

PUI

PLANO URBANO
INTERMUNICIPAL

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
Rui Costa
GOVERNADOR

SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO
DO ESTADO DA BAHIA - SEDUR
(ÓRGÃO RESPONSÁVEL)
Carlos Martins
SECRETÁRIO

ASSESSORIA ESPECIAL DO SISTEMA VIÁRIO
OESTE SVO
Maria das Graças Torreão Ferreira
ARQUITETA COORDENADORA DOS ESTUDOS
URBANÍSTICOS





EQUIPE TÉCNICA SEDUR

ALBÉRICO CORREIA SILVA
ARQUITETO E URBANISTA

DALMAR SOARES FILHO
ADMINISTRADOR

HEBER DE SENNA GANEM
ARQUITETO E URBANISTA

LAÍRA O. DE ANDRADE SILVEIRA
URBANISTA

NARGILEY KESSIN
ARQUITETA E URBANISTA

NEY CASTRO
ECONOMISTA

ESTAGIÁRIOS

GENILSON A. S. BONFIM
JOÃO HENRIQUE FEITOSA
VICTOR SILVA DOS SANTOS

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPARICA

RAIMUNDO NONATO DA HORA FILHO
PREFEITO

ROGÉRIO EMÍLIO F. P. CONCEIÇÃO
VICE-PREFEITO

PREFEITURA MUNICIPAL DE VERA CRUZ

ANTÔNIO MAGNO DE SOUZA FILHO
PREFEITO

UBIRANI C. B. DE FREITAS
VICE-PREFEITO

JACKSON JOSÉ REIS M. DOS SANTOS
SUBCOORDENADOR MUNICIPAL DOS
ESTUDOS URBANÍSTICOS

COORDENAÇÃO GERAL**MARGARETH M. UEMURA**

ARQUITETA URBANISTA (INSTITUTO PÓLIS)

COORDENAÇÃO TÉCNICA**DANIELLE KLINTOWITZ**

ARQUITETA URBANISTA (INSTITUTO PÓLIS)

ELEUSINA L. HOLANDA DE FREITAS

ARQUITETA URBANISTA (DEMACAMP)

MARCOS P. BICALHO

ARQUITETO E URBANISTA (OFICINA)

MARIA CÉLIA S. CAIADO

ARQUITETA URBANISTA (DEMACAMP)

INSTITUTO PÓLIS**CAMILA ANDRADE**

URBANISTA

CAROLINA ROCHA

ADVOGADA

FELIPE MOREIRA

ARQUITETO URBANISTA

FLAVIO GHILARDI

SOCIÓLOGO

GABRIEL NEGRI

ARQUITETO URBANISTA

JEROEN KLINK

CONSULTOR

LEANDRO MORAES

ECONOMISTA

LETICIA PALAZZI

GEÓGRAFA

VITOR NISIDA

ARQUITETO URBANISTA

OFICINA**ALEXANDER ANDRÉ SILVA**

ARQUITETO URBANISTA

ANTONIO SANTANA

ENGENHEIRO SENIOR

ARLINDO FERNANDES

ENGENHEIRO

DANIELA CARDONE DEL MONTE

ENGENHEIRA

EDILBERTO DE AGUIAR JUNIOR

GEÓGRAFO

ESNEL MINETTI

MATEMÁTICO

FATIMA MATOS

ARQUITETA SENIOR

FELICIO SAKAMOTO

ENGENHEIRO SENIOR

JOÃO PEDRO VILELA

URBANISTA

MARCIA SAMPAIO BAGGI

URBANISTA

MARCELO MASSAYUKI NAKASAKI

ARQUITETO URBANISTA

PAULO SUSSUMO HATADA

ANALISTA DE SISTEMAS

TIAGO BRASILEIRO

ARQUITETO E URBANISTA

OTÁVIO FERREIRA SANTANA

PUBLICITÁRIO

CONSÓRCIO



demacamp Planejamento, Projeto e Consultoria s/s Ltda

TÉCNICOS (OFICINA)

ALESSANDRA RENATA SALLES FERREIRINHA

ANA TÉRCIA FERREIRA

ANDRÉ ALVES DA NÓBREGA

CARLOS ALBERTO BARBOSA

ELENEO DIAS DE SOUZA

JOSÉ ANTONIO DE SOUZA

MARLENE DA COSTA BRANDÃO

MAURÍCIO APARECIDO VECCIO

NORIKO KISHITA

RAFALE SIMIONATO

RUBENS ALEXANDRE DA SILVA

VÁGNER DE OLIVEIRA JUNIOR

DEMACAMP

VALÉRIA CRISTINA ORTEGA

PAOLA PAES MANSO
COORDENADORAS DA MOBILIZAÇÃO
SOCIAL DO PDDU

ANTÔNIO GONÇALVES PIRES
CONSULTOR EM MEIO AMBIENTE

BRANCA PEROCCO
ARQUITETA URBANISTA

BARBARA ORTOLAN
GEOGRAFA

BEATRIZ NAKAMURA
ARQUITETA URBANISTA

CLEITON AIRON
URBANISTA

EDUARDO SOMBINI
GEÓGRAFO

EVANGELINA PINHO
ADVOGADA SÊNIOR

FERNANDA PIM NASCIMENTO SERRALHA
ECONOMISTA

GABRIELLA RIZZO
ARQUITETA URBANISTA

IGOR BORGES
URBANISTA

JACQUELINE CHAVES
COORDENADORA DO CADASTRO
IMOBILIÁRIO/1A FASE

LEONARDO BEDÊ LOTTI
ADVOGADO

**MARIA AMÉLIA DEVITTE FERREIRA
D'AZEVEDO LEITE**
ARQUITETA URBANISTA SÊNIOR

MONICA MITIE KANEMATSU WOLF
ARQUITETA URBANISTA

RAFAEL BALDAM
ARQUITETO URBANISTA

SYLVIO FLEMING BATALHA DA SILVEIRA
ANTROPÓLOGO

VERÔNICA SABATINO
CONSULTORA EM MEIO AMBIENTE

GRUPO DE ACOMPANHAMENTO LOCAL

GAL ITAPARICA

DERALDO C. NUNES - CONCIDADES ESTADUAL (TITULAR)
CLÁUDIO LISBOA DA SILVA – CONCIDADES ESTADUAL (SUPLENTE)
ALBÉRICO ROBERTO A. S. JR. – SOCIEDADE CIVIL
ALEXANDRE S. F. DE BRITO – SOCIEDADE CIVIL
ANTÔNIO CANUTO – SOCIEDADE CIVIL
ANTÔNIO P. S. DOS SANTOS – SOCIEDADE CIVIL
AUGUSTO S. ALBUQUERQUE – SOCIEDADE CIVIL
AVERAMIL DO NASCIMENTO – SOCIEDADE CIVIL
CLELSON DE OLIVEIRA CRUZ – SOCIEDADE CIVIL
DELMIR DANIEL DA CRUZ – SOCIEDADE CIVIL
GERALDO PEREIRA BARROS – SOCIEDADE CIVIL
ÍLTOMAR DA SILVA GUSMÃO – SOCIEDADE CIVIL
JÂNIO COSTA DE JESUS – SOCIEDADE CIVIL
AUGUSTO S. ALBUQUERQUE – SOCIEDADE CIVIL
REINALICE P. DOS SANTOS – SOCIEDADE CIVIL
RÚBIA W. DE S. CARVALHO – SOCIEDADE CIVIL
SÔNIA AMÉLIA V. SANTOS – SOCIEDADE CIVIL
PASQUALINO R. MAGNAVITA – SOCIEDADE CIVIL
ROGÉRIO EMÍLIO F. P. CONCEIÇÃO – PODER PÚBLICO MUNICIPAL
MARIA DAS GRAÇAS TORREÃO FERREIRA – GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA (SEDUR)
ALBÉRICO CORREIA SILVA – GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA (SEDUR)
PAULO HENRIQUE DE ALMEIDA – GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA (SEPLAN)
MIRELA PONTES DE A. SOUZA – GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA (DESENBAHIA)

GAL 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 (DESENBAHIA)



SUMÁRIO

	APRESENTAÇÃO	10		
1	INTRODUÇÃO	12	5	PROPOSTA DE ORDENAMENTO TERRITORIAL PARA A ILHA DE ITAPARICA
2	PANORAMA ATUAL DA ILHA DE ITAPARICA	14	5.1	PRESERVAÇÃO AMBIENTAL
2.1	DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E INSERÇÃO REGIONAL	15	5.2	MOBILIDADE
2.2	DESENVOLVIMENTO SOCIAL	16	5.3	CENTRALIDADES E LOCALIDADES
2.3	DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL	18	5.4	ÁREAS DE DESENVOLVIMENTO PROGRAMADAS
3	MODELO DE DESENVOLVIMENTO	30	5.5	ORDENAMENTO TERRITORIAL
3.1	INVESTIMENTOS E PLANOS REGIONAIS CONSIDERADOS	31	5	GLOSSÁRIO
3.2	CENÁRIOS	39	7	BIBLIOGRAFIA
3.3	HORIZONTE	42		ANEXOS
3.4	EIXOS ESTRUTURANTES	44		145
3.5	FASEAMENTO E MODELO DE DESENVOLVIMENTO	44		151
4	PLANO URBANO INTERMUNICIPAL	48		153
4.1	PRINCÍPIOS	49		
4.2	PREMISSAS	50		
4.3	OBJETIVO	50		
4.4	MACRODIRETRIZES, DIRETRIZES E SUBDIRETRIZES	50		
4.5	ENQUADRAMENTO DAS AÇÕES DO PUI NO PLANEJAMENTO ORÇAMENTÁRIO ESTADUAL	67		



Foto: Consórcio Demacap/ Pólis/ Oficina, 2016

APRESENTAÇÃO

Este documento corresponde ao Plano Urbano Intermunicipal (PUI) previsto no cronograma físico-financeiro do contrato nº 002/2014, celebrado entre a Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Governo do estado da Bahia - SEDUR e o Consórcio DEMACAMP/INSTITUTO PÓLIS/OFICINA.

O objeto do contrato é 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 do Sistema Viário Oeste (SVO)”, que é parte do Programa de Desenvolvimento Urbano, compreendendo 15 estudos, entre os quais 9 estão sob a responsabilidade deste contrato.

O PUI é um instrumento de planejamento integrado dos municípios de Itaparica e Vera Cruz, que busca garantir a preservação ambiental e cultural, a promoção do desenvolvimento socioeconômico e territorial da Ilha de Itaparica e sua integração com os demais municípios da Região Metropolitana de Salvador (RMS), Recôncavo e Baixo Sul.

O Plano visa preparar a Ilha para as transformações em curso ou previstas para a região, entre elas, a implantação do Sistema Viário Oeste (SVO). Apesar de estar sendo motivado por este

ambiente de investimentos, o PUI tem uma abordagem mais abrangente, uma vez que seu processo de elaboração permitiu identificar demandas atuais e futuras da Ilha, que exigem soluções imediatas e continuadas, independentemente dos efeitos dos investimentos previstos. Pela primeira vez, os municípios da Ilha e o estado passarão a contar com um instrumento para orientar as decisões do poder público em ações que demandam articulação e gestão compartilhada para este território.

A simultaneidade na elaboração dos estudos garante uma sinergia de propostas e ações, uma vez que se trata de instrumentos voltados a construir um arcabouço de planejamento em diversas escalas (regional, intermunicipal e local).

Também foram estabelecidos convênios entre a Prefeitura e os municípios de Itaparica e Vera Cruz para contratação dos respectivos Planos Locais de Habitação de Interesse Social (PLHIS), Planos de Mobilidade e Planos de Saneamento Básico. Esses planos setoriais devem estar em acordo com as diretrizes estabelecidas no PUI e nos Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano - PDDU e promover programas e projetos para a gestão urbana, conforme definido nas diretrizes nacionais da política urbana.

Fazem parte deste contrato diversas atividades e produtos que subsidiaram este documento, como o Diagnóstico da Ilha, além de: Audiência Pública de apresentação do PUI; Leitura técnica para os PDDUs; Capacitação 2º módulo (Instrumentos da Política Urbana); Leitura Social para os PDDUs; Construção dos cenários dos PDDUs, realizados de forma integrada e concomitante, apesar de constituírem produtos específicos.

INTRODUÇÃO 1

O Plano Urbano Intermunicipal (PUI) é um instrumento supramunicipal de planejamento do território da Ilha de Itaparica para promoção da gestão compartilhada, envolvendo os dois municípios que a integram – Itaparica e Vera Cruz – e o Governo do Estado.

O PUI constitui-se em um instrumento para orientar a tomada de decisão relativa a ações para este território que demandem articulação entre os dois municípios e o Governo do Estado.

A relevância do PUI no âmbito dos estudos urbanísticos é a possibilidade de construir um processo de planejamento integrado que estabelece um conjunto de diretrizes e ações e seus respectivos prazos (imediate, curto, médio e longo), com vistas a alcançar o cenário desejado de desenvolvimento para o território da Ilha de Itaparica.

O processo de construção deste Plano contou com a participação permanente dos Grupos de Acompanhamento Local (GAL) dos municípios de Itaparica e de Vera Cruz. Partiu do panorama atual da Ilha de Itaparica, traçado com base em estudos técnicos e mediante procedimentos de leitura social, consolidando o diagnóstico da Ilha como um território único, integrado. Na etapa propositiva, em oficinas que se basearam no diagnóstico e nos investimentos regionais, foram apresentados elementos que permitiram a formulação de um cenário de desenvolvimento desejado a ser alcançado em etapas, dando origem ao Modelo de Desenvolvimento, referencial do PUI.

O Modelo de Desenvolvimento proposto para a Ilha de Itaparica tem como perspectiva a integração regional e o fortalecimento dos municípios na rede de cidades da Bahia, a partir dos investimentos públicos voltados à inserção regional da Ilha e à melhoria geral de suas condições urbanas e sociais, com a instalação de equipamentos urbanos, infraestrutura básica e serviços públicos para atendimento à população, constituindo uma base territorial para o desenvolvimento sustentável.

A integração regional considerada no PUI pressupõe a implantação do Sistema Viário Oeste (SVO) e as ações do Governo do Estado no sentido de impulsionar o desenvolvimento nos demais municípios da região de influência do Programa do Governo do Estado.

O Plano Urbano Intermunicipal (PUI) orienta-se em princípios e premissas definidos em processos participativos que se rebatem e se refletem no Modelo de Desenvolvimento adotado. Contém diretrizes estruturadas em quatro eixos estratégicos:

- i) Desenvolvimento Econômico e Inserção Regional,
- ii) Desenvolvimento Social;
- iii) Desenvolvimento Territorial (Preservação Ambiental, Mobilidade e Ordenamento Urbano) e
- iv) Desenvolvimento Institucional. Complementam ainda o PUI um modelo de ordenamento territorial e um quadro de ações – imediatas, de curto, médio e longo prazos.

PANORAMA ATUAL DA ILHA DE ITAPARICA 2

A partir da análise da situação atual da Ilha de Itaparica identificaram-se as questões centrais para o desenvolvimento socioeconômico, urbano-ambiental e institucional deste território, que serão abordadas sinteticamente neste panorama, organizadas de acordo com os eixos estratégicos do PUI.

2.1 DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E INSERÇÃO REGIONAL

O desenvolvimento econômico na Ilha de Itaparica caracteriza-se pela concentração de atividades ligadas ao turismo (hotéis, pousadas etc.), com tendência de perda de dinamismo em função do desenvolvimento do setor em outras regiões do Estado, e pela presença de comércio e serviço de atendimento local de reduzida abrangência e qualificação, com destaque para ocorrências pontuais de comércio e serviços ligados à fruição do fluxo rodoviário de abrangência regional, no setor da construção civil e hospedagem. A atividade econômica predominante na Ilha é o turismo ocasional de veraneio, classificado como “turismo de sol e praia”. Contudo, a economia local tem forte dependência de transferências estaduais e federais, demonstrando seu baixo dinamismo e dificuldades na geração de empregos suficientes para a absorção da mão de obra local.

Os empregos na Ilha se concentram no setor de comércio e serviços locais e na administração pública, resultado de uma

base econômica frágil, com pequena perspectiva de crescimento, e sujeita à sazonalidade. A informalidade presente nas atividades econômicas locais representa baixa geração de receitas para as administrações locais, que encontram dificuldades relacionadas à prestação de serviços e à implantação de infraestrutura urbana.

A carência de infraestrutura básica – principalmente relativa a acessibilidade, saneamento (água e esgoto), comunicação e segurança pública, como também a infraestrutura turística propriamente dita – e a precariedade de sinalização e equipamentos voltados ao turismo – como centro de recepção e informação ao turista, centro de convenções e feiras, terminais de passageiros e atracadouros – situam-se entre os principais limitadores do desenvolvimento e da diversificação do turismo na Ilha.

Esse turismo assume, ainda, a característica da pendularidade, que se nota na baixa permanência de uma parcela dos turistas que passa o dia na Ilha, mas se hospeda na sede metropolitana, o que pode ser explicado pela proximidade do local com Salvador, mas também pela precariedade da infraestrutura básica e de serviços urbanos qualificados, dada a falta de políticas públicas voltadas ao turismo.

Do ponto de vista da inserção regional, a Ilha de Itaparica tem se caracterizado como rota de passagem para o Recôncavo e

Baixo Sul e também pela acessibilidade à Salvador feita pelas embarcações. O perfil socioeconômico da Ilha é o mais baixo da Região Metropolitana e inferior ao dos municípios do Recôncavo.

Atualmente, o acesso a serviços de maior complexidade e ao comércio diversificado ocorre em Salvador, com algumas demandas sendo atendidas pelo município de Santo Antônio de Jesus, que, na hierarquia funcional da rede de cidades baianas, exerce a função de Polo Sub-Regional para municípios do entorno, inclusive, para os municípios da Ilha (Bahia, 2010).

2.2 DESENVOLVIMENTO SOCIAL

A Ilha apresenta um panorama socioeconômico de fragilidade econômica associada à escassez geral na atenção aos serviços sociais básicos. Contudo, é detentora de extraordinária riqueza cultural, vinculada às atividades econômicas tradicionais e à religiosidade. Este estudo traz alguns indicadores que revelam o grau e natureza destas condições, tais como: renda média da população; Produto Interno Bruto (PIB) municipal e *per capita*; índices de pobreza e extrema pobreza; concentração e transferência de renda (Programa Bolsa Família); índices de violência urbana; além de considerações relativas às demandas por serviços sociais de saúde e educação e às atividades culturais.

Segundo os dados do Censo IBGE 2010, mais de 71% do total dos domicílios de Itaparica e Vera Cruz concentram-se nas faixas de renda até 2 salários mínimos (incluindo aqueles sem rendimento). Esse percentual está próximo da média nacional de 70,91% e abaixo da média baiana de 84,78%. O baixo PIB histórico e o baixo PIB *per capita* nos municípios que integram a Ilha impactam diretamente nos índices de pobreza e de pobreza extrema. Nota-se, entre 2000 e 2010, uma queda significativa das porcentagens de indivíduos incluídos entre pobres e extremamente pobres.

No município de Vera Cruz, a queda na porcentagem de pobres foi de 19,7 pontos percentuais e a porcentagem dos extremamente pobres também foi reduzida. Em Itaparica, a queda na porcentagem de pobres foi de 21,1 pontos percentuais e a porcentagem de extremamente pobres foi reduzida em 7 pontos percentuais.

As quedas nos percentuais de pobres e extremamente pobres acompanharam as quedas observadas no estado da Bahia, situando-se em patamares similares aos do conjunto do Estado. Entretanto, na comparação com o Brasil, os níveis de pobreza ainda estão muito elevados.

Um indicador importante para a alteração dos dados de pobreza e extrema pobreza é a participação do Programa Bolsa Família.

Em ambos os municípios analisados, o percentual de população beneficiada por este programa é muito significativo. Em Itaparica, 11.332 pessoas são beneficiárias deste programa, o que equivale a um percentual de 55% da população do município. Em Vera Cruz, o percentual de população beneficiada com o programa é um pouco superior, 57%, o que significa 21.310 beneficiários.

Observa-se, ainda, aumento no valor do montante de benefícios do Programa Bolsa Família em ambas as cidades, entre os anos de 2008 e 2012, sendo o aumento em Vera Cruz superior ao que ocorreu em Itaparica. Essa evolução acompanha o crescimento do número de benefícios, uma vez que em Vera Cruz o aumento foi de 75,7%, enquanto o observado em Itaparica foi de 55%.

A economia estruturada a partir da renda gerada por este programa, em ambos os municípios da Ilha, é problemática, pois não demonstra a capacidade de gerar uma economia própria, com efeitos multiplicadores significativos.

A evolução do coeficiente de Gini entre 2000 e 2010 demonstra que, enquanto em Vera Cruz houve uma melhora na distribuição de renda, em Itaparica houve um aumento da concentração.

Apesar de os dados de concentração de renda não permitirem traçar uma tendência para a Ilha, eles indicam que Vera Cruz, com maior crescimento econômico, apresentou melhora na distribuição de renda, enquanto em Itaparica houve piora.

Os índices de violência urbana também são elevados. Segundo os dados do “Mapa da Violência 2013 – Homicídios e Juventude no Brasil”, o município de Vera Cruz ocupa a 24ª posição no Brasil entre as cidades mais violentas e a 7ª posição em relação ao estado da Bahia (35 homicídios em 2011). Itaparica, por sua vez, é a 31ª no Brasil e a 10ª na Bahia (18 homicídios em 2011).

Os municípios da Ilha apresentam dificuldades quanto ao atendimento da demanda por serviços de saúde especializados, sendo necessário recorrer a Salvador em casos de urgência e de alta complexidade. Essa condição tende a ser agravada com o aumento da demanda gerada pelo crescimento populacional futuro, notadamente em Vera Cruz, se mantida a dificuldade de acesso rápido a Salvador.

As principais dificuldades no atendimento à demanda por educação, em ambos os municípios, são a baixa oferta de vagas no ensino médio e as altas taxas de distorção idade-série, que levam à evasão escolar.

A identidade cultural verificada na Ilha destacou-se como um dos elementos importantes para a definição do Modelo de Desenvolvimento do Território. Fazem parte desta identidade as atividades pesqueiras e marisqueiras, da agricultura familiar extrativista, e as práticas religiosas, que contam com forte presença de cultos afro-brasileiros representados por mais de

200 terreiros distribuídos em toda a Ilha. O meio ambiente próprio de ilha, formado por manguezais, apicuns e restingas, também tem um significado cultural importante para os ilhéus.

2.3 DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

Foram considerados para tratar do item Desenvolvimento Territorial os temas de Meio Ambiente, Mobilidade, Uso e Ocupação do Solo e a infraestrutura instalada.

2.3.1 Meio Ambiente

O meio ambiente se constitui como questão central para a análise do desenvolvimento territorial da Ilha de Itaparica, que integra a Área de Proteção Ambiental Baía de Todos-os-Santos (APA BTS), em função da relevância dos seus atributos ambientais. Na análise ambiental da Ilha foram considerados como principais componentes: a) os atributos da vegetação – com breve caracterização da fitofisionomia, que confere significativo valor ambiental ao território, e considerações sobre seu estágio de conservação, além de indicação das principais ameaças; b) a hidrografia – caracteriza o sistema hídrico da Ilha e as principais fontes de degradação; c) os aspectos geofísicos – apresentam a composição dos terrenos, marcados pela presença significativa de terrenos de praia, alagadiços e brejos, e indicam os principais fatores de degradação e as consequências do uso do solo

inadequado; e d) a gestão ambiental – identifica os instrumentos de gestão e caracteriza a estrutura da administração municipal para o monitoramento, fiscalização e preservação dos atributos ambientais da Ilha.

a) Atributos da vegetação

O território da Ilha de Itaparica é caracterizado pela incidência, em toda a sua extensão, de fitofisionomias que constituem o bioma Mata Atlântica. Do território total da ilha, 61,5% são recobertos por: floresta ombrófila densa das terras baixas, com fragmentos em estágio médio de regeneração, associados a estágio inicial ou antropizado; restinga (vegetação com influência marinha), com fragmentos no limite entre estágio médio e avançado de regeneração, tendo sido, em sua maior parte, desmatada para implantação de coqueirais e de outros cultivos ou para ocupação urbana; manguezais e apicuns (vegetação com influência fluviomarinha) em estados de conservação variados; e vegetação aluvial ou brejosa, que é uma fitofisionomia associada às áreas alagáveis, com influência fluvial, ocorrendo nas planícies fluviais e fluviolagunares, em grande parte alteradas e degradadas pela ocupação urbana, mesmo sendo Área de Preservação Permanente - APP.

O grande valor ambiental da vegetação na Ilha de Itaparica reside na presença do ecossistema Mata Atlântica e sistemas

associados, tanto por sua importância ambiental, como pela composição da paisagem, na qual formações florestais em diferentes estágios de conservação se interligam e muitas vezes se encontram conectadas a fitofisionomias de ambientes úmidos, sejam associados à água doce ou à salgada, e que formam áreas de elevada importância para a manutenção da fauna e da biodiversidade.

No entanto, essa paisagem de grande valor ambiental, sociocultural e econômico vem sendo degradada e descaracterizada pela ocupação desordenada, pelo desmatamento e pela precariedade na oferta de infraestrutura urbana, o que resulta na perda da biodiversidade, da qualidade das águas, da balneabilidade das praias, da qualidade estética da paisagem e da capacidade recreacional de algumas praias, além de comprometer a reprodução e manutenção de ecossistemas como os manguezais e os recifes de corais, de grande valor para a garantia do modo de vida da população tradicional da ilha.

b) Hidrografia

As bacias dos riachos do Tanque, Jaburu, da Prata, da Penha, do Constantino, dos Peris, do Jardim das Gameleiras e dos rios Artur Pestana e Estiva – que drenam para a costa Leste da Ilha –, as bacias dos ribeirões Inga-Açu, Outeiro Grande, Mangueirinha e Gogó da Ema, e os rios Campinas, do Sobrado e Cacha Pregos

– que drenam para a contracosta – caracterizam o sistema de drenagem da Ilha de Itaparica.

Os rios e riachos da costa Oeste têm como característica principal os leitos de águas límpidas ao longo de todo seu curso. Exceção se faz ao Rio Campinas, cujas nascentes estão localizadas no interior do Parque Ecológico e Reserva Florestal de Itaparica, próximas a áreas de extração de areia e solo arenoso, onde se observa o efeito do assoreamento no seu curso médio, decorrente da lavra predatória nos cordões arenosos da planície marinha (V&S Engenheiros Consultores, 2001a).

Os rios que drenam para o lado leste da Ilha geralmente apresentam águas visualmente límpidas nos seus cursos superiores e médios, passando a apresentar leitos poluídos no curso inferior.

As formações geológicas da Ilha de Itaparica são, em sua maioria, de origem sedimentar, onde se desenvolvem aquíferos porosos, sendo que a exploração de água subterrânea é feita comumente por poços rasos, em decorrência do nível elevado do lençol freático.

As atividades desenvolvidas sobre os aquíferos, considerando as infraestruturas adotadas de mitigação dos efeitos da infiltração nos solos, muitas vezes são o que determina a degradação das águas subterrâneas. As principais fontes poluentes das águas

subterrâneas, em meio urbano, dizem respeito à disposição inapropriada dos resíduos, ao despejo de efluentes não tratados e à ausência de sistema adequado de drenagem. Encontram-se, na Ilha, muitos efeitos decorrentes da ausência de sistema adequado e eficiente de saneamento, o que vem contribuindo para a contaminação hídrica, inclusive dos seus aquíferos. Estudos realizados encontraram contaminação por coliformes totais e fecais, resultantes possivelmente da utilização de fossas sépticas inadequadas e esgotos sem tratamento. Muitas fontes de água da Ilha encontram-se também contaminadas (VS Ambiental e Nemus, 2014).

Dentre os fatores que vêm acarretando a contaminação das águas doces da Ilha e dos cursos d'água encontram-se: lançamento de efluentes da Estação de Tratamento de Esgoto - ETE de Vera Cruz no Riacho da Penha; lançamento irregular de efluentes no Riacho Jaburu, especialmente decorrentes de falhas de operação das EEs de Ilhota, Gamboa e Jaburu; lançamento de águas residuais da ETE de Barra do Gil e da EE Barra do Gil no Riacho Jardim das Gameleiras; contaminação difusa dos solos e de cursos d'água próximos ao Aterro Sanitário Integrado da Ilha, devido à operação inadequada; e contaminação difusa dos solos e da água devido ao escoamento de águas de drenagem da rodovia BA-001, que atravessa vários trechos de áreas alagadiças (VS Ambiental e Nemus, 2014a).

Outro aspecto importante diz respeito ao regime hídrico dos mananciais que sofrem com o embarreamento e assoreamento do leito das águas superficiais, por ocupações irregulares e inadequadas e pela construção de vias sem sistema de drenagem, impedindo as vazões naturais e levando ao decorrente alagamento das áreas ao longo de seus cursos. Essas alterações de regime podem acarretar em modificação na ecologia das estruturas biológicas e físicas associadas.

Esse padrão de alteração e degradação dos recursos hídricos da Ilha é decorrente também do processo de ocupação desordenada, da precariedade na oferta de infraestrutura urbana e da ausência do município como órgão fiscalizador e gestor do espaço urbano.

c) Aspectos geofísicos

Os terrenos de praia, por suas características e dimensões, são os que se encontram mais alterados e degradados na Ilha, visto que atualmente 53% dos primeiros cem metros de faixa costeira encontram-se ocupados por construções fixas, com perda significativa da qualidade estética da paisagem e da capacidade recreacional de algumas praias.

O padrão de ocupação hoje observado nos terrenos de praia, acompanhado da falta de infraestrutura, é responsável também pela perda da qualidade de suas águas e de sua balneabilidade. A avaliação de balneabilidade obtida de dados primários e

secundários (Cruz, 2008, apud VS Ambiental e Nemus, 2014a) indica que as praias de Mar Grande, Barra do Pote, Amoreiras e Gameleira constituem-se como os pontos mais críticos de poluição entre as praias da Ilha. No período de fevereiro a abril de 2014, várias praias apresentaram balneabilidade imprópria como reflexo da contaminação da orla por esgotos domiciliares descarregados nas drenagens e nos solos, visto que estas praias estão localizadas nas áreas mais urbanizadas.

Embora a Constituição do Estado da Bahia proíba a construção fixa em uma faixa de 60 metros a partir da preamar (nível máximo da maré) de sizígia (as maiores amplitudes das marés), essa lei não vem sendo obedecida ao longo dos anos em muitos trechos da Ilha de Itaparica, resultando em grande perda da qualidade ambiental das praias e de seu potencial turístico, o que tende a se ampliar devido à manutenção do padrão de ocupação atual e inoperância dos agentes governamentais.

Os terrenos alagadiços e brejos ocupam áreas significativas na porção central da Ilha, ao longo do Rio Artur Pestana, dos riachos dos Peris, do Constantino e da Penha, e nos ribeirões da Estiva e Cacha Pregos.

Esses terrenos, com sensibilidade geoambiental muito alta, caracterizam-se pelo alagamento perene e sazonal e constituem áreas impróprias ao parcelamento do solo e à urbanização,

devido à suscetibilidade muito alta a contaminação e a recalques por adensamento de solos moles.

Embora esses terrenos apresentem sérias restrições à ocupação, sobre eles estão implantados moradias, estabelecimentos comerciais e de serviços, e o aeródromo, o que intensifica os riscos de contaminação do lençol freático e das águas superficiais, além dos riscos de inundação e de comprometimento de ecossistemas importantes para a avifauna, que encontra nesses terrenos abrigo para descanso e alimentação.

d) Gestão ambiental

A Ilha de Itaparica está inserida na Área de Proteção Ambiental da Baía de Todos-os-Santos (APA BTS), Unidade de Conservação (UC) estadual estabelecida pelo Decreto Estadual N° 7.595, de 5 de junho de 1999. Conforme a legislação ambiental brasileira, os objetivos de uma APA são: garantir a proteção dos ecossistemas e suas diversidades biológicas, possibilitar o uso sustentável dos recursos naturais (solo, água e vegetação), bem como disciplinar a ocupação do solo em seu território. O Plano de Manejo é um dos instrumentos de planejamento territorial das Unidades de Conservação, e, considerando que todo o território da Ilha está inserido na APA BTS, faz-se prioritária a sua elaboração e implantação. Na sua ausência, o PDDU e outros planos de ordenamento territorial, incluindo os demais planos regionais,

como o PUI e planos ambientais, a exemplo do Plano Ambiental Territorial ou do Projeto Orla, disciplinam o uso do solo até que o Plano de Manejo seja instituído.

A gestão pública dos recursos e atributos ambientais da Ilha, no âmbito do estado e dos municípios, encontra-se deficitária, especialmente para o monitoramento e fiscalização, não tendo sido capaz de conter o avanço de frentes de ocupação, muitas vezes informais e/ou irregulares, e o crescente processo de degradação ambiental.

2.3.2 Mobilidade

A mobilidade tem papel fundamental na configuração urbana e na qualidade do ordenamento do espaço urbano e de vida de seus habitantes. O território da Ilha de Itaparica tem o sistema viário como elemento estruturador do uso e ocupação do solo, cuja configuração, marcada pela predominância de rodovias estaduais em detrimento de vias urbanas, orientou a ocupação urbana e se reflete nas condições de mobilidade existentes. A análise das condições de mobilidade na Ilha aborda aspectos relativos ao perfil de viagens dos habitantes, à configuração do sistema viário e do transporte coletivo (urbano, rodoviário e hidroviário), assim como à estrutura de gestão existente. São também levantados problemas atuais da mobilidade que deverão

ser equacionados visando ao desenvolvimento territorial, tais como: conflito entre tráfego urbano e rodoviário, parca conexão entre as localidades, e precariedade do sistema viário, sobretudo para pedestres e ciclistas.

Segundo dados da Pesquisa Origem Destino realizada na Região Metropolitana de Salvador em 2012, predominam, entre os residentes na Ilha de Itaparica, as viagens intramunicipais ou internas à Ilha (entre Itaparica e Vera Cruz), sendo Salvador o principal destino externo das viagens geradas na Ilha.

Nos dois municípios, o Índice de Mobilidade¹ é baixo: 1,47 e 1,39 viagens/dia/habitante para Itaparica e Vera Cruz, respectivamente, valores inferiores às médias da RMS (1,66) e de Salvador (1,69). Da mesma forma, é elevado o Índice de Imobilidade¹ na Ilha: 40,8% da população de Itaparica e 59,2% dos moradores de Vera Cruz não realizam nenhuma viagem em um dia típico (a média para a Região Metropolitana é de 29%). O reduzido dinamismo das atividades econômicas, a renda relativamente baixa dos moradores e a precariedade dos serviços de transporte público justificam esses indicadores.

Na divisão modal agregada, predominam as viagens não motorizadas (52%) em relação às viagens motorizadas por modos coletivos (25%) e individuais (11%). Apenas as viagens

¹ Corresponde à relação entre o número de viagens e o número de habitantes de uma determinada área. A renda familiar é a principal variável relacionada à mobilidade, assim, quanto maior a renda familiar, maior o número de viagens diárias realizadas por pessoa.

a pé somam 49% dos deslocamentos diários. Distâncias relativamente curtas e um serviço de transporte coletivo precário estimulam esta situação. A baixa participação de viagens por transporte individual apresenta correlação com a renda dos moradores e também com as características particulares de isolamento da Ilha.

Mesmo sem ponte conectando-a a Salvador, a Ilha de Itaparica é uma alternativa importante de ligação na direção sul, utilizando-se o *ferry boat* para cruzar a Baía de Todos-os-Santos e a Rodovia BA-001, passando pela Ponte do Funil. Este eixo viário regional é de jurisdição do Governo do Estado e é a única rota de acesso à Ilha para todo o continente. Ao longo da rodovia formaram-se centralidades urbanas e de serviços da Ilha.

Hoje a rodovia BA-001 recebe intenso tráfego de passagem e tem apenas um curto trecho não ocupado, entre o entroncamento com a BA-532 e a Estrada da Penha. No restante, observam-se diversas concentrações de atividades comerciais e de serviços, como lojas de materiais de construção, mercados, postos de gasolina e outros, normalmente nos acessos aos principais núcleos urbanos e condomínios.

Além da BA-001, todos os principais eixos viários da Ilha são rodovias estaduais, à parte, portanto, da jurisdição dos municípios. A BA-001 corta longitudinalmente a maior parte do território da

Ilha, ligando o terminal do *ferry boat*, em Bom Despacho, à Ponte do Funil, seguindo o caminho natural em direção ao litoral Sul do estado. A BA-532 liga os núcleos urbanos de Mar Grande e de Itaparica, cruzando a Ilha no sentido transversal, sendo que parte dela cruza os perímetros urbanos e já apresenta características físicas e funcionais de sistema viário urbano. A BA-533 é a Avenida Beira Mar, que liga Bom Despacho ao Centro de Itaparica e passa pela costa, apresentando características de via urbana em praticamente toda a sua extensão; assim como a BA-882, que se estende na direção sul até Cacha Pregos, e a BA-868, que constitui o acesso a Baiacu.

Quase todas essas vias, em diversos trechos, apresentam um perfil de tráfego urbano de difícil compatibilidade com os parâmetros de projeto e de operação rodoviária predominantes. Esta situação agrava os conflitos entre o tráfego rodoviário e a forma de ocupação lindeira, a exemplo de: intensa presença de pedestres e ciclistas, constantes manobras de acesso e saída para as vias transversais e localização de pontos de parada do transporte coletivo.

Nos núcleos urbanizados, as condições do sistema viário são bastante desiguais, mesmo nas sedes de Itaparica e de Vera Cruz. O traçado viário não sugere a existência, em nenhuma das duas cidades, de planejamento ou de plano viário que oriente a expansão dos novos loteamentos ou ocupações. Principalmente

nas praias, é comum verificar problemas de alinhamento dos lotes, com edificações avançando sobre o viário, ou vice-versa.

Também são precárias as condições de drenagem, pavimentação e conservação do viário existente. Nos núcleos mais afastados, a situação se agrava e só não apresenta condições ainda piores em função do baixo volume de tráfego que recebem.

O tratamento do sistema viário para os meios não motorizados é também precário, sendo generalizada a falta de calçadas, mesmo nas sedes. Para bicicletas, apenas em Itaparica há uma ciclovia instalada ao longo de uma boa extensão da Avenida Beira Mar e um trecho de cerca de 1 quilômetro na Avenida 25 de Outubro.

Melhorias no sistema viário e na gestão da circulação dependem basicamente da administração municipal, com um adequado planejamento do sistema viário, melhoria da gestão da circulação e investimentos na construção e requalificação das vias, inclusive das calçadas.

Nas rodovias, pelo menos nos núcleos de maior ocupação, já seria recomendável a urbanização do sistema viário, com alteração no projeto geométrico, instalação de sinalização adequada ao tráfego urbano, adoção de medidas de moderação do tráfego motorizado, tratamento dos principais acessos e travessias, entre outras ações. Idealmente, essas vias deveriam ter seu controle transferido para os municípios, entretanto, nas condições atuais,

estes teriam muita dificuldade em assumir os novos encargos desta municipalização.

Tendo a Baía de Todos-os-Santos como barreira, as ligações entre a Ilha e Salvador são atendidas, principalmente, por serviços de transporte coletivo hidroviários (*ferry boat* e lanchas) e rodoviários na direção ao Sul do estado e do Recôncavo.

O serviço do *ferry boat* transporta veículos e pedestres entre Salvador (Terminal São Joaquim) e Itaparica (Terminal de Bom Despacho), com intervalos de 60 minutos entre 05h00 e 23h00. O tempo de travessia é de cerca de 50 minutos, sendo que é comum ocorrerem filas para os carros e superlotação para pedestres em horários de pico e nos períodos de alta temporada para o turismo. A precariedade das instalações em terra aumenta o tempo da viagem em função da demora das operações de embarque e desembarque.

As lanchas são a principal opção de travessia de passageiros entre o Terminal Turístico Náutico da Bahia (TTNB) e o Terminal de Mar Grande, no município de Vera Cruz. Comparado com o *ferry boat*, o serviço das lanchas é mais frequente (intervalos de 30 minutos) e conta com tempo de travessia um pouco menor (40 minutos). A operação deste serviço é irregular, sendo suspensa na maré baixa, por falta de condições de atracação no terminal de Mar Grande, e quando as condições climáticas são adversas,

sendo agravadas pela precariedade das instalações em terra.

As opções de travessia da Baía influenciam a estrutura urbana da Ilha, sendo a localização do terminal determinante para que Mar Grande seja o principal núcleo urbano da Ilha. Da mesma forma, em torno do Terminal Bom Despacho se organiza a segunda centralidade mais dinâmica da Ilha, com forte concentração de comércio e serviços.

Para todos esses terminais, o Plano Hidroviário de Transporte de Passageiros da Baía de Todos-os-Santos prevê investimentos em melhoria das instalações operacionais e de apoio aos passageiros.

Do terminal rodoviário de Bom Despacho (Itaparica) partem linhas de ônibus com destino a diversas cidades no Sul do estado, como Itabuna, Jequié, Valença, Amargosa, Camamu e Cairu, e para o Recôncavo, como Salinas da Margarida, Nazaré e Santo Antônio de Jesus. A maior parte dos passageiros que se utilizam dessas linhas tem Salvador como destino, e não Itaparica, cruzando a Baía pelo *ferry boat* até o Terminal de São Joaquim.

Desse mesmo terminal partem linhas internas de transporte coletivo, operadas por vans e micro-ônibus. Estes serviços são formalmente delegados pelas administrações municipais de Vera Cruz e Itaparica, inclusive para viagens intermunicipais dentro da Ilha, que deveriam ser de responsabilidade do governo estadual.

Apesar de instituídos como Rodoviária do Município de Itaparica, esses serviços são, na prática, administrados por cooperativas, com apoio e alguma tolerância dos órgãos gestores municipais e estaduais. Linhas regulares partem do Terminal de Mar Grande em direção às duas sedes municipais (Itaparica e Mar Grande) e a todos os núcleos constituídos na parte sul da Ilha, ao longo da BA-001, como Coroa, Barra do Pote, Tairu, Cacha Pregos e outros, e até para outros municípios localizados no continente, após a Ponte do Funil.

No município de Itaparica, o serviço de transporte coletivo é constituído por linhas de táxi-lotação, operadas com veículos de passeio e com cobrança de tarifa por passageiro transportado, com algum controle por parte da Prefeitura.

Os serviços de transporte público nas duas cidades são complementados por táxis e mototáxis, com pontos principalmente em frente aos terminais do transporte hidroviário.

As prefeituras, com grande interação com as cooperativas dos operadores (vans, táxis, mototáxis), gerenciam a prestação dos serviços, administrando conflitos pontuais, tanto na organização do espaço público quanto nas disputas pelo mercado entre os operadores.

Apenas como exemplos, a Prefeitura de Vera Cruz busca reorganizar o entorno do Terminal de Mar Grande, de modo a obter

uma melhor distribuição dos pontos de parada e a organização da circulação na área central. A Prefeitura de Itaparica, por sua vez, controla a distribuição de partidas entre as vans e a empresa de ônibus local nas chegadas do *ferry boat*, bem como os operadores que tentam operar serviços de transporte coletivo sem autorização, atuando como reguladora dessa competição com bastante sucesso.

Foi realizado, recentemente, pelo Governo do Estado, um processo licitatório para a exploração dos serviços de *ferry boat*, com perspectivas de investimentos públicos e privados na melhoria do transporte hidroviário, contemplando as indicações do Plano Hidroviário do Governo do Estado para melhorias nas instalações portuárias dos terminais e modernização das embarcações.

Os serviços de transporte público internos são de competência municipal e cabe apenas às prefeituras ampliar a sua atuação no planejamento e na gestão da sua operação. Exceção pode ser feita às linhas intermunicipais dentro da Ilha. Apesar de não ser uma situação ortodoxa, elas têm sua gestão institucionalmente coberta por meio de uma cooperação entre as duas prefeituras e as cooperativas de operadores.

2.3.3 Uso e Ocupação do Solo

Na análise do uso e ocupação do solo da Ilha, buscou-se

caracterizar o padrão do uso e ocupação urbana, as condições de ocupação dos domicílios, as principais centralidades, o patrimônio histórico edificado, bem como os núcleos tradicionais. O enfrentamento de situações como a presença significativa de domicílios de uso ocasional, a sazonalidade da demanda por serviços urbanos, a carência de infraestrutura básica, o avanço da precariedade habitacional e o espraiamento urbano foi considerado fundamental para a promoção do desenvolvimento territorial da Ilha.

A Rodovia Estadual BA-001 atravessa longitudinalmente o município de Vera Cruz, o que deu origem ao surgimento acelerado de núcleos urbanos em sua extensão, bem como à ocorrência de loteamentos fechados na orla e de ocupação irregular no interior da Ilha. Este processo de ocupação conduziu à segregação socioespacial e à precarização do padrão urbanístico. Esta estrutura viária também orientou o surgimento e consolidação das principais centralidades da Ilha: a sede de Itaparica, Mar Grande (sede de Vera Cruz) e Bom Despacho, onde se localiza o Terminal do *ferry boat* e o Terminal Rodoviário Intermunicipal, que atende o Recôncavo, o Baixo Sul e o Litoral Sul).

Em decorrência deste viário estrutural e da característica costeira do território, a mancha urbana da Ilha expandiu-se de forma dispersa, principalmente ao longo da costa Leste, resultando em uma ocupação espraiada e de baixa densidade, gerando

custos altos de infraestrutura e de prestação de serviços urbanos básicos, além de tornar mais difícil o acesso da população a estes serviços. Esta situação é agravada pelo elevado número de lotes vazios no interior do perímetro urbano.

O território urbano apresenta grande quantidade de domicílios para uso de veraneio situados na orla, com maior incidência no município de Vera Cruz (48%). Em Itaparica são 35%. O surgimento de novas opções para o veraneio e o turismo de sol e praia no litoral baiano, especialmente no Norte, pela proximidade e facilidade de acesso a Salvador, ampliou a ociosidade dos imóveis com esta destinação na Ilha de Itaparica, cuja acessibilidade apresentava dificuldades crescentes. Contudo, mantém-se a sazonalidade da ocupação, com grande variação na demanda por infraestrutura e serviços urbanos, acentuada nos feriados e na alta estação de veraneio.

No período mais recente houve aumento significativo de domicílios habitados por população de baixa renda, com alto grau de precariedade, situados no interior da Ilha, a oeste da BA-001. Os assentamentos precários representam, atualmente, 38,3% do total dos domicílios em Itaparica e 49,23% em Vera Cruz.

As baixas densidades de ocupação acarretam custos altos para a instalação de redes de infraestrutura, levando à sua implantação de forma incompleta, não sendo a ocupação urbana acompanhada

por oferta de infraestrutura adequada, o que contribui para sua precarização, comprometendo as condições ambientais devido ao despejo de esgoto em áreas ambientalmente frágeis.

O percentual de ligação domiciliar de esgoto sanitário nos dois municípios é baixo (Vera Cruz, 13,67%, e Itaparica, 39,74%), inferior aos índices verificados na Bahia (45,4%) e no Brasil (55,4%). Em Vera Cruz predominam as fossas rudimentares (65,99%), que, em Itaparica, atingem 41,08% dos domicílios.

Há um avanço da ocupação com precariedade habitacional sobre as áreas ambientalmente frágeis (mangues, restingas, matas e áreas brejosas), além de esvaziamento e abandono dos bens de valor arquitetônico do sítio histórico, de importante interesse cultural, em parte tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan).

A Ilha de Itaparica situa-se na área de influência cultural do Recôncavo e possui rico patrimônio imaterial, caracterizado por festas e modos tradicionais de vida e de produção (pesca). Existem na Ilha diversos núcleos urbanos dispersos, tradicionalmente ocupados por colônias de pescadores e marisqueiras.

Na costa existem vestígios do patrimônio baleeiro (Manguinhos, Gamboa, Barra do Gil, Itaparica, Porto do Santo), remanescente do período em que a captura deste cetáceo foi a principal atividade econômica da Ilha, a partir do século XVI.

2.3.4 Organização Institucional e Gestão

A Ilha é composta por dois municípios que fazem parte da Região Metropolitana de Salvador, sendo, portanto, a sua gestão de responsabilidade de dois Executivos municipais, considerando ainda a participação da Entidade Metropolitana de Salvador.

No Brasil, pertencer a uma região metropolitana é uma oportunidade para os municípios integrarem a gestão compartilhada do território metropolitano, possibilitando o acesso a benefícios coletivos, facilitando sua distribuição e a captação de recursos públicos nas diversas esferas de governo.

A desigualdade socioeconômica entre os municípios que constituem a RMS reflete-se não só na geração de receita própria, como Imposto sobre serviços (ISS), Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) e Imposto sobre Transmissão de Bens (ITBI), mas também na devolução tributária da parte gerada de Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICMS), que é rateada de acordo com a atividade econômica municipal, aferida pelo valor adicionado em seu território. Pelo fato de a indústria agregar pouco valor à dinâmica da economia da Região Metropolitana, Itaparica e Vera Cruz não participam significativamente dessa receita, fundamental para os municípios. Dessa forma, ambos contam fortemente com transferências redistributivas, como o Fundo de Participação dos Municípios (FPM) e outros convênios

federais, o que, por sua vez, aumenta a rigidez orçamentária.

A reorganização institucional dos municípios de Itaparica e Vera Cruz tem como pontos relevantes a serem considerados:

- A estrutura administrativa das prefeituras é bastante reduzida;
- A estrutura de gestão e controle urbano é deficiente;
- Os instrumentos de política urbana previstos nas leis dos Planos de Desenvolvimento Urbanos vigentes não são aplicáveis, pois dependem de regulamentação por leis específicas;
- Itaparica é o segundo menor município da RMS, com maior grau de dependência dos recursos financeiros de transferências intergovernamentais e com pouca capacidade de gerar receita própria. Apenas 10% do orçamento é gerado pela economia local (STN, 2012);
- A receita própria de Vera Cruz também tem pouca representatividade no total da receita orçamentária (12%), que tem enorme dependência dos recursos intergovernamentais (STN, 2012);
- Os recursos transferidos aos municípios de Itaparica e Vera Cruz representaram 87% e 84% , respectivamente, do total dos recursos orçamentários (STN, 2012).



Foto: Consórcio Demacap/ Pólis/ Oficina, 2016

MODELO DE DESENVOLVIMENTO 3

O PUI tem como referência o Modelo de Desenvolvimento proposto para a Ilha, construído a partir do exercício de formulação de cenários de desenvolvimento, considerando os desejos e as possibilidades de investimento e respectivos horizontes temporais.

A formulação do Modelo de Desenvolvimento para a Ilha de Itaparica reflete um cenário futuro desejado e factível, tecnicamente plausível e politicamente sustentável, que decorre de um processo de negociação entre atores sociais.

A preparação deste cenário foi realizada com a participação de representantes do setor público (Governo do Estado e Prefeituras de Itaparica e Vera Cruz), do setor privado e da sociedade civil, com atuação permanente dos Grupos de Acompanhamento Local (GAL) destes municípios.

Em oficinas propositivas, com base na leitura técnica e social da Ilha e nos grandes investimentos e planos regionais em curso e anunciados, foram identificadas oportunidades, ameaças, potencialidades e fragilidades e foram configurados cenários futuros, considerando: o desenvolvimento tendencial, a implantação do Projeto SVO e a implementação do Plano de Desenvolvimento Socioeconômico da sua Macroárea de Influência, resultando na formulação de um cenário de desenvolvimento desejado, a ser alcançado em etapas, expresso no Modelo de Desenvolvimento referencial do PUI.

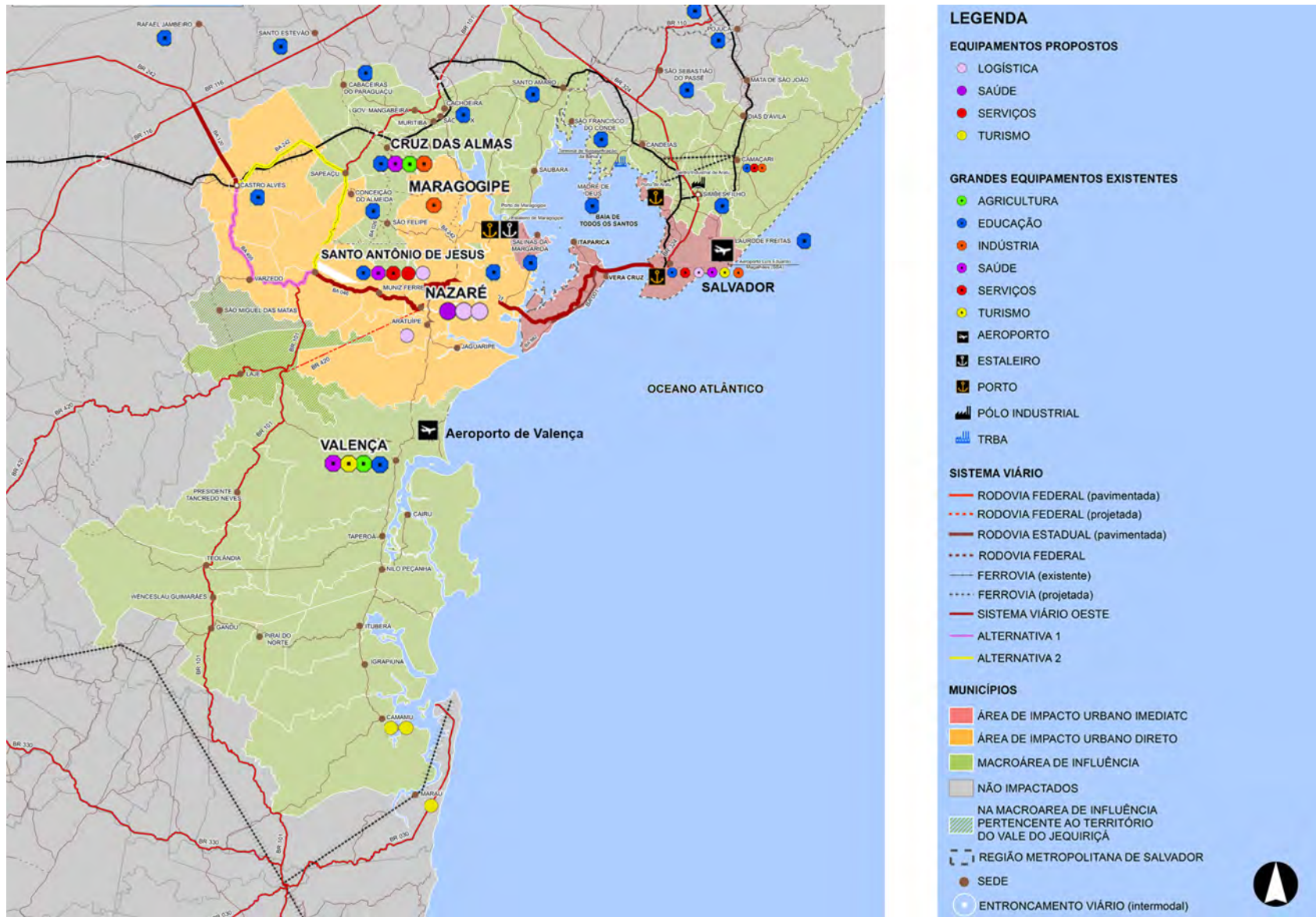
A identificação de cenários evolutivos no tempo considerou o nível de investimentos aportados, segundo três variáveis: i) ampliação de investimentos em equipamentos urbanos e infraestrutura básica e de serviços para atendimento às necessidades da população; ii) construção do Sistema Viário Oeste; e iii) efetivação de políticas que viabilizem empreendimentos-âncora previstos no Plano de Desenvolvimento Socioeconômico que possam dinamizar as atividades econômicas na Ilha, de forma sustentável.

Para a formulação do Modelo de Desenvolvimento da Ilha de Itaparica, foram considerados os investimentos e planos regionais, públicos ou privados, em implantação ou previstos, com interfaces e repercussão no desenvolvimento socioeconômico da Ilha e na rede urbana em que se insere.

3.1. INVESTIMENTOS E PLANOS REGIONAIS CONSIDERADOS

Para análise da repercussão de investimentos regionais sobre a dinâmica urbana da Ilha de Itaparica, foram considerados aqueles incidentes sobre os Territórios de Identidade Metropolitanos de Salvador, Recôncavo e Baixo Sul (**Figura 1**), onde se verificaram os empreendimentos com maior potencial de interferência na Ilha. Foram considerados, além de investimentos, alguns equipamentos indicados no Plano de Desenvolvimento Socioeconômico da Macroárea de Influência do SVO como significativos para o desenvolvimento desta macroárea.

Figura 1 Área de abrangência dos investimentos considerados (SVO e correlatos)



Fonte SEDUR, 2014

Foram selecionados como mais significativos na transformação do cenário atual da Ilha os investimentos em curso ou previstos, assim como os planos regionais: o Sistema Viário Oeste e o Estaleiro da Enseada do Paraguaçu, além de outros investimentos importantes na integração logística do estado da Bahia; o Plano Diretor do Sistema de Transporte Hidroviário Intermunicipal e o Plano de Desenvolvimento Socioeconômico da Macroárea de Influência do SVO.

3.1.1. Sistema Viário Oeste (SVO)

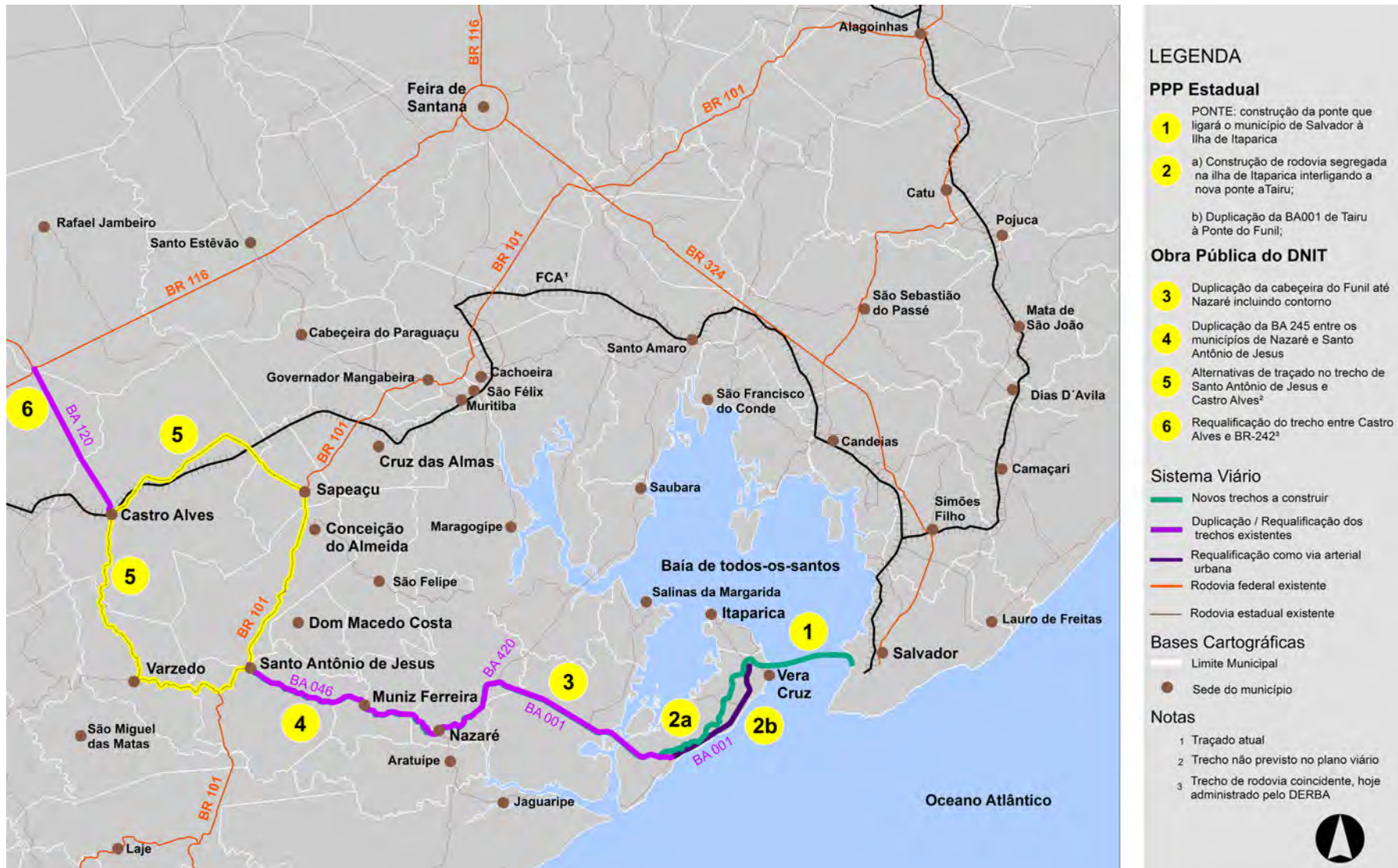
O Projeto do Sistema Viário Oeste tem como objetivo melhorar a conexão entre a capital e as regiões Sul, Sudoeste e Oeste do estado, beneficiando diretamente três Territórios de Identidade do Estado: Recôncavo Baiano, Baixo Sul e Região Metropolitana de Salvador (RMS). Trata-se de um projeto indutor que pretende integrar regiões menos desenvolvidas à metrópole baiana, buscando a promoção do desenvolvimento socioeconômico dessas regiões. Para a RMS, são esperados a ampliação da eficiência logística e o fortalecimento da integração regional com a Ilha de Itaparica, o Recôncavo e o Baixo Sul.

O SVO é um investimento de infraestrutura logística rodoviária que compreende: a requalificação e duplicação de rodovias, articulando novas rotas e conexões rodoviárias à construção de uma ponte que ligará a Ilha de Itaparica a Salvador; a ampliação da Ponte do Funil,

com a construção de uma estrutura paralela; a construção de nova rodovia interligando as duas pontes; além da readequação da atual rodovia que atravessa a Ilha, no seu trecho urbanizado, como via urbana. A requalificação deste sistema rodoviário terá continuidade no continente com a qualificação da BA-046, entre Nazaré e Santo Antônio de Jesus, a construção de um novo trecho rodoviário entre Santo Antônio de Jesus e Castro Alves e a requalificação do trecho rodoviário da BR-242, que liga Castro Alves à BR-116. É prevista também uma nova configuração da BR-242 no Recôncavo, com mudança de seu marco zero de São Roque do Paraguaçu para Salvador (na cabeceira da futura ponte), articulando o sistema viário das rodovias federais (BRs 101/116/242/324). No seu conjunto envolve os seguintes investimentos:

- a) Construção de ponte entre Salvador e a Ilha de Itaparica;
- b) Construção de rodovia expressa na Ilha de Itaparica, interligando a nova ponte a Tairu;
- c) Duplicação da BA-001 de Tairu à Ponte do Funil;
- d) Duplicação da Ponte do Funil e da rodovia BA-001 até Nazaré;
- e) Duplicação da BA-046 entre Nazaré e Santo Antônio de Jesus;
- f) Requalificação de novo trecho rodoviário entre Santo Antônio de Jesus e Castro Alves;
- g) Requalificação do trecho rodoviário da BR-242, que liga Castro Alves à BR-116.

Figura 2 Sistema Viário Oeste (SVO)



Fonte SEPLAN, 2014

A ligação direta com Salvador aproximará a Ilha do restante da RMS e permitirá, segundo a concepção do Governo do Estado, um novo ciclo de desenvolvimento local que, com o conjunto de investimentos complementares previstos no PUI, poderá se dar de forma sustentável, compatível com a riqueza e a diversidade ambiental e com valores tradicionais hoje ainda preservados.

3.1.2 Estaleiro da Enseada do Paraguaçu

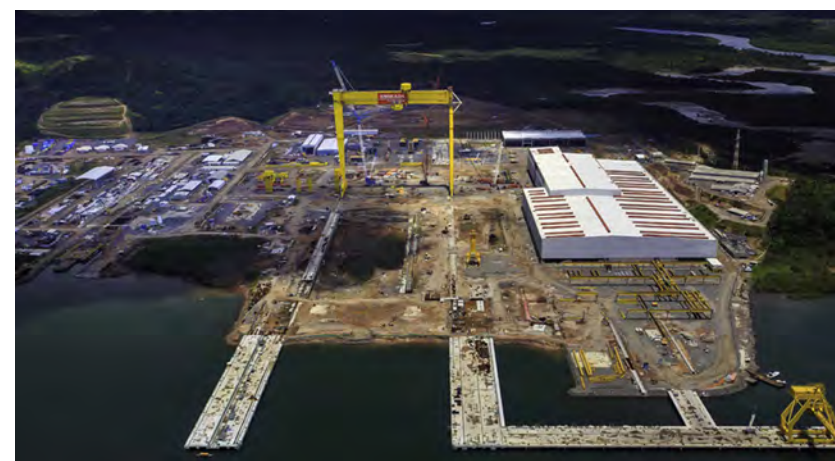
Em construção, o estaleiro no município de Maragogipe, na foz do Rio Paraguaçu (**Figura 3**), destina-se à fabricação de diferentes tipos de embarcações: navios petroleiros e de guerra, plataformas de perfuração e armazenamento de petróleo, além de manutenção de equipamentos navais.

O empreendimento conta com recursos da iniciativa privada e do Governo do Estado, por meio de incentivos fiscais e de investimentos na melhoria da infraestrutura de apoio. A partir do seu funcionamento era esperado o desenvolvimento de uma cadeia de fornecedores, criando oportunidades para pequenas e médias empresas associadas à indústria naval.

Devido ao intenso fluxo previsto de materiais e de pessoas para o estaleiro, a Região Metropolitana deverá se tornar base de intensa movimentação aquaviária, com tendência de reestabelecimento dos serviços de transporte hidroviário em

toda a região do Recôncavo e com perspectiva de criação de uma nova rede logística para as cidades litorâneas internas à Baía de Todos-os-Santos (BTS). Quando da conclusão deste relatório, havia incertezas quanto à continuidade deste projeto, em vista da conjuntura econômica e política do país.

Figura 3 Estaleiro da Enseada de Paraguaçu



Fonte Jornal Grande Bahia (versão online)

3.1.3. Outros investimentos importantes na integração logística do estado da Bahia

O Sistema Viário Oeste está inserido em um contexto mais amplo de projetos associados ao desenvolvimento e integração logística do estado, com investimentos também nos portos e nos modos de transporte ferroviário e hidroviário (**Figura 4**). Atualmente, o escoamento de produção pelos portos de Salvador e Aratu se dá exclusivamente pela BR-324. A constatação de que a BR-324

já está muito saturada e de que a falta de condições adequadas afasta investimentos na Região Metropolitana de Salvador gerou intervenções de melhorias, algumas em fase de implantação e outras concluídas, como a Via Expressa Baía de Todos-os-Santos, que faz a ligação direta entre a BR-324 e o Porto de Salvador.

Para o Porto de Salvador está prevista a ampliação e dragagem do canal de navegação, o que permitirá a atracação de navios de maior calado e o aumento da área de carga e descarga, sobretudo de contêineres.

No modo ferroviário existem alguns investimentos propostos, como o anel de contorno dos municípios de Cachoeira e São Félix, gargalo histórico que causa restrições operacionais e transtornos à comunidade local, a construção de uma variante entre o município de Camaçari e o Porto de Aratu, eliminando a interferência do tráfego da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) em diversas cidades da RMS, e a construção de um ramal ligando o município de São Gonçalo a Feira de Santana.² Essas medidas, em seu conjunto, reconfiguram a estrutura logística da RMS e entorno, aumentando a eficiência do sistema de transporte e as vantagens locais da região.

Ainda como importantes investimentos ferroviários em outras regiões do estado destacam-se: a construção da Ferrovia Oeste-Leste,

que prevê como etapas iniciais trechos ferroviários nas cidades de Ilhéus/Caetité e Caetité/Barreiras, passando por sete territórios do estado e fazendo uma nova integração de toda a produção de grãos do Oeste e da produção de minérios do Sudoeste com o Porto no Complexo Sul (Ilhéus) (Figura4), além da reestruturação da ferrovia que se inicia em Belo Horizonte (MG), passando por Brumado e Feira de Santana e conectando-se com Sergipe e Juazeiro (BA). Esta ferrovia, que substituirá a atual FCA, fará a integração com a economia do Sudeste, particularmente a de Minas Gerais, sendo, portanto, uma ferrovia basicamente de fluxos de comércio internos.³

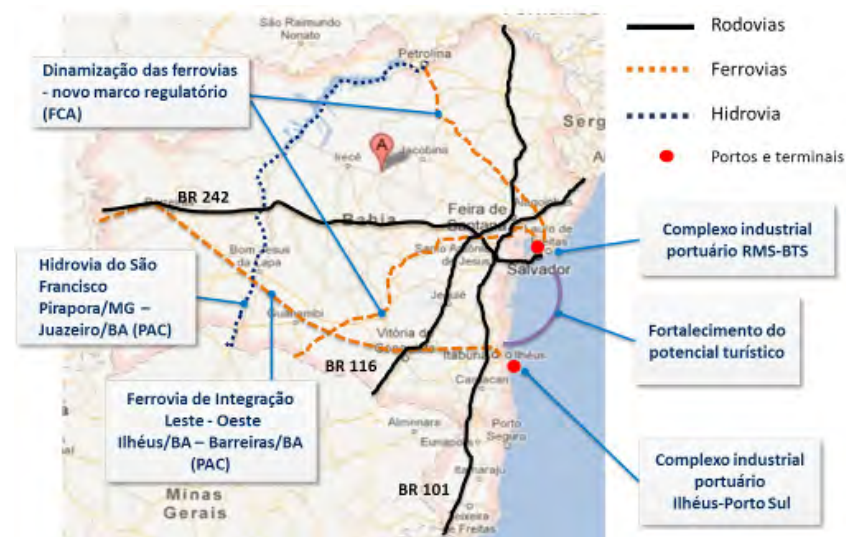
No modo hidroviário, destaca-se o projeto de dragagem e derrocamento de alguns trechos da hidrovia do São Francisco, incluindo a recuperação do Rio São Francisco, a partir dos municípios de Ibotirama até Juazeiro, ampliando a profundidade do rio por meio de dragagem e criando novas estruturas de transportes, de modo a viabilizar o transporte de mercadorias, via Juazeiro, para o Oeste baiano, e vice-versa.

O SVO, junto com esses projetos, compõe um quadro geral que objetiva otimizar a posição do estado da Bahia como importante polo logístico nacional e que insere a área de influência do SVO e a Ilha de Itaparica neste complexo logístico.

² SulBahiaNews: “Bahia ganhará novos investimentos com o PAC II”. Disponível em: <<http://www.sulbahianews.com.br/ver.php?id=5417#>>. Acesso em 16/09/2014.

³ Maiores informações em “Impacto da ponte Salvador – Itaparica sobre o desenvolvimento urbano de Salvador”, no informativo eletrônico Stricto Sensu. Disponível em: <<http://www.strictosensu.inf.br/principal/?p=1749#sthash.29vYywzs.dpuf>>.

Figura 4 Investimentos associados à integração logística no Estado da Bahia.



Fonte SEDUR Bahia, 2014

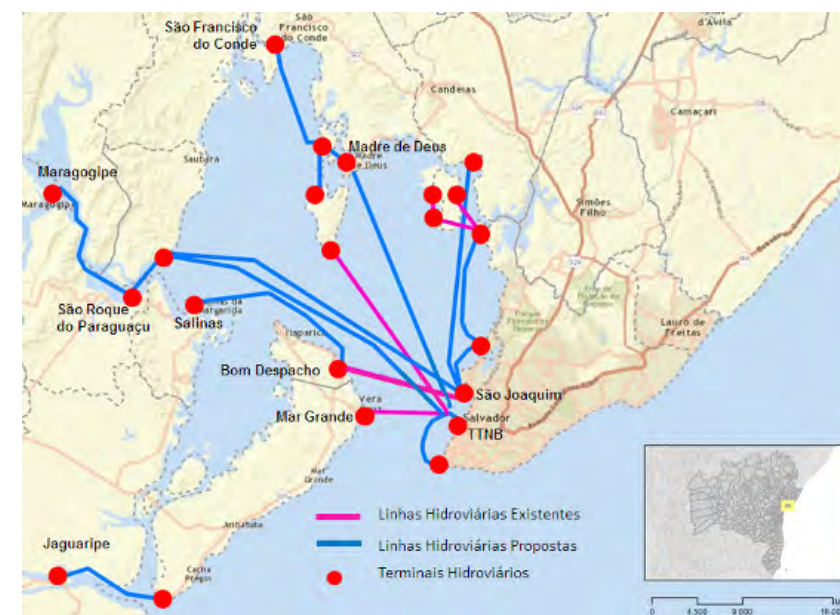
3.1.4. Plano Diretor do Sistema de Transporte Hidroviário Intermunicipal

O Governo do Estado da Bahia, por meio da Secretaria de Infraestrutura – SEINFRA, desenvolveu em 2013 o Plano Diretor do Sistema de Transporte Hidroviário Intermunicipal de passageiros e veículos da Baía de Todos-os-Santos, com o objetivo de melhorar os deslocamentos dos moradores dos municípios localizados no entorno desta baía.

O Plano propõe medidas e investimentos para todo o sistema de transporte por barcos e a criação de novas linhas hidroviárias intermunicipais (**Figura 5**), que beneficiarão os deslocamentos

na Baía, com impactos positivos no turismo da Ilha e na economia local. Na estruturação dos cenários para o Modelo de Desenvolvimento, foram consideradas apenas as propostas com impacto direto na Ilha de Itaparica.

Figura 4 Situação projetada para 2018 a partir dos investimentos no transporte hidroviário.



Fonte SEDUR Bahia, 2014

O Plano Diretor do Sistema de Transporte Hidroviário Intermunicipal prevê ainda medidas imediatas para os dois serviços que interligam a Ilha com Salvador: o *ferry boat*, que transporta passageiros e veículos entre os terminais de São Joaquim e Bom Despacho, e as lanchas que prestam serviço de

transporte de passageiros entre o Terminal Marítimo Náutico da Bahia (TMNB) e o Terminal de Mar Grande.

Para o sistema de *ferry boat*, já foram executadas:

- Melhorias na gestão a partir de nova concessão dos serviços;
- Incorporação à frota de mais duas embarcações em operação regular, passando a atender com 9 embarcações.

Ainda para o sistema de *ferry boat* estão previstas, em curto prazo, ações para a requalificação dos terminais de São Joaquim e Bom Despacho, com ampliação e melhoria das instalações; melhoria dos sistemas de iluminação, ventilação e sinalização e das instalações sanitárias; e garantia de acessibilidade universal.

Para o sistema de lanchas estão previstas a manutenção e a modernização dos serviços, contemplando:

- Melhoria do Terminal de Mar Grande e do TMNB;
- Melhoria das condições de navegação na aproximação ao Terminal de Mar Grande, com desenvolvimento de projeto para dragagem do canal e/ou ampliação do píer para permitir a operação em maré baixa;
- Estudo da viabilidade de implantação de serviço operacional com lanchas rápidas, tipo catamarã, com horários e preços diferenciados, para atendimento à demanda de turismo.

3.1.5. Plano de Desenvolvimento Socioeconômico da Macroárea de Influência do SVO

O Plano de Desenvolvimento Socioeconômico foi contratado pela Secretaria de Planejamento do Estado (SEPLAN) para orientar investimentos estratégicos estaduais na área de influência direta do SVO.

O Plano prevê investimentos em setores considerados como “âncoras”, pelo potencial que apresentam para o desenvolvimento econômico, pois conformam cadeias produtivas capazes de produzir mudanças na informalidade hoje presente no território. São investimentos em setores econômicos identificados como potenciais na região, como o turismo, a agricultura ou a indústria naval, ou em melhoria da infraestrutura e da ampliação e qualificação dos serviços públicos de educação e saúde, ou ainda em programas habitacionais para todas as faixas de renda, que contribuam para a dinamização do setor da construção civil.

Entre os investimentos sugeridos, há propostas específicas para a Ilha de Itaparica nas áreas de educação, com a instalação de uma unidade da Universidade Federal da Bahia (UFBA), e saúde, com a construção de policlínicas que conformariam uma cadeia associada à reforma do hospital existente na Ilha, transformando-o em um equipamento de média complexidade. Também são sugeridos investimentos públicos e estruturação do *trade* privado, aproveitando a vocação histórica da Ilha para o turismo.

3.2. CENÁRIOS

A construção dos cenários desejados que subsidiaram o Modelo de Desenvolvimento para a Ilha de Itaparica seguiu o modelo normativo, também denominado desejado e indutivo. Nesse modelo, primeiro se estabelece o futuro desejado e depois são traçadas as trajetórias para alcançá-lo, com compromisso dos atores em relação a determinados objetivos e projetos ou à superação de desafios. O principal objetivo dos cenários não é prever os futuros, e sim aumentar a capacidade da organização na observação do ambiente, por meio do desenvolvimento de uma postura estratégica e antecipatória durante todo o planejamento.

Este cenário futuro tem conotação política, uma vez que é formulado pela negociação entre atores sociais, mas, ao mesmo tempo, deve ser tecnicamente plausível e politicamente sustentável. Tal concepção do planejamento técnico e político demanda a utilização de metodologias de participação e de mobilização da sociedade na tomada das decisões, sempre orientada pela síntese técnica.

Os cenários de desenvolvimento propostos para a Ilha buscaram administrar o destino com base no desejo dos atores sociais, ajustando-o às probabilidades e às circunstâncias.

3.2.1. Processo de construção de cenários

Foram formulados quatro cenários, levando em consideração três variáveis: i) construção do Sistema Viário Oeste; ii) instalação de equipamentos urbanos, de infraestrutura urbana e de serviços para atendimento à população da Ilha; e iii) efetivação de políticas que viabilizem empreendimentos âncora que possam dinamizar as atividades econômicas na Ilha, de forma sustentável.

Estes cenários foram elaborados a partir das condições atuais da Ilha, apresentadas no “Diagnóstico da Ilha de Itaparica”, e considerando investimentos que deverão ser aportados pelo poder público, basicamente na melhoria e ampliação da infraestrutura urbana e de serviços, nos municípios de Itaparica e de Vera Cruz e no desenvolvimento da economia local, tendo o ano de 2052 como horizonte temporal.

Os cenários formulados evoluem de uma situação inercial, na qual não haveria nenhuma mudança nas condições atuais da Ilha (Cenário I), passando por incrementos sequenciais: primeiro, a simples construção da ponte Salvador/Itaparica e do sistema viário de passagem pela Ilha (Cenário II); depois, a melhoria da infraestrutura urbana e de serviços públicos nos dois municípios, permitindo o atendimento das demandas sociais existentes, melhorando as condições de vida dos seus moradores e preparando condições para receber o crescimento

populacional esperado (Cenário III); e, por fim, a instalação dos empreendimentos-âncora que permitirão a dinamização da economia da Ilha (Cenário IV).

No primeiro cenário, a baixa capacidade institucional verificada nas duas administrações municipais e os seus limitados orçamentos não permitem que se esperem mudanças no quadro de precariedade existente. A gestão integrada e a coordenação do PUI pelo Governo do Estado são premissas para o desenvolvimento dos cenários II, III e IV.

Para a elaboração do Plano Urbano Intermunicipal (PUI), foi adotado o quarto cenário como ambiente de futuro desejado: *Ilha de Itaparica integrada e fortalecida na rede de cidades da Bahia*.

Cenário 1: Tendencial

O cenário definido como “Tendencial” representa a permanência da situação atual da Ilha de Itaparica, sem a construção da nova ponte de ligação com Salvador e outros investimentos complementares na estruturação viária e de mobilidade, infraestrutura, habitação e equipamentos sociais. O único investimento significativo considerado neste quadro é a instalação do polo naval, em andamento, a partir da obra do estaleiro da Enseada do Paraguaçu, em Maragogipe. No entanto, constatou-se que este, até o momento, não produziu grandes impactos positivos na Ilha, que não houve geração de empregos para a

população residente e que poucos são os serviços utilizados, por sua precariedade e pela incipiência da estrutura econômica existente na Ilha.

No quadro de urbanização precária observado na Ilha, sem investimentos públicos do Governo do Estado não deverá haver alterações no baixo dinamismo social e econômico e, conseqüentemente, não haverá incremento na capacidade de investimento dos municípios de Itaparica e de Vera Cruz.

Este cenário também alerta para a gravidade de a Ilha de Itaparica manter as condições em que se encontra hoje, com grandes carências em praticamente todas as áreas, que serão acentuadas pelas demandas futuras de crescimento populacional.

Cenário 2 - Ilha de Itaparica Acessível

O segundo cenário prevê investimento parcial no SVO, limitado à construção da ponte entre Salvador e Itaparica e a construção do sistema rodoviário de ligação entre a nova ponte e a Ponte do Funil (rodovia “variante” da BA-001 e requalificação da atual BA-001), apenas para garantir a sua conexão com a rede rodoviária no continente. Neste cenário, não haveria investimentos públicos adicionais na melhoria da infraestrutura e dos serviços existentes na Ilha, que ficariam dependentes da capacidade de investimento dos municípios e do interesse do mercado imobiliário na reestruturação do território para a abertura de frentes de expansão imobiliária.

Nesta alternativa, o SVO, ao invés de contribuir para a melhoria das condições de vida na Ilha, tenderá a agravá-las pelo aumento das demandas sociais, em função do crescimento populacional decorrente da melhor acessibilidade a Salvador.

Cenário 3: Ilha de Itaparica Acessível e com Desenvolvimento Local

O terceiro cenário conta com uma atuação mais efetiva do Governo do Estado na qualificação e estruturação urbana e na preservação ambiental da Ilha. Desta forma, além das obras do SVO (rodovia “variante” da BA-001 e requalificação da atual BA-001), seriam realizados investimentos na ampliação e qualificação da infraestrutura urbana básica e dos serviços públicos e na melhoria do sistema de transporte público, com integração dos modais. Esses investimentos criariam condições de atratividade para diversificar a economia local e alavancar o desenvolvimento social, porém, ainda sem atingir plenamente o desenvolvimento econômico desejado.

Cenário 4: Ilha de Itaparica Integrada e Fortalecida na Rede de Cidades da Bahia

O quarto cenário é o que permitirá à Ilha de Itaparica assumir um novo papel na rede de cidades da Bahia, considerando o desenvolvimento regional que se estende ao Recôncavo e ao Baixo Sul. Neste cenário, contempla-se a implantação de todas as obras do SVO, acompanhadas

da ampliação e qualificação da infraestrutura básica local, da melhoria no sistema de transporte público e integração dos modais, além de outras iniciativas do estado que contribuam para a dinamização econômica da Ilha, apoiando a gestão para a efetivação de empreendimentos-âncora e propiciando condições de desenvolvimento econômico e social com sustentabilidade.

Para o horizonte do Plano (2052), espera-se que os municípios da Ilha desempenhem um novo papel na rede de cidades, alçando um nível hierárquico que possibilite o atendimento das demandas da população residente, reduzindo a sua dependência de outras cidades da região, e até da capital, para acessar bens, equipamentos e serviços de média complexidade.

Estima-se com este cenário que ocorram transformações relevantes, tendo como atividades-âncora a educação e o turismo, com repercussão em diversos outros setores. O desenvolvimento do setor educacional nos níveis técnico, profissionalizante e superior, de modo articulado às potencialidades, possibilitará a qualificação da população local, oferecendo novas bases para a dinamização da economia.

A qualificação e a diversificação da estrutura associada ao turismo e ao lazer, de modo a incorporar ao potencial ambiental que a Ilha possui meios para a melhoria das condições de vida e valorização da cultura tradicional, consolidará a Ilha como referência, na Região Metropolitana e no Recôncavo Baiano, de destino turístico em âmbito nacional.

A melhoria das condições de acessibilidade a Salvador e a qualificação da sua infraestrutura urbana farão com que Itaparica e Vera Cruz se tornem uma alternativa habitacional de qualidade para a Região Metropolitana, abrindo novas frentes de urbanização que deverão ser cuidadosamente reguladas pelos municípios para que não representem fator de ameaça às tradicionais qualidades ambientais e culturais da Ilha, nem de expulsão da população local.

A partir da promoção de melhorias sociais, econômicas, urbanas e ambientais, será possível elevar os atuais indicadores sociais, ampliar a qualidade de vida da população residente e, ainda, atender demandas de municípios vizinhos com a disponibilidade de equipamentos e serviços de média complexidade, saltando da condição de núcleo urbano, último nível hierárquico da rede, para um nível superior, sem exercer qualquer polarização regional.

3.3. HORIZONTE

O Modelo de Desenvolvimento tem uma perspectiva de longo prazo e projeta o futuro do território tendo em vista as transformações advindas da implantação de grandes empreendimentos, como o Estaleiro Paraguaçu e o SVO, em um horizonte mais distante.

A construção do Modelo incorpora a necessidade de superação do passivo atual da Ilha e a implantação progressiva de investimentos e ações de âmbito regional e local, com aporte de

recursos públicos das três esferas para sua efetivação. Tratando-se de um território intermunicipal, adotou-se como parâmetro para a repartição do horizonte os períodos orçamentários do Governo do Estado da Bahia (Planos Plurianuais - PPAs).

O Modelo de Desenvolvimento tem como horizonte mais estendido 37 anos, projetado em quatro fases definidas nos seguintes prazos: imediato, curto, médio e longo conforme detalhado a seguir. Estes prazos se alargam à medida que se distanciam do marco original, cabendo, portanto, reavaliações sucessivas.

Imediato – 2016-2019 (quatro anos)

Este prazo, de quatro anos, está associado ao PPA de 2016/2019, considerando a possibilidade de inclusão dos investimentos prioritários compatíveis com os orçamentos públicos.

São notórios os déficits da Ilha quanto à infraestrutura e à oferta de serviços urbanos, no entanto, as possibilidades imediatas de investimentos para superá-los são limitadas, seja pelo contingenciamento de recursos públicos, seja pela falta de previsão de recursos significativos nos orçamentos correntes, seja por falta de projetos para captação de recursos externos ou, ainda, pela baixa capacidade gerencial dos municípios.

Contudo, apesar dessa limitação, investimentos e ações importantes já estão em curso e outros ainda poderão ser realizados, de acordo com a capacidade dos orçamentos públicos, contemplando as demandas emergenciais da Ilha e dotando os municípios de instrumentos mais adequados para a gestão – em especial, o PUI, os PDDUs, os Planos Setoriais e programas de capacitação.

Curto Prazo - 2020-2023 (quatro anos)

Esta prazo foi associado ao PPA 2020/2023 e antecede a implantação do SVO, mas já contempla a perspectiva de início das obras.

Nesta fase, já deverão ocorrer investimentos maiores na Ilha por parte do Governo do Estado e das prefeituras, visando à melhoria da infraestrutura urbana (manutenção do sistema viário existente, que atende aos núcleos urbanos, extensão de redes de esgoto e abastecimento), da prestação de serviços públicos (melhoria na rede de saúde) e, conseqüentemente, dos indicadores socioeconômicos nos dois municípios, com redução dos atuais déficits sociais.

Médio Prazo – 2024-2031 (oito anos)

Este prazo contempla dois ciclos orçamentários, referentes aos PPAs de 2024/2027 e 2028/2031, por tratar de um horizonte mais

distante, que poderá compreender transformações conjunturais.

Para esta fase considerou-se a melhoria da infraestrutura e dos serviços urbanos da Ilha, visando eliminar os atuais déficits, bem como atender as demandas decorrentes da implantação da infraestrutura e operação do SVO, incluindo a ponte Salvador-Itaparica, e de outros investimentos correlacionados.

É importante ressaltar que algumas das ações previstas para esta fase estão associadas ao cronograma de execução de obras de implantação do Sistema Viário Oeste e, por esta razão, podem sofrer alterações nos seus prazos de execução.

Longo Prazo – 2032-2052 (vinte anos)

Este prazo estende-se por cinco ciclos orçamentários, correspondendo a vinte anos e aos PPAs de 2032/2035, 2036/2039, 2040/2043, 2044/2047 e 2048/2051. Compreende a plena operação do SVO, incluindo a ponte de ligação com Salvador e todo prazo previsto para a sua concessão. Pelo distanciamento da realidade atual e pelas possibilidades de transformação do contexto projetado, foram reduzidas as previsões de intervenções e ações.

Deverá ser garantido o atendimento pleno das demandas futuras geradas pela nova dinâmica da Ilha de Itaparica, tanto as locais quanto as decorrentes de sua inserção metropolitana e regional,

considerando o impacto dos desdobramentos econômicos e sociais resultantes dos investimentos do SVO e correlatos.

3.4. EIXOS ESTRUTURANTES

A formulação dos cenários foi orientada pelos desafios nas áreas de desenvolvimento econômico e inserção regional; desenvolvimento social; desenvolvimento territorial (preservação ambiental, mobilidade e ordenamento urbano); e desenvolvimento institucional.

Estas áreas foram consideradas como eixos estruturantes para a criação de um ambiente de desenvolvimento da Ilha, cujas diretrizes de planejamento e gestão deverão ser assumidas pelo Governo do Estado e pelas prefeituras de Itaparica e Vera Cruz.

O primeiro eixo compreende a inserção da Ilha nos ambientes econômicos regional e metropolitano.

O segundo eixo trata da qualidade de vida e do desenvolvimento humano.

O terceiro eixo, do desenvolvimento territorial, refere-se às condições de urbanização e preservação do território. Este eixo foi subdividido em três grandes temas: preservação ambiental, mobilidade e ordenamento territorial.

Por fim, o quarto eixo, de desenvolvimento institucional, engloba os aspectos relacionados à capacidade de implementação de políticas econômicas, socioterritoriais e de gestão da política urbana, principalmente por parte das prefeituras da Ilha, especialmente quanto à necessidade de articulação entre elas e com o governo estadual, a instância de gestão metropolitana e outros municípios da região de influência do SVO.

O cenário desejado para a Ilha contemplou estes eixos, tendo em vista o horizonte de 2052 e considerando o Modelo de Desenvolvimento, capaz de absorver, com qualidade e de forma sustentável, o crescimento que será verificado a partir da implantação do SVO e dos demais investimentos considerados. Todo este processo foi construído de forma participativa e pautou-se nos princípios e premissas pactuados entre o poder público (estado e municípios) e a sociedade.

3.5. FASEAMENTO DO MODELO DE DESENVOLVIMENTO

Para alcançar o Modelo de Desenvolvimento proposto, foi sugerido um conjunto de ações estratégicas, organizadas em torno dos quatro eixos estruturantes e ao longo de horizontes (de imediato, curto, médio e longo prazos) correlacionados ao ciclo orçamentário estadual. A implementação gradativa dessas ações terá um efeito

cumulativo, engendrando, assim, alterações na dinâmica do território. Contudo, a efetividade na consecução do Modelo de Desenvolvimento estará sujeita à eficácia do planejamento e gestão dos recursos do estado, assim como a fatores externos decorrentes da conjuntura econômica e política. Deste modo, a implementação do Plano Urbano Intermunicipal, construído socialmente, poderá garantir a viabilização deste modelo.

A implementação do Modelo de Desenvolvimento nos horizontes definidos consubstanciará progressivamente a mudança das condições da Ilha em direção ao cenário desejado: *Ilha de Itaparica integrada e fortalecida na rede de cidades da Bahia*.

Prazo imediato (2016-2019): “Ilha de Itaparica em processo de organização da gestão e da estrutura urbana”:

Nesta fase, os municípios da Ilha passarão a dispor de um conjunto de instrumentos de política urbana atualizados e compatibilizados entre si (PUI, PDDUs, planos locais setoriais, cadastro imobiliário e planta de valores), conformando uma base institucional para o ordenamento do território e para o desenvolvimento da capacidade de planejamento e gestão da política urbana.

O conjunto de investimentos previstos para este período, dentre os quais alguns com recursos já garantidos, promoverá a requalificação urbana e o ordenamento territorial, ampliando a capacidade das duas prefeituras de enfrentar os passivos existentes, sobretudo no que tange à adequação da infraestrutura básica.

Curto prazo (2020-2023): “Ilha de Itaparica com melhores condições de vida para a população”

A continuidade dos investimentos em infraestrutura urbana e na requalificação dos sistemas de transporte (hidroviário e terrestre), somada à implementação de equipamentos de maior complexidade e de referência para a Ilha – unidade de ensino superior, cursos técnicos, centro estadual de esportes náuticos, centro de distribuição de alimentos, dentre outros –, proporcionará a dinamização socioeconômica desejada.

A qualificação da mão de obra, assim como as estratégias para valorização das atividades tradicionais, através do fomento à formação dos Arranjos Produtivos Locais - APLs e da economia criativa e solidária, contribuirá para a geração de emprego e renda e para a diminuição da informalidade do mercado de trabalho na Ilha. Em 2023, os resultados advindos deste conjunto de investimentos contribuirão para o fortalecimento da Ilha, promovendo a melhoria das condições de vida neste território. Nesta fase, a partir da oferta de

melhores condições urbanas, assim como em decorrência da estruturação, diversificação e qualificação do setor turístico, a Ilha terá revigorado seu papel para o turismo e lazer da RMS.

Médio prazo (2024-2031): “Ilha de Itaparica com infraestrutura urbana consolidada e com dinamismo econômico e social”

Nesta fase, a Ilha terá uma estrutura urbana consolidada quanto à sua infraestrutura, e mais diversificada em termos de bens, equipamentos e serviços, proporcionando o fortalecimento das centralidades locais e sendo capaz de atender internamente às necessidades da população.

A Ilha vivenciará os impactos da construção do SVO, que promoverá uma ampliação da mobilidade regional entre Salvador e Itaparica e com o Recôncavo Baiano, além de reestruturar e requalificar o sistema de transporte interno (reconfiguração da BA-001, implantação de via arterial costeira etc.). Estas condições tornarão a Ilha uma alternativa habitacional qualificada dentro da RMS, apta a receber o crescimento populacional esperado, de forma compatível com seu zoneamento, respeitando as populações locais e controlando o espraiamento urbano através da racionalização do uso e ocupação do solo.

A implementação continuada dos programas habitacionais proporcionará a regularização urbanística e fundiária dos

assentamentos precários e, de modo concomitante, a preservação dos atributos ambientais da Ilha.

Os investimentos citados criarão condições de atratividade para diversificar a economia local e alavancar o desenvolvimento social, porém, ainda sem atingir plenamente o desenvolvimento econômico desejado.

Longo prazo (2032-2052): “Ilha de Itaparica integrada e fortalecida na rede de cidades da Bahia”

O resultado cumulativo das ações e investimentos previstos nas fases anteriores, aliado aos empreendimentos-âncora implantados na macroárea, conforme o Plano de Desenvolvimento Socioeconômico, possibilitará maior dinamismo econômico e social a este território.

A Ilha apresentará maior integração regional com a RMS e com o Recôncavo Baiano em virtude das alternativas logísticas implantadas e da consolidação da sua estrutura urbana, assegurando sua identidade como referência na RMS para viver, para a prática de esporte e lazer, e como importante destino turístico da Bahia. Deste modo, assumirá um novo papel na rede de cidades, com investimentos no planejamento, na requalificação urbanística e ambiental, na reconfiguração espacial e no desenvolvimento econômico e social.



Foto: Consórcio Demacap/ Pólis/ Oficina, 2016

PLANO URBANO INTERMUNICIPAL 4

4.1. PRINCÍPIOS

Os princípios que orientam o PUI são definições basilares do Modelo de Desenvolvimento proposto para a Ilha de Itaparica:

a) Preservação dos atributos ambientais e culturais

O pleno desenvolvimento social e econômico, em diálogo com a proteção da biodiversidade das áreas protegidas e do patrimônio cultural existente, com a valorização e preservação das manifestações culturais e do patrimônio edificado.

As Unidades de Conservação (UCs) são consideradas como propulsoras do desenvolvimento regional e local, capazes de garantir, de um lado, a proteção dos direitos das comunidades locais e, de outro, a conservação e a recuperação ambiental.

b) Melhoria dos indicadores sociais da população

O desenvolvimento econômico e territorial associado à redução da vulnerabilidade social e à melhoria das condições de vida da população, tanto no que se refere à disponibilidade e qualidade dos serviços públicos e da infraestrutura urbana, quanto à absorção e formalização da mão de obra local.

c) Dinamização econômica com geração de receita para a gestão municipal

A diversificação e a dinamização das atividades econômicas, amparadas por uma regulação urbanística adequada e uma gestão pública capacitada a orientar a implantação dos investimentos privados, com repercussão positiva na arrecadação municipal.

d) Democratização do território com elevação dos padrões urbanísticos

A reestruturação do tecido urbanizado orientada e regulada, evitando a expulsão da população local, a ocupação precária, a ociosidade dos terrenos e edificações e a manutenção dos núcleos tradicionais existentes na Ilha.

e) Fortalecimento da gestão democrática e compartilhada

A melhoria da capacidade de implementação de políticas econômicas, socioterritoriais e de gestão urbana, principalmente quanto à interlocução entre os municípios, o governo estadual, a instância de gestão metropolitana e outros municípios das regiões de influência.

4.2. PREMISSAS

Foram considerados premissas os condicionantes necessários para a implantação do PUI:

a) Investimentos público e privado

Não será possível alcançar os princípios enunciados sem o aporte de recursos públicos, advindos de todos os entes federativos, assim como de investimentos privados, sob orientação do poder público, visando à concretização do modelo de desenvolvimento proposto.

b) Gestão compartilhada

O processo de desenvolvimento da Ilha pressupõe a estruturação da administração local, que deve ser capacitada para a condução de uma gestão compartilhada, em diversas escalas: no âmbito da Região Metropolitana de Salvador, no âmbito regional (envolvendo a Ilha e o Recôncavo) e entre as esferas locais.

c) Ampliação e qualificação da capacidade técnica pública instalada

Pressupõe a ampliação da capacidade das estruturas públicas, principalmente no nível local, visando à qualificação técnica de suas equipes, o aumento da sua capacidade de resposta e de intervenção e a garantia do funcionamento de uma estrutura de monitoramento e gestão.

d) Comprometimento do setor público

Vincula-se à necessidade de uma agenda integrada entre os governos locais e estadual e a União, que garanta o comprometimento nos seus respectivos orçamentos (Planos Plurianuais (PPAs), Lei Orçamentária Anual (LOA) e Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDOs) de aportes destinados aos instrumentos de planejamento (PUI, PDDUs, planos ambientais e outros).

4.3. OBJETIVO

Promover a integração do planejamento dos municípios da Ilha, fortalecendo sua inserção na rede de cidades estadual e sua articulação na instância metropolitana.

4.4. MACRODIRETRIZES, DIRETRIZES E SUBDIRETRIZES DO PUI

O Plano Urbano Intermunicipal (PUI) baseia-se no Modelo de Desenvolvimento proposto para a Ilha de Itaparica, *Ilha de Itaparica integrada e fortalecida na rede de cidades da Bahia*, construído coletivamente entre poder público e sociedade e pautado no cenário desejado para 2052.

O PUI é o principal instrumento de planejamento para a efetivação do Modelo de Desenvolvimento, que tem como referência um

cenário ideal projetado, estruturado em quatro etapas, cujos prazos de implementação vinculam-se a suas fases de realização: imediato, curto, médio e longo prazos. Para cada etapa foram estabelecidas diretrizes e ações, considerando a construção incremental do Modelo de Desenvolvimento.

Considerando os princípios e premissas citados, balizadores do Modelo de Desenvolvimento, o PUI foi orientado em quatro eixos estruturantes: i) Desenvolvimento econômico e inserção regional; ii) Desenvolvimento social; iii) Desenvolvimento territorial (preservação ambiental; mobilidade; uso do solo); e iv) Desenvolvimento institucional.

O Modelo de Desenvolvimento pretendido prevê a dinamização econômica da Ilha no seu todo, mediante a diversificação de atividades, de forma compatível com as características ambientais do território, tendo como prioridade interesse comum. As transformações previstas contemplam a absorção da mão de obra residente, a geração de novas oportunidades de emprego, a formalização da economia, além de fomentar atividades econômicas e modos de vida tradicionais, presentes nas comunidades de pescadores e marisqueiras. Esse dinamismo será responsável também por promover um ciclo virtuoso nas administrações públicas, com a ampliação da arrecadação tributária e a reestruturação institucional dos dois municípios para o desenvolvimento esperado.

A dinamização da economia, com perspectiva para além da acumulação econômica, que considere as dimensões social, política, cultural e ambiental, direcionando-as ao atendimento das aspirações e valores coletivos, de modo que as riquezas produzidas e o processo de desenvolvimento beneficie toda a população, compreende também um profundo processo de reordenamento urbano e de reestruturação e complementação de sua infraestrutura.

Com a dinâmica proporcionada pelo estímulo ao incremento de novos setores, e acompanhada de um desenvolvimento territorial direcionado à universalização do saneamento e do acesso a serviços públicos, os municípios de Itaparica e Vera Cruz apresentarão melhoras nos indicadores sociais, promovendo a diversidade social desejada. Estas transformações reposicionarão os municípios na rede de cidades baianas, garantindo um novo papel para a Ilha na Região Metropolitana de Salvador: a função de transição e conexão desta região com o Recôncavo e com o Baixo Sul.

A qualificação da mobilidade na Ilha de Itaparica é fundamental para se alcançar o Modelo de Desenvolvimento pretendido e tem o sistema viário como elemento determinante na estruturação da malha urbana, seja para o ordenamento do uso do solo, possibilitando novas ocupações e investimentos de forma adequada, ou para organizar a circulação interna da Ilha e desta

para o continente. Serão priorizados os sistemas de transporte urbano, municipal, intermunicipal e regional, universalizado e estruturado, além dos meios de transporte não motorizados: bicicletas e pedestres.

As diretrizes indicadas para cada macrozona no PUI e para a mobilidade urbana na Ilha, entendida como sistema integrado de modais, incluindo a malha viária proposta, serão base para a definição do adensamento e de parâmetros de ocupação a serem detalhados nos PDDUs.

A proposta de macrozoneamento apresentada no PUI indica os territórios que podem ser ocupados e os de preservação dos atributos ambientais da Ilha, delimitando as áreas de ocupação e de restrição.

Com base no uso e ocupação do solo e na malha urbana atual, foram identificadas as centralidades existentes e indicadas as que deverão ser fortalecidas e incentivadas. O propósito de consolidação das centralidades orientou a reestruturação da mobilidade urbana e a requalificação e regularização do uso e ocupação do solo. Poderão ser incentivadas Áreas de Desenvolvimento, com a implantação de equipamentos públicos que estruturam cadeias de serviços.

Com base no uso e ocupação e na malha urbana atual, foram identificadas as centralidades existentes e indicadas as que

deverão ser fortalecidas e incentivadas. A reestruturação da mobilidade urbana, entendida como sistema integrado de modais e a requalificação e regularização do uso e ocupação do solo serão orientadas para a consolidação das centralidades. Poderão ser incentivadas Áreas de Desenvolvimento com a implantação de equipamentos públicos que estruturam cadeias de serviços.

Para cada eixo de desenvolvimento foram propostas macrodiretrizes, diretrizes e subdiretrizes, que deverão orientar as políticas públicas do Governo do Estado e das prefeituras de Itaparica e de Vera Cruz quanto a aplicação dos investimentos, na formulação dos demais instrumentos de política urbana (Planos Diretores e Planos Setoriais) e na gestão de seus territórios, considerando que:

- a) As macrodiretrizes, definidas de acordo com os eixos estruturantes, expressam os objetivos gerais que se quer alcançar;
- b) As diretrizes correspondem aos objetivos específicos estabelecidos de acordo com as macrodiretrizes e expressam suas respectivas vertentes de atuação;
- c) As subdiretrizes compreendem o detalhamento das diretrizes e organizam um conjunto de ações;
- d) E as ações correspondem às atividades a serem realizadas para alcançar os objetivos propostos.

- No eixo do Desenvolvimento Territorial, os temas de Preservação Ambiental, Mobilidade e Uso do Solo, que se vinculam ao ordenamento do território, têm diretrizes espacializadas em mapas.

Antecede a indicação das macrodiretrizes e das diretrizes um breve relato do cenário desejado para cada eixo de desenvolvimento. As subdiretrizes e ações constam do **Anexo 1** deste documento.

4.4.1. Desenvolvimento econômico e inserção regional

A implantação do PUI em sua integralidade, juntamente com os investimentos nos setores-âncoras previstos no Plano de Desenvolvimento Socioeconômico da Macroárea de Influência do SVO e o estímulo aos investimentos privados, mediante melhores condições de infraestrutura, darão condições plenas de desenvolvimento econômico e social à Ilha de Itaparica.

A criação de um novo vetor logístico e urbano para a RMS, ao reduzir as distâncias entre a capital e as regiões Sul, Sudoeste e Oeste do estado, beneficiará três dos Territórios de Identidade do Estado da Bahia: Recôncavo Baiano, Baixo Sul e Metropolitano de Salvador. O conjunto das obras, composto pela Ponte Salvador-Ilha de Itaparica, o Porto Sul e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste, redesenhará

a logística do estado, permitindo novas alternativas de crescimento e desenvolvimento. Os impactos decorrentes dessa dinamização econômica deverão, de forma indireta, se estender aos municípios do Recôncavo e do Baixo Sul, com reflexos também na economia de Salvador.

Como apresentado, o conjunto de obras viárias não se limitará à construção do sistema rodoviário que conduzirá o tráfego até a Ponte do Funil e criará novas rotas logísticas, que permitirão uma distribuição mais equilibrada dos fluxos de pessoas e mercadorias no estado da Bahia e da ponte que ligará Salvador à Ilha de Itaparica.

O potencial logístico regional também será melhorado com a requalificação da estrutura ferroviária, trazendo novas vantagens locacionais para os municípios de seu entorno. Assim, após a implantação do SVO, os principais municípios do Recôncavo e do Baixo Sul (Santo Antônio de Jesus, Cruz das Almas, Nazaré e Valença) e os municípios da Ilha deverão apresentar melhoria nos seus indicadores econômicos.

O estímulo dado pela melhoria da acessibilidade será complementado por investimentos estaduais direcionados a dez setores da economia, conforme o Plano de Desenvolvimento Socioeconômico: educação, saúde, saneamento, segurança, logística, indústria naval, turismo,

agricultura, comércio e construção civil. O poder público planejará, estimulará e receberá investimentos privados (âncoras) nestas áreas, visando atrair empreendimentos de baixo impacto ambiental e que utilizem alta tecnologia, com a perspectiva de criação de um novo ciclo de desenvolvimento regional, não limitado ao incremento populacional. A atenção a esses setores prioritários, capazes de gerar mais empregos, elevará os níveis de renda e qualidade de vida da população da região.

Especificamente para a Ilha de Itaparica, a construção da ponte alterará radicalmente a sua inserção na Região Metropolitana e no Recôncavo. Em função do seu isolamento em relação a Salvador, Itaparica e Vera Cruz, apesar de estarem formalmente inseridas na Região Metropolitana, apresentam características sociais e econômicas mais próximas das de cidades do Recôncavo do que dos municípios da RMS. Hoje, o acesso a serviços de maior complexidade e de comércio diversificado ocorre em Salvador e, em menor escala e complexidade, em Santo Antônio de Jesus, principal centralidade do Recôncavo.

A condição atual da Ilha deverá se alterar a partir da melhoria da acessibilidade a Salvador e da sua localização na rota de passagem em direção ao Sul e ao Oeste do estado, atraindo investimentos em diversas áreas. Entretanto, este crescimento

precisa ser controlado e direcionado de modo a não colocar em risco as características ambientais e culturais da Ilha e, ao contrário, garantir mecanismos de proteção e inserção destes atributos no processo de desenvolvimento do território.

Há uma tendência de crescimento populacional a partir da reestruturação da infraestrutura viária e logística na Ilha, que impulsionará diretamente os setores imobiliário, de comércio e de serviços, os quais poderão expandir seu atendimento às demandas dos municípios vizinhos. Além disso, deverá ser otimizada a histórica vocação turística da Ilha, com a ampliação da infraestrutura e da oferta de serviços, visando qualificar as cidades. Na Ilha, o turismo cultural, étnico e ambiental poderá constituir-se em oportunidade de conservação do seu patrimônio material e imaterial, de diversificação e ampliação da atividade turística e, ao mesmo tempo, de resgate de suas tradições culturais. O setor náutico, que já é uma referência na Ilha de Itaparica, deverá ser melhor estruturado, incluindo o desenvolvimento do esporte náutico.

Os investimentos regionais considerados repercutirão na Ilha, diversificando o turismo, atraindo serviços complementares às cadeias dos empreendimentos-âncoras e gerando empregos qualificados para a mão de obra local, o que demandará investimentos públicos para a oferta de novos cursos técnicos e de qualificação profissional. A ampliação da oferta de

empregos e a qualificação profissional implicarão a melhoria progressiva da renda da população.

As oportunidades de desenvolvimento para a população local serão ampliadas se forem acompanhadas de programas de fomento ao empreendedorismo. Uma maior dinamização

econômica poderá ocorrer a partir da integração das atividades tradicionais à economia regional, por meio de Arranjos Produtivos Locais (APLs), buscando a preservação e valorização das técnicas e dos modos de produção tradicionais.

MACRODIRETRIZES/DIRETRIZES

- Ampliação da inserção da Ilha de Itaparica na economia regional (RMS, Recôncavo e Baixo Sul) e afirmação de seu papel na rede de cidades.
- Fortalecimento da integração metropolitana da Ilha na RMS.
- Aproveitamento do potencial de integração logística da Ilha de Itaparica na área de influência do SVO.
- Dinamização e diversificação econômica, por meio da promoção de cadeias produtivas associadas aos grandes empreendimentos instalados no Recôncavo, Baixo Sul e BTS.
- Fortalecimento da cadeia produtiva, através da integração das atividades tradicionais com a economia regional, por meio de arranjos produtivos locais (APLs).
- Desenvolvimento do turismo como setor âncora.
- Estruturação da saúde como atividade âncora.
- Estímulo ao desenvolvimento do setor educacional como atividade âncora.
- Apoio às atividades econômicas na Ilha, em compatibilidade com a capacidade de suporte do território, gerando novas oportunidades de negócios inovadores sustentáveis, trabalho, emprego e elevação dos níveis de renda.

4.4.2. Desenvolvimento social

A melhoria da condição de vida da população residente na Ilha, com aumento do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) dos municípios de Itaparica e Vera Cruz, será decorrente da oferta de infraestrutura urbana e de serviços públicos, proveniente da ampliação de recursos advindos da dinamização da economia.

A maior acessibilidade a Salvador, a melhoria e aumento dos serviços instalados na Ilha e a oferta de qualificação profissional continuada para o serviço público, especialmente na área de educação e saúde, ampliarão gradativamente o acesso da população à educação de nível fundamental, médio, técnico e superior, superando os baixos padrões de qualificação hoje encontrados. Estes fatores também contribuirão para facilitar o acesso aos serviços básicos de saúde, pelo fortalecimento do setor na Ilha, como também aos serviços de alta complexidade na saúde, pela melhoria das condições de mobilidade da população local e do Recôncavo.

A Ilha poderá se configurar também como ambiente adequado para a instalação de unidades educacionais especializadas, aproveitando-se dos seus atributos físicos e locacionais, tendo como público-alvo prioritário a comunidade regional. O desenvolvimento da Ilha tem ainda como pressuposto a redução da vulnerabilidade social, impulsionada pelo aumento das oportunidades de trabalho, emprego e qualificação profissional, com consequente melhoria da renda da população,

respeito e fortalecimento dos valores culturais materiais e imateriais que caracterizam a Ilha, incrementando seu potencial de oferta de trabalho e serviços.

A vulnerabilidade social na Ilha também está associada diretamente à precariedade habitacional e urbana de parte dos seus moradores, o que pressupõe a adoção de medidas para suprir o território de infraestrutura básica, visando à diminuição dos índices de violência e de homicídios e à melhoria dos indicadores sociais.

MACRODIRETRIZES/DIRETRIZES

- Redução da vulnerabilidade social na Ilha.
- Ampliação e melhoria do acesso à educação e requalificação do sistema de ensino.
- Ampliação e melhoria da qualidade dos serviços de saúde.
- Melhoria das condições de segurança pública na Ilha.
- Ampliação e melhoria da qualidade dos serviços de assistência social.
- Implementação de políticas públicas de cultura como estratégia do desenvolvimento social.
- Fortalecimento da identidade histórico-cultural da Ilha.
- Dinamização das atividades culturais na Ilha.

4.4.3. Desenvolvimento territorial – Preservação ambiental

O ordenamento territorial definido pelo macrozoneamento do PUI e firmado mediante a revisão da legislação urbanística dos municípios deverá proteger aproximadamente 60% dos recursos naturais da Ilha e orientar a concentração da expansão urbana em áreas com disponibilidade de infraestrutura urbana básica e equipamentos públicos instalados, assegurando a qualidade ambiental urbana, com proteção da vegetação e dos cursos d'água.

Associada à regulação urbanística eficiente, a maior disponibilidade de recursos públicos para preservação e manutenção do meio ambiente, principalmente para a solução dos déficits na oferta de infraestrutura de saneamento, essencial para a garantia da qualidade ambiental, diminuirá a pressão ao meio físico natural da Ilha, atualmente uma das principais causas de poluição nos rios e comprometimento da balneabilidade das praias locais.

O adensamento urbano esperado, especialmente com a implantação do SVO, deverá encontrar o atendimento dos serviços de abastecimento de água, de tratamento de esgoto e disposição dos resíduos sólidos solucionado em toda a Ilha, principalmente para as famílias em áreas de risco e localidades de difícil acesso. Para complementação do sistema, serão

adotadas, sempre que cabíveis, soluções não tradicionais de tratamento de esgotos domésticos para minimizar o impacto das intervenções no meio ambiente.

A Ilha contará com um sistema de planejamento e gestão ambiental estruturado, com um plano de gestão ambiental participativo compartilhado entre municípios, estado e União. As Unidades de Conservação estarão instituídas com planos de manejo aprovados e implementados, bem como um sistema de monitoramento e fiscalização eficiente. Os planos de manejo deverão considerar as diretrizes do PUI e dos PDDUs e as recomendações do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) do SVO.

A construção da rodovia expressa (variante), de ligação da nova ponte ao Recôncavo, além de canalizar o tráfego de passagem pela Ilha, não permitirá a expansão da mancha urbana sobre as áreas de interesse ambiental, pois conterá barreiras físicas que têm entre seus objetivos a preservação das áreas de valor ambiental e a proteção das áreas mais urbanizadas da fonte de emissão de material em suspensão, poluentes e ruídos relacionados ao tráfego rodoviário. A rodovia variante, com características de via expressa segregada, evitará a ocupação lindeira à estrada. O projeto da via deverá contemplar a manutenção de passagens inferiores para a fauna nativa e para os corpos de água existentes, adequadamente dimensionadas para sua vazão máxima.

MACRODIRETRIZES/DIRETRIZES

- Preservação ambiental da Ilha de Itaparica, garantindo a sustentabilidade, a biodiversidade, a qualidade e a produtividade dos ecossistemas associados.
- Estruturação da gestão ambiental no território da Ilha de Itaparica, de forma compartilhada entre os dois municípios, o Governo do Estado e a União.
- Preservação e conservação dos atributos ambientais.

4.4.4. Desenvolvimento Territorial - Mobilidade

O sistema de mobilidade da Ilha, fundamental para seu desenvolvimento, será reestruturado de forma integrada entre os municípios, propiciando acessibilidade, fluidez e segurança aos deslocamentos internos e externos. As mudanças proporcionadas pelo SVO com os investimentos na estrutura rodoviária, estratégico para o estado da Bahia, serão um importante motor das transformações pretendidas no Modelo de Desenvolvimento.

Os investimentos do SVO também favorecerão alterações significativas no perfil de mobilidade da Ilha de Itaparica. Primeiro, pela ampliação das opções de acesso rodoviário, mas principalmente em função das mudanças nos padrões de

uso e ocupação do solo na Ilha, em especial as decorrentes do crescimento demográfico, da maior oferta de empregos e das possibilidades de ampliação no perfil da renda da população moradora.

Esperam-se uma elevação dos índices médios de mobilidade, redução do índice de imobilidade da população residente hoje e um aumento da quantidade de deslocamentos externos, principalmente para Salvador. A divisão modal também tende a mudar, com aumento da participação de viagens motorizadas, sendo necessárias ações na política de mobilidade dos municípios e do Governo do Estado para evitar um crescimento indesejado do uso do meio de transporte motorizado individual.

A construção do SVO, em função da maior acessibilidade viária, ampliará a demanda e a pressão sobre todas as infraestruturas hoje existentes e saturadas, inclusive sobre o frágil sistema viário, pouco integrado e ramificado, requerendo a equalização do atendimento das demandas represadas para garantir o equilíbrio futuro.

A melhor acessibilidade metropolitana, em particular nas viagens pendulares que têm Salvador como origem e destino, poderá ampliar as oportunidades gerais para a população e tornar a Ilha mais atrativa para os demais municípios da Região Metropolitana, do Recôncavo e do Baixo Sul.

O crescimento do tráfego de passagem pela Ilha, da nova ponte até a Ponte do Funil, deverá ser mitigado com a construção da nova rodovia expressa (variante), com uma quantidade mínima de acessos e cruzamentos em desnível e sem ocupação lindeira, afastando a possibilidade de ocupação indesejada ao longo da via.

A nova rodovia expressa deverá ser construída e operada segundo condições que minimizem possíveis impactos ambientais na Ilha e exercendo o papel de contenção da expansão urbana sobre as áreas ambientalmente frágeis da contracosta. A concessão do novo sistema viário contribuirá para aumentar a arrecadação tributária dos dois municípios para investimentos na ampliação da capacidade de gestão do território.

Os investimentos do SVO na ampliação do sistema viário estrutural da Ilha permitirão a absorção da crescente demanda por deslocamentos, prioritariamente pelos modos de transporte coletivo e não motorizados, e uma melhor organização dos fluxos internos para o tráfego geral.

A atual rodovia BA-001, entre o Terminal de Bom Despacho e o acesso à Ponte do Funil, deverá ser reconfigurada como via urbana estrutural (arterial), com reserva de espaço para futura via exclusiva para transporte coletivo, implantação

de infraestrutura para pedestres (calçadas e tratamento de travessias) e ciclistas (ciclovias e ciclofaixas), e tratamento paisagístico. Esta via arterial promoverá a articulação longitudinal entre as localidades situadas na costa e na contracosta e também permitirá ligações transversais à via, principalmente nas centralidades, nas concentrações de comércio e serviços e nas localidades instaladas em ambos os lados da via.

A exemplo da BA-001, as vias que constituem o sistema viário estrutural da Ilha, atualmente constituído basicamente por rodovias estaduais, serão reconfiguradas como vias urbanas, com alteração no projeto geométrico, instalação de sinalização adequada ao tráfego urbano, adoção de medidas de moderação do tráfego motorizado, tratamento dos principais acessos e travessias, entre outras medidas. As vias arteriais contarão com tratamento preferencial para a circulação do transporte coletivo, espaços seguros para bicicletas e pedestres, garantindo a observância das normas de acessibilidade universal.

O tráfego de passagem com característica rodoviária, hoje existente na BA-001, será transferido dessa via para a nova rodovia expressa (variante). Para tanto, o cronograma de implantação do SVO (ponte, nova rodovia expressa, duplicação da Ponte do Funil e requalificação da BA-001

como avenida arterial urbana) será planejado para que tais intervenções sejam concluídas simultaneamente, evitando, assim, problemas diversos decorrentes do conflito entre o tráfego de passagem e o tráfego urbano interno da Ilha.

Será instituída uma gestão compartilhada entre estado e municípios dos serviços de transporte, incluindo o serviço de transporte coletivo urbano de média capacidade, por ônibus (BRT) ou sobre trilhos (VLT), entre a Ilha de Itaparica e Salvador, que será operado em faixa exclusiva pela ponte e integrado física, operacional e tarifariamente com os serviços de transporte da capital (metrô, VLT e ônibus).

Serão mantidos e melhorados os serviços de transporte coletivo hidroviário entre Salvador e a Ilha e entre esta e outras localidades da BTS, com a efetivação dos investimentos previstos no Plano Hidroviário. O serviço do *ferry boat* de transporte de veículos tende a desaparecer em médio prazo, porém, os serviços de transporte de passageiros serão mantidos e melhorados, como forma de manter a sua competitividade frente às novas ligações rodoviárias que serão criadas.

O serviço de transporte por lanchas será ampliado e melhorado, com reformulação dos terminais existentes (Terminal Turístico Náutico da Bahia - TTNB e Mar Grande),

construção de novas instalações (Bom Despacho e Itaparica) e melhoria das embarcações.

Os serviços locais de transporte coletivo (internos à Ilha) serão completamente reestruturados para dar conta, com eficiência e qualidade, das demandas crescentes de mobilidade, decorrentes do aumento das atividades econômicas e da população residente, além do crescimento das viagens pendulares entre a Ilha e Salvador.

Os atuais serviços de transporte coletivo prestados por vans e táxis serão progressivamente substituídos por sistemas de maior capacidade e organizados a partir das diretrizes e ações detalhadas pelo Plano de Mobilidade. Também serão reestruturados os serviços de táxi, de modo que estes possam cumprir sua finalidade na matriz de mobilidade da Ilha.

Com a criação de um sistema viário que favoreça a circulação dos ônibus, investimentos em equipamentos urbanos de apoio (pontos de parada, terminais) e melhoria significativa da capacidade de gestão das prefeituras, a Ilha terá uma estruturação viária e um transporte coletivo adequados às necessidades presentes e futuras.

MACRODIRETRIZES/DIRETRIZES

- Reestruturação e requalificação do sistema viário da Ilha.
- Ligação entre a Ponte Salvador-Ilha e a Ponte do Funil por rodovia expressa (variante).
- Ligação entre a sede de Itaparica e Tairu, por via arterial estrutural, para melhoria da mobilidade na Ilha de Itaparica.
- Ligação por viário coletor aos núcleos da costa e da contracosta.
- Ampliação e melhoria dos acessos à costa (viário local).
- Reestruturação e qualificação dos serviços de transporte coletivo.
- Melhoria das condições de gestão do sistema viário.
- Melhoria das condições de gestão dos serviços de transporte coletivo.
- Instituição de condições adequadas para gestão compartilhada dos serviços de transporte coletivo entre o estado e os municípios de Itaparica e Vera Cruz.

4.4.5. Desenvolvimento territorial – Uso e ocupação do solo e infraestrutura

Esperam-se mudanças nas dinâmicas territoriais da Ilha, com repercussão na ocupação urbana, a partir da melhoria da acessibilidade a Salvador, que deverá impulsionar a geração de novos investimentos e a diversificação de atividades econômicas, promovendo a ocupação habitacional com usos permanentes e o desenvolvimento socioterritorial. Estas transformações serão movidas também pela implementação de programas públicos de desenvolvimento de iniciativa do Governo Estadual, como o Polo de Estaleiros em Maragogipe e Aratu, o Plano de Desenvolvimento da Maricultura para os municípios de borda da Baía de Todos-os-Santos, o Plano de Desenvolvimento do Turismo Náutico, o PAC Cidades Históricas, o PRODETUR, entre outros.

Esta nova dinâmica será acompanhada de melhorias na infraestrutura urbana, como a qualificação do saneamento básico, mediante a universalização dos serviços de abastecimento de água, esgotamento sanitário e coleta e disposição final de resíduos sólidos na Ilha. Serão realizados investimentos na ampliação da rede de água e esgoto para atender o déficit de saneamento atual e a demanda futura tendencial, considerando o incremento populacional decorrente da implantação do SVO.

Nos assentamentos precários, serão promovidas soluções adequadas de realocação, remoção e atendimento habitacional à população que mora em áreas ambientalmente frágeis ou em risco.

O saneamento da Ilha (abastecimento de água, esgotamento sanitário, resíduos sólidos e manejo de águas pluviais) será tratado de maneira coordenada pelo estado e pelos municípios, utilizando os instrumentos dos planos orientadores das políticas públicas: PUI, PDDU e planos setoriais (PLHIS – Plano Local de Habitação de Interesse Social, Plano de Mobilidade, Plano de Saneamento, Plano de Assistência, Planos de Educação e Saúde etc.).

Os núcleos urbanos precários serão devidamente urbanizados, com investimentos em infraestrutura para a universalização dos serviços de saneamento básico e a melhoria dos assentamentos informais, beneficiando a população de menor renda e de maior vulnerabilidade da Ilha.

Neste cenário, a Ilha deverá atrair novas atividades econômicas, promovendo a diversificação do padrão de ocupação atual e novas oportunidades de emprego e renda, contribuindo para a dinamização da economia local.

O sistema viário passará por ampla reconfiguração, com separação dos fluxos de passagem, que contarão com via própria segregada, dos fluxos internos que serão realizados por via urbanas adequadas para o transporte motorizado, individual e coletivo, bicicletas e circulação de pedestres. Serão consideradas também as limitações ambientais, assim como o sistema de transporte coletivo, que ganhará eficiência para atender às necessidades da Ilha. A hierarquia viária proposta considera este cenário e o papel que as principais vias desempenharão neste sistema.

O ordenamento territorial da Ilha, orientado pela estrutura viária e de transportes e pela preservação ambiental e cultural, será desenvolvido de forma mais concentrada nas áreas com infraestrutura instalada. O processo de ocupação urbana deverá ser mais intenso em Vera Cruz, ao longo da costa, em função da maior disponibilidade de imóveis e de vazios urbanos. Em Itaparica, a expansão urbana tenderá a ocorrer em menor intensidade, pelo fato de a cidade dispor de um tecido urbano mais consolidado, com maior regularidade urbanística, e por abranger, em seu território, a Reserva Ambiental de Venceslau Monteiro e ter parte significativa do seu sítio comprometido com valioso patrimônio histórico e arquitetônico, protegido por regulação federal restritiva à ocupação.

Outras áreas de importância ambiental e cultural, pulverizadas no território, também limitam a expansão urbana, ainda que ocupem parcelas relativamente menores, a exemplo dos terreiros de candomblé, as gameleiras, as comunidades quilombolas e demais patrimônios imateriais identificados no processo de discussão do PUI e dos PDDUs. Ao lado disso, o processo de espraiamento da ocupação na costa e, principalmente, seu avanço para as áreas de valor ambiental serão restringidos por meio do incentivo a um maior adensamento em locais com infraestrutura instalada.

Por outro lado, o centro histórico de Itaparica, cujo perímetro de tombamento foi ampliado para contemplar todos os imóveis com importância histórico-cultural, apresenta novas possibilidades de captação de recursos em programas federais. O centro histórico de Itaparica terá seus imóveis públicos e privados recuperados e protegidos de riscos de degradação física.

As Áreas de Desenvolvimento Programadas (ADP) possibilitarão a implantação de empreendimentos que alavanquem a economia e promovam uma urbanização organizada, a requalificação urbana e a preservação de áreas de valor ambiental, mediante a aplicação dos

instrumentos da política urbana prioritariamente nas centralidades municipais, mais dinâmicas e com altas demandas por requalificação urbana, como é o caso de Mar Grande, em Vera Cruz, e de Bom Despacho, em Itaparica.

Em um segundo momento, a ocupação deverá ocorrer nas centralidades secundárias definidas no PUI e na Área de Desenvolvimento Programada prevista em Tairu, na costa litorânea da Ilha, com investimentos que aumentem a oferta de infraestrutura e de serviços urbanos, contribuindo para o ordenamento do uso do solo, a implantação regular de núcleos habitacionais, atividades comerciais e de serviços e a redução do percentual de imóveis de uso ocasional. A ocupação planejada e orientada dos grandes vazios existentes integrará os núcleos urbanos da Ilha, consolidando as centralidades locais, com maior equilíbrio na estruturação urbana.

Com o incremento populacional inicial, sobretudo pela chegada de um grande contingente de trabalhadores, o poder público municipal deverá se preparar institucionalmente, com apoio do estado, para planejar e executar o Plano de Habitação de Interesse Social (PLHIS), a fim de solucionar o déficit habitacional existente e organizar o atendimento à nova demanda por moradia

para a população de baixa renda que será atraída para a Ilha por conta das obras de infraestrutura viária e que nela permanecerá. Esta produção habitacional deverá se concentrar nas áreas de consolidação, que dispõem de infraestrutura urbana completa.

O processo de ocupação irregular e precária será contido pelo atendimento à demanda e pela estruturação

gradativa da fiscalização, principalmente em áreas ambientalmente frágeis.

4.4.6. Desenvolvimento Institucional

Na escala regional, a Entidade Metropolitana instituída pelo Governo do Estado será o locus de decisões sobre os investimentos e ações do Projeto SVO. Dadas

MACRODIRETRIZES/DIRETRIZES

- Garantia da função social da cidade e do acesso à terra urbanizada.
- Ordenamento territorial para garantir a função social da cidade e da propriedade e o bem-estar da população.
- Regulação urbanística visando à qualificação urbana e habitacional.
- Promoção de uma gestão compartilhada para controle e ordenamento territorial da Ilha.
- Fortalecimento de centralidades e estruturação das áreas de desenvolvimento.
- Reconhecimento das centralidades urbanas existentes na Ilha e desenvolvimento de novas centralidades.
- Definição, estruturação e implantação das áreas de desenvolvimento da Ilha.
- Qualificação e ampliação da infraestrutura básica e dos serviços urbanos.
- Universalização do acesso à infraestrutura e implementação de políticas de saneamento na Ilha.
- Implantação de sistemas de lógica, gás, comunicação e energia.
- Promoção de moradia adequada.
- Implementação da Política Habitacional de Interesse Social.
- Preservação do Patrimônio Natural, Material e Imaterial.
- Recuperação dos imóveis de interesse histórico e cultural.
- Proteção das atividades e tradições culturais.

a característica e a abrangência deste projeto, as prioridades para a implementação das políticas setoriais e de interesse comum, tais como preservação do meio ambiente, abastecimento de água, coleta e tratamento de resíduos sólidos e transporte coletivo, serão definidas pelo órgão colegiado, mas deverão ser consideradas nos PDDUs e planos setoriais dos municípios de Itaparica e Vera Cruz.

Entretanto, o espaço metropolitano, apesar de fundamental, principalmente na perspectiva de alavancagem de novos investimentos do governo do estado, será insuficiente para tratar de todas as articulações intermunicipais e regionais que estarão colocadas a partir da implantação do SVO. Por um lado, mesmo com uma nova inserção, a Ilha permanecerá ocupando um papel secundário na RMS, com questões que poderão ser tratadas em outras instâncias, envolvendo apenas as duas prefeituras e o governo estadual. Por outro, a nova condição de desenvolvimento da Ilha reforçará as ligações com os municípios do Recôncavo e do Baixo Sul, não integrantes da RMS. Desta forma, novos arranjos institucionais entre municípios e estado poderão ser instituídos.

Na escala municipal, deverá ocorrer em curto prazo uma ampliação da capacidade de gestão urbana, envolvendo a

reestruturação administrativa e a ampliação e capacitação das equipes municipais, visando à sua qualificação para a interlocução intermunicipal e com o governo do estado para a implementação dos instrumentos de planejamento urbano e realização dos investimentos de infraestrutura urbana e serviços urbanos.

A implementação dos instrumentos de planejamento urbano (planos, projetos e programas) possibilitará o atendimento da demanda prevista para saúde, educação e demais serviços urbanos, considerando o incremento populacional com a implementação de projetos de desenvolvimento local.

Os planos setoriais (mobilidade, habitação, saneamento, educação, saúde, assistência social etc.) e projetos específicos serão executados nos municípios e articulados regionalmente, de forma a garantir o fortalecimento institucional das instâncias locais e regionais.

Ainda no âmbito local, mas com repercussões positivas em todo o ambiente da Ilha, deverá haver um incremento nas receitas próprias, via dinamização e diversificação econômica, e a melhoria da gestão fiscal e urbana. Além do aumento das receitas próprias, o desenvolvimento econômico da Ilha aumentará a devolução tributária do

ICMS e a participação nas transferências redistributivas, como o FPM e outros convênios federais.

Os municípios, neste quadro de desenvolvimento, ampliarão suas receitas a partir de investimentos públicos e privados, com atração de atividades e aplicação da legislação urbanística atualizada, podendo promover a recuperação da mais-valia produzida pelos novos empreendimentos imobiliários. A maior disponibilidade de recursos permitirá o fortalecimento institucional e a melhoria na gestão do poder público local.

No entanto, para que mudanças significativas ocorram, será necessário que recursos programáticos (PPAs) sejam investidos continuamente pelos três entes federativos. Além disso, será necessário um monitoramento permanente das ações previstas, como instrumento de reprogramação de recursos e manutenção das cooperações federativas.

MACRODIRETRIZES/DIRETRIZES

- Melhoria da articulação entre os entes federativos.
- Composição de arranjos institucionais para a gestão compartilhada do PUI.
- Ampliação da participação dos municípios da Ilha na gestão da RMS.
- Estruturação da participação compartilhada dos municípios da Ilha, juntamente com os municípios do Recôncavo, Baixo Sul e RMS (Macroárea de Influência do SVO), na implementação do seu Plano Regional de Desenvolvimento Socioeconômico.
- Aperfeiçoamento da gestão pública.
- Modernização administrativa e fortalecimento institucional dos municípios.
- Fortalecimento dos instrumentos institucionais de gestão municipal.
- Melhoria da capacidade de arrecadação municipal, através dos instrumentos de gestão fiscal e da captação de recursos externos.

4.5. ENQUADRAMENTO DAS AÇÕES DO PUI NO PLANEJAMENTO ORÇAMENTÁRIO DO GOVERNO ESTADUAL

Para consubstanciar a estratégia de desenvolvimento traçada no PUI, as ações de competência estadual devem ser incluídas nos Planos Plurianuais do Estado e classificadas considerando os seguintes horizontes:

Imediato (PPA 2016-2019) – inclui as ações relativas às necessidades imediatas de estruturação e qualificação da Ilha, voltadas à solução dos déficits existentes, e aquelas necessárias à preparação da Ilha face à implantação do SVO.

Curto prazo (PPA 2020-2023) – abrange ações concomitantes e necessárias à implantação do SVO.

Médio prazo (PPAs 2024-2027 e 2028-2031) – contempla ações relacionadas ao início de operação do SVO e ao período imediato após a construção da ponte.

Longo prazo (PPAs 2032-2035, 2036-2039, 2040-2043, 2044-2047 e 2048-2051) – inclui as ações de longa duração e deve abarcar o período de consolidação das estratégias de desenvolvimento regional elaboradas para o território, como o Plano de Desenvolvimento Socioeconômico da Macroárea de Influência do SVO, assim como o próprio PUI.

No PUI foram definidos horizontes relacionados a impactos de naturezas diversas, em função das fases de implantação do SVO, e que engendrarão dinâmicas e efeitos específicos no território da Ilha. Considerando estes horizontes, o PUI define ações continuadas e correlacionadas aos efeitos do SVO, estabelecendo um processo de planejamento sistemático.

4.5.1. Enquadramento das ações do PUI no Planejamento Orçamentário do Governo Estadual (Plano Plurianual - PPA 2012-2015 e Plano de Governo Participativo - PGP)

A integração do PUI ao planejamento orçamentário do Governo do Estado verifica-se pela adesão das suas propostas ao PPA vigente (2012-2015, instituído pela Lei nº 12.504/2011) – considerando seus eixos estruturantes e programas – e ao Plano de Governo Participativo (PGP), que orienta a sua elaboração (Quadro 1). Desse modo, busca-se alimentar o próximo PPA (2016-2019), indicando ações que deem continuidade a programas existentes e/ou que venham a compor novos programas.

Dentre os eixos estruturantes do PPA vigente, o eixo “Desenvolvimento Sustentável e Infraestrutura para o Desenvolvimento” é o que apresenta maior interface com as ações propostas no PUI, seguido dos eixos “Inclusão Social” e “Gestão Democrática do Estado”, respectivamente.

A compatibilidade entre os eixos do PUI, PPA e o PGP é explicitada no Quadro 1:

Quadro 1 Compatibilização entre os eixos do PUI, o PPA 2012-2015 e o PGP.

EIXOS ESTRUTURANTES DO PUI	PLANO PLURIANUAL DO GOVERNO DO ESTADO (PPA 2012-2015)		PLANO DE GOVERNO PARTICIPATIVO (PGP)
	Eixos PPA (2012-2015)	Programas correlatos ao PUI	Eixos norteadores
Desenvolvimento Econômico e Inserção Regional	Desenvolvimento Sustentável e Infraestrutura para o Desenvolvimento	Logística Integrada de Transportes	Desenvolvimento Econômico (Temas: Infraestrutura e Logística/ Indústria, Comércio e Serviços)
		Turismo Sustentável	
		Indústria e Mineração	
		Comércio e Serviços Estratégicos	
		Ciência, Tecnologia e Informação	
		Economia Criativa	
		Educação Superior no século XXI	
	Bahia Saudável		
Gestão Democrática do Estado	Planejamento e Gestão Estratégica		
Desenvolvimento Social	Inclusão Social e Afirmação de Direitos	Educação Profissional	Desenvolvimento Social (Temas: Saúde/ Segurança Pública e Defesa Social)
		Educação Superior no Século XXI	
		Fortalecimento da Educação Básica	
		Bahia Saudável	
		Pacto Pela Vida	
		Proteção Social	
		Desenvolvimento Cultural	
		Bahia esportiva	

EIXOS ESTRUTURANTES DO PUI	PLANO PLURIANUAL DO GOVERNO DO ESTADO (PPA 2012-2015)		PLANO DE GOVERNO PARTICIPATIVO (PGP)
	Eixos PPA (2012-2015)	Programas correlatos ao PUI	Eixos norteadores
Desenvolvimento Territorial: Preservação Ambiental	Desenvolvimento Sustentável e Infraestrutura Para o Desenvolvimento	Sustentabilidade Ambiental	Desenvolvimento Social (Meio Ambiente)
		Moradia Digna	
	Inclusão Social e Afirmação de Direitos	Regularização Fundiária	
Desenvolvimento Territorial: Mobilidade	Desenvolvimento Sustentável e Infraestrutura Para o Desenvolvimento	Mobilidade e Acessibilidade Urbana	Desenvolvimento Social (Desenvolvimento Urbano e Infraestrutura Social)
		Logística Integrada de Transportes	Desenvolvimento Econômico (Infraestrutura e Logística)
Desenvolvimento Territorial: Ordenamento Territorial	Desenvolvimento Sustentável e Infraestrutura para o Desenvolvimento	Moradia Digna	Desenvolvimento Social (Desenvolvimento Urbano e Infraestrutura Social/ Infraestrutura e Logística)
		Desenvolvimento Cultural	
	Inclusão Social e Afirmação de Direitos	Regularização Fundiária	
		Água para Todos - PAT	
	Gestão Democrática do Estado	Planejamento e Gestão Estratégica	
Pacto Federativo			
Desenvolvimento Institucional	Gestão Democrática do Estado	Planejamento e Gestão Estratégica	Gestão Democrática Transparência e Eficiência do Estado
		Pacto Federativo	

A incorporação das ações do PUI ao planejamento orçamentário do estado demandará articulação governamental, intersetorial e interfederativa, e a coordenação das ações junto às secretarias executoras, às prefeituras municipais e à Entidade Metropolitana. Assim, a estruturação de um núcleo gestor do PUI no âmbito estadual configura-se como fator-chave para a sua implementação enquanto instrumento de planejamento territorial que requer ações de coordenação, articulação, monitoramento e avaliação.

A implementação do PUI como instrumento de planejamento urbano em escala regional, em território metropolitano, requer ações municipais, estadual e metropolitana, bem como ações compartilhadas entre municípios e com o estado. Deste modo, torna-se premente que se consolidem canais de comunicação, cooperação e coordenação para a efetivação do PUI. Os esforços para vinculação das ações de competência estadual ao ciclo orçamentário do Governo do Estado devem ser seguidos no âmbito municipal, incorporando as diretrizes e ações de competência municipal ao seu planejamento orçamentário.

No âmbito do Governo do Estado, destacam-se as secretarias que podem assumir papéis centrais na implementação do PUI. Em função da natureza das suas intervenções para o território da Ilha, classificaram-se os órgãos executores do estado em dois grupos: a) secretarias com função estruturadora do território;

e b) secretarias que desempenham funções complementares, relacionadas à qualificação dos serviços públicos.

a) Secretarias de caráter estruturador do território

Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SEDUR) – são de sua competência as ações relativas à política de desenvolvimento urbano, mobilidade, habitação e resíduos sólidos, assim como aquelas de suporte ao planejamento e gestão territorial. Tais ações integram majoritariamente os eixos de “Ordenamento Territorial” e “Mobilidade”. Ressalta-se o papel relevante desta secretaria nas intervenções de cunho metropolitano, por meio da Entidade Metropolitana a ela vinculada, que deverá ter responsabilidade direta no monitoramento do PUI. Ademais, destaca-se seu papel enquanto secretaria responsável pela elaboração dos Estudos Urbanísticos da Ilha de Itaparica.

Secretaria de Infraestrutura (SEINFRA) – responsável pelas ações vinculadas às infraestruturas viária, rodoviária e hidroviária, associadas, sobretudo, aos eixos “Desenvolvimento Econômico e Inserção Regional” e “Ordenamento Territorial”.

Secretaria de Meio Ambiente (SEMA) – a esta secretaria competem, no âmbito estadual, as ações relativas à preservação ambiental, um dos principais eixos do PUI, que compreende um conjunto significativo de intervenções em vista das especificidades ambientais da Ilha e da perspectiva de expansão urbana e pressão sobre os ecossistemas existentes.

Secretaria de Planejamento (SEPLAN) – tem o papel central de coordenação e articulação das ações referentes ao desenvolvimento do projeto do Sistema Viário Oeste.

Secretaria de Infraestrutura Hídrica e Saneamento (SIHIS) – é responsável pelas ações relativas ao saneamento básico – abastecimento de água, esgotamento sanitário e drenagem.

b) Secretarias com função de “qualificação dos serviços públicos

De modo complementar, às Secretarias de Educação (SEC), Saúde, Segurança Pública, Cultura, Emprego e Renda, e Turismo (SETUR) compete a implementação de ações importantes definidas no âmbito do PUI, sobretudo em relação ao eixo de “Desenvolvimento Social”. Ressalta-se a importância da atuação da SETUR no PUI, dado o caráter central de suas ações para a estruturação e qualificação da Ilha, visando ao desenvolvimento do turismo e da região.

4.5.2. Ações imediatas

Com vistas à implementação do PUI, foi definida uma matriz de ações para os horizontes de imediato, curto, médio e longo prazos, organizada por eixo estruturante (Anexo 1).

Nos quadros 3 a 8, apresenta-se a matriz de ações para os horizontes imediato e de curto prazo, que envolvem o PPA 2016-2019, com

o detalhamento das propostas de desenvolvimento para a Ilha de Itaparica. As ações apresentadas na matriz foram enquadradas nos eixos conforme suas características predominantes, ainda que parte destas sejam transversais a mais de um eixo. Destaca-se a necessidade de revisão periódica do conjunto de ações indicadas no PUI a cada governo, de modo associado ao ciclo orçamentário estadual, mediante avaliação das ações implementadas e atendimento às diretrizes.

A matriz de ações do PUI se estrutura pelos seguintes componentes:

Quadro 2 Componentes da matriz de ações do PUI.

Componentes	Definição dos componentes da matriz de ações
Macrodiretrizes	Expressam os objetivos gerais que se quer alcançar, tendo sido estabelecidas de acordo com os eixos estruturantes.
Diretrizes	Correspondem aos objetivos específicos estabelecidos de acordo com as Macrodiretrizes e expressam suas respectivas vertentes de atuação.
Subdiretrizes	Contemplam o detalhamento das diretrizes e organizam um conjunto de ações.
Ações	Correspondem às atividades e aos meios para atingir os objetivos propostos.
Agentes Públicos	Entes federados protagonistas da ação. Para as ações cabíveis ao Governo do Estado, foram indicados os órgãos executores responsáveis, adotando-se como referência para sua indicação a competência institucional, ainda que seja relevante a participação da iniciativa privada, que, no entanto, deve ocorrer sob coordenação do poder público.

Quadro 3 Matriz de Ações Imediatas do PUI (PPA 2016 – 2019) - Eixo Estruturante: Desenvolvimento Econômico e Inserção Regional.

Eixo Estruturante: Desenvolvimento Econômico e Inserção Regional				
Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agente Público
1. Integração da Ilha de Itaparica na economia regional (RMS, Recôncavo e Baixo Sul) e afirmação de seu papel na rede de cidades	1.1. Fortalecimento da Integração da Ilha com a RMS.	1.1.1. Promoção da integração logística e urbana com a RMS, potencializando as vantagens locais da Ilha.	1.1.1.1. Melhoria da qualidade e ampliação da oferta do sistema de transporte hidroviário, articulado com a urbanização dos terminais e entorno.	Estado (SEINFRA)
		1.1.2. Incremento de atividades econômicas complementares da RMS, especificamente nas áreas de turismo, esporte e educação.	1.1.2.1. Estimulo à implantação de equipamentos hoteleiros de pequeno, médio e grande porte.	Municípios
			1.1.2.2. Inclusão da Ilha nos programas de desenvolvimento do esporte da RMS.	Estado (SETRE) / Entidade Metropolitana
			1.1.2.3. Articulação institucional para implantação de unidades de ensino superior.	União (MEC, UFBA) / Estado (SEC) / Municípios.
	1.2. Dinamização econômica, através da integração das atividades tradicionais com a economia regional, por meio de arranjos produtivos locais (APLs).	1.2.1. Fomento à criação de APLs regionais vinculadas à produção agrícola, pesca e aquicultura e à diversidade de manifestações e expressões culturais.	1.2.1.1. Implantação de Programa de Assistência Técnica para organização dos APLs, com base no mapeamento das atividades existentes com potencial de repercussão regional.	Estado (SEDES)
				1.3.1.1. Estudo para implantação de centro de distribuição de alimentos ("Ceasinha").
	1.3. Aproveitamento do potencial de integração logística da Ilha de Itaparica na área de influência do SVO.	1.3.1. Inclusão da Ilha na logística de distribuição de produtos e serviços oriundos do Baixo Sul e Recôncavo.	1.3.1.2. Organização de feiras para comercialização da produção local, do Baixo Sul e do Recôncavo.	Estado e municípios

Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agente Público
2. Alavancagem da economia da Ilha de Itaparica	2.1. Desenvolvimento do Turismo na Ilha de Itaparica como setor âncora.	2.1.1. Qualificação e diversificação dos segmentos do setor turístico (de Base Comunitária, Étnico, Histórico-Cultural, Ecológico, Náutico, Sol e Praia, Esporte e Aventura), como oportunidade de conservação do patrimônio material e imaterial da Ilha, resgate de tradições culturais e aproveitamento das vantagens locais.	2.1.1.1. Criação e implantação dos circuitos turísticos, com base nas vocações da Ilha, promovendo a integração das atividades tradicionais aos roteiros turísticos, identificação de meios de hospedagem e demais atividades locais de apoio ao turismo.	Estado (SETUR)/ Municípios
			2.1.1.2. Implantação das obras previstas no PAC Cidades Históricas (requalificação e receptivos).	Estado / União
			2.1.1.3 Recuperação paisagística e ambiental das praias da Ilha.	Estado (SEMA e SETUR) / Municípios
		2.1.2. Transformação da Ilha em lugar de referência para a prática de esportes náuticos (vela, windsurfe, entre outros).	2.1.2.1. Inclusão da Ilha no rol de eventos náuticos da Bahia.	Estado (SETUR/ SETRE)
		2.1.3. Organização do <i>trade</i> turístico local.	2.1.3.1. Elaboração de diagnóstico da situação da atividade turística na Ilha.	Estado (SETUR)
			2.1.3.2. Qualificação profissional para os agentes do <i>trade</i> .	Estado (SETUR)
			2.1.3.3. Apoio à organização do Calendário de Eventos da Ilha.	Estado (SETUR)

		Subdiretriz	Ações	Agente Público
			2.1.4.1. Implantação dos receptivos turísticos.	União / Estado (SETUR) / Municípios
		2.1.4. Provimento de infraestrutura básica na Ilha, associada às atividades de turismo necessárias para o estímulo ao investimento privado.	2.1.4.2. Elaboração de estudo de viabilidade de via náutica que circunde a Ilha, com infraestrutura que atenda ao turismo, à pesca e ao transporte de passageiros.	Estado (SEINFRA), em parceria com o setor privado
			2.1.4.3. Implantação de serviços de lancha com qualidade diferenciada para o turismo.	Estado (SEINFRA), em parceria com o setor privado
		2.1.5. Implementação de políticas já existentes e desenvolvimento de novas políticas públicas para a dinamização do turismo na Ilha e em suas vizinhanças.	2.1.5.1. Implantação do Plano de Turismo Náutico da Baía de Todos-os-Santos e das ações previstas no PRODETUR.	Estado / União / Municípios
	2.2. Estruturação da saúde como atividade-âncora na Ilha de Itaparica.	2.2.1. Requalificação da infraestrutura e dos serviços de saúde para atendimento público no âmbito regional.	2.2.1.1. Ampliação e requalificação do Hospital Geral de Itaparica para cumprimento das suas funções com eficácia.	Estado
	2.3. Estímulo ao desenvolvimento do setor educacional como atividade-âncora na Ilha de Itaparica.	2.3.1. Incentivo e consolidação da Ilha como polo produtor de conhecimento, tecnologia e formação técnica e profissional, nos níveis médio e superior.	2.3.1.1. Promoção de parcerias para viabilizar o PRONATEC e oferecimento de cursos técnicos vinculados à economia local, integrados principalmente ao Sistema S (Sesi/Senai/Sebrae/Senac/ Sesc).	Estado (SEC) / Municípios

Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agente Público
<p>2.4. Apoio às atividades econômicas na Ilha de Itaparica, em compatibilidade com a capacidade de suporte do território, gerando novas oportunidades de negócios inovadores e sustentáveis, trabalho, emprego e elevação dos níveis de renda.</p>	<p>2.4.1. Estímulo ao desenvolvimento de atividades econômicas de baixo impacto ambiental e de alta tecnologia:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Economia criativa; ✓ Logística reversa; ✓ Economia solidária. 	<p>2.4.1.1. Regulamentação, organização e qualificação de cooperativas, associações e pequenos agentes associados.</p>	<p>Estado (SETRE/ SEDES) / Municípios</p>
	<p>2.4.2. Implementação de política de comercialização de produtos da economia solidária, adequada ao Sistema Nacional de Comércio Justo e Solidário.</p>	<p>2.4.2.1. Implantação de pontos de venda e programas de qualificação profissional, assessoria técnica, extensão e empreendedorismo, com vistas a viabilizar a economia solidária.</p>	<p>Estado / Municípios</p>

Quadro 4 Matriz de Ações Imediatas do PUI (PPA 2016 – 2019) - Eixo Estruturante: Desenvolvimento Social.

Eixo Estruturante: Desenvolvimento Social				
Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agente Público
3. Redução da vulnerabilidade social na Ilha	3.1. Ampliação e melhoria do acesso à educação e requalificação do sistema de ensino.	3.1.1. Elevação do padrão da rede existente de ensino fundamental, médio, técnico e superior, de forma a atender a atual demanda em médio prazo e a demanda futura em longo prazo.	3.1.1.1. Apoio à elaboração dos Planos Municipais de Educação.	Estado e municípios
			3.1.1.2. Qualificação dos professores das escolas públicas.	Estado (SEC) e municípios
		3.1.2 Elevação do padrão dos serviços de educação técnica ligada às vocações da Ilha.	3.1.2.1 Implantação de cursos técnicos para qualificação da mão de obra na Ilha.	Estado (SEC) e municípios
	3.2. Ampliação e melhoria da qualidade dos serviços de saúde.	3.2.1. Ampliação e qualificação dos serviços de baixa e média complexidade.	3.2.1.1. Ampliação e qualificação dos equipamentos do sistema de saúde; aperfeiçoamento e monitoramento da gestão dos serviços.	Estado e municípios
			3.2.2.1. Ampliação do serviço de transporte especializado/ equipado (SAMU) para acessar hospitais regionais de alta complexidade.	Estado (SESAB)
			3.2.2.2 Aquisição de ambulâncias.	Estado (SESAB) e municípios
		3.2.2. Melhoria no acesso a serviços de alta complexidade na saúde, de forma a atender a demanda.	3.2.2.3 Implantação do prontuário eletrônico, com vistas à eficiência da regulação.	Estado (SESAB) e municípios

Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agente Público
3.3. Melhoria das condições de segurança pública na Ilha.	3.3.1. Reestruturação da política de segurança pública.	3.3.1.1. Inclusão da pauta de segurança pública na instância metropolitana.	Estado e municípios
		3.3.1.2. Implementação de programa para redução de violência contra a mulher, furtos e roubos, vulnerabilidade de jovens (falta de ocupação e de trabalho), índice de homicídio e exploração sexual.	Estado (SSP) e municípios
		3.3.1.3. Implantação do Complexo Policial, composto por Unidade do Corpo de Bombeiros, Delegacia, Companhia da Polícia Militar e Departamento de Polícia Técnica.	Estado (SSP) e municípios
		3.3.1.4 Implantação de equipamentos públicos de esporte, cultura e lazer como ferramentas para inclusão social.	Estado (SEDUR, SETRE e SECULT)
	3.3.2. Estruturação urbana voltada à redução dos índices de violência, com foco nos principais problemas identificados na Ilha.	3.3.2.1. Intervenções urbanísticas nos espaços públicos, atendendo aos requisitos de segurança pública, do tipo: iluminação, acessos viários, equipamentos sociais, dentre outros.	Estado (SEDUR)
3.4. Ampliação e melhoria da qualidade dos serviços de assistência social.	3.4.1. Apoio à Política de Assistência Social	3.4.1.1. Articulação dos programas de transferência de renda com as políticas de saúde, educação e assistência social.	Estado
		3.4.1.2. Apoio a revisão do Cadastro Único	Estado (SEDUR)
		3.4.1.3 Requalificação e ampliação das unidades de assistência social (CRAS, CREAS, etc.) de modo compatível com a demanda municipal.	Estado e municípios

Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agente Público
4. Implementação de políticas públicas de cultura como estratégia do desenvolvimento social	4.1. Fortalecimento da identidade histórico-cultural da Ilha.	4.1.1. Aprimoramento da gestão do patrimônio histórico e cultural.	4.1.1.1. Levantamento, registro e organização do patrimônio material e imaterial da Ilha.	União / Estado (Iphan/IPAC) / Municípios
			4.1.1.2. Inclusão de conteúdos de identidade cultural nos programas de ensino locais.	Estado (SEC) e municípios
			4.1.1.3. Apoio logístico e financeiro para eventos cívicos e manifestações culturais tradicionais.	Estado (SECULT) / União (MINC) / Municípios
	4.2. Dinamização das atividades culturais na Ilha.	4.2.1. Promoção e desenvolvimento da cultura em seus diversos segmentos.	4.2.1.1. Estímulo à criação e ao fortalecimento dos Polos/Pontos de Cultura na Ilha, articulando-os com o Programa Federal de Polos de Cultura.	União / Estado / Municípios
			4.2.1.2. Apoio à elaboração de projetos para a captação de recursos voltados à melhoria e manutenção dos equipamentos públicos culturais.	Estado (SEC/ SECULT)

Quadro 5 Matriz de Ações Imediatas do PUI (PPA 2016 – 2019) - Eixo Estruturante: Desenvolvimento Territorial – Preservação Ambiental

Eixo Estruturante: Desenvolvimento Territorial – Preservação Ambiental				
Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agente Público
5. Preservação ambiental da Ilha de Itaparica, garantindo a sustentabilidade, a biodiversidade, a qualidade e a produtividade dos ecossistemas associados	5.1. Estruturação da gestão ambiental no território da Ilha de Itaparica, de forma compartilhada entre os dois municípios, o Governo do Estado e a União.	5.1.1. Estruturação administrativa e organizacional da política ambiental da Ilha.	5.1.1.1. Implementação de programa emergencial de monitoramento e fiscalização conjunto entre municípios, estado e União para interromper processos de degradação dos atributos ambientais.	Estado (SEC)
			5.1.1.2. Organização conjunta, entre estado e municípios, do sistema de monitoramento e fiscalização (treinamento, equipamento, infraestrutura e disponibilidade de recursos) das áreas de maior relevância ambiental e das áreas em recuperação, conforme o Plano de Manejo da APA BTS (a ser elaborado).	Estado Instituto do meio Ambiente e Recursos Hídricos (INEMA) e municípios
			5.1.1.3. Monitoramento da qualidade das águas na Ilha.	Estado
			5.1.1.4. Implantação de sede da Cia. de Polícia de Proteção Ambiental (COPPA) na Ilha de Itaparica, visando à eficiência da fiscalização ambiental, especialmente na Macrozona de Proteção Ambiental e Cultural.	Estado (COPPA) e municípios

		Subdiretriz	Ações	Agente Público
		5.1.2. Estruturação dos instrumentos de planejamento ambiental.	5.1.2.1. Elaboração do Plano Ambiental da Ilha, contemplando a gestão da Mata Atlântica e a estruturação de Corredores Ecológicos de conexão das áreas de preservação e de maior relevância ambiental.	Estado (SEMA) e municípios
			5.1.2.2. Elaboração do Plano de Manejo da APA BTS, na qual estão inseridos os municípios de Itaparica e Vera Cruz, incluindo o mapeamento das áreas mais preservadas dos recifes de coral da APA das Pinaúnas.	Estado (SEMA)
			5.1.2.3. Implantação de programa de educação ambiental nas escolas e comunidades, priorizando os moradores das áreas protegidas ou de relevância ambiental.	Estado (SEMA/ SEC) e municípios
			5.1.2.4. Recuperação e manutenção emergencial dos atributos ambientais ameaçados, tal como a vegetação natural em estágio inicial de regeneração, situada em áreas de risco.	Estado (SEMA)
			5.1.2.5. Elaboração do Plano de Gerenciamento Costeiro dos municípios que compõem a Ilha de Itaparica, com ênfase no Zoneamento Ecológico Econômico Costeiro (ZEE-C).	União / Estado / Municípios
			5.1.2.6 Definição e/ou revisão das poligonais e da estrutura de gestão das UCs existentes e/ou indicadas no PUI.	Estado (SEMA) e municípios
			5.1.2.7. Delimitação da poligonal da Macrozona de Proteção Ambiental e Cultural como mecanismo de controle e fiscalização.	Estado e municípios

		Subdiretriz	Ações	Agente Público
		5.1.3. Estruturação da política de financiamento público de gestão ambiental.	5.1.3.1. Implantação do Fundo Estadual de Compensações Ambientais para efetivar as ações de fiscalização, monitoramento, recuperação e educação ambiental.	Estado (SEMA)
5.2. Preservação e conservação dos atributos ambientais, com recuperação dos passivos existentes.	5.2.1. Recuperação e manutenção da vegetação natural, inclusive os manguezais da Ilha atualmente em estágio médio e avançado de regeneração, bem como das paisagens e belezas cênicas.		5.2.1.1. Realização de inventário e mapeamento das áreas de significativa beleza cênica da Ilha (mirantes, sítios históricos, culturais e paisagísticos).	Estado (SEMA)
			5.2.1.2. Utilização de espécies nativas no paisagismo urbano e promoção de viveiros para cultivo destas espécies.	Municípios
			5.2.1.3 Definição de parâmetros restritivos de ocupação, preservando 80% da vegetação até que o Plano de Manejo da APA BTS e o zoneamento específico sejam aprovados.	Municípios
	5.2.2. Recuperação e manutenção das nascentes e das bacias hidrográficas, garantindo a manutenção da qualidade das águas e da vazão ecológica dos recursos hídricos da Ilha.		5.2.2.1. Articulação e regulação das ações de saneamento ambiental na Ilha, visando à mitigação dos danos e riscos da contaminação dos recursos hídricos.	Estado (SEMA)
			5.2.2.2. Recuperação das matas ciliares.	Estado (SEMA) e municípios
			5.2.2.3. Recuperação da potabilidade dos mananciais contaminados.	Estado (SEMA/SIHS), municípios e iniciativa privada
	5.2.3. Recuperação e manutenção de áreas ambientalmente frágeis e ou inadequadas à urbanização.		5.2.3.1. Remoção e reassentamento das ocupações existentes em áreas de risco e fragilidade ambiental, com a recuperação ambiental.	Estado (SEDUR)
5.2.4. Proteção da contracosta e da área de influência dos manguezais como área de alta relevância ambiental para a Ilha.		5.2.4.1 Definição de parâmetros de ocupação, atendendo aos requisitos da Macrozona de Proteção Ambiental e Cultural, antecedendo a aprovação do Plano de Manejo da APA BTS.	Municípios	

Quadro 6 Matriz de Ações Imediatas do PUI (PPA 2016 – 2019) - Eixo Estruturante: Desenvolvimento Territorial – Mobilidade

Eixo Estruturante: Desenvolvimento Territorial – Mobilidade				
Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agente Público
6. Reestruturação e qualificação do sistema viário	6.1. Requalificação das vias que constituem o sistema viário urbano da Ilha.	6.1.1. Requalificação das rodovias e estradas vicinais, adequando-as ao tráfego urbano mediante alteração de projeto geométrico, sinalização, calçamento, paisagismo, tratamento dos principais acessos e travessias e adoção de medidas de moderação do tráfego motorizado, complementando o sistema viário urbano estrutural.	6.1.1.1. Recuperação das rodovias e estradas vicinais.	Estado (SEINFRA) e municípios
			6.1.1.2. Promoção de melhorias nas rodovias e estradas vicinais, visando eliminar o conflito entre o tráfego urbano e de cargas, reduzir acidentes e atender a circulação dos modos não motorizados.	Estado (SEINFRA) e municípios
		6.1.2. Ampliação do sistema viário estrutural da Ilha, visando reduzir a dependência da BA-001 para os deslocamentos internos.	6.1.2.1. Inclusão, nos PDDUs e nos Planos de Mobilidade de Itaparica e Vera Cruz, de diretrizes viárias a serem observadas nos futuros processos de expansão urbana, de modo a permitir a construção de um sistema viário alternativo às rodovias.	Estado (SEDUR)
			6.1.3. Melhoria do sistema viário urbano nos municípios.	6.1.3.1. Estudo para implantação de binário de circulação na via de acesso a Mar Grande (BA-532) - via Jaburu.
		6.1.3.2. Manutenção e readequação do sistema viário que liga os núcleos da costa e contracosta.		Estado (SEINFRA) e municípios

	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agente Público
	6.2. Melhoria das condições de gestão do sistema viário.	6.2.1. Instituição de instrumentos de planejamento e gestão da política de mobilidade.	6.2.1.1. Elaboração de planos locais de mobilidade integrados para os dois municípios, considerando todos os modos de transporte.	Estado (SEDUR)
6.2.1.2. Instituição, nos PDDUs, de hierarquização viária associada à densidade demográfica e aos parâmetros de uso e ocupação do solo.			Municípios	
6.2.2. Melhoria dos instrumentos de gestão integrada entre os dois municípios e o estado.		6.2.2.1. Estruturação de um modelo de gestão integrada entre o sistema de transporte e o sistema viário intermunicipal.	Entidade Metropolitana / Estado (SEDUR)	
7. Reestruturação e qualificação dos serviços de transporte coletivo	7.1. Qualificação dos serviços de transporte coletivo entre a Ilha e o continente.	7.1.1. Melhoria e ampliação dos serviços de transporte hidroviário.	7.1.1.1. Requalificação dos terminais hidroviários de Bom Despacho (em Itaparica) e de São Joaquim (em SSA), com melhorias imediatas na qualidade do serviço do <i>ferry boat</i> .	Estado (SEINFRA)
			7.1.1.2. Melhoria dos terminais TNMB e Mar Grande, promovendo maior integração urbanística, especialmente em Mar Grande.	Estado (SEINFRA)
			7.1.1.3. Modernização das embarcações que atendem a ligação entre TNMB e Mar Grande.	Estado (SEINFRA)
			7.1.1.4. Implantação das novas ligações hidroviárias de conexão com a Ilha, propostas pelo Plano Diretor de Transporte Hidroviário da BTS (Salvador – Itaparica; Bom Despacho/Itaparica – Salinas; Bom Despacho – Maragogipe/ São Roque do Paraguaçu).	Estado (SEINFRA)

Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agente Público
7.2. Instituição de condições adequadas para gestão compartilhada dos serviços de transporte público coletivo, entre o estado e os municípios de Itaparica e Vera Cruz.	7.2.1. Aprimoramento das condições de gestão das prefeituras sobre os serviços de transporte público coletivo.	7.2.1.1. Elaboração integrada dos Planos Municipais de Mobilidade dos municípios de Itaparica e Vera Cruz, com participação da Entidade Metropolitana.	Estado (SEDUR) / Entidade Metropolitana / Municípios
	7.2.2. Instituição de modelo integrado de gestão (planejamento, fiscalização e integração tarifária) para os serviços de transporte municipais e metropolitanos de atendimento à Ilha.	7.2.2.1. Elaboração do Plano de Mobilidade Metropolitano, com foco específico no atendimento à Ilha de Itaparica, considerando as etapas pré e pós implantação da ponte.	Entidade Metropolitana / Estado (SEDUR) / Municípios

Quadro 7 Matriz de Ações Imediatas do PUI (PPA 2016 – 2019) - Eixo Estruturante: Desenvolvimento Territorial – Uso e Ocupação do Solo e Infraestrutura

Eixo Estruturante: Desenvolvimento Territorial – Uso e Ocupação do Solo e Infraestrutura				
Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agente Público
8. Garantia da função social da cidade e acesso à terra urbanizada	8.1. Ordenamento territorial para garantir a função social da cidade e da propriedade e o bem-estar da população.	8.1.1. Orientação da expansão urbana a partir da definição de diretrizes viárias e urbanísticas.	8.1.1.1. Elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano.	Municípios / Estado (SEDUR)
			8.1.1.2. Definição de áreas de expansão urbana e de abertura do sistema viário, preservando as áreas ambientalmente frágeis e as áreas sem capacidade de suporte para novos adensamentos.	Municípios
		8.1.2. Orientação da ocupação mediante o adensamento prioritário das áreas de concentração de infraestrutura e a expansão urbana condicionada à complementação da infraestrutura básica, de equipamentos e de serviços públicos.	8.1.2.1. Utilização dos instrumentos urbanísticos no PDDU para a indução do adensamento nas áreas indicadas no macrozoneamento do PUI.	Municípios
			8.1.2.2. Indução da ocupação das áreas e dos loteamentos vazios e subutilizados na faixa entre a orla e a atual BA-001, a partir da complementação de infraestrutura e requalificação do sistema viário existente e da aplicação de instrumentos urbanísticos de indução do desenvolvimento.	Municípios
		8.1.3. Estruturação das centralidades existentes e de novas áreas potenciais de desenvolvimento econômico, viabilizando um ambiente urbano favorável ao desenvolvimento das atividades econômicas.	8.1.3.1. Complementação de infraestrutura nas centralidades, segundo a hierarquia proposta, para atração de investimentos qualificados que ampliem e gerem renda local.	Estado / Municípios
			8.1.3.2. Indução do adensamento urbano nas centralidades.	Municípios

		Subdiretriz	Ações	Agente Público
		8.1.4. Reurbanização de áreas que apresentam precariedade urbana (infraestrutura, equipamentos e serviços).	8.1.4.1. Elaboração e implementação do Plano Local de Habitação de Interesse Social.	Estado (SEDUR) e municípios
			8.1.4.2. Definição das áreas prioritárias para regularização fundiária na Ilha de Itaparica.	Municípios
		8.1.5. Valorização e proteção das áreas que apresentam relevantes atributos ambientais, paisagísticos e culturais da Ilha de Itaparica.	8.1.5.1. Definição de zonas especiais de proteção ambiental e paisagística, no PDDU de ambos os municípios, compatibilizando o tratamento das áreas de borda.	Municípios
			8.1.5.2. Definição de instrumentos locais para gestão do patrimônio edificado, paisagístico e cultural, em consonância com as normas dos institutos estaduais (INEMA) e federais (Iphan).	Municípios
			8.1.5.3 Definição, nos PDDUs dos municípios de Itaparica e Vera Cruz, de parâmetros de ocupação para a área de influência da APA das Pinaúnas, com densidades adequadas à preservação dos recifes.	Municípios
		8.1.6. Aplicação dos instrumentos urbanísticos de modo a evitar processos de retenção de terras com fins especulativos e para promover a democratização do acesso à terra urbanizada.	8.1.6.1. Correção da planta genérica de valores para indução do desenvolvimento a partir do zoneamento de uso e ocupação do solo proposto no PDDU.	Municípios
			8.1.6.2. Adoção de planta genérica de valores para gestão territorial.	Municípios
		8.1.7. Orientação da ocupação urbana e proteção dos atributos ambientais.	8.1.7.1 Definição dos parâmetros de uso e ocupação do solo e dos instrumentos urbanísticos para alcançar os objetivos do macrozoneamento estabelecidos no ordenamento do PUI.	Municípios

	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agente Público
	8.2. Promoção de gestão compartilhada para controle e ordenamento territorial da Ilha.	8.2.1. Articulação interfederativa para elaboração dos planos e políticas de desenvolvimento urbano de âmbitos federal, estadual e municipal.	8.2.1.1. Incorporar as diretrizes do PUI nos Planos Plurianuais municipal, estadual e federal.	Municípios
8.2.1.2. Implementação de ações interfederativas com base nas políticas e planos setoriais para as ações regionais.			Municípios	
8.2.1.3 Atuação permanente na Entidade Metropolitana visando à elaboração das políticas, planos e projetos metropolitanos.			Municípios	
9. Fortalecimento de centralidades e estruturação das áreas de desenvolvimento.	9.1. Reconhecimento das centralidades urbanas existentes na Ilha e desenvolvimento de novas centralidades.	9.1.1. Reforço das centralidades segundo as categorias propostas no PUI: Municipal, Secundária e Contracosta.	9.1.1.1. Normatização pelo PDDUs da hierarquia das centralidades, a partir de suas vocações socioculturais e da existência/densidade de infraestrutura urbana, de equipamentos sociais e de serviços e atividades econômicas.	Municípios
			9.1.1.2. Estímulo a investimentos privados, visando à consolidação dos projetos urbanísticos propostos para as centralidades.	Municípios
			9.1.1.1.3. Promoção de parcerias interfederativas e com o setor privado, com vistas à qualificação da infraestrutura e requalificação das áreas de ocupação precárias nas centralidades principais.	Estado
		9.1.2. Fortalecimento e valorização das centralidades vinculadas às comunidades tradicionais, preservando suas características socioculturais.	9.1.2.1. Normatização e regulação da ocupação, garantindo proteção da paisagem e buscando manter modos de vida tradicionais.	Municípios

		Subdiretriz	Ações	Agente Público		
		10.1.3. Inclusão das demandas atuais e futuras da Ilha (abastecimento de água e esgotamento sanitário) nos planos metropolitanos de saneamento básico, considerando as recomendações dos Planos Municipais de Saneamento.	10.1.3.1. Revisão do Plano de Expansão de Abastecimento de Água e Esgotamento Sanitário da RMS, considerando as projeções populacionais até 2052.	SIHS/ Entidade Metropolitana		
			10.1.3.2. Regulamentação e implantação do sistema de monitoramento e fiscalização da destinação dos efluentes domiciliares, comerciais e industriais.	Estado (SEDUR)		
		10.1.4. Reorganização do sistema de resíduos sólidos, considerando: inclusão e integração dos catadores no processo de coleta seletiva e gestão compartilhada de todo o ciclo de vida dos resíduos.	10.1.4.1. Solução do passivo do aterro sanitário de responsabilidade do consórcio entre os municípios de Vera Cruz e Itaparica.	Estado (SEDUR) / Entidade Metropolitana / Municípios		
			10.1.4.2. Elaboração do Plano Metropolitano de Resíduos Sólidos, com sistema de triagem na Ilha e descarte final no continente.	Estado (SEDUR) / Entidade Metropolitana		
			10.1.4.3. Implantação do sistema de separação e coleta seletiva, tratamento de resíduos, coleta de resíduos especiais e da construção civil, fomentando a formação de cooperativas de catadores de lixo.	Municípios		
			10.1.4.4. Regulamentação, monitoramento e fiscalização da coleta, transporte, seleção, reciclagem e descarte de resíduos sólidos.	Municípios		
		11. Promoção de Moradia Adequada	11.1. Implementação da Política Habitacional de Interesse Social.	11.1.1. Atendimento das demandas de habitação de interesse social.	11.1.1.1. Elaboração do Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS) dos dois municípios.	Estado (SEDUR)
					11.1.1.2. Implantação de programas de atendimento habitacional subsidiado para moradores de assentamentos precários conforme o PLHIS.	Estado (SEDUR)
11.1.1.3. Definição de Zonas Especiais de Interesse Social, nos PDDUs, para o atendimento às demandas da população de baixa renda.	Estado (SEDUR) e municípios					
11.1.1.4. Atendimento habitacional em áreas rurais pelo Plano Nacional de Habitação Rural (PNHR).	Estado (SEDUR)					

		11.1.2. Regularização urbanística e ambiental das áreas de habitação de interesse social.	11.1.2.1. Identificação de soluções, pelos três entes federativos, para atendimento da demanda de habitação de interesse social em áreas urbanizadas e bem localizadas.	União (MCidades) / Estado (SEDUR) / Municípios
			11.1.2.2. Implementação gradativa da regularização urbanística e fundiária dos assentamentos precários, com vistas à universalização da infraestrutura e dos serviços urbanos básicos, de acordo com as prioridades definidas no PLHIS.	Estado (SEDUR) / Municípios
12. Preservação do Patrimônio Natural, Material e Imaterial	12.1. Recuperação dos imóveis de interesse histórico e cultural.	12.1.1. Estímulo à ocupação e uso dos imóveis de interesse histórico e cultural subutilizados, previstos nos PDDUs.	12.1.1.1. Definição dos parâmetros de uso e ocupação do solo e utilização dos instrumentos urbanísticos para tornar os imóveis mais atraentes para empreendimentos privados.	Estado e municípios
		12.1.2. Inserção do Patrimônio Material da Ilha no Programa de Imóveis Privados do Governo Federal (e afins), com vista à sua recuperação, priorizando o que se encontra em risco de degradação no centro histórico de Itaparica.	12.1.2.1. Revisão do inventário dos conjuntos arquitetônicos tombados.	Governo Federal
			12.1.2.2. Elaboração de projetos para captação de recursos visando à manutenção, à recuperação e ao restauro de edificações/ monumentos prioritários.	Estado e municípios

Quadro 8 Matriz de Ações Imediatas do PUI (PPA 2016 – 2019) - Eixo Estruturante: Desenvolvimento Institucional

Eixo Estruturante: Desenvolvimento Institucional				
Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agente Público
13. Melhoria da articulação do planejamento entre os entes federativos	13.1. Composição de arranjos institucionais para gestão compartilhada do PUI.	13.1.1. Implementação e revisão compartilhada do PUI.	13.1.1.1. Criação do Conselho Gestor do PUI, composto pelos municípios de Vera Cruz e Itaparica e pelo Governo do Estado.	Estado (SEDUR)/ Entidade Metropolitana
			13.1.1.2. Aprimoramento das diretrizes do PUI, em função dos instrumentos de planejamento e gestão do território em elaboração (PDDU, EIA, Plano de Manejo da APA BTS).	Estado (SEDUR)
			13.1.1.3 Homologação do PUI pela Entidade Metropolitana.	Estado (SEDUR) /Entidade Metropolitana
		13.1.2. Articulação das ações previstas no PUI com as políticas do estado e da União.	13.1.2.1. Identificação e viabilização dos programas estaduais e federais que tenham correlação com as ações indicadas no PUI.	Estado (SEDUR)
			13.1.2.2. Previsão e compatibilização nos PPAs dos municípios e estado das ações previstas no PUI (curto, médio e longo prazo).	Estado
		13.1.3. Consolidação da gestão compartilhada da Ilha, incluindo as diretrizes dos planos setoriais locais (Habitação, Mobilidade, Saneamento Básico, Assistência Social, Educação, Saúde etc.).	13.1.3.1. Implantação da gestão compartilhada entre os municípios da Ilha.	Estado (SEDUR) / Entidade Metropolitana / Municípios

	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agente Público	
	13.2. Ampliação da participação dos municípios da Ilha na gestão da RMS.	13.2.1. Participação efetiva e fortalecimento da representação dos municípios na Entidade Metropolitana.	13.2.1.1. Inclusão do PUI no planejamento metropolitano, introduzindo na pauta de discussões as questões relativas a: saneamento, segurança, energia, meio ambiente, habitação e ordenamento territorial.	Estado / Entidade Metropolitana / Municípios	
			13.2.1.2. Definição, no planejamento metropolitano, do saneamento (abastecimento de água, esgotamento sanitário e gestão de resíduos sólidos) e da mobilidade como setores prioritários para a Ilha.	Estado / Entidade Metropolitana / Municípios	
			13.2.1.2. Estruturação da gestão institucional e da capacitação técnica (qualificação e assessoria técnica) para a abordagem metropolitana na gestão municipal.	Estado / Entidade Metropolitana / Municípios	
			13.2.1.4. Captação e alocação de recursos voltados aos investimentos da RMS convergentes com as diretrizes do PUI, mediante articulação com o Governo do Estado e a Entidade Metropolitana.	Estado / Entidade Metropolitana / Municípios	
	13.3. Estruturação da participação compartilhada dos municípios da Ilha, juntamente com os municípios do Recôncavo, Baixo Sul e RMS (Macroárea de Influência do SVO), na implementação do seu Plano Regional de Desenvolvimento Socioeconômico.	13.3.1. Acompanhamento compartilhado da implementação e atualização do Plano Regional de Desenvolvimento Socioeconômico.	13.3.1.1. Criação de Comitê Gestor do Plano Regional de Desenvolvimento Socioeconômico.	Estado e municípios	
			13.3.1.2. Pactuação para implementação das diretrizes setoriais indicadas no Plano Regional de Desenvolvimento Socioeconômico, envolvendo as prefeituras dos territórios e o Governo do Estado.	Estado (SEPLAN)/ Entidade Metropolitana / Municípios	
	14. Aperfeiçoamento da gestão pública	14.1. Modernização Administrativa e fortalecimento institucional dos municípios.	14.1.1. Organização administrativa das prefeituras para a execução das funções públicas de interesse comum aos dois municípios.	14.1.1.1. Aprimoramento da estrutura física e dos instrumentos de gestão para modernização do setor administrativo.	Municípios
				14.1.1.2. Qualificação técnica do quadro efetivo dos servidores municipais para a formulação de políticas integradas e execução dos programas e ações de caráter intermunicipal.	Municípios
14.1.1.3. Capacitação dirigida aos conselhos municipais para a gestão intermunicipal.				Municípios	
14.1.4. Formulação de políticas integradas e normas setoriais entre os dois municípios para a implementação dos Planos Urbanos – PDDU e PLUR.				Estado / Entidade Metropolitana/ Municípios	

		Subdiretriz	Ações	Agente Público
14.2. Melhoria da capacidade de arrecadação municipal, através dos instrumentos de gestão fiscal e da captação de recursos externos	14.2.1. Modernização da estrutura tributária dos municípios e criação de mecanismos de combate à sonegação de impostos, visando ao aumento da receita municipal, respeitados os princípios de progressividade e equidade fiscal.		14.2.1.1. Organização dos cadastros mobiliário e imobiliário das prefeituras e atualização das Plantas Genérica de Valores.	Estado
			14.2.1.2. Ampliação das ações das prefeituras na fiscalização tributária.	Municípios
	14.2.2. Ampliação da capacidade de captação de recursos pelos municípios para fortalecimento do orçamento municipal.		14.2.2.1. Capacitação das prefeituras para elaboração de projetos indicados pelo PUI, com objetivo de obter recursos externos (estado, União e organismos internacionais).	Estado
			14.2.2.2. Inclusão das ações previstas no PUI no orçamento estadual, vinculando-as ao desenvolvimento da RMS.	Estado



Foto: Consórcio Demacap/ Pólis/ Oficina, 2016

**PROPOSTA DE ORDENAMENTO
TERRITORIAL PARA A ILHA
DE ITAPARICA**

5

O ordenamento territorial proposto reflete a estratégia de desenvolvimento para a Ilha de Itaparica amparada pelo PUI, levando em consideração o papel e a inserção da Ilha no contexto local, regional e metropolitano. Este capítulo contempla, assim, as diretrizes de desenvolvimento territorial, de acordo com os principais elementos estruturadores do território: 1) Preservação ambiental; 2) Mobilidade; 3) Macrozoneamento; 4) Centralidades e Áreas de Desenvolvimento Programadas.

5.1. PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

O PUI tem como premissa a preservação dos atributos ambientais da Ilha – a sua vegetação e fitofisionomias associadas ao bioma Mata Atlântica (floresta ombrófila, manguezais, apicuns, restingas, áreas embrejadas), os recursos hídricos e as áreas de sensibilidade geofísica, pela sua importância ecológica e pela representatividade para a população, especialmente como recursos ambientais integrados às atividades de produção econômica e cultural das comunidades tradicionais da ilha.

A manutenção da contracosta como área de máxima proteção expressa esta premissa, considerando as peculiaridades deste território, que abriga:

- os nichos do bioma Mata Atlântica com melhor estado de conservação das suas fitofisionomias, conformando um rico mosaico ecologicamente integrado;

- comunidades e atividades tradicionais intimamente relacionadas ao bioma Mata Atlântica, estabelecendo uma importante simbiose com o meio.

A proposta de ocupação na contracosta expressa também esta premissa mediante a preservação das florestas em estágio médio e avançado de recuperação, por meio de uma ocupação mais restritiva, com manutenção de 80% da vegetação, conforme parâmetro legal estabelecido na Lei da Mata Atlântica (Lei Federal nº 11.428/2006).

As áreas com inclinações suaves na contracosta, que caracterizam os terrenos amorreados baixos, também estarão sujeitas a restrições de ocupação, pois, embora favoreçam a ocupação, apresentam problemas de acesso devido à inclinação mais acentuada das encostas. Estas áreas deverão ser recuperadas, pois, em geral, estão sujeitas a erosão e pequenos escorregamentos em taludes de corte.

A preservação dos atributos ambientais não impedirá que as comunidades da contracosta permaneçam ocupando esta macroárea de restrição ambiental. A proposta prevê a manutenção dos núcleos e do modo de vida da população, mas com requalificação, saneamento e regularização da ocupação. A infraestrutura de acesso viário deverá ter tratamento adequado, com característica de via ecológica.

O aterro sanitário existente em Baiacu, hoje abandonado, transformou-se em lixão (Fotos 1 e 2) e deverá ser retirado da Ilha. Os Planos de Saneamento de Itaparica e de Vera Cruz e o Plano de Resíduos Sólidos da RMS deverão apresentar uma alternativa conjunta entre os dois municípios e a Entidade Metropolitana.

Foto 1 Catadores no aterro sanitário em Baiacu.



Foto 2 Aterro sanitário de Baiacu. A imagem mostra um veículo branco estacionado em um terreno de terra vermelha e lixo, com vegetação ao fundo sob um céu nublado.



Fonte Consórcio Demacamp/Pólis/Oficina 2015

Na costa, as restrições ambientais estão relacionadas às áreas de restinga e de preservação permanente (APP) protegidas por lei federal. Mesmo com o impedimento legal, muitos loteamentos foram aprovados, ocupando áreas frágeis e fechando o acesso à praia, além de do avanço das “invasões”, conforme identificado pelas prefeituras.

Como diretriz, propõe-se que as famílias de baixa renda moradoras destas áreas sejam atendidas por programas habitacionais previstos no PLHIS, articulado com os demais planos setoriais e programas estaduais existentes,

e que os terrenos sejam ambientalmente recuperados. Com base no PLHIS, os investimentos públicos, municipais e estaduais, deverão equacionar o atendimento do déficit habitacional antes do surgimento de novas demandas que possam advir das facilidades proporcionadas pela travessia para Salvador, como forma de prevenção do risco de comprometer ainda mais o ambiente frágil da Ilha de Itaparica.

Tendo em vista o esgotamento sanitário precário nas “invasões” e loteamentos aprovados com infraestrutura incompleta, o que compromete a balneabilidade das praias e provoca a poluição dos mananciais, a diretriz indicada é o tratamento adequado dos efluentes, com consequente melhoria da qualidade das águas, e intensificação da fiscalização para evitar ocupações inadequadas.

As políticas setoriais deverão estar interligadas para a resolução das questões ambientais, atentando ao fato de que parte significativa dos problemas ambientais está relacionada à infraestrutura de saneamento.

Na costa não deverá ser permitida a ocupação urbana na região próxima à cabeceira da ponte e na área de My Friend, um importante remanescente de restinga que se encontra em estágio médio e avançado de regeneração.

Os instrumentos da política urbana e os parâmetros urbanísticos a serem indicados nos PDDUs dos municípios de Itaparica e Vera Cruz deverão detalhar as áreas de preservação dentro das macrozonas e os padrões de uso e ocupação, em conformidade com as diretrizes de proteção ambiental.

Além dos instrumentos da política urbana, ainda será preciso elaborar e implementar os planos de manejo para as Unidades de Conservação da Ilha. Os planos diretores deverão indicar as diretrizes de uso e ocupação nas UCs, enquanto não forem aprovados os planos de manejo.

O marco espacial das bacias hidrográficas é de grande valor para a implementação do ordenamento territorial, uma vez que baliza a implantação da infraestrutura necessária para a manutenção do regime hídrico e da qualidade das águas, bem como indica áreas de importância ambiental para preservação, orientando a racionalização da ocupação. O estudo das bacias hidrográficas embasa o ordenamento da ocupação, a planificação da canalização de águas pluviais a ser estruturada nos planos de drenagem, o planejamento da captação para o abastecimento de água potável e o plano de rede de esgotos. Os aspectos mais importantes a serem considerados quanto ao regime hídrico das bacias dizem respeito à manutenção da qualidade da água e das vazões de recarga dos aquíferos e das águas superficiais.

O PUI estabelece diretrizes gerais e macroespaciais cujas premissas de ordenamento incluem a preservação dos atributos ambientais e dos recursos hídricos da Ilha. As medidas gerais de saneamento (incluindo a drenagem) e de preservação ambiental visam garantir a qualidade e integridade do regime dos recursos hídricos da Ilha, através da preservação e recuperação dos mananciais, dos solos e das áreas de vegetação de interesse ambiental, incluindo as matas ciliares.

O macrozoneamento proposto buscou valorizar e priorizar o adensamento de áreas já ocupadas, com otimização da infraestrutura a ser implementada. O PDDU deverá trabalhar em uma escala aproximada e detalhar as zonas de ocupação, as possibilidades de ordenamento e aproveitamento dos terrenos propícios, bem como a infraestrutura adequada, cabendo realizar a análise de adequabilidade das áreas de adensamento, considerando as características das bacias hidrográficas da Ilha. Os planos locais, especialmente o de saneamento, têm o papel de aprofundar a adequação das questões específicas da infraestrutura urbana ao regime das bacias hídricas.

A preservação e recuperação dos recursos hídricos, especialmente a proteção das nascentes, mediante proteção das matas ciliares, e a manutenção das vazões hídricas

devem considerar o regime hídrico referencial das estações chuvosas e períodos de maior vazão.

O sistema viário deve ser adequado à manutenção da vazão hídrica de referência, com implementação e recuperação de passagens hídricas e a remoção de barreiras físicas que interfiram negativamente no regime hídrico.

A indicação das áreas potenciais para a criação de Unidades de Conservação, propostas no PUI, considera sua significância ambiental e cultural e a fragilidade dos territórios nelas incluídos (especialmente os do Venceslau, de Matarandiba e de My Friend, bem como a alteração da poligonal do Parque Florestal e Reserva Ecológica de Itaparica). Propõe-se que a criação das UCs seja precedida de estudos mais específicos e detalhados, sob a responsabilidade dos órgãos ambientais do estado e dos municípios, que permitam referendar a sua criação.

Faz-se recomendável a revisão e efetivação das poligonais das UCs, especialmente da Estação Ecológica e Reserva Florestal de Itaparica, substituindo áreas já antropizadas por outras mais conservadas e contíguas.

O PUI indica a implementação prioritária de corredores ecológicos, considerando as áreas significativas de vegetação natural, a sensibilidade hídrica e geomorfológica

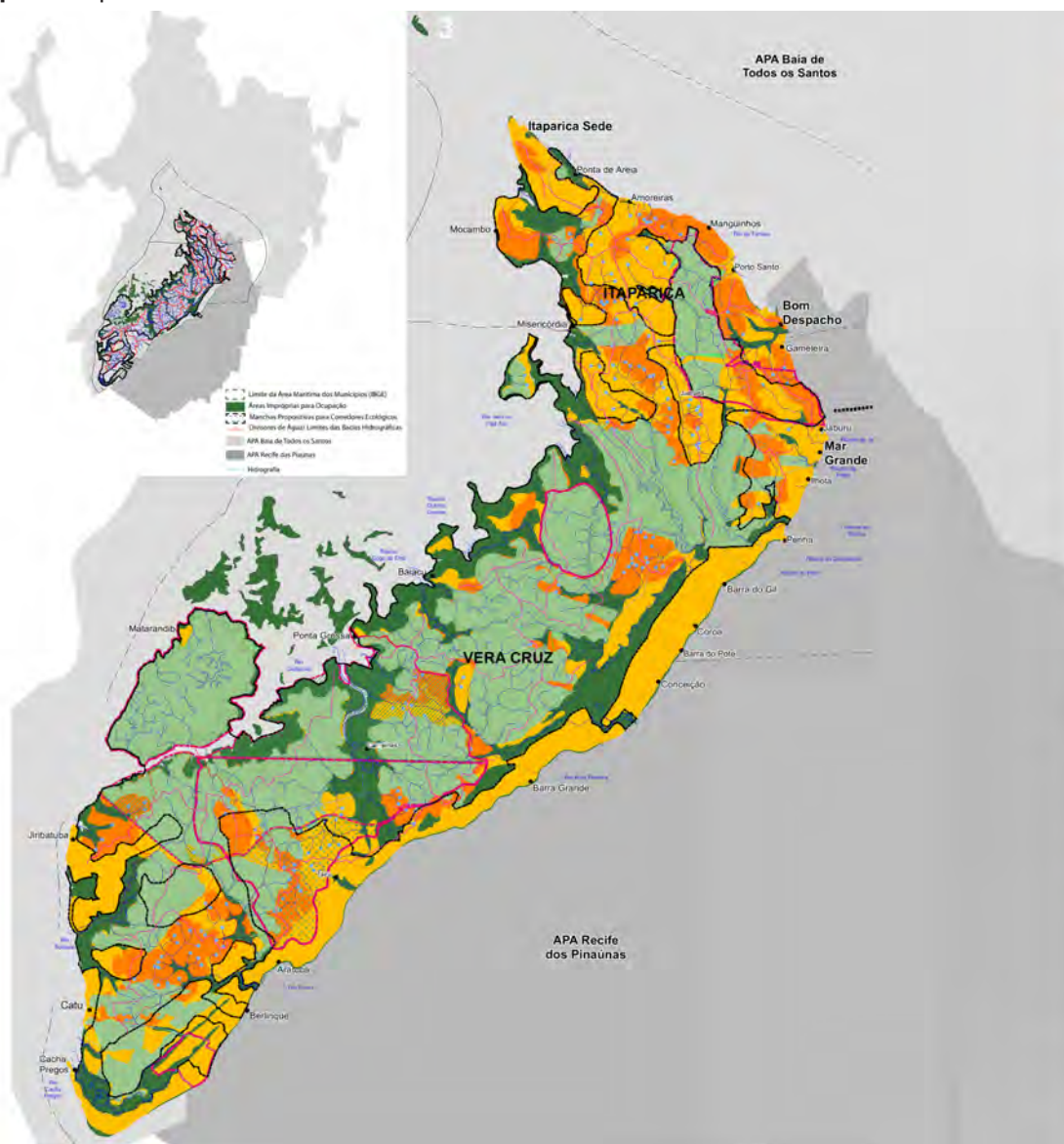
e a disponibilidade de áreas ainda não ocupadas (**Mapa 1**). Estudos posteriores (incluindo o Estudo Ambiental da Ilha) deverão detalhar estes corredores, considerando, entre outros aspectos, as áreas e diretrizes adequadas para a implementação das conexões.

Levando em conta a vulnerabilidade física, propõe-se a realocação das famílias moradores em áreas de risco e também a manutenção adequada das encostas, especialmente com a recuperação das matas ciliares.

Para uma efetiva preservação ambiental, indica-se uma gestão compartilhada entre os municípios, o estado e a União, buscando ampliar os recursos financeiros e técnicos. É essencial a melhoria da estrutura de fiscalização e a implementação dos instrumentos ambientais.

O mapa ambiental da Ilha apresenta a escala de suscetibilidade à ocupação, considerando a sensibilidade geoambiental a partir das características do terreno, dos estágios de conservação da vegetação, das APPs e UCs e da mancha potencial para implantação de corredores ecológicos. Este mapeamento é base do macrozoneamento ambiental do PUI e auxiliará na definição do uso e dos índices de ocupação nos PDDUs.

Mapa 1 Proposta e síntese ambiental



PROPOSTA E SÍNTESE AMBIENTAL

- Áreas Impróprias para Ocupação
- Áreas de Preservação de 80% da Cobertura Vegetal
- Áreas com Ocupação condicionada à Susceptibilidade
- Áreas com Baixa Restrição à Ocupação

- Manchas Propositivas para Corredores Ecológicos
- Divisores de Água/ Limites das Bacias Hidrográficas

UNIDADE DE CONSERVAÇÃO ESTADUAL EXISTENTE

- APA Baía de Todos os Santos
- 1_Parque Florestal e Reserva Ecológica da Ilha de Itaparica
- Inclusão da Reserva
- Exclusão da Reserva

UNIDADE DE CONSERVAÇÃO MUNICIPAL EXISTENTE

- APA Recife das Piaúnas
- 2_Parque Florestal do Baiacu
- 3_Estação Ecológica da Ilha do Medo
- 4_APA Venceslau Monteiro

UNIDADE DE CONSERVAÇÃO PROPOSTA

- 5_Reserva Ecológica de Matarandiba
- 6_Parque Florestal "My Friend"

SISTEMA VIÁRIO

- Vias existentes
- Vias a serem requalificadas
- Vias propostas
- Vias coletoras ecológicas

Intersecções viárias

- Passagem em desnível
- Trevo

BASE CARTOGRÁFICA

- Limite da Área Marítima dos Municípios (IBGE)
- Divisa Municipal
- Hidrografia



Fonte Consórcio Demacamp/Pólis/Oficina 2015

5.2. MOBILIDADE

O PUI contempla a mobilidade considerando o sistema viário e a estruturação dos serviços de transporte coletivo, internos à Ilha e entre esta e o continente. A mobilidade para o ordenamento territorial da Ilha de Itaparica precisa ser profundamente alterada para se adequar ao modelo de desenvolvimento proposto.

5.2.1. Sistema Viário Estrutural

Para a Ilha de Itaparica, além das questões diretamente associados à circulação e ao tráfego, foram também considerados os aspectos ambientais e de uso do solo na estruturação do sistema viário.

O primeiro ordenamento definido para a Ilha foi dado pela necessidade de separação do tráfego rodoviário do urbano. Atualmente, a circulação dentro da Ilha se dá basicamente pela utilização de rodovias, tanto para deslocamentos internos, inclusive por modos não motorizados, quanto para o tráfego de passagem. Projetadas, construídas e operadas segundo padrões e conceitos do tráfego rodoviário, as principais ligações dentro da Ilha (BA-001, BA-532, BA-533, BA-882 e BA-868) já se mostram inadequadas para as condições de tráfego atuais, com a presença de acostamentos em lugar de calçadas, velocidades regulamentadas elevadas e operação totalmente fora do controle das duas municipalidades.

Com o crescimento de demanda previsto, tanto do tráfego de passagem quanto da quantidade de viagens que serão geradas e atraídas nos municípios de Itaparica e Vera Cruz, os fluxos rodoviário e urbano deverão ser isolados para permitir segurança e desempenho adequados a cada situação.

A hierarquização funcional do sistema viário é um instrumento tradicional da engenharia de tráfego que pretende organizar o conjunto de vias que atendem a uma região/cidade, com base nas suas características funcionais, visando minimizar os conflitos que se manifestam entre as diversas funções que essas vias desempenham na vida social e obter uma maior eficiência para o sistema como um todo.

A hierarquia viária clássica deriva basicamente das características do tráfego motorizado, considerando o volume e a classificação veicular, as suas condições de desempenho e a segurança das vias, a coexistência com outros modos, principalmente pedestres, a possibilidade de acesso aos lotes lindeiros e outras características físicas e funcionais.

A hierarquia viária proposta no PUI contempla as seguintes categorias e subcategorias:

i. Sistema rodoviário, composto por:

- a) Rodovia expressa
- b) Rodovia aberta e requalificada

ii. Sistema viário urbano, tendo como subcategorias:

- a) Sistema viário arterial
- b) Sistema viário coletor
- c) Sistema viário local

5.2.1.1. Sistema rodoviário

Para o ordenamento do sistema viário da Ilha, propõe-se a separação entre o tráfego rodoviário de passagem – de Salvador para o Recôncavo ou para o Sul do estado – e o tráfego gerado pelas atividades instaladas na própria Ilha – seja de pessoas ou de bens e mercadorias. Para isso, a Ilha continuará a dispor de um sistema rodoviário, que fará a ligação entre a Ponte Salvador-Ilha e a Ponte do Funil, atravessando o interior da Ilha no sentido longitudinal, porém, não mais se utilizando da atual BA-001, que já apresenta graves conflitos entre as funções de via de tráfego de passagem e de principal via de articulação intraurbana em direção ao Sul da Ilha.

O sistema rodoviário proposto aproveitará apenas parte da rodovia BA-001, sendo complementado por uma nova rodovia (variante), com traçado que acompanhará a BA-001, com o intuito de absorver de imediato o tráfego rodoviário de passagem em direção ao Sul. A nova rodovia proposta (variante), que provavelmente passará a utilizar a denominação de BA-001, terá

início na cabeceira da ponte de ligação com Salvador, seguirá na direção sudoeste, acompanhando os limites das áreas de preservação ambiental, e voltará a coincidir com a atual BA-001, pouco após a centralidade de Tairu, até atingir a Ponte do Funil. A BA-001 deverá ser totalmente reconfigurada como uma via urbana para receber o tráfego local.

Este sistema rodoviário permanecerá sob jurisdição do órgão rodoviário estadual e integrará a concessão do SVO. Esta rodovia deverá ser pedagiada em ambas as direções, logo após a Ponte do Funil, no sentido Sul da Bahia-Salvador, e após a nova ponte, no sentido Salvador-Itaparica, onde serão instaladas praças de pedágio. As áreas de localização dos postos de pedágio deverão receber projetos específicos que restrinjam a ocupação lindeira e garantam condições seguras para a travessia de pedestres.

O sistema rodoviário proposto, em função de sua inserção no modelo de desenvolvimento pensado para a Ilha, será subdividido em duas categorias: como rodovia expressa, no trecho a ser construído (variante); e como rodovia aberta, no trecho correspondente à atual BA-001, desde a Ponte do Funil até o entroncamento com a atual BA-882, em Tairu (Mapa 2).

a) Rodovia expressa

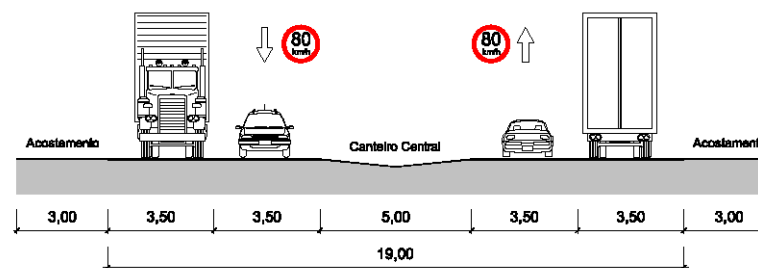
Em função das diretrizes ambientais, uma distinção tornou-se necessária dentro desta classificação do sistema rodoviário

estrutural, pois, além de absorver o tráfego rodoviário de passagem e evitar o seu impacto no sistema viário interno, a nova rodovia (variante) estabelecerá um limite para a área de expansão urbana no município de Vera Cruz, ao longo da costa.

Assim, ao contrário de induzir à ocupação no seu entorno, o que seria natural com a melhoria da acessibilidade por ela propiciada, a rodovia deverá se tornar uma barreira para o avanço da urbanização sobre a região ambientalmente sensível da contracosta. Para isso, terá características de rodovia expressa, ou rodovia de trânsito rápido, segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), isto é, “aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível”. Especificamente no caso da rodovia expressa proposta, a restrição de ocupação ocorrerá devido à impossibilidade de acesso direto aos lotes lindeiros, mas também por não permitir qualquer ocupação com acesso à rodovia, direto ou indireto.

A rodovia expressa deverá ter trevos com alças de acesso apenas em dois pontos: na chegada da ponte de Salvador, na intersecção com a BA-001, próximo a Bom Despacho, e na sua intersecção com o trecho da BA-001 de acesso à Ponte do Funil. Todos os outros cruzamentos, com a atual BA-532 e com as vias de acesso à contracosta (Baiacu, Ponta Grossa, Campinas e outros), deverão ser em desnível, sem alças de acesso (**Figura 6**).

Figura 6 Seção transversal da rodovia expressa



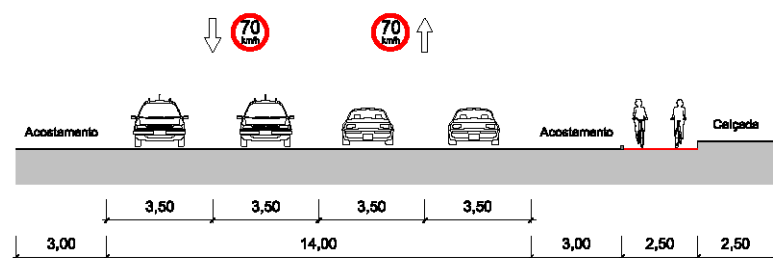
Elaboração Oficina Consultores 2015

b) Rodovia aberta e requalificada

O trecho da BA-001, da Ponte do Funil até Tairu, onde tem início a BA-882, deverá permanecer com característica rodoviária, mas sem a classificação de rodovia expressa. Neste trecho, a pista será duplicada para receber o volume de tráfego de passagem adicional proveniente de Salvador e com destino a essa cidade e será construído um trevo de acesso à rodovia expressa.

A rodovia deverá ser requalificada para aumentar sua capacidade e melhorar as suas condições gerais de circulação, devendo receber, em suas bordas, infraestrutura específica para a circulação de pedestres e ciclistas, que não deve ser confundida com os necessários acostamentos. Deverão ser redesenhados os acessos para Jiribatuba e Matarandiba, de modo a garantir segurança para os moradores nos conflitos com o tráfego rodoviário (**Figura 7**).

Figura 7 Seção transversal da rodovia aberta, com ciclovia bidirecional



Elaboração Oficina Consultores 2015

Vale ressaltar que as demais rodovias que hoje estruturam os deslocamentos dentro da Ilha (BA-001, BA-532, BA-533, BA-868 e BA-882) deverão ser redesenhadas, com condições de projeto adequadas ao tráfego urbano, e, progressivamente, municipalizadas.

5.2.1.2. Sistema viário urbano

A hierarquização também será aplicada no sistema viário urbano dos municípios de Itaparica e Vera Cruz, utilizando a classificação de vias arteriais, coletoras e locais – não há previsão de vias expressas no sistema viário urbano da Ilha. A hierarquia viária municipal será retomada e detalhada quando da elaboração dos planos municipais de mobilidade. Entretanto, como se pretende no PUI estabelecer diretrizes para tais planos, é proposta aqui uma primeira classificação, limitada às vias arteriais e coletoras, uma vez que essas vias são estruturadoras do território da Ilha e devem se enquadrar dentro de uma visão sistêmica e supramunicipal.

A hierarquia viária proposta para o PUI não esgota o planejamento viário da Ilha, principalmente do sistema viário de interesse municipal. O sistema coletor e as vias locais deverão ser ainda analisados na elaboração dos PDDUs e dos Planos de Mobilidade, quando poderão ser propostas diretrizes para abertura de novas vias coletoras, onde for conveniente e possível, para a criação de novas ligações entre os núcleos urbanos, alternativas à BA-001 e à BA-532.

a) Sistema viário arterial

Na hierarquização funcional, as vias arteriais são aquelas que estruturam os principais fluxos de viagens e suportam os maiores deslocamentos. Segundo a classificação do CTB, são “caracterizadas por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade”. Idealmente, as pistas devem ser separadas por canteiro central, com faixas largas e com raios de curvatura que permitam o desenvolvimento de velocidades médias de até 60 km/h; porém, é recomendado que o limite de velocidade nas vias arteriais da Ilha de Itaparica seja fixado em 50 km/h.

Nessas vias arteriais, a circulação não motorizada deve ser protegida, com implantação de ciclovias e construção de calçadas generosas, para garantia da segurança e da qualidade dos deslocamentos dos usuários.

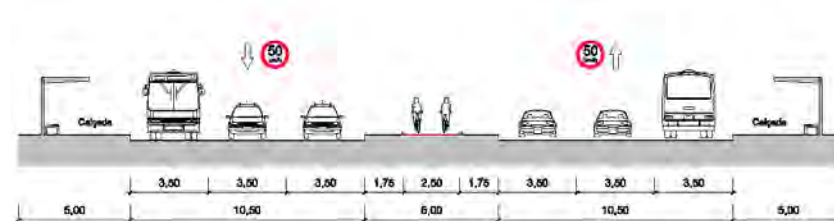
Na hierarquia da Ilha, o sistema viário arterial deverá promover a articulação longitudinal entre as localidades situadas na costa e na contracosta e também permitir ligações transversais à via, principalmente nas centralidades, nas concentrações de comércio e serviços e nas localidades instaladas em ambos os lados dessas vias.

Todas as vias arteriais que constituirão o sistema viário estrutural da Ilha são atualmente rodovias estaduais que deverão ser reconfiguradas como vias urbanas, com alteração no projeto geométrico, instalação de sinalização adequada ao tráfego urbano, adoção de medidas de moderação do tráfego motorizado, tratamento dos principais acessos e travessias, entre outras medidas. As vias arteriais deverão, ainda, contar com tratamento preferencial para a circulação do transporte coletivo e espaços seguros para a circulação de bicicletas (ciclovias) e pedestres (calçadas, faixas de pedestre, lombofaixas, semáforos etc.), garantida a observância das normas de acessibilidade universal. Outro fator determinante na requalificação desse sistema viário arterial é a preocupação com o tratamento paisagístico adequado.

As vias arteriais também foram subdivididas em duas categorias (arterial tipo 1 e arterial tipo 2), com diferenciação mais quantitativa do que qualitativa, ou seja, ambas desempenham o mesmo papel estruturante de articulação das diversas centralidades urbanas da Ilha, mas com variações de dimensão.

As **vias arteriais tipo 1** responderão pelas principais ligações dentro da Ilha. Esta categoria compreende apenas a atual rodovia BA-001, que estrutura a acessibilidade no sentido norte-sul da Ilha, desde o Terminal de Bom Despacho até Tairu, onde tem início o trecho rodoviário para a Ponte do Funil. Esta via, que permite o acesso às regiões da costa e da contracosta no município de Vera Cruz, deverá ser totalmente reconfigurada como via urbana arterial e, além das já citadas melhorias para pedestres e ciclistas, deverá contar com reserva de espaço para implantação de uma futura via exclusiva para um sistema de transporte coletivo de média capacidade (**Figura 8**).

Figura 8 Seção transversal tipo da BA-001 adaptada para o tráfego urbano

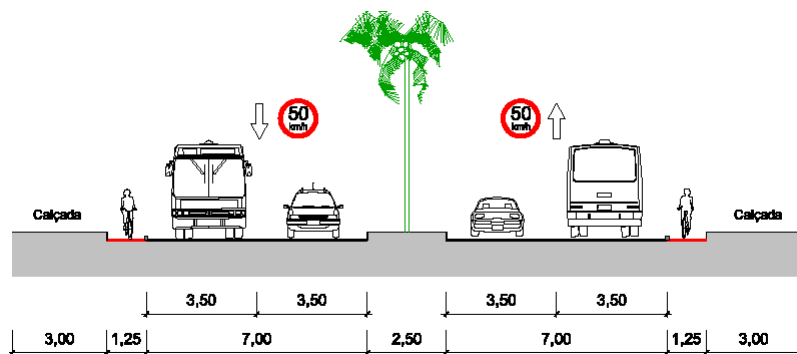


Elaboração Oficina Consultores 2015

As **vias arteriais tipo 2** também responderão por importantes ligações dentro da Ilha, mas atenderão a fluxos menos intensos. Enquadram-se nesta categoria a atual BA-532, principal via de ligação entre Itaparica e Mar Grande, no sentido leste-oeste, e a BA-533, que faz a ligação à beira mar entre a sede de Itaparica e Bom Despacho. Essas vias também deverão ser qualificadas para as condições de tráfego urbano (**Figura 9**), sendo que partes

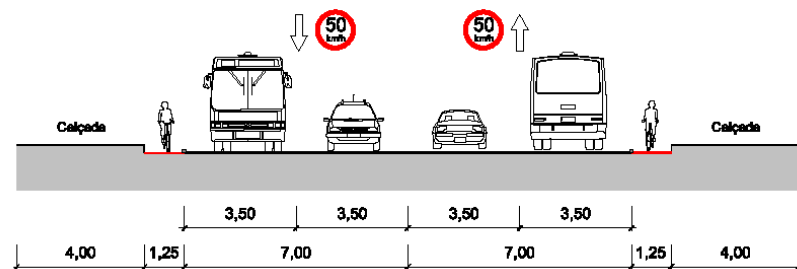
da BA-532, nos acessos às sedes de Itaparica e de Mar Grande, e partes da BA-533 já apresentam característica de via urbana (**Fotos 3, 4, 5, 6, 7 e 8**). Mesmo nesses trechos, todas essas vias devem receber projetos de urbanização e requalificação (**Figura 10**), com implantação de ciclovias e de canteiro central, quando couber, e construção de calçadas amplas, com largura de 3 metros ou, preferencialmente, de 4 metros, não devendo nelas ser regulamentadas velocidades máximas superiores a 50 km/h.

Figura 9 Seção transversal de via arterial tipo 2 com canteiro central



Elaboração Oficina Consultores 2015

Figura 10 Seção transversal de via arterial tipo 2 sem canteiro central



Elaboração Oficina Consultores 2015

Foto 3 Trecho Urbano da BA-532 (Itaparica)



Fonte Google Street View, 2016

Foto 4 Trecho Urbano da BA-532 (Itaparica)



Fonte Google Street View, 2016

Um futuro binário no acesso a Mar Grande também foi considerado no sistema arterial, porém, a sua localização deverá ser objeto de análise mais aprofundada no Plano de Mobilidade de Vera

Cruz. As vias existentes não apresentam características físicas adequadas para a função coletora, então a implantação deste sistema arterial exigirá desapropriações e obras complexas, ou uma nova diretriz a ser construída mais ao norte, ligando Jaburu à BA-532.

Foto 5 Trecho Urbano da BA-532 (Mar Grande)



Fonte Google Street View, 2016

Foto 6 Trecho Urbano da BA-532 (Mar Grande)



Fonte: Google Street View, 2016

Uma nova via foi inserida no sistema arterial, com característica peculiar, pois se destina predominantemente aos meios de transporte não motorizados. A via, denominada provisoriamente como “passeio costeiro”, deverá ser construída ao longo de toda a costa, desde

Foto 7 Av. Beira Mar, BA 533 (Amoreiras)



Fonte Google Street View, 2016

Foto 8 Av. Beira Mar, BA 533 (Amoreiras)



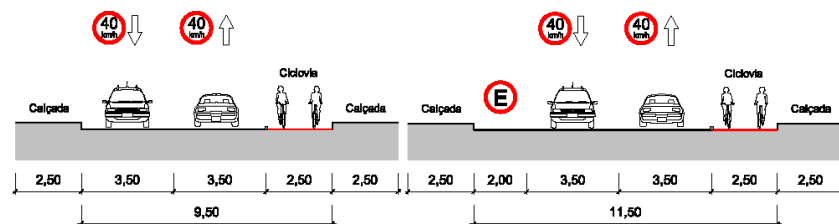
Fonte Google Street View, 2016

Cacha Pregos até Ponta de Areia, acompanhando a orla, contando, em toda a sua extensão, com infraestrutura para pedestres (calçadas) e bicicletas (ciclovias) e com soluções de projeto pontuais de compartilhamento com o tráfego motorizado nas passagens pelos núcleos da costa. Esta via, apesar de ter sido classificada como arterial, não é prevista para receber deslocamentos de longa distância, devendo, ao contrário, abrigar pequenos deslocamentos entre as localidades, compatíveis com os modos não motorizados.

b) Sistema viário coletor

As vias coletoras complementam as arteriais na organização da circulação, conectando-as com as vias locais. Elas recebem e distribuem o trânsito que tem necessidade de entrar ou sair das vias arteriais e possibilita o trânsito entre as regiões da cidade, recebendo, assim, tanto o tráfego de passagem quanto o local. Quanto ao uso do solo, as vias

Figura 11 Seção transversal de via coletora com e sem estacionamento



Elaboração Oficina Consultores 2015

coletoras concentram atividades de comércio e serviços, gerando significativa demanda para estacionamento (**Figura 11**).

O sistema viário coletor proposto para a Ilha inclui as principais vias urbanas nas sedes de Itaparica e Vera Cruz. Um conjunto de vias incluído no sistema coletor merece destaque: um eixo partindo de Mar Grande em direção à Ilhota e Gamboa pode ter sequência em direção à Penha e, pela Estrada da Penha, acessar a BA-001, criando uma rota alternativa sem necessidade de contorno pela BA-532 (**Fotos 09 e 10**). Entretanto, esse caminho é seccionado por um condomínio fechado. Excepcionalmente, pela importância potencial deste eixo a partir do crescimento e do adensamento da Ilha, essas vias foram consideradas como coletoras.

Foto 9 Av. Beira Mar, BA 533 (Amoreiras)



Fonte Google Street View, 2016

Foto 10 Estrada da Gamboa (Mar Grande)



Fonte Google Street View, 2016

Foto 11 Rua B (Mar Grande)



Fonte: Google Street View, 2016

Foto 12 Estrada da Penha e portão de acesso ao condomínio



Fonte Google Street View, 2016

Integrará ainda o sistema coletor uma nova via a ser construída interligando Mar Grande, Jaburu, Gameleira e Bom Despacho, acompanhando a orla litorânea e passando sob a cabeceira da ponte. Esta nova via será uma alternativa à BA-532 na ligação entre os dois municípios, em uma área prevista como de forte adensamento, podendo em médio prazo assumir a categoria de via arterial.

A definição do sistema viário coletor nos núcleos urbanizados das sedes de Itaparica e Vera Cruz será aprofundada na elaboração dos respectivos PDDUs. A maior parte dessas vias deverá passar por um processo de qualificação, com construção obrigatória de calçadas, hoje inexistentes ou em precário

estado de conservação, regulamentação das condições de circulação e estacionamento e, conseqüentemente, de sinalização, por meio de programas municipais a serem desenvolvidos a partir dos planos de mobilidade locais. A implantação de áreas destinadas à circulação de bicicletas (ciclofaixa) e à liberação de estacionamento, em um ou em ambos os lados da via, dependerá da disponibilidade de espaço em cada situação.

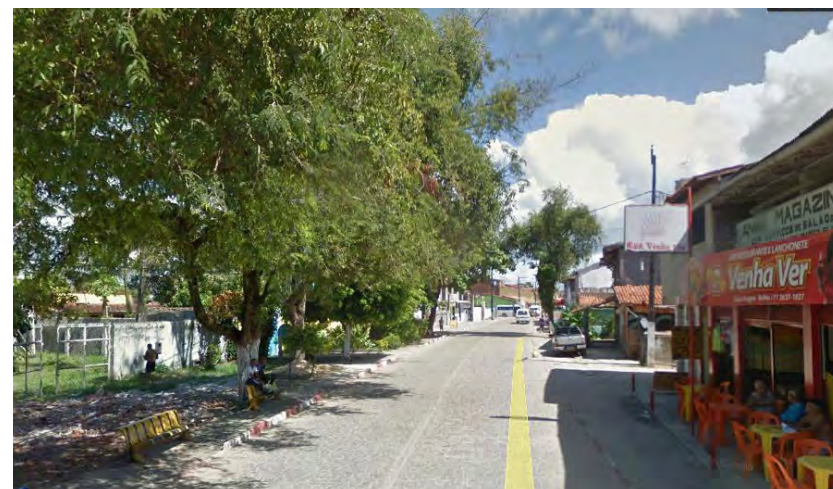
Também foram classificadas como coletoras a estrada para Cacha Pregos e os acessos da atual BA-001 às centralidades secundárias situadas ao longo da costa. O critério de seleção dessas vias foi basicamente funcional, compreendendo as ruas de acesso aos núcleos ou com concentração de comércio e serviços. Em função disso, essas vias coletoras apresentam condições bastante distintas no que se refere à configuração física e à infraestrutura.

Foto 13 BA 882 (Tairu)



Fonte Google Street View, 2016

Foto 14 BA 882 (Cacha Pregos)



Fonte Google Street View, 2016

Foto 15 Rua das Frutas (Barra do Gil)



Fonte Google Street View, 2016

Foto 16 Rua Principal (Coroa)



Fonte: Google Street View, 2016

Foto 17 Rua Benedito de A. Borges (Tapioca)



Fonte: Google Street View, 2016

Foto 18 Rua Principal - chegada à Costa (Coroa)



Fonte: Google Street View, 2016

Foto 19 Rua Vitor José (Barra do Pote)



Fonte: Google Street View, 2016

Foto 20 Rua Lúcio Vieira (Conceição)

Fonte: Google Street View, 2016

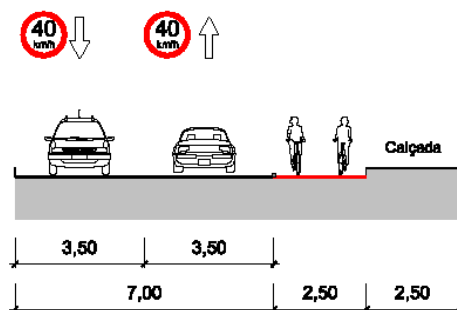
Foto 21 Rua Vitor José - chegada à costa (Barra do Pote)

Fonte: Google Street View, 2016

Foto 22 Rua Nova (Conceição)

Fonte: Google Street View, 2016

Para as vias de acesso aos núcleos situados na contracosta, também integrantes do sistema coletor, foi estabelecida outra categoria de classificação. Em função das diretrizes ambientais de preservação na Macrozona de Proteção Ambiental, essas vias, apesar de desempenharem o mesmo papel funcional de ligação com o sistema arterial, deverão receber tratamento especial de projeto, com acompanhamento na fase de obras e, posteriormente, de operação, a fim de minimizar seus impactos nas áreas ambientalmente sensíveis. Em função disso, foram classificadas como “vias coletoras ecológicas”. Essas vias também deverão contar com infraestrutura dedicada ao transporte não motorizado, com calçada e ciclovia em pelo menos um dos lados da via (Figura 12).

Figura 12 Seção transversal da via coletora ecológica

Elaboração Oficina Consultores 2015

c) Sistema viário local

As vias locais respondem pela microacessibilidade ao território, permitindo o acesso direto aos lotes e edificações, com uso predominante para o tráfego local e constante – mas não intenso – e circulação de pedestres, sendo recomendada a aplicação de medidas de moderação do tráfego motorizado. Em geral, são ruas de pista simples, sem separação (canteiro central), estreitas e sem restrição de estacionamento. Com ocupação predominante de uso residencial, deverão contar com calçadas acessíveis, bem construídas e conservadas.

Na Ilha, tanto em Itaparica como em Vera Cruz, há muitas vias com alinhamento irregular das edificações e dos lotes, sem pavimento e, quase sempre, sem calçadas. Propostas para melhoria do sistema viário local deverão ser desenvolvidas nos Planos de Mobilidade municipais.

5.2.2 Serviços de Transporte Coletivo

Os serviços de transporte coletivo que atendem à Ilha de Itaparica, tanto nos deslocamentos internos como nas ligações com o continente, serão profundamente alterados: em um primeiro momento, pela possibilidade de acesso rodoviário para Salvador, a partir da implantação do SVO, com a construção da ponte SSA-Itaparica; em um segundo momento, em razão da perspectiva de crescimento das demandas a partir da dinamização econômica e do crescimento demográfico da Ilha.

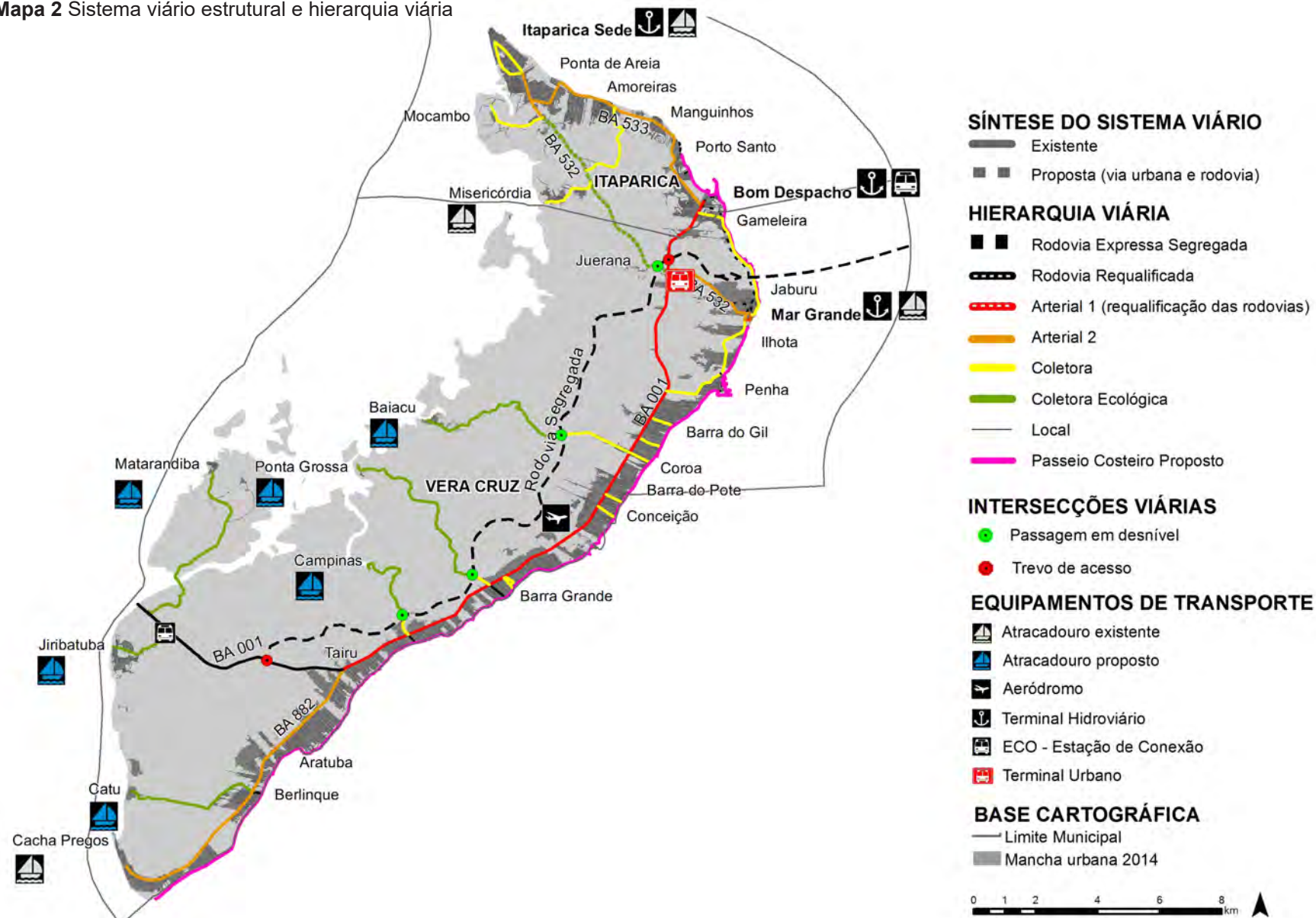
5.2.2.1 Ligações com o continente

As ligações entre a Ilha e o continente englobam três distintos tipos de serviço:

a) Ligações por transporte hidroviário

O transporte hidroviário está fortemente associado ao desenvolvimento da ocupação na Ilha, sendo até agora a única alternativa de conexão com Salvador, com dois tipos de serviço público: o *ferry boat*, que transporta veículos e passageiros entre o Terminal de São Joaquim e o Terminal de Bom Despacho; e as lanchas, que transportam apenas passageiros entre o Terminal Turístico Náutico da Bahia (TTMB) e o Terminal de Mar Grande. Recentemente, foi temporariamente retomado o serviço de transporte de passageiros entre Salvador e a sede de

Mapa 2 Sistema viário estrutural e hierarquia viária



Fonte Consórcio Demacamp/Pólis/Oficina 2015

Itaparica utilizando o píer da Marina de Itaparica, mas o serviço foi interrompido em função da baixa demanda verificada.

Todos esses serviços serão afetados a partir da implantação do SVO. O transporte de veículos pelo *ferry boat* deverá ser o mais impactado, sofrendo perda de demanda, uma vez que o fluxo de veículos atual, em sua maioria apenas de passagem pela Ilha, não terá mais razão para continuar a utilizá-lo. Os estudos de demanda da ponte que ligará Salvador à Ilha indicam a possibilidade de sua retomada em médio prazo, quando ocorrer a saturação da capacidade da ponte, mas, pelo menos inicialmente, o serviço deverá ser suspenso.

Paradoxalmente, no curto prazo, isto é, antes da operação da ponte/SVO, o serviço do *ferry boat* deverá crescer, com medidas previstas no Plano Hidroviário da BTS que estão sendo implementadas a partir da nova concessão: ampliação da frota de embarcações (duas novas já foram adquiridas) e melhorias nos terminais. Tais iniciativas representarão melhoria no atendimento aos usuários, maior atração de demanda e melhor retorno para os operadores.

Também poderão ser afetados os serviços de transporte de passageiros se não forem objeto de uma política decidida do Governo do Estado para a sua manutenção e ampliação. Com a construção da ponte, estarão dadas as condições para o

surgimento de alternativas de transporte rodoviário entre a Ilha e Salvador, seja por modos individuais ou coletivos, e parte da demanda tenderá a migrar dos barcos para carros e ônibus. Por outro lado, a demanda deverá aumentar em relação direta com o crescimento populacional e econômico da Ilha. Para a construção de um modelo de transporte sustentável, é importante que a maior parte das viagens cotidianas entre a Ilha e Salvador continue a ser atendida pelo modo hidroviário.

O transporte hidroviário continuará a oferecer atrativos para seus usuários, como baixo custo e fácil acesso à área central de Salvador, e para a sociedade, com menos emissão de poluentes, menos congestionamentos e outras externalidades inerentes ao modelo de transporte rodoviário individual. Esta atratividade, porém, precisa ser potencializada por políticas públicas, em nível estadual e municipal (nos dois municípios da Ilha e em Salvador), de estímulo ao uso do transporte público de forma integrada.

Para manter e ampliar sua atratividade, os serviços de transporte de passageiros deverão ser melhorados. O Plano Hidroviário da BTS contém diversas medidas que contribuirão nesse sentido e que foram assumidas como diretrizes do PUI:

Criação de novas linhas

Além das linhas existentes do TNMB para Mar Grande e Itaparica (Marina), e da substituição do *ferry boat* por um novo serviço

de passageiros entre São Joaquim e Bom Despacho, o Plano Hidroviário prevê novas linhas partindo de Itaparica para Salinas, Maragogipe e São Roque do Paraguaçu.

Melhoria das condições de operação do Terminal de Mar Grande

Limitações do píer existente impedem a operação das lanchas com a maré baixa, prejudicando a regularidade e a confiabilidade do serviço. Também está prevista no Plano Hidroviário a melhoria das condições operacionais desse terminal, com dragagem do canal, ampliação do píer ou até a mudança da sua localização.

Melhoria das instalações dos terminais

As condições dos terminais são diferenciadas, mas todos deixam muito a desejar no que se refere a conforto, comodidade e segurança para os usuários. Com a nova concessão, espera-se uma melhora significativa nos terminais de São Joaquim e Bom Despacho, mas investimentos também deverão ser feitos no TNMB, em Mar Grande e na Marina de Itaparica. Tais melhorias não devem se limitar às instalações propriamente ditas, mas devem ser estendidas para a urbanização das áreas de entorno, com adequação de calçadas, instalação de equipamentos de integração com os serviços de transporte coletivo terrestre, construção de estacionamentos para possibilitar a integração com o transporte individual, entre outras.

Melhoria das embarcações

Segurança e conforto também dependem do tipo de embarcação que será utilizada nos serviços. Com o provável encerramento da operação dos *ferry boats*, as atuais lanchas deverão também ser substituídas por barcos melhores, mais modernos e mais rápidos.

b) Ligações por transporte rodoviário com Salvador

Com a construção da ponte, será natural o surgimento de serviços de transporte coletivo por ônibus entre a Ilha e Salvador. Alguns apenas passarão pela Ilha, provenientes do Sul do estado ou do Recôncavo, com característica rodoviária (ônibus com uma única porta, sem possibilidade de viagem de passageiros em pé e com embarque apenas em terminais); outros, com origem nas principais centralidades de Itaparica e Vera Cruz, farão o atendimento de demandas urbanas pendulares para os principais polos de atração de viagens em Salvador. Para esses últimos, deve ser esperado um crescimento de demanda em médio prazo, proporcional ao crescimento populacional e econômico da Ilha.

A criação desses serviços – e a sua posterior operação – não pode ser deixada à mercê dos interesses de mercado. Precisam seguir orientações de um planejamento público integrado entre o Governo do Estado e as prefeituras envolvidas. A Ilha faz parte da Região Metropolitana de Salvador, mas, por ora, não está inserida na rede metropolitana de transporte coletivo (rodoviário),

em função do seu isolamento físico. Esta situação mudará com a construção da ponte e deverá ser objeto de estudo específico, no qual, além da definição das linhas a serem criadas, podem ser analisadas medidas mais arrojadas, como a possibilidade de integração tarifária das linhas metropolitanas com o transporte hidroviário e com os sistemas de transporte público de Salvador, tanto municipal (ônibus) quanto metropolitano (metrô e VLT).

- De qualquer modo, deve ser prevista a criação de linhas de transporte coletivo por ônibus, ligando as principais centralidades da Ilha com Salvador. Não mais isoladas, essas linhas já deverão compor um subsistema, que operará como uma rede tronco-alimentada integrada, composta pelos seguintes elementos:
- Utilização do terminal urbano de Bom Despacho como terminal metropolitano, que promova a articulação (integração) do sistema alimentador, em Itaparica e Vera Cruz, com as linhas troncais com destino a Salvador.

Operação de linhas troncais a partir dos terminais urbanos de Bom Despacho e de Mar Grande, com destino aos principais polos/regiões de atração de viagens em Salvador: Iguatemi, novo Terminal Rodoviário, Barra, Pituba e outras. Em médio prazo, com o crescimento da demanda, esse conjunto poderá ser substituído por um sistema de média capacidade para o qual está prevista a reserva de uma faixa de rolamento na ponte.

c) Ligações por transporte rodoviário para o Sul do estado e para o Recôncavo

A princípio, as ligações rodoviárias com o continente, via Ponte do Funil, não seriam alteradas, mas duas mudanças devem ser previstas: a criação de linhas rodoviárias diretas desses municípios para Salvador e, em médio prazo, o crescimento da demanda de viagens regionais, em função do desenvolvimento e do crescimento da Ilha.

No primeiro caso, os impactos sobre a Ilha seriam até positivos, uma vez que essas novas linhas trafegarão pelo sistema viário expresso – variante e ponte –, não sobrecarregando o sistema viário da Ilha. O único efeito negativo seria o possível esvaziamento do Terminal Rodoviário de Bom Despacho, uma vez que as linhas que hoje o utilizam poderão desaparecer.

Entretanto, isso pode não ocorrer por três motivos. Em primeiro lugar, porque, mantido e melhorado o serviço de transporte de passageiros a partir do Terminal Bom Despacho, a combinação do transporte rodoviário com o hidroviário poderá continuar a ser uma opção atraente para uma parcela dos usuários, principalmente os que têm como destino a área central de Salvador. Segundo, porque a criação de novas linhas rodoviárias para Salvador pode encontrar resistência por parte da prefeitura da capital, em função da sobrecarga no seu sistema viário. E, por

fim, porque a própria Ilha passará a ser um destino de viagens regional a partir do cenário de desenvolvimento esperado. Esses três fatores tendem a se reforçar com o crescimento da demanda regional, tendo a Ilha como polo de atração de viagens para a região do Recôncavo.

Portanto, não deve ser esperada a desativação do Terminal Rodoviário de Bom Despacho. Tampouco deve ser proposta a alteração de sua localização. A hipótese de sua transferência para um ponto de mais fácil acesso à ponte não interessa para o projeto de mobilidade sustentável da Ilha. Como foi argumentado no item anterior, é importante que a maior parte da demanda de transporte público entre a Ilha e Salvador seja atendida pelo modo hidroviário, e não pelo rodoviário. Assim, a localização deste terminal deve permanecer junto ao terminal hidroviário.

5.2.2.2 Transporte coletivo interno na Ilha

Hoje os serviços de transporte coletivo internos à Ilha são muito precários. As linhas existentes são operadas por transportadores autônomos, organizados em cooperativas, utilizando veículos de pequeno porte (kombis, vans e alguns micro-ônibus), carros de passeio (taxis) e motos. A gestão pública sobre esses serviços é mínima e os usuários sofrem com um serviço de má qualidade e pouco confiável. Foram comuns nas audiências e reuniões com a comunidade os relatos de viagens interrompidas no meio do

trajeto para os núcleos mais distantes, em função do pequeno número de passageiros embarcados.

A precariedade do serviço também afeta a estrutura urbana nos locais de concentração de pontos terminais, principalmente junto ao terminal hidroviário de Mar Grande. Esta situação não pode perdurar, mesmo sem a construção do SVO. Vera Cruz e Itaparica já manifestam necessidade de contar com um serviço de transporte público melhor organizado, planejado pelas prefeituras, preferencialmente de forma coordenada, operado de forma mais profissional e fiscalizado adequadamente.

Para alcançar este salto de qualidade, ambas as prefeituras precisam assumir o preceito constitucional do transporte coletivo como “serviço público essencial” e destinar mais atenção à sua gestão. Também de imediato, esta gestão precisa contar com participação efetiva do Governo do Estado, por meio da autoridade metropolitana, uma vez que parte significativa das linhas existentes realiza serviços de transporte intermunicipal.

Além das demandas imediatas, deve ser planejada uma profunda reestruturação dos sistemas de transporte dentro da Ilha, adequando-os para atender com qualidade a população esperada a partir da construção da ponte, quando, além do crescimento quantitativo das demandas internas, também crescerão as demandas metropolitanas.

Uma nova rede de transporte coletivo na Ilha deverá abranger serviços municipais de Itaparica e Vera Cruz e ligações intermunicipais entre eles, articulados por eixos estruturais nos principais corredores viários – onde a circulação dos veículos coletivos deverá receber tratamento prioritário – e contando com equipamentos urbanos de apoio aos usuários e operadores (terminais, estações de conexão – ECOs e pontos de parada tradicionais), seguindo as seguintes diretrizes:

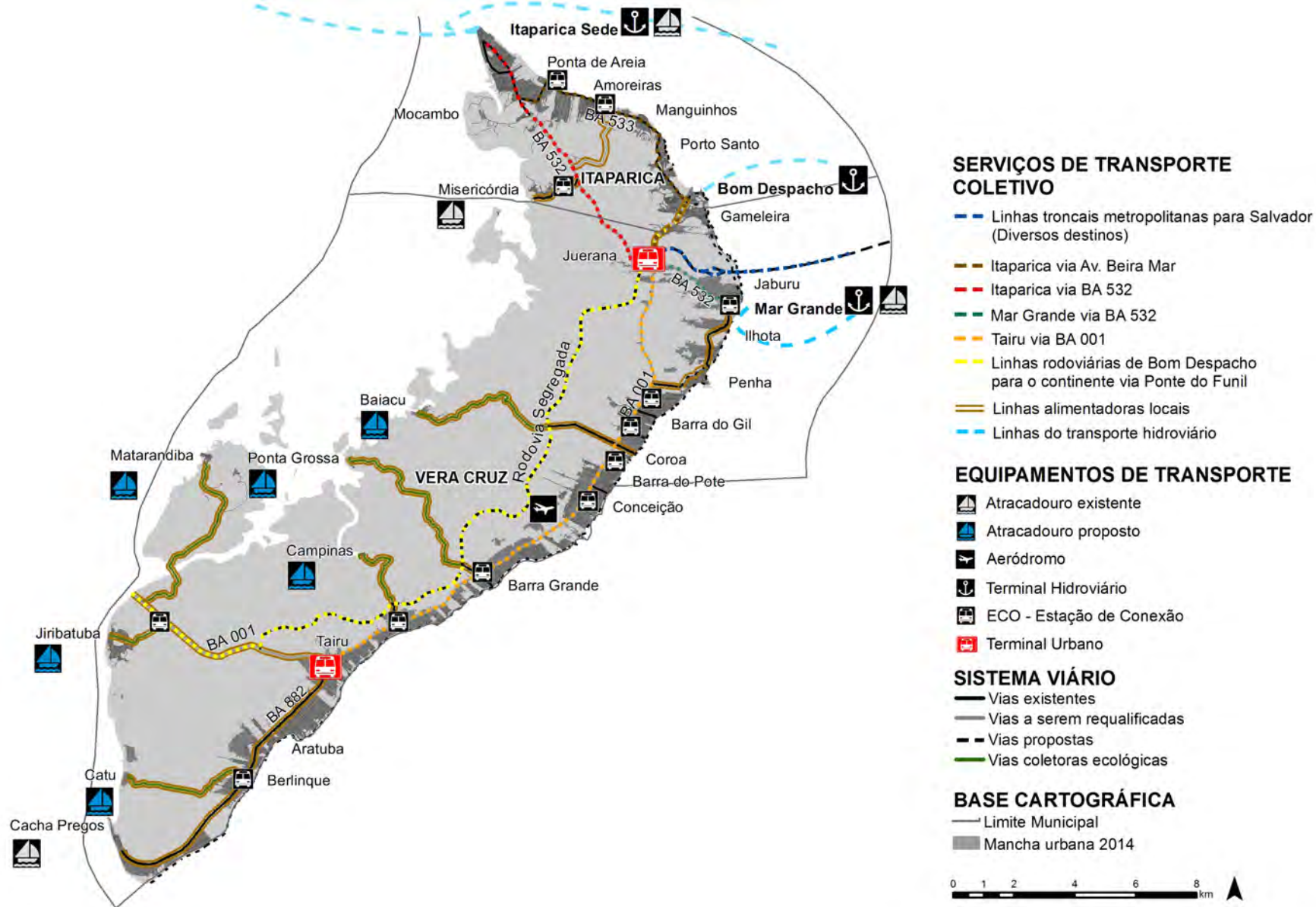
- Requalificação do terminal urbano de Bom Despacho.
- Construção de um terminal urbano em Mar Grande.
- Construção de um terminal urbano em Tairu para integração com serviços alimentadores provenientes de Cacha Pregos, Jiribatuba e Matarandiba.
- Implantação de Estações de Conexão (ECOs) no entroncamento entre as rodovias BA-001 e BA-532 e nos principais acessos dos eixos estruturais para os núcleos da costa e da contracosta. As ECOs são um tratamento nos pontos de parada localizados ao longo dos corredores dos eixos estruturais, que não têm a dimensão de um terminal, mas devem oferecer alguma infraestrutura aos usuários, como cobertura, iluminação, tratamento das travessias das pistas, sistema de informação e outras facilidades.
- Demarcação e qualificação de todos os pontos de parada tradicionais, com instalação de abrigos e bancos, construção

de calçada, instalação de iluminação pública e de sistema de informação aos usuários.

- Caracterização de eixos estruturais ao longo dos principais corredores viários (atuais BA-001, BA-532 e BA-533), com tratamento prioritário para a circulação do transporte coletivo. A definição das linhas que irão operar nesses eixos estruturais deverá ser detalhada quando da elaboração dos Planos de Mobilidade, mas estas deverão interligar as principais centralidades da Ilha:
 - Sede de Itaparica – Bom Despacho, via BA-532
 - Sede de Itaparica – Bom Despacho, via BA-533 (Av. Beira Mar)
 - Sede de Itaparica – Mar Grande
 - Terminal de Tairu – Bom Despacho
 - Terminal de Tairu – Mar Grande

A microacessibilidade aos diversos núcleos da costa e da contracosta (Misericórdia, Baiacu, Ponta Grossa, Campinas), entre outros, para esse novo sistema, também será detalhada nos Planos de Mobilidade, podendo ser atendida por meio de linhas alimentadoras até os eixos estruturais, ou por meio de linhas radiais diretas ligando esses núcleos aos terminais de Bom Despacho ou de Mar Grande. A garantia de ligações diretas, pelo menos nas principais centralidades da costa de Vera Cruz, visa reconhecer e reforçar a condição (de centralidade) desses

Mapa 3 Serviços de transporte coletivo



núcleos, mas a efetiva criação dessas linhas dependerá de uma análise de viabilidade econômica e operacional de tais núcleos, que deverá ser desenvolvida a partir dos dados de demanda aferidos por meio de pesquisas complementares. O mesmo vale para a capilaridade do atendimento nas sedes de Itaparica e Mar Grande.

Todos esses pontos serão tratados nos planos de mobilidade dos dois municípios, que deverão ser realizados de forma coordenada e com apoio e participação do estado, para garantir a compatibilização do novo sistema de transporte coletivo local com uma proposta de abrangência regional.

5.3 CENTRALIDADES E LOCALIDADES

Centralização e centralidade referem-se, respectivamente, a um processo espacial e à sua forma (Corrêa, 2003). Enquanto processo espacial, constitui “um conjunto de forças atuantes ao longo do tempo, pela ação dos diversos agentes modeladores, que permitem localizações e realocações das atividades e da população na cidade” (Corrêa, 2003, p.36). Sua gênese se dá a partir da intensidade dos processos de fluxo de capital, mercadorias, pessoas e ideias na dinâmica da circulação, estruturando-se em eixos e terminais de transporte. Portanto, nas centralidades concentram-se as principais atividades comerciais, de serviços, da gestão pública e privada, assim como os terminais de transporte inter-regionais e intraurbanos.

O conceito de centralidade adotado refere-se aos espaços referenciais da comunidade, agregando funções e significados simbólicos, cívicos, políticos e econômicos, com abrangências territoriais e polarizações diversas.

A ocupação urbana da Ilha é marcada por uma ocupação dispersa, com baixa densidade e características bastante diferenciadas ao longo da costa. Os centros urbanos principais, onde se concentram atividades comerciais, burocráticas e de serviços e os equipamentos e serviços urbanos, estão localizados ao Norte da Ilha, nas sedes dos municípios de Itaparica e Vera Cruz. Ao longo da costa, as demais localidades tradicionais convivem com loteamentos e empreendimentos voltados para o turismo de veraneio, com inúmeras invasões precárias e irregulares e loteamentos vazios e subutilizados. Na contracosta, ainda existem comunidades tradicionais com atividades econômicas e culturais ligadas à navegação e à pesca.

O PUI identificou e classificou as centralidades da Ilha de Itaparica (**Mapa 4**), considerando a organização territorial existente e as transformações que tendem a ocorrer com a expansão da ocupação e intervenção propostas. Adotou, assim, para sua classificação, critérios como a concentração de atividades econômicas, o valor simbólico e cultural, o acesso ao sistema viário existente e a implantação do Sistema Viário Oeste. As centralidades foram então classificadas em três tipos: municipais, secundárias e culturais.

O ordenamento a ser definido no Zoneamento dos Planos Diretores e da legislação de uso e ocupação do solo dos municípios estabelecerá os parâmetros e limites das centralidades definidas no PUI.

Como diretrizes, indicam-se o fortalecimento das centralidades existentes, com a instalação de atividades-âncoras, e a ampliação da atratividade das centralidades secundárias, com implantação de unidades de serviços básicos e comércio.

5.3.1 Centralidades municipais

As centralidades municipais são as áreas que já apresentam concentração de serviços, comércio e equipamentos urbanos, maior densidade de ocupação urbana e melhores condições de acessibilidade. Pode-se inferir que, de maneira geral, uma centralidade se distingue de outras áreas pela sua multifuncionalidade e pela mistura orgânica de funções, sendo que o comércio varejista sustenta sua dinâmica (Balsas, 1999).

A noção de centralidade também está associada à de núcleo original, histórico e funcional, que monopoliza de maneira mais ou menos absoluta as funções urbanas superiores (atividades políticas e administrativas, bancárias, de gestão comercial, agências de viagem e grandes equipamentos de turismo, centro cultural etc.).

Nesta categoria estão incluídas as sedes dos dois municípios: Itaparica e Mar Grande (sede do município de Vera Cruz) e Bom Despacho/Gameleira.

É importante lembrar que os conceitos ora aplicados estão associados a centralidades consolidadas. O que aqui se deseja é que estes conceitos balizem a estruturação destes territórios, com o objetivo de qualificá-los para uma hierarquização de centralidades que atendam à população da Ilha de Itaparica. No caso do sítio histórico protegido pelo Iphan (Itaparica sede), estas funções já existiram de maneira mais estruturada em décadas passadas, mas foram perdendo suas características em razão do esvaziamento populacional.

No ordenamento territorial proposto para a Ilha, essas centralidades deverão ser reestruturadas, mediante a complementação da infraestrutura urbana básica e ampliação da conectividade, preparando-as para o adensamento decorrente do crescimento populacional, econômico e de serviços previsto no cenário de desenvolvimento da Ilha.

A sede de Itaparica, localizada no extremo norte da Ilha, abriga o centro histórico onde a ocupação se originou e possui um rico conjunto de imóveis de interesse histórico

e arquitetônico, composto por residências, casarões, igrejas e o Forte de São Lourenço. A localidade possui um pequeno comércio local, com farmácias, restaurantes, mercados, pousadas, hotéis e a sede da Prefeitura do Município de Itaparica. O núcleo concentra equipamentos sociais, tais como praças, quadra poliesportiva, biblioteca e estádio de futebol, e conta com uma estrutura urbana de boa qualidade. Porém, Itaparica sofre com a perda da atratividade turística e de população. A infraestrutura turística e parte das residências do centro histórico, utilizadas para o turismo de veraneio, encontram-se subutilizadas e a cidade apresenta um quadro grave de esvaziamento populacional e econômico.

As diretrizes e ações propostas no PUI pretendem reverter este quadro, retomando as características econômica e turística que esta centralidade, com valor histórico e arquitetônico, deve assumir num quadro de desenvolvimento futuro.

Na sede de Itaparica, com a redução do turismo, as atividades dinâmicas da economia da Ilha estão se transferindo para Bom Despacho (no município de Itaparica) e Mar Grande (sede do município de Vera Cruz), onde estão localizados os acessos ao transporte hidroviário para Salvador, respectivamente, os terminais do *ferry boat* e das lanchas.

Foto 23 Itaparica - Praça Campo Formoso



Fonte Google

Foto 24 Itaparica - Av. 25 de Outubro



Fonte Google

Foto 25 Itaparica - Casarão



Fonte Google

Foto 26 Itaparica - Mercado



Fonte Google

Foto 27 Itaparica - Bares



Fonte Google

Foto 28 Itaparica - Comércio



Fonte Google

Foto 29 Bom Despacho - Terminal Rodoviário

Fonte Google

Foto 30 Bom Despacho - acesso ao *ferry boat*

Fonte Google

Em Bom Despacho, no entorno do Terminal Hidroviário e do Terminal Rodoviário (fotos 29 e 30), o comércio é bastante popular e estão presentes agências bancárias, supermercado, casas de material de construção, mercearias, mercados, lojas e diversas atividades de prestação de serviços, como restaurantes, bares, pousadas, serviços de manutenção, imobiliárias, papelaria, escritórios de advocacia etc. (Fotos 31 a 34). Os estabelecimentos comerciais e de serviços estão instalados ao longo da Rodovia BA-001, que apresenta uma estrutura viária precária, sem acostamento e sinalização, polarizando uma grande área residencial de baixa renda. A precariedade das instalações dos terminais e o elevado volume de tráfego no acesso ao *ferry boat*, principalmente nos períodos de alta temporada, contribuem para a degradação da área.

A facilidade de acesso à capital pelo *ferry boat* e a sua localização no trajeto para o Sul do estado criaram condições propícias ao crescimento do comércio e à instalação de serviços, como agências bancárias, hoje inexistentes na sede de Itaparica.

Em Mar Grande, sede do município de Vera Cruz, está localizado o terminal das lanchas que fazem a ligação com Salvador, fator determinante para caracterizá-la como a principal centralidade da Ilha. O comércio é diversificado,

Foto 31 Bom Despacho - Comércio



Fonte Google Street View, 2015

Foto 33 Bom Despacho - Comércio



Fonte Demacamp, 2015

Foto 32 Bom Despacho



Fonte Google Street View, 2015

Foto 34 Bom Desapcho - comércio



Fonte Demacamp, 2015

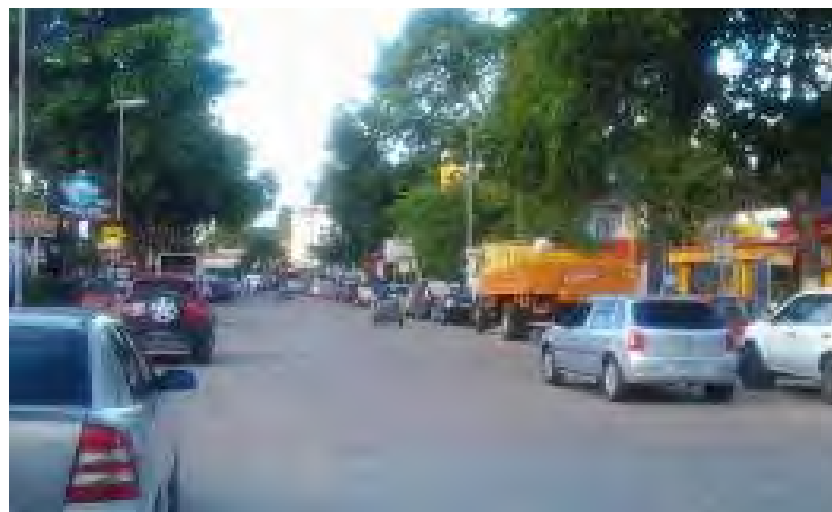
porém, de pequeno porte e baixa complexidade, com grande número de estabelecimentos – agências bancárias, restaurantes, hotéis –, e o local abriga, ainda, a Prefeitura Municipal de Vera Cruz e a biblioteca municipal (**Fotos 35 a 38**).

Com uma concentração de domicílios permanentes acima da média dos dois municípios da Ilha, Mar Grande também possui uma densidade demográfica mais elevada. A concentração de equipamentos públicos e particulares de educação e saúde também mostra que se trata de um núcleo urbano consolidado, com população residente fixa relevante. As duas praias do núcleo – Mar Grande e das Mercês – são muito visitadas durante o verão, estimulando a presença de estabelecimentos voltados ao turismo, como bares, restaurantes, hotéis, sorveterias etc.

O Plano Diretor e a revisão da regulação urbanística deverão incentivar a diversificação e a formalização de atividades existentes e, ao longo da implementação do PUI, deverá ocorrer a reestruturação urbana, com uso dos instrumentos de indução ao desenvolvimento urbano do Estatuto da Cidade.

Estas centralidades abrigarão também áreas programadas de desenvolvimento urbano, uma vez que sua estrutura viária e de serviços facilitará a implantação de novas atividades.

Foto 35 Mar Grande



Fonte Instituto Pólis, 2014

Foto 36 Mar Grande - Praça Anísio Batista



Fonte Instituto Pólis, 2014

Foto 37 Mar Grande

Fonte Instituto Pólis, 2014

Foto 38 Mar Grande

Fonte Instituto Pólis, 2014

A exemplo de Bom Despacho, a precariedade das instalações do terminal das lanchas e da ocupação no seu entorno, associada à baixa eficiência dos serviços de transporte público (vans e taxis), contribui para a desorganização da área central da cidade, que deverá ser reestruturada gradativamente com a implementação das ações do PUI e do Plano de Mobilidade Urbana.

A configuração original da urbanização se mantém com um núcleo, formado pela Igreja Matriz do Sagrado Coração de Jesus, cujo patrimônio se encontra desvalorizado e oculto na paisagem, devido à sobreposição desorganizada dos diversos usos presentes (terminal das lanchas, pontos de embarque dos serviços de transporte público, comércio etc.). A melhoria do sistema de transporte e do transporte público deverão ser objeto de intervenção pública para a requalificação desta “porta de entrada” da cidade.

5.3.2 Centralidades secundárias

Foram consideradas como centralidades secundárias as localidades onde já existe uma estrutura física de serviços, comércio ou equipamentos públicos, porém de baixa complexidade e de utilização cotidiana, alcançando uma menor área de influência.

Essas concentrações se localizam ao longo da Rodovia BA-001, na direção sul, e da BA-533, ou Avenida Beira Mar, para o oeste,

Foto 39 Igreja Matriz do Sagrado Coração de Jesus e Terminal de Vans



Fonte Instituto Pólis, 2014

Foto 40 Mar Grande - Praça da Igreja Matriz



Fonte Instituto Pólis, 2014

Foto 41 Mar Grande Terminal de Vans



Fonte Google Street View, 2015



Fonte Google Street View, 2015

e atendem tanto as necessidades da população local, quanto as demandas ligadas ao trânsito rodoviário de passagem e ao turismo. Porém, a estrutura rodoviária existente não permite nem facilita os deslocamentos entre estas centralidades e as denominadas centralidades municipais, onde se mantém a dependência de serviços públicos (prefeitura, postos de saúde, hospitais etc.) e privados (agências bancárias, serviços de correios etc.). Por isso, o cenário de desenvolvimento prevê a transformação dessas rodovias em vias urbanas arteriais que cumpram esta função.

No cenário de desenvolvimento desejado para a Ilha, estas centralidades deverão assumir um papel mais efetivo quanto ao acesso da população residente aos serviços urbanos, sem necessidade de deslocamento até os núcleos principais (centralidades municipais).

Foram identificadas como centralidades secundárias, ao longo da BA-001, as seguintes localidades: Ponta de Areia, Amoreiras e Misericórdia, situadas em Itaparica; o aglomerado conformado por Conceição, Coroa e Barra do Gil, cujos núcleos já são referência de serviços locais, porém ainda pouco estruturados economicamente; Barra Grande, Tairu, Jiribatuba e Cacha Pregos, situadas em Vera Cruz.

A centralidade secundária de Tairu deverá despontar com a transformação da rodovia em uma via urbana arterial e terá que ser provida de serviços de transporte público de qualidade e infraestrutura.

Todas as vias propostas, independentemente de estruturarem uma centralidade, serão adequadas para o trânsito urbano, inclusive para o transporte não motorizado, com implantação de calçadas e de ciclovias.

Misericórdia, localizada em Itaparica, e Jiribatuba, em Vera Cruz, são localidades da contracosta que foram consideradas como centralidades secundárias pela facilidade de acesso pelas vias estruturais que ligam a Ilha de norte a sul.

Entre as centralidades secundárias, Cacha Pregos merece destaque (fotos 43 a 48). Situada no extremo sul da Ilha, a cerca de 20 km de Mar Grande, é um dos núcleos urbanos mais antigos, com atividades de turismo, pesca, construção e reforma de embarcações. Como diretriz de desenvolvimento, indica-se a reestruturação das vias de acesso, mas preservando as características de veraneio de Cacha Pregos.

Foto 43 Cacha Pregos (vista aérea)



Foto 44 Cacha Pregos (orla)



Fonte Google

Foto 45 Cacha Pregos (praia)



Fonte Instituto Pólís, 2015

Foto 46 Cacha Pregos (área urbana)



Fonte Google Street View, 2014

Foto 47 Cacha Pregos (acessos)



Fonte Instituto Pólís, 2015

Foto 48 Cacha Pregos (vias)



Fonte Google Street View, 2014

Segundo a avaliação do Plano Hidroviário da BTS, existe no local um píer (ponte de atracação), pouco utilizado e em condições precárias de conservação, que deverá ser valorizado e aproveitado com o desenvolvimento do turismo na Ilha (**Fotos 49 e 50**).

Foto 49 Cacha Pregos (píer)



Fonte Google

Foto 50 Cacha Pregos



5.3.3 Centralidades culturais

Na contracosta, ainda se expressa, em termos territoriais, a importância do mar e da pesca nas características sociais, econômicas, culturais e históricas de seus moradores. Ali ainda persiste, como meio de subsistência e construção de identidade cultural, a presença do mar e todas as atividades a ele relacionadas, como a navegação e a pesca, que tiveram no passado papel importante na vida cotidiana dos moradores da Ilha.

Por estas características, as centralidades existentes na contracosta foram denominadas no PUI de centralidades culturais.

As localidades de Baiacu e Matarandiba (Fotos 51 e 52) foram destacadas em vista da preservação, em algum grau, da prática da pesca e, na maioria dos casos, da mariscagem, que se utiliza de saberes e práticas tradicionais. No povoado de Baiacu, há bens de valor histórico tombados, como a ruína da Igreja do Nosso Senhor de Vera Cruz, fundada pelos jesuítas no século XVI.

Foto 51 Baiacu - Ruínas da Igreja de Nosso Senhor de Vera Cruz (vista externa)



Foto 52 Baiacu - Ruínas da Igreja do Nosso Senhor de Vera Cruz (vista interna)



Fonte Google

Entretanto, ao contrário das centralidades secundárias, não será incentivado nas localidades da contracosta o crescimento populacional e o adensamento, devendo ser estimuladas formas sustentáveis de turismo. O PUI propõe a inserção dessas centralidades culturais na Macrozona de Proteção Ambiental e Cultural, como forma de manter as características existentes, porém, com a infraestrutura necessária à melhoria da qualidade de vida.

Para essas localidades, o acesso por terra deve ser melhorado, com o cuidado para que as vias que atravessem áreas de proteção ambiental recebam tratamento e atenção especial na fase de obras e operação, minimizando os impactos ambientais. Essas vias, na hierarquia viária proposta, receberam a denominação de “vias coletoras ecológicas”. Também deverá ser melhorado o acesso por mar, estruturando os ancoradouros que poderão ser utilizados tanto para incrementar o turismo, como pelos moradores.

5.4 ÁREAS DE DESENVOLVIMENTO PROGRAMADAS

As Áreas de Desenvolvimento Programadas são perímetros da Ilha de Itaparica destinados à reestruturação urbana e ao adensamento, voltados para recepcionar investimentos públicos e privados a partir da aplicação de instrumentos urbanísticos previstos no Estatuto da Cidade, de modo a alavancar o desenvolvimento urbano e socioeconômico da Ilha. Tais perímetros terão seus parâmetros e limites definidos nos PDDUs de cada um dos municípios e conterão os projetos urbanos detalhados nos PLURs.

As Áreas de Desenvolvimento Programadas desenvolvem múltiplas finalidades, como preservação, regularização, requalificação e implantação de novas atividades e

empreendimentos, possibilitando a justa distribuição dos ônus e benefícios e a recuperação da valorização decorrente da regulação urbanística e dos investimentos públicos.

Essas áreas se adequarão à implantação de empreendimentos-âncora e à expansão urbana, com possibilidade de abrigar equipamentos públicos e privados de grande porte – universidade, unidade de pronto atendimento, centro de abastecimento etc. –, condicionados à requalificação urbana das ocupações precárias, ao reforço das centralidades municipais e à proteção ambiental.

As Áreas de Desenvolvimento Programadas deverão ser passíveis de aplicação de instrumentos de política urbana de indução do desenvolvimento, na perspectiva de:

a) Adensamento e expansão urbana

Estimulando a ocupação de vazios urbanos e áreas subutilizadas, com parâmetros especiais construtivos e de adensamento populacional, a partir da capacidade de suporte da infraestrutura básica e viária que será instalada.

b) Requalificação urbana

Promovendo, no âmbito do projeto, a requalificação ou regularização urbana e fundiária de locais com precariedade habitacional ou de infraestrutura urbana. Os núcleos a serem

requalificados deverão ser objeto da utilização de instrumentos urbanísticos para garantir a permanência das famílias e impedir processos de gentrificação.

c) Requalificação das centralidades existentes e criação de novas centralidades

A requalificação das áreas indicadas deverá torná-las mais atrativas para novos empreendimentos, gerando postos de trabalho. Desta forma, as centralidades existentes serão fortalecidas, com diversificação de atividades e instalação de novos usos.

Todas essas áreas estão associadas à instalação de atividades econômicas diversificadas (âncoras), que deverão ter baixo impacto ambiental e ser potencialmente geradoras de um novo ciclo de desenvolvimento, e não só de incremento populacional para a região.

O Plano de Desenvolvimento Socioeconômico da Macroárea de Influência do SVO priorizou o estudo de alguns setores da Ilha, como educação, saúde, turismo, agricultura, comércio e construção civil. Para cada setor foi proposto um portfólio de “investimentos-âncora”, entre eles:

- Turismo ecológico;
- Infraestrutura de hospedagem;

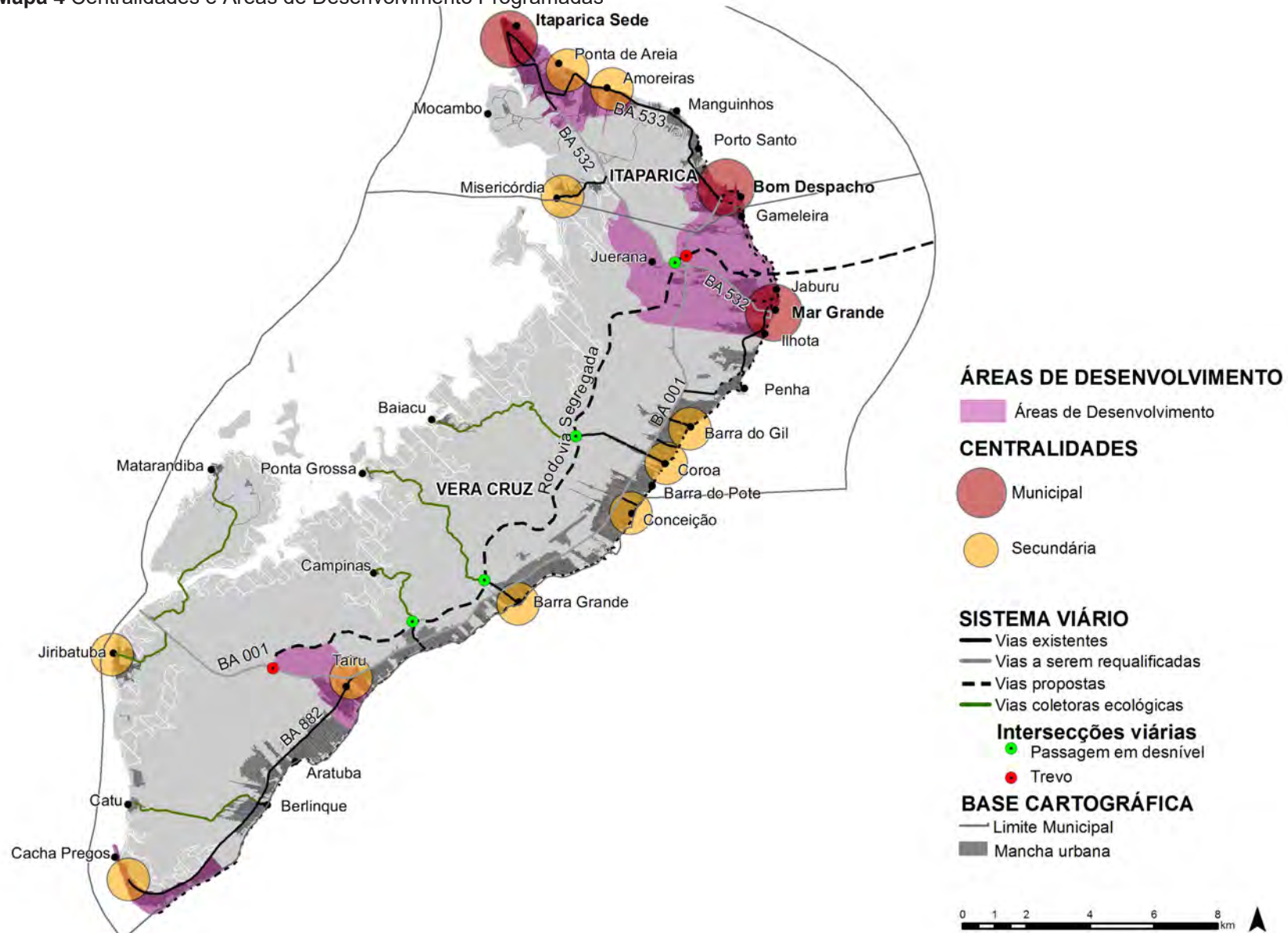
- Polo de ensino superior, público e privado;
- Cursos técnicos profissionalizantes;
- Postos de saúde (saúde básica);
- Serviços de emergência e policlínicas (saúde de média complexidade);
- Construção de novas habitações.

Foram identificadas como potenciais Áreas de Desenvolvimento Programadas as centralidades municipais de Itaparica, Mar Grande e Bom Despacho, envolvendo as centralidades secundárias de Ponta de Areia, Amoreiras, Tairu e Cacha Pregos.

As Áreas de Desenvolvimento Programadas de Itaparica Sede, Ponta de Areia e Amoreiras apresentam-se como vocacionadas para acolher empreendimentos-âncora de turismo, de sol e praia, ecológicos, históricos e étnicos, e para a expansão urbana condicionada à requalificação das áreas precárias.

A Área de Desenvolvimento Programada proposta no entorno da localidade de Tairu, por estar situada no entroncamento rodoviário e adjacente ao sistema viário estrutural da Ilha, apresenta grande potencial de transformação a partir da implantação da nova rodovia expressa. Por outro lado, abriga assentamentos precários que requerem intervenções urbanísticas integradas.

Mapa 4 Centralidades e Áreas de Desenvolvimento Programadas



Fonte Consórcio Demacamp/Pólis/Oficina 2015

A localidade de Cacha Pregos e entorno, na região conhecida como Cone Sul, apresenta-se como área com vocação para abrigar empreendimentos-âncora de turismo ecológico nas áreas passíveis de ocupação, associados à requalificação urbana de áreas precárias.

A análise das áreas definidas pelo Decreto de Utilidade Pública nº 13.388 para execução de planos de urbanização e integração econômica, à luz da proposta de ordenamento deste PUI, revela conflito entre as duas proposições, tanto na concepção da expansão urbana como da preservação ambiental, sendo que parte das poligonais indicadas no referido decreto foram incluídas na Macrozona de Proteção ambiental e Cultural.

O **Mapa 4** apresenta as centralidades e a indicação das Áreas de Desenvolvimento Programadas.

5.5 ORDENAMENTO TERRITORIAL

5.5.1 Macrozoneamento

O macrozoneamento (**Mapa 5**) é uma ferramenta de planejamento que define as áreas urbanizadas e não ocupadas do território, o adensamento e a expansão urbana, estabelecendo os limites dessa urbanização e preservando os elementos naturais essenciais.

O macrozoneamento é o primeiro nível de definição das diretrizes espaciais e o referencial conceitual para o uso e ocupação do solo, cujos parâmetros serão definidos no zoneamento do Plano Diretor do município. Tem como função organizar o território sob uma visão coesa do desenvolvimento urbano e ambiental, contemplando orientações para o ordenamento territorial integrado e diretrizes e macrodiretrizes de caráter estratégico, considerando as potencialidades e fragilidades do território.

As macrozonas definem os perímetros onde se diferenciam as formas de uso e ocupação do solo. Os parâmetros de uso e ocupação devem ser adequados tanto às necessidades do desenvolvimento socioeconômico quanto à preservação dos atributos ambientais e culturais, visando orientar os tomadores de decisão na gestão e no planejamento ambiental.

O macrozoneamento proposto pelo PUI supera os limites administrativos dos dois municípios que constituem a Ilha de Itaparica, tratando-a como um único espaço integrado, dadas as suas características ambientais, e considerando que a organização do território não deve se dar isoladamente, em cada município.

Nesse sentido, a proposta de macrozoneamento pretende atender a um modelo de desenvolvimento desejado em que se valorizou:

- a) a diversidade ambiental, a APA da BTS e as comunidades das localidades da contracosta (Macrozona de Proteção Ambiental e Cultural);
- b) a agricultura familiar, os pequenos produtores e o apoio a um turismo de base comunitária, aproveitando as características ambientais e culturais indicadas para que estas atividades sejam instaladas em uma faixa de contenção urbana de norte a sul da Ilha (Macrozona de Contenção Urbana e Uso Sustentável);
- c) as paisagens relevantes e de patrimônio cultural imaterial (Macrozona de Interesse Paisagístico e Cultural);
- d) o patrimônio edificado da Ilha e o sítio urbano original (Macrozona de Interesse Arquitetônico e Cultural);
- e) a paisagem da orla da costa e os atributos da APA das Pinaúnas, com a devida reestruturação dos núcleos urbanos (Macrozona de Reestruturação Urbana e Interesse Paisagístico);
- f) as centralidades municipais com maior infraestrutura instalada, que, embora devam ser requalificadas, poderão ser indicadas como áreas de adensamento (Macrozona de Adensamento Prioritário de Requalificação Urbana).

O território da Ilha foi dividido em seis macrozonas, considerando o papel a ser desempenhado no modelo de desenvolvimento proposto. As definições para cada macrozona orientam as propostas de desenvolvimento sustentável e a ocupação da Ilha no curto, médio e longo prazos. As diretrizes propostas no PUI serão consolidadas legalmente nos PDDUs.

I. Macrozona de Proteção Ambiental e Cultural

A **Macrozona de Proteção Ambiental e Cultural** visa garantir a manutenção da biodiversidade e a preservação do ecossistema da Ilha, a melhoria da qualidade das águas, assim como o fortalecimento das comunidades e das atividades tradicionais, entendidas como seu diferencial positivo.

Serão mantidas a ocupação habitacional nas localidades da contracosta e em áreas antropizadas, com baixa densidade e melhoria dos acessos viários e dos atracadouros utilizados para as atividades de pesca.

Na Ilha de Itaparica, os atributos ambientais foram determinantes para a definição do macrozoneamento, uma vez que este compreende áreas de interesse de preservação e conservação. O grande valor ambiental da vegetação na Ilha reside na composição da paisagem, onde formações florestais em diferentes estágios de conservação se interligam e, muitas vezes, encontram-se

conectadas a fitofisionomias de ambientes úmidos, associados à água doce ou à salgada (manguezais, alagadiços e brejos).

O perímetro desta macrozona foi definido a partir da análise dos atributos bióticos e geoambientais da Ilha. Dentre os atributos bióticos destacam-se: a floresta ombrófila densa das terras baixas, considerada em estágio médio de regeneração, e os remanescentes de restinga. Os fragmentos mais contínuos são encontrados na porção central e sul da Ilha, onde constituem áreas de elevada importância para a manutenção da fauna, tendo em vista a extensão da área do núcleo de vegetação remanescente e a conectividade com os demais fragmentos de paisagem.

Na contracosta, encontram-se as Áreas de Preservação Permanente (APPs) de manguezais, o Parque Ecológico do Baiacu e trechos do Parque Florestal e da Reserva Ecológica da Ilha de Itaparica, além dos patrimônios culturais material e imaterial ligados às atividades de pesca e mariscagem nas localidades de Catu, Jiribatuba, Matarandiba, Campinas, Ponta Grossa, Baiacu, Misericórdia e Mocambo. Outro elemento importante é a fitofisionomia de manguezais e apicuns, que ocorre associada às planícies de maré e constitui o ecossistema predominante na contracosta.

Também serão protegidas nesta macrozona as nascentes das bacias hidrográficas dos rios Cacha Pregos, Sobrado, Campinas e Gogo da Ema, e os riachos Outeiro Grande e Jacu (ou Ingá Açú), que fluem para a contracosta.

Na costa, na região próxima à cabeceira da ponte e na área de My Friend, não deverá ser permitida a ocupação urbana. No restante da Ilha, esta fitofisionomia encontrada no My Friend foi desmatada para implantação de coqueirais, dendezeiros e outros cultivos, que foram posteriormente substituídos pela ocupação urbana. Deve-se destacar que os estágios médio e avançado de regeneração de fragmentos florestais de Mata Atlântica são protegidos por lei (Código Florestal e Lei Federal nº 11.428/2006), sendo sua preservação um dos objetivos da APA da Baía de Todos-os-Santos (Decreto Estadual nº 7.595, de 5 de junho de 1999).

Nas **Fotos 53 e 54** são apresentadas vistas gerais dos terrenos de planície de maré e manguezais que ocorrem às margens do Rio Campinas e nas proximidades de Baiacu.

Foto 53 Terrenos de planícies e manguezais



Foto 54 Terrenos de planícies e manguezais



Fonte Instituto Pólis, 2014

Nesta macrozona há indicação de três níveis de ocupação, com base nas restrições ambientais apontadas, sendo que em qualquer um deles somente poderão ser admitidas atividades de baixo impacto ambiental.

a) Áreas impróprias à ocupação

Áreas com alta restrição à ocupação – limitação a 20% de ocupação, com base no parâmetro mais restritivo da Lei da Reserva da Mata Atlântica, até que o Plano de Manejo ou um estudo mais detalhado delimite as áreas com vegetação ombrófila e restingas em alto e médio estágio de regeneração.

b) Áreas com disponibilidade para a ocupação

As restrições ambientais regidas por lei federal serão respeitadas em todas as macrozonas. As **Fotos 55 e 56** ilustram as áreas de apicuns e manguezais constituídos por sedimentos moles, formados por areia fina, silte e argila (vasa), grandes quantidades de restos vegetais e conchas.

Foto 55 Áreas de apicum e manguezal



Foto 56 Áreas de apicum e manguezal



Fonte Instituto Pólis, 2014

II. Macrozona de Contenção Urbana e Uso Sustentável

A **Macrozona de Contenção Urbana e Uso Sustentável** tem por objetivo estabelecer uma faixa de amortecimento ambiental, possibilitando áreas de ocupação restrita, caracterizadas pelo uso agrícola, presença de habitação rural e atividades complementares de baixo impacto ambiental.

O zoneamento dos PDDUs de Vera Cruz e Itaparica definirá os usos controlados e de baixo impacto e os padrões de ocupação de baixa densidade.

Na escala de preservação e conservação, classifica-se um segundo perímetro, denominado Macrozona de Contenção Urbana e Uso Sustentável, que compreende áreas antropizadas e ocupações pontuais associadas ao uso agrícola, mas ainda pouco urbanizadas. Estas constituem-se de florestas, mangues e restingas, além de locais embrejados que se encontram fragmentadas e deverão ser regeneradas.

Essa macrozona compreende, ainda, terrenos colinosos, com amplitudes de 10 a 40 metros e encostas com inclinação de 2 a 15%, com a presença de pastos na contracosta, nas proximidades de Mocambo e de Misericórdia. Estas encostas com baixa inclinação e os vales pouco encaixados (baixa amplitude de relevo) têm sensibilidade geoambiental baixa, podendo absorver os usos previstos de reduzido impacto (Fotos 57 e 58). As

áreas de restinga ainda preservadas deverão ser protegidas em zoneamento especial, a ser determinado no PDDU de Vera Cruz, no qual serão indicadas como parques urbanos estaduais.

Foto 57 Terrenos colinosos



Foto 58 Terrenos colinosos



Fonte Instituto Pólis, 2014

III. Macrozona de Interesse Paisagístico e Cultural

A **Macrozona de Interesse Paisagístico e Cultural** tem como objetivo a manutenção de paisagens naturais relevantes e do patrimônio cultural, imaterial e material, fundamental para a identidade da Ilha.

Nela não deverá ser permitida a ocupação urbana, visando à manutenção e regeneração da floresta.

O perímetro desta macrozona está localizado na porção Norte da Ilha, onde os remanescentes da diversidade ambiental apresentam maior grau de degradação e fragmentação. Compreende quatro pequenas áreas no município de Itaparica, sendo a Reserva do Venceslau a mais

significativa delas em extensão e importância cultural, pois constitui-se de floresta e abriga terreiros de candomblé. Todas essas áreas deverão ser protegidas em zoneamento especial a ser determinado no PDDU. Esta delimitação inclui também a Igreja de Santo Antônio de Velasquez e a mata, que deverá ser protegida, especialmente com a construção da ponte.

Considera-se como paisagem natural relevante o conjunto formado pela vegetação associada à topografia.

IV. Macrozona de Interesse Arquitetônico e Cultural.

A **Macrozona de Interesse Arquitetônico e Cultural** tem como objetivo a preservação do patrimônio arquitetônico e cultural da Ilha, considerado fundamental para a sua identidade.

Deverão ser adotados os parâmetros para a preservação do Sítio Histórico da Cidade de Itaparica, em consonância com as normas de preservação do Iphan e extensivos à área envoltória, que conserva as características tipológicas e de traçado viário com a manutenção da densidade existente.

Na porção Norte da Ilha, encontra-se o Sítio Histórico da Cidade de Itaparica, protegido pelo Iphan em função do valor de seu conjunto arquitetônico. O perímetro da Macrozona de Interesse Arquitetônico e Cultural inclui o sítio tombado pelo Iphan e uma área envoltória que mantém a tipologia arquitetônica e urbana conservada.

Ambas as macrozonas, de Interesse Paisagístico e Cultural e de Interesse Arquitetônico e Cultural, são fundamentais para a manutenção da identidade da Ilha e terão restrição à ocupação. Na primeira (que inclui a Reserva do Venceslau), porém, não deverá ser admitida a urbanização, enquanto que no sítio histórico a ocupação será permitida, com a manutenção das densidades habitacional e construtiva existentes, devido às restrições estabelecidas pelas normas de preservação e conservação definidas por regulações do Iphan (**Fotos 59, 60, 61 e 62**).

Foto 59 Forte de São Lourenço



Fonte Instituto Pólis, 2014

Foto 61 Tipologia urbana de Itaparica (sede)



Fonte Instituto Pólis, 2014

Foto 60 Conjunto arquitetônico de Itaparica



Foto 62 Tipologia urbana de Itaparica (sede)



V. Macrozona de Requalificação Urbana e Adensamento Prioritário

A **Macrozona de Requalificação Urbana e Adensamento Prioritário** tem como objetivo o adensamento prioritário, com investimentos de requalificação e complementação da infraestrutura (sistema viário, saneamento, sistema lógico e equipamentos sociais), para abrigar as principais atividades, ampliando a densidade de ocupação e estruturando as centralidades existentes.

Uma das principais diretrizes do PUI é a requalificação de áreas de maior concentração urbana, que já dispõem de infraestrutura básica de serviços, equipamentos urbanos e de mobilidade. Isso induzirá à ocupação concentrada, em detrimento da ocupação espalhada, característica atual da Ilha que encarece o provimento de infraestrutura básica (saneamento básico, energia etc.), dificulta o sistema de transporte urbano e o atendimento pelos serviços urbanos, especialmente de saúde, educação, limpeza urbana e assistência social. Por este motivo, na Macrozona de Requalificação Urbana e Adensamento Prioritário deverão ser estimulados a ocupação e o adensamento, a partir da definição de parâmetros urbanísticos menos restritivos, desde que acompanhados de ampliação dessa infraestrutura, atendendo de forma adequada a população local. Esta estratégia também estrutura o território para absorver o crescimento previsto a partir da construção da ponte, garantindo o uso adequado para a qualidade urbana e ambiental da Ilha.

Esta macrozona é constituída pelas centralidades municipais (Bom Despacho e Mar Grande dos dois municípios), que hoje concentram a maior parte dos serviços e equipamentos urbanos da Ilha, inclusive os terminais do transporte hidroviário.

A região ainda tem estrutura viária deficiente e a presença de assentamentos precários que precisam ser requalificados. Nesse sentido, a urbanização e o adensamento nesta área deverão estar condicionados à ampliação da capacidade de suporte da infraestrutura instalada. Na revisão do PDDU, em elaboração, nesta macrozona deve ser induzida a ocupação prioritária.

VI. Macrozona de Reestruturação Urbana e Interesse Paisagístico

A **Macrozona de Reestruturação Urbana e Interesse Paisagístico** objetiva a promoção de 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 construídos e a paisagem natural.

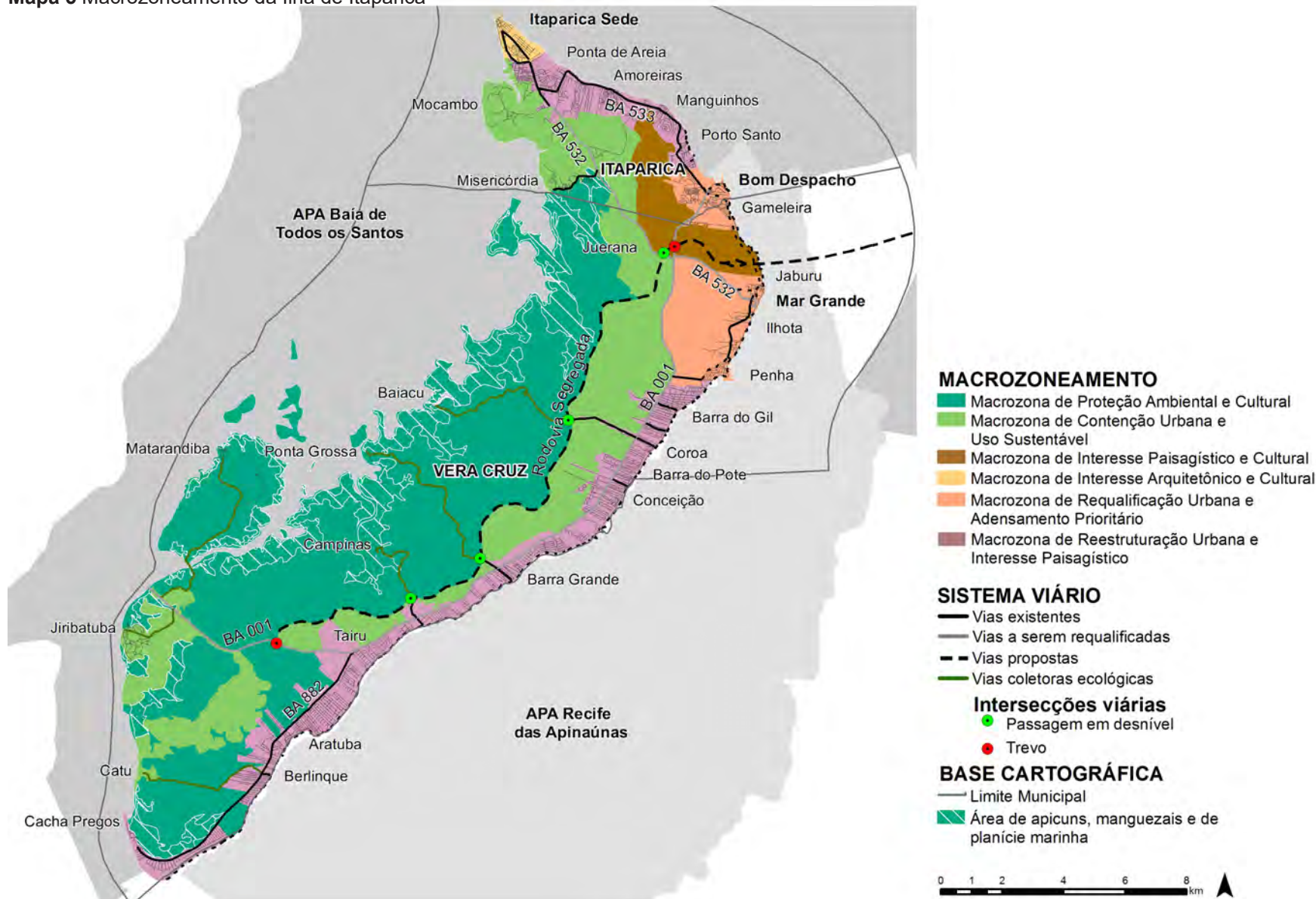
Na revisão do PDDU em curso, esta macrozona deverá ser tratada como área de expansão futura, limitando as ações de licenciamento à regularização urbana e fundiária das áreas efetivamente ocupadas.

Esta macrozona é proposta para a reestruturação do território já urbanizado ao longo da costa, formado, em Itaparica, pelas áreas urbanizadas entre Ponta de Areia e Porto Santo e, em Vera Cruz, pelas áreas urbanizadas entre Penha e Berlinque e em Cacha Pregos. Neste perímetro localizam-se 45% de domicílios de uso ocasional, com diversos loteamentos vazios e lotes subutilizados. A área ainda concentra assentamentos precários que necessitam de reurbanização e que compõem o maior déficit habitacional por inadequação da Ilha.

Nesta macrozona, onde se localizam as centralidades secundárias da Ilha, deverá ser estimulada a requalificação urbana, com inserção de novos serviços e atividades econômicas, porém, com manutenção da densidade existente e até ampliação em algumas localidades a serem definidas nos Planos Diretores.

Observa-se nesta área a presença de fragmentos de restinga e praias contaminadas por ausência de saneamento. Os manguezais da Ilha apresentam estados de conservação variados, com áreas bem preservadas na contracosta, devido ao baixo acesso populacional, e, na costa, com áreas já bastante alteradas pela ocupação urbana inadequada, uso predatório do extrativismo, desmatamento, implantação de aterros para residências ou comércio (palafitas, bares e restaurantes) e poluição causada pelo esgotamento sanitário.

Mapa 5 Macrozoneamento da Ilha de Itaparica



Fonte Consórcio Demacamp/Pólis/Oficina 2015

As áreas de restinga ainda preservadas deverão ser protegidas em zoneamento especial a ser definido no PDDU de Vera Cruz, onde deverão ser indicadas como parques urbanos estaduais.

A reestruturação do território deverá estar condicionada a medidas como: intervenções no sistema viário arterial que liga a Ilha de norte a sul e redefinição do sistema coletor; requalificação das ocupações urbanas consolidadas; regularização urbana e fundiária das ocupações precárias; e diversificação e complementação dos usos nas centralidades secundárias.

GLOSSÁRIO DE TERMOS TÉCNICOS 6

Apicuns: ecossistemas costeiros caracterizados por área plana com elevada salinidade, desprovidos de vegetação, localizados geralmente entre manguezal e encosta, na região de supramaré.

Áreas ambientalmente frágeis: áreas onde pequenas intervenções podem causar alterações significativas ou irreversíveis no ecossistema, influenciadas pelo empreendimento/atividade. As seguintes características são usadas para a determinação de área frágil: a) encostas ou partes destas, com declividade igual ou superior a 24%; b) encostas com declividade igual ou superior a 10%, nas áreas costeiras; c) matas ou florestas; d) restingas; e) dunas; f) áreas brejosas; g) manguezais; h) áreas de endemismo; i) áreas que abriguem espécies ameaçadas de extinção; j) sítios arqueológicos; l) áreas de influência de nascentes ou olho d'água, reservatórios, cursos de rios, lagoas, lagunas e praias.

Área de impacto urbano imediato: envolve os municípios afetados de modo mais relevante em sua estrutura urbana pela implantação do SVO: Itaparica, Vera Cruz e Salvador.

Área de impacto urbano direto: abrange os municípios atravessados ou atingidos fisicamente pela implantação do SVO, sujeitos a alterações na dinâmica urbana: Jaguaripe,

Aratuípe, Nazaré, Muniz Ferreira, Santo Antônio de Jesus, Castro Alves, Conceição do Almeida, Varzedo, Dom Macedo Costa.

Área de proteção permanente (APP): espaços territoriais legalmente protegidos, ambientalmente frágeis e vulneráveis, podendo ser públicos ou privados, urbanos ou rurais, cobertos ou não por vegetação nativa (Código Florestal-Lei nº 12.651/ 2012). A manutenção das APPs em meio urbano possibilita a valorização da paisagem e do patrimônio natural e construído (de valor ecológico, histórico, cultural, paisagístico e turístico).

Arranjo produtivo local (APL): aglomerado significativo de empreendimentos em determinado território e de indivíduos que atuam em torno de uma atividade produtiva predominante e compartilham formas percebidas de cooperação e algum mecanismo de governança. Pode incluir pequenas, médias e grandes empresas.

Assentamentos precários: assentamentos urbanos inadequados, ocupados por moradores de baixa renda, tais como: cortiços, loteamentos irregulares de periferia, conjuntos habitacionais degradados, favelas e assemelhados. Têm em comum o fato de se constituírem em áreas predominantemente residenciais, habitadas

por famílias de baixa renda, em moradias em condições de precariedade (irregularidade fundiária, ausência de infraestrutura de saneamento ambiental, localização em áreas mal servidas por sistema de transporte e equipamentos sociais, terrenos alagadiços e sujeitos a riscos geotécnicos, insalubridade e deficiências construtivas).

Balneabilidade: qualidade das águas destinadas à recreação de contato primário, sendo este contato direto e prolongado onde há possibilidade de ingerir quantidade significativa de água.

Domicílio particular permanente: domicílio construído para servir exclusivamente à habitação e que, na data de referência, tinha a finalidade de servir de moradia a uma ou mais pessoas.

Domicílio de uso ocasional: domicílio particular permanente que, na data de referência, servia ocasionalmente de moradia. Ou seja, são aqueles usados para descanso de fins de semana, férias ou outro fim, mesmo que, na data de referência, seus ocupantes ocasionais estivessem presentes.

Fitofisionomia: características da vegetação que se encontra em determinado lugar.

Floresta ombrófila: corresponde à floresta pluvial tropical, que se divide em três tipos: densa, aberta e mista.

Fluviomarinho: aquilo que é relativo a rio e a mar simultaneamente.

Fluviolagunar: ação conjunta dos rios e dos lagos.

Habitação de interesse social: habitação destinada à população cujo nível de renda dificulta ou impede o acesso à moradia através dos mecanismos formais do mercado imobiliário. São empreendimentos geralmente de iniciativa pública e têm como objetivo reduzir o déficit da oferta de imóveis residenciais de baixo custo, dotados de infraestrutura e acessibilidade.

Gentrificação: processo de valorização imobiliária de uma zona urbana, geralmente acompanhado do movimento de saída dos residentes com menor poder econômico para outro local e entrada de residentes com maior poder econômico.

Impacto ambiental: qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas, e que, direta ou indiretamente, afeta: i) a saúde, a segurança e o bem-estar da população; ii)

as atividades sociais e econômicas; iii) a biota; iv) as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente; v) a qualidade dos recursos ambientais.

Índice de mobilidade: relação entre o número de viagens e o número de habitantes de uma determinada área.

Índice de imobilidade: relação entre o número de pessoas que não realizam nenhuma viagem e o número de habitantes de uma determinada área. A imobilidade representa a não realização de deslocamentos fora de casa, ou seja, a falta de utilização da infraestrutura física e dos meios de transporte pelas pessoas.

Macroárea de Influência do SVO: área objeto do Plano Regional de Desenvolvimento Socioeconômico, que deve ser impulsionado a partir da infraestrutura implantada com o SVO, aproveitando as oportunidades geradas, especialmente logísticas, capazes de promover mudanças positivas na estrutura da rede urbana regional. Abrange os Territórios de Identidade (TI) do Recôncavo, Baixo Sul e Metropolitano de Salvador, além dos municípios de Laje e São Miguel das Matas, que pertencem ao TI Vale do Jequiçá.

Maré de sizígia: as maiores amplitudes de maré verificadas durante as luas nova e cheia, produzindo as maiores marés

altas e as menores marés baixas.

Matas ciliares: formações florestais ou outros tipos de vegetação que estão presentes nas margens dos rios, córregos, lagos, riachos e igarapés. Possuem elevada importância devido às funções que exercem: evitam a erosão do solo nas margens dos rios, córregos e lagos, assim como o assoreamento, o ressecamento dos barrancos e brejos e os desmoronamentos, e atuam no processo de umidificação das margens de rios e lagos.

Patrimônio material: bens físicos culturais, classificados segundo sua natureza arqueológica, paisagística e etnográfica; histórica; belas artes e das artes aplicadas. Podem ser imóveis, como as cidades históricas, sítios arqueológicos e paisagísticos e bens individuais; ou móveis, como coleções arqueológicas, acervos museológicos, documentais, bibliográficos, arquivísticos, videográficos, fotográficos e cinematográficos.

Patrimônio imaterial: práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas – junto com os instrumentos, objetos, artefatos e lugares culturais que lhes são associados – que as comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural.

Plano de manejo: instrumento de planejamento obrigatório para todas as Unidades de Conservação (UC), que estabelece as normas, restrições para o uso, ações a serem desenvolvidas e manejo dos recursos naturais da UC e seu entorno.

Pesquisa origem destino: instrumento de planejamento de transporte que levanta informações sobre os deslocamentos da população em um espaço urbano.

Preamar: nível máximo de uma maré cheia.

Povos e comunidades tradicionais: “grupos culturalmente diferenciados e que se reconhecem como tais, que possuem formas próprias de organização social, que ocupam e usam territórios e recursos naturais como condição para sua reprodução cultural, social, religiosa, ancestral e econômica, utilizando conhecimentos, inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição” (Decreto Federal nº 6.040/2017). No Brasil, são povos e comunidades tradicionais os povos indígenas, os quilombolas, as comunidades tradicionais de matriz africana ou de terreiro, os extrativistas, os ribeirinhos, os caboclos, os pescadores artesanais, os pomeranos e outros.

Território de Identidade: espaço físico, geograficamente definido, caracterizado por critérios multidimensionais –

tais como: o ambiente, a economia, a sociedade, a cultura, a política e as instituições – e população, como grupos sociais relativamente distintos, que se relacionam interna e externamente por meio de processos específicos, nos quais se possa distinguir um ou mais elementos que indicam identidade e coesão social.

Unidade de Conservação: denominação do Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC) (Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000) para as áreas naturais passíveis de proteção por suas características especiais. São “espaços territoriais e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituídos pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção da lei” (art. 1º).



Foto: Consórcio Demacap/ Pólis/ Oficina, 2016

BIBLIOGRAFIA 7

BAHIA (Estado). **Decreto nº 10.478, de 02 de outubro de 2007.** Institui o Conselho Gestor do Centro Antigo de Salvador e cria o Escritório de Referência.

BAHIA (Estado); UNESCO. **Projeto de Cooperação Técnica Internacional (Prodoc): Reabilitação sustentável do Centro Antigo de Salvador.** Salvador: 2008.

BAHIA. SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA. Escritório de Referência do Centro Antigo; UNESCO. **Centro Antigo de Salvador: Plano de Reabilitação Participativo.** Escritório de Referência do Centro Antigo. Salvador: Secretaria de Cultura, Fundação Pedro Calmon, 2010.

BAHIA. SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA; FUNDAÇÃO PEDRO CALMON; CENTRO DE MEMÓRIA E ARQUIVO PÚBLICO DA BAHIA. **Infocultura – Centro Antigo de Salvador: uma região em debate.** v.1, n.2, Out. 2008. Salvador.

BAHIA. SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO. **Estudo da Rede Urbana do Estado da Bahia.** Salvador, 2010.

BAHIA. SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. **CAS - Centro Antigo de Salvador: território de referência.** (livro eletrônico). Salvador: SEI, 2013.

BALSAS, C. J. L. **Urbanismo comercial em Portugal e a revitalização do centro das cidades.** Lisboa: Ministério da Economia, 1999.

BLOIS, H. D. et al. “A utilização de cenários prospectivos como ferramenta para o planejamento urbano em bairros de baixa renda” In **IV Encontro de Economia Gaúcha** (Anais eletrônicos) ISBN 978-85-7430-750-3. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2008. < <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:91fm5m4-fCMJ:www.fee.rs.gov.br/4-encontro-economia-gaucha/trabalhos/estudos-urbanos-sessao2-1.doc+&cd=1&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br>> Acesso em: 05 de maio de 2014.

BUARQUE, S. C. **Metodologia e técnicas de construção de cenários globais e regionais.** Texto para discussão. n. 939. Brasília: IPEA, 2003.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano.** 4. ed. São Paulo: Átila, 2003.

HISA ENGENHARIA LTDA. SIIA DA ILHA DE ITAPARICA E OUTROS ESTUDOS DEMOGRÁFICOS : HIS-ITA-EB-991. Salvador: SEDUR/ EMBASA, 2014. GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. Convite de Manifestação de Interesse – PMI Seplan, n.001/2010. **Estudos preliminares de viabilidade técnica, ambiental, econômico-financeira e jurídica para a estruturação de projeto de construção e concessão do Sistema Viário Oeste.** v.7. 2010.

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. Convite de Manifestação de

Interesse Sistema Viário Oeste – PMI Seplan n.001/2010 – **Avaliação do Impacto Demográfico e Socioeconômico do SVO sobre os Municípios Diretamente Afetados**, v.4, 2010.

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. **Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável do Polo Baía de Todos-os-Santos** – Prodetur Nacional/BA. Salvador, 2012.

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. **Plano Plurianual – PPA 2012-2015**. Salvador: SEPLAN, 2011. < http://bibspi.planejamento.gov.br/bitstream/handle/iditem/338/BA%20-%2020120223_175245_PPA_2012_2015_Internet.pdf?sequence=1> Acesso em: 17 de junho de 2014.

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. **Plano de Governo Participativo (PGP)**. Salvador, 2014.

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. **Relatório Final Consolidado – Produto 1: Desenvolvimento Socioeconômico**. Salvador, 2014.

MARCIAL, E. C.; GRUMBACH, R. J. S. **Cenários prospectivos: como construir um futuro melhor**. 3.ed. Rio de Janeiro: FGV, 2005.

PORTER, M. **Vantagem competitiva – criando e sustentando um desempenho superior**. Rio de Janeiro: Campus, 1989.

V. S. AMBIENTAL; NEMUS. **Diagnóstico Ambiental – Meio Socioeconômico**. Salvador, 2014.

ANEXOS

ANEXO 1 PUI - Matriz de Ações de Curto, Médio e Longo Prazos

EIXO ESTRUTURANTE: DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E INSERÇÃO REGIONAL					
Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agentes	Prioridade
1. Integração da Ilha de Itaparica na economia regional (RMS, Recôncavo e Baixo Sul) e afirmação de seu papel na rede de cidades	1.1. Fortalecimento da integração da Ilha com a RMS.	1.1.1. Promoção da integração logística e urbana com a RMS, potencializando as vantagens locais da Ilha.	1.1.1.1. Implantação da ponte que liga Salvador à Ilha de Itaparica.	Estado (SEINFRA)	MÉDIO PRAZO
			1.1.1.2. Qualificação do sistema de transporte hidroviário e ampliação da oferta de linhas, requalificação dos terminais hidroviários e urbanização de seu entorno.	Estado (AGERBA, SETUR e SEDUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			1.1.1.3. Extensão e diversificação da oferta de serviços e comércio na RMS.	Estado (SICM), Municípios e iniciativa privada	MÉDIO PRAZO
		1.1.2. Incremento de atividades econômicas complementares da RMS, especificamente relacionadas aos setores de turismo, esporte, educação, saúde e imobiliário.	1.1.2.1. Implantação de infraestrutura de rede de comunicação e lógica, ampliando a conectividade e potencializando as atividades econômicas.	Estado (SEINFRA) e iniciativa privada	CURTO PRAZO (2020-2023)
			1.1.2.2. Inclusão da Ilha nos programas de Desenvolvimento do Esporte da RMS.	Estado (SETRE) e Entidade Metropolitana	IMEDIATA (2016-2019)
			1.1.2.3. Implantação de Centro Desportivo, incluindo a criação de Centro Estadual de Referência em Esportes Náuticos.	Estado (SETRE)	CURTO PRAZO (2020-2023)
			1.1.2.4. Articulação institucional para implantação de unidades de ensino superior.	União (MEC, UFBA), Estado (SEC) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
	1.1.2.5. Articulação institucional para ampliação dos hospitais de Itaparica e Vera Cruz.		Estado (SESAB) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)	
	1.1.2.6. Estímulo à implantação e atração de empreendimentos hoteleiros de pequeno, médio e grande porte.		Estado (SETUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)	
	1.2. Aproveitamento do potencial de integração logística da Ilha de Itaparica na área de influência do SVO.	1.2.1. Inclusão da Ilha na logística de distribuição de produtos e serviços oriundos do Baixo Sul e Recôncavo.	1.2.1.1. Estudo para implantação de centro de distribuição de alimentos (tipo "Ceasinha").	Estado (SEAGRI)	IMEDIATA (2016-2019)
1.2.1.2. Organização de feiras para comercialização da produção local, do Baixo Sul e Recôncavo.			Estado e municípios	IMEDIATA (2016-2019)	

Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agentes	Prioridade
1. Integração da Ilha de Itaparica na economia regional (RMS, Recôncavo e Baixo Sul) e afirmação de seu papel na rede de cidades	1.3. Dinamização e diversificação econômica, através da integração às cadeias produtivas associadas aos grandes empreendimentos (instalados ou em instalação) no entorno da BTS.	1.3.1. Atração de serviços e atividades de apoio ao estaleiro de Maragojipe e aos portos da BTS.	1.3.1.1. Adequação da lei de uso e ocupação do solo e regulamentação de instrumentos de estímulo, com vistas à atração de atividades de baixo impacto e alto potencial de geração de renda, associadas aos grandes empreendimentos.	Entidade Metropolitana e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
	1.4. Dinamização econômica através da integração das atividades tradicionais com a economia regional, por meio de arranjos produtivos locais (APLs).	1.4.1. Fomento à criação de APLs regionais, vinculadas à produção agrícola, pesca e aquicultura, e ao potencial da diversidade de manifestações e expressões culturais.	1.4.1.1. Mapeamento das atividades existentes na Ilha, com potencial para criação de APLs com repercussão regional.	Estado (SEPLAN) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			1.4.1.2. Implantação de Programa de Assistência Técnica para organização dos APLs a partir da ação 1.4.1.1.	Estado (SEPLAN) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
2. Alavancagem da economia da Ilha de Itaparica.	2.1. Desenvolvimento do turismo na Ilha de Itaparica como setor âncora.	2.1.1. Qualificação e diversificação dos segmentos do setor turístico (turismo de base comunitária, étnico, histórico-cultural, ecológico, náutico e sol e praia), como oportunidade de conservação do patrimônio material e imaterial da Ilha, resgate de tradições culturais e aproveitamento das vantagens locais.	2.1.1.1. Criação e implantação de circuitos turísticos, com base nas vocações da Ilha.	Estado (SETUR), Municípios e iniciativa privada	IMEDIATA (2016-2019)
			2.1.1.2. Desenvolvimento de programa para integração das atividades tradicionais com os roteiros turísticos, identificação de meios de hospedagem e demais atividades de apoio ao turismo.	Estado (SETUR) e municípios	CURTO PRAZO (2020-2023)
			2.1.1.3. Implantação das obras previstas no PAC Cidades Históricas (requalificação e receptivos).	União	IMEDIATA 2016-2019)
			2.1.1.4. Despoluição e limpeza das praias, com aumento da balneabilidade ao longo da costa da Ilha.	Estado (SEMA) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			2.1.1.5. Recuperação paisagística e ambiental das praias da Ilha.	Estado (SEMA e SETUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			2.1.1.6. Promoção de incentivos às atividades comerciais e de serviços associadas ao setor náutico.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)

Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agentes	Prioridade		
2. Alavancagem da economia da Ilha de Itaparica.	2.1. Desenvolvimento do turismo na Ilha de Itaparica como setor âncora.	2.1.2. estruturação da Ilha como lugar de referência para a prática de esportes náuticos (vela, windsurfe, kitesurf, entre outros).	2.1.2.1. Inclusão da Ilha no rol de eventos náuticos da Bahia.	Estado (SETRE e SETUR)	IMEDIATA (2016-2019)		
			2.1.2.2. Criação de Centro Estadual de Referência em Esportes Náuticos, com vistas ao desenvolvimento de programas de treinamento de atletas e atividades de apoio.	Estado (SETRE) e municípios	CURTO PRAZO (2020-2023)		
		2.1.3. Organização do <i>trade</i> turístico local.	2.1.3.1. Realização de diagnóstico da situação da atividade turística na Ilha.	Estado (SETUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)		
			2.1.3.2. Identificação e formalização dos agentes envolvidos no <i>trade</i> turístico local.	Estado (SETUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)		
			2.1.3.3. Qualificação profissional para os agentes do <i>trade</i> turístico local a partir da ação 2.1.3.2.	Estado (SETUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)		
			2.1.3.4. Apoio à organização do Calendário de Eventos da Ilha.	Estado (SETUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)		
			2.1.3.5. Divulgação dos atrativos e circuitos turísticos da Ilha, incluindo as atividades tradicionais e as manifestações culturais das localidades.	Estado (SETUR), Municípios e iniciativa privada	IMEDIATA (2016-2019)		
		2. Alavancagem da economia da Ilha de Itaparica.	2.1. Desenvolvimento do turismo na Ilha de Itaparica como setor âncora.	2.1.4. Provimento de infraestrutura básica na Ilha, associada às atividades de turismo necessárias para o estímulo ao investimento privado.	2.1.4.1. Implantação de receptivos turísticos voltados à organização da atividade e orientação aos visitantes.	Estado (SETUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
					2.1.4.2. Elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental para implantação de uma via náutica que circunde a Ilha, com instalação de infraestrutura que atenda ao turismo, à pesca e ao transporte de passageiros.	Estado (SEINFRA e SETUR) e iniciativa privada	CURTO PRAZO (2020-2023)
					2.1.4.3. Implantação de serviço de transporte hidroviário (lanchas), com qualidade diferenciada, para atendimento ao turismo.	Estado (AGERBA e SETUR) e iniciativa privada	IMEDIATA (2016-2019)
2.1.4.4. Requalificação do Aeroclube como equipamento para desenvolvimento do turismo.	Estado (SETUR) e iniciativa privada				MÉDIO PRAZO		

Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agentes	Prioridade
2. Alavancagem da economia da Ilha de Itaparica.	2.1. Desenvolvimento do turismo na Ilha de Itaparica como setor âncora.	2.1.5. Implementação de políticas existentes e desenvolvimento de políticas públicas para dinamização do turismo na Ilha e suas vizinhanças.	2.1.5.1. Implantação do Plano de Turismo Náutico da Baía de Todos-os-Santos, do Plano de Gerenciamento Costeiro/Projeto Orla e de ações previstas no PRODETUR.	União (SPU), Estado (SETUR e SEMA) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			2.1.5.2. Regulamentação de incentivos urbanísticos e fiscais para estímulo aos investimentos privados.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			2.1.5.3. Elaboração de projetos para captação de recursos públicos para as áreas de turismo, patrimônio, pesca e artesanato.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019) (ação contínua)
	2.2. Estruturação da Saúde como atividade-âncora na Ilha de Itaparica.	2.2.1. Requalificação da infraestrutura e dos serviços de saúde para atendimento público no âmbito regional.	2.2.1.1. Ampliação e melhoria do Hospital Geral de Itaparica.	Estado (SESAB) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			2.2.2. Estímulos à implantação de policlínicas e centros de diagnóstico.	2.2.2.1. Regulação urbana para atração de empreendimentos de policlínicas e centros de diagnósticos nas centralidades urbanas da Ilha.	Municípios
	2.3. Estímulo ao desenvolvimento do setor educacional como atividade-âncora na Ilha de Itaparica.	2.3.1. Incentivo e consolidação da Ilha como polo produtor de conhecimento, tecnologia e formação técnica e profissional nos níveis médio e superior.	2.3.1.1. Estímulo à formação de incubadoras de tecnologia (biotecnologia, comunicações, softwares etc.).	Estado (SEC e SECTI) e municípios	CURTO PRAZO (2020-2023)
			2.3.1.2. Implantação de centros de produção de conhecimento e inovação nas áreas de sociobiodiversidade e tecnologia.	Estado (SEC e SECTI) e municípios	MÉDIO PRAZO
			2.3.1.3. Implantação de campus avançado da UFBA, com cursos nas áreas de tecnologia da informação, engenharia naval, engenharia ambiental, oceanografia e biologia.	União (MEC, UFBA), Estado (SEC) e municípios	MÉDIO PRAZO
			2.3.1.4. Promoção de parcerias para viabilizar o PRONATEC e oferecimento de cursos técnicos vinculados à economia local disponibilizados pelo Sistema S (Sesi/Senai/Sebrae/Senac/Sesc).	União (MEC), Estado (SEC), Municípios e iniciativa privada	IMEDIATA (2016-2019)
			2.3.1.5. Implantação de escolas técnicas associadas ao potencial da Ilha, visando à qualificação da população local para integrá-la aos novos setores e atividades econômicas.	União (MEC), Estado (SEC) e municípios	CURTO PRAZO (2020-2023)

Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agentes	Prioridade
2. Alavancagem da economia da Ilha de Itaparica.	2.4. Apoio às atividades econômicas na Ilha de Itaparica, em compatibilidade com a capacidade de suporte do território, gerando novas oportunidades de negócios inovadores sustentáveis, trabalho, emprego e elevação dos níveis de renda.	2.4.1. Estímulo a investimentos privados para atração de atividades econômicas de baixo impacto ambiental e de alta tecnologia (âncoras).	2.4.1.1. Regulamentação das atividades de baixo impacto ambiental e dos instrumentos de estímulo às iniciativas.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
		2.4.2. Estímulo à implantação da economia criativa (principalmente nos setores de artesanato, artes visuais, fotografia, música, moda e outros).	2.4.2.1. Qualificação e profissionalização da mão de obra voltada à economia criativa.	Estado (SECULT) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			2.4.2.2. Assessoramento técnico para captação de microcrédito.	Estado e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
		2.4.3. Estímulo ao desenvolvimento de atividades econômicas estruturadas no âmbito da "logística reversa".	2.4.3.1. Regulação do controle do descarte de materiais, com vistas à sua inclusão no ciclo da "logística reversa".	Estado (SEMA) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			2.4.3.2. Organização de cooperativas, associações e pequenos agentes relacionados às atividades da "logística reversa".	Estado (SEMA) e municípios	IMEDIATA 2016-2019)
		2.4.4. Implementação de política de comercialização de produtos da economia solidária, adequada ao Sistema Nacional de Comércio Justo e Solidário.	2.4.4.1. Implementação de programa de redes articuladas de mercado, visando à integração das atividades e setores prioritários.	Estado e municípios	CURTO PRAZO (2020-2023)
			2.4.4.2. Implantação de pontos de venda e programas de qualificação profissional, assessoria técnica, extensão e empreendedorismo, com vistas a viabilizar a economia solidária.	Estado e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
		2.4.5. Apoio às atividades econômicas desenvolvidas por microempreendedores (formais e informais).	2.4.5.1. Promoção de parcerias para viabilizar o oferecimento de cursos para formalização e estruturação disponibilizado pelo Sistema S.	Municípios e iniciativa privada	IMEDIATA (2016-2019)
			2.4.5.2. Prospecção de possibilidades de exploração mineral (areia, salgema, titânio, quartzo) garantindo a sustentabilidade ambiental.	Estado (SICM, CBPM e CPRM)	CURTO PRAZO (2020-2023)

Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agentes	Prioridade
3. Redução da vulnerabilidade social na Ilha.	3.3. Melhoria das condições de segurança pública na Ilha.	3.3.1. Reestruturação da política de segurança pública para a Ilha.	3.3.1.3. Implantação de complexo policial composto por: unidade do corpo de bombeiros, delegacia, companhia da polícia militar e departamento de polícia técnica.	Estado (SSP)	IMEDIATA (2016-2019)
			3.3.1.4. Implantação de equipamentos públicos de esporte, cultura e lazer como ferramentas para a inclusão social.	Estado (SEDUR, SETRE e SECULT)	IMEDIATA (2016-2019)
			3.3.1.5. Execução de tratamento urbanístico dos espaços públicos e abertos e implantação de equipamentos para melhoria das condições de segurança: iluminação, acessos, equipamentos sociais, dentre outros.	Estado (SEDUR)	IMEDIATA (2016-2019)
	3.4. Ampliação e melhoria da qualidade dos serviços de assistência social.	3.4.1. Apoio à política de assistência social.	3.4.1.1. Articulação de programas de transferência de renda com as políticas de saúde, educação e assistência social.	Estado, União e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			3.4.1.2. Revisão do Cadasro Único - CadÚnico.	Estado (SEDUR)	IMEDIATA (2016-2019)
			3.4.1.3. Requalificação e ampliação das unidades de assistência social (CRASS, CREAs etc.), em compatibilidade com a demanda municipal.	Estado e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
4. Implementação de políticas públicas de cultura como estratégia do desenvolvimento social.	4.1. Fortalecimento da identidade histórico-cultural da Ilha.	4.1.1. Aprimoramento da gestão do patrimônio histórico e cultural.	4.1.1.1. Levantamento, registro e organização dos patrimônios material e imaterial da Ilha.	União (Iphan), estado (IPAC) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			4.1.1.2. Inclusão de conteúdos de identidade cultural nos programas de ensino locais.	Estado (SEC) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			4.1.1.3. Apoio logístico e financeiro para os eventos cívicos e manifestações culturais existentes na Ilha.	Estado (SECULT), União (MINC) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
	4.2. Dinamização das atividades culturais na Ilha.	4.2.1. Promoção e desenvolvimento da cultura em seus diversos segmentos.	4.2.1.1. Estímulo à criação de polos de cultura na Ilha, articulando com o Programa Federal de Polos de Cultura.	União (MINC), estado (SECULT) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			4.2.1.2. Apoio à elaboração de projetos para a captação de recursos voltados à melhoria e à manutenção dos equipamentos públicos culturais.	União (MINC) e estado (SECULT)	IMEDIATA (2016-2019) (ação contínua)

EIXO ESTRUTURANTE - DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL: PRESERVAÇÃO AMBIENTAL					
MACRODIRETRIZ	DIRETRIZ	SUBDIRETRIZ	AÇÕES	AGENTES	PRIORIDADE
5. Preservação ambiental da Ilha de Itaparica, garantindo a sustentabilidade, a biodiversidade, a qualidade e a produtividade dos ecossistemas associados.	5.1. Estruturação da gestão ambiental no território da Ilha de Itaparica, de forma compartilhada entre os dois municípios, o governo do estado e a União.	5.1.1. Estruturação administrativa e organizacional dos instrumentos de política ambiental da Ilha.	5.1.1.1. Criação e implementação de um programa emergencial de monitoramento e fiscalização conjunto entre municípios, Estado e União para interromper processos de degradação dos atributos ambientais.	União (Ibama), Estado (INEMA) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			5.1.1.2. Organização do sistema de monitoramento e fiscalização conjunta entre estado e municípios (treinamento, equipamento, infraestrutura e disponibilidade de recursos) das áreas de maior relevância ambiental e das áreas em recuperação, conforme o Plano de Manejo da APA BTS (a ser elaborado).	Estado (INEMA) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			5.1.1.3. Monitoramento da qualidade das águas na Ilha.	Estado (INEMA) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			5.1.1.4. Implantação de sede da Cia. de Polícia de Proteção Ambiental (COPPA) na Ilha de Itaparica, visando à eficiência da fiscalização ambiental, especialmente na Macrozona de Proteção Ambiental e Cultural.	Estado (COPPA) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
		5.1.2. Estruturação dos instrumentos de Planejamento Ambiental.	5.1.2.1. Elaboração do Plano Ambiental da Ilha, contemplando a gestão da Mