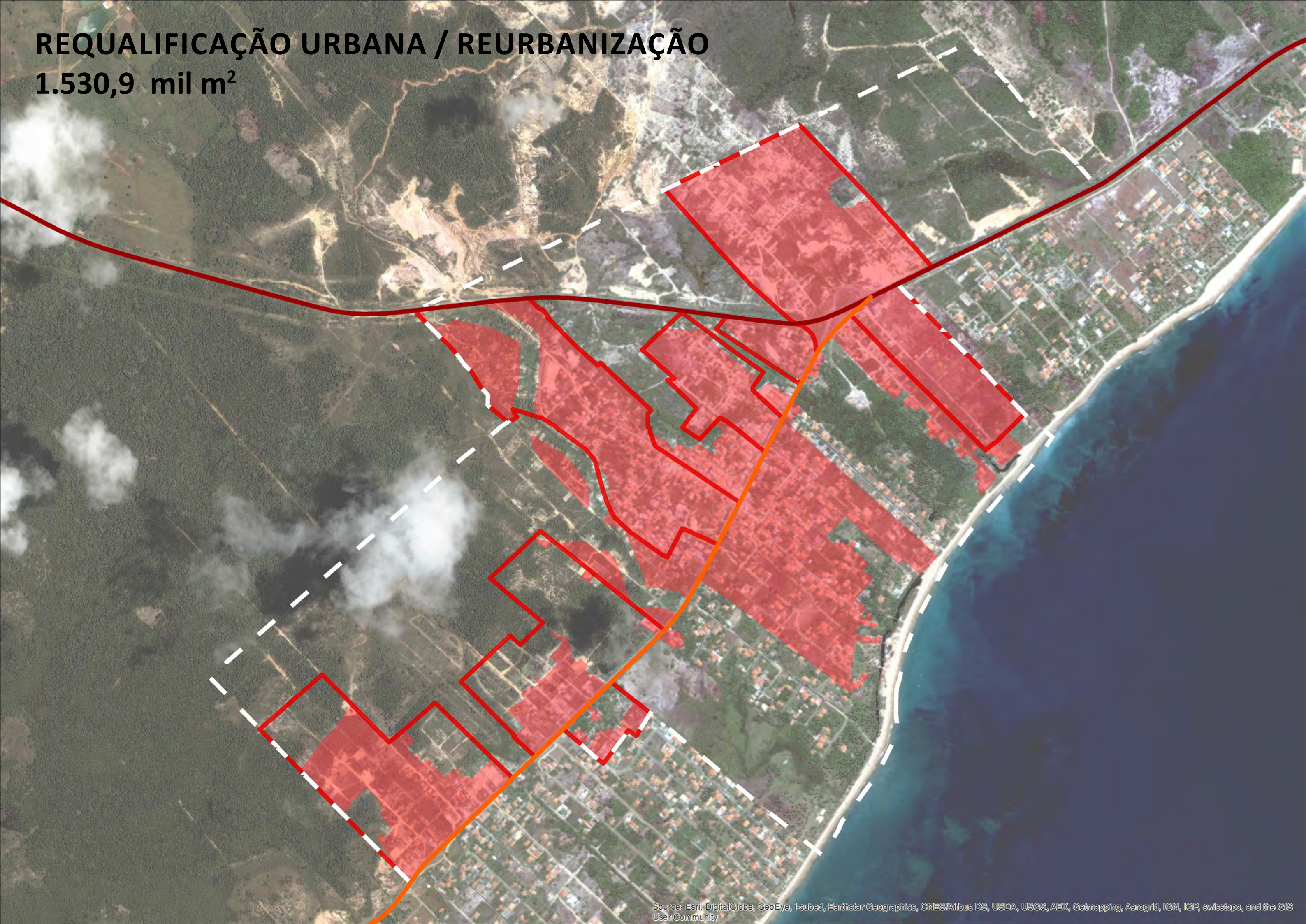
## ÁREAS DE RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

- Diretrizes para recuperação ambiental**
1. Recuperação de solo das jazidas de mineração (Prade – programa de recuperação de áreas degradadas)
  2. Preservação ambiental, eliminando ou mitigando os impactos ambientais negativos na área objetos de intervenção e seu respectivo entorno.



## REQUALIFICAÇÃO URBANA / REURBANIZAÇÃO

1.530,9 mil m<sup>2</sup>



Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Ikonos, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroX, Getmapping, Aergrid, IGN, IGP, swisstopo, and the GIS User Community

1.2

## ÁREAS DE REQUALIFICAÇÃO URBANA/ REURBANIZAÇÃO

### Diretrizes para Requalificação

- Realocação e reassentamentos das famílias em áreas com risco de alagamento
- Atendimento à população residente em áreas sujeitas a fatores de risco, insalubridade ou degradação ambiental
- Elaboração de projeto de regularização fundiária



# NOVAS URBANIZAÇÕES

1.416,1 mil m<sup>2</sup>



Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Irbid, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AEX, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, swisstopo, and the GIS User Community

## 1.3 NOVAS URBANIZAÇÕES

A ADP Tairu compreende uma área marcada pela presença de um nó rodoviário que a potencializa para realização de empreendimentos e atividades relacionadas a esse tipo de vantagem locacional, como atividades logísticas, de apoio rodoviário ou equipamentos de alcance regional, metropolitano, municipal ou submunicipal.

- Diretrizes para Novas Urbanizações**
- Promoção de projetos urbanos que aproveitem as vantagens locais do entroncamento rodoviário e valorizem os atributos ambientais existentes
  - Instalação de equipamento de porte metropolitano no entroncamento do sistema viário da BA 001 e BA 882
  - Estruturação de espaço para divulgação e comercialização dos produtos da economia criativa local (principalmente nos setores de artesanato, artes visuais, música, religiosos)





CROQUI DA PROPOSTA PARA O LARGO DE TAIRU





CROQUI: ESTÚDIO AMÉRICA

PERSPECTIVA DA PROPOSTA PARA O LARGO DE TAIRU

## TAIRU

Para a localidade de **Tairú**, considerando-se a sua posição estratégica na parte centro-sul da

Ilha, propõe-se o estabelecimento de uma estrutura descentralizada de apoio de serviços públicos e comunitários que a dote de características de centralidade secundária para atendimento à população local.

A proposta para Tairú parte do desejo de se reafirmar a centralidade do largo de Tairú, criando um sistema de espaços públicos associados a serviços e estabelecimentos de apoio à vida comunitária, ocupando existentes e novos espaços.

Para tanto, se propõe uma estruturação do território a partir da leitura dos vazios existentes, transformando-os, na medida do possível, em novos largos e pátios interconectados por vielas e caminhos ao grande espaço central, que será remodelado com novas áreas de estar, de encontros e lazer, sombreadas pela arborização e integradas por um piso contínuo e suporte de atividades que ali já ocorrem e incentivar a implantação de outras mais.

Associados aos espaços livres, novos usos e edificações ocupam vazios, e se somam em um processo de complementação aos existentes, que recuperados proporcionam um novo carácter aos largos, sem contudo eliminar o traço local. Junto aos edifícios, um sistema de varandas, que se acoplam intermitentemente, conforme desejo e possibilidade, e oferecem sombra ao passeio ao mesmo tempo em que dão uma sutil unidade ao largo, sem interferências drásticas nas unidades.

A intenção das ações é garantir a melhoria das condições urbanas do local com dinamismo econômico e novos usos urbanos, sem no entanto perder características culturais próprias da comunidade local, como por exemplo, a reunião sob as árvores, apoiadas por pequenos barracos de vendas, sejam bares, quitandas ou outros, responsáveis em parte pela apropriação do espaço que não deverá ser perdida, mas sim incrementada.



CROQUI: ESTÚDIO AMÉRICA

CROQUI DA PROPOSTA PARA O LARGO DE TAIRU





**PLUR - CONE SUL**





## ADP CONE SUL

No Cone Sul os fatores preponderantes para a definição do perímetro da ADP foram: (1) as características do macrozoneamento proteção ambiental e cultural com os objetivos de garantir a manutenção da biodiversidade e preservação do ecossistema da Ilha, promover a melhoria da qualidade das águas; recuperar as áreas ambientalmente degradadas, que abriga a Zona Interesse Ambiental 6 (ZIA6) que permite a ocupação pela atividade turística de baixo impacto e incentiva a utilização econômica gerando oportunidades de emprego e geração de renda.





# 1 DESENVOLVIMENTO URBANO: TERRITÓRIOS

Três situações de territórios foram identificadas e adotadas: áreas ambientalmente relevantes para preservação ou recuperação ambiental; 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.



## RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

13.973,9 mil m<sup>2</sup>



## 1.1 ÁREAS DE RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

Por compreender parte da porção sul da ilha, incluindo uma faixa de costa – a leste: Cacha Pregos, Berlinque e Aratuba – e outra de contra-costa – a oeste: Cacha Pregos e Catu, essa ADP concentra valiosas expressões da riqueza ambiental da ilha. Faixas de praia da costa e contra-costa, manguezais da contra-costas, grandes massas verdes (especialmente Reserva My Friend), áreas inundáveis e várzeas das bacias dos rios Estiva, Sobrado e Cacha Pregos estão entre as áreas ambientais relevantes da ADP Cone SUL.

### Diretrizes para recuperação ambiental

1. Recuperação ambiental da Bacias dos Rios Estiva, Sobrado e Cacha Pregos.
2. Recuperação ambiental de áreas estuarinas
3. Implantação de corredores ecológicos e de áreas propícias à ocupação mediante análise ambiental detalhada
4. Delimitação e criação de uma Unidade de Conservação (de Proteção Integral) na Reserva de My Friend







## REQUALIFICAÇÃO URBANA / REURBANIZAÇÃO

2.976 mil m<sup>2</sup>



1.2

## ÁREAS DE REQUALIFICAÇÃO URBANA/ REURBANIZAÇÃO

As áreas indicadas para requalificação urbana compreendem o tecido urbano das localidades de Cacha Pregos, Catu, Berlinque e parte de Aratuba, que integram a ocupação urbana da porção sul da ilha e do Município de Vera Cruz: o cone sul.

São áreas urbanas localizadas em sítios com características ambientais privilegiadas, especialmente pela presença de praias, ambientes estuarinos da contra-costa, remanescentes de vegetação e belas paisagens. Contudo, o processo desordenado de ocupação urbana associado a baixos investimentos em infraestrutura e serviços vem contribuindo para a perda da qualidade urbana e, por consequência, da qualidade ambiental das áreas de entorno.

As ações propostas para requalificação urbana dessas áreas passam pela implantação de infraestrutura urbana e pelo tratamento urbanístico das áreas públicas valorizando sua relação com o ambiente natural de entorno.

### Diretrizes para Requalificação

- Requalificação com soluções de infraestrutura e paisagística das áreas de orla (costa e contra-costa)
- Requalificação do sistema viário.
- Complementação da infraestrutura de saneamento.
- Remoção e reassentamento para situações de risco de erosão, insalubridade e fragilidade ambiental



# NOVAS URBANIZAÇÕES

3.501,4 mil m<sup>2</sup>



## 1.3 NOVAS URBANIZAÇÕES

A ADP Cone Sul se constitui numa área de alto valor ambiental com relevante potencial para atividades turísticas sustentáveis de caráter ecológico.

Seu potencial reside na congregação de atributos ambientais que as tornam áreas de maior interesse em Vera Cruz para a implantação de empreendimentos turísticos de maior porte, com caráter rural e ecológico. Para tanto, deve ser estruturada e planejada para esta atividade; promovendo a recuperação da mais valia imobiliária decorrente da atividade turística a ser instalada e atendendo as diretrizes de requalificação urbana e preservação ambiental.

### Diretrizes para Novas Urbanizações

- Adoção de soluções alternativas para infraestrutura:

- atendimento das demandas, prioritariamente, por reservas locais como poços, reuso de água, aproveitamento de águas pluviais com reservatórios para a auto-suficiência dos empreendimentos);
- tratamento dos efluentes por estação de tratamento interna e, quando possível, adoção do reuso (irrigação, sanitários);
- utilização de pisos permeáveis (intertravados, paralelepípedo) na implantação das vias;
- adoção de soluções que priorizem a auto-suficiência energética (energia solar/eólica);

- Adoção de restrições de atividades e parâmetros, para as áreas de novos empreendimentos, conforme classificação das categorias V e VI de usos para a Zona de Interesse Ambiental e de Pesca 7, constante do PDDU.

- Para empreendimentos âncora de caráter turístico (resorts, hotéis fazenda, pousadas, conjuntos de unidades hoteleiras individuais, chalés):

- a taxa de ocupação deverá ser de no máximo 20% (não computadas áreas de ajardinamento, equipamentos de uso comunitário como canchas, quadras, piscinas, áreas para churrasqueiras);
- a impermeabilização não poderá ultrapassar 40% da área total definida;
- o gabarito das edificações não poderá ultrapassar 4 pavimentos

- Os Projetos Especiais devem fomentar o uso de soluções inovadoras, tecnologias mais limpas e arquitetura sustentável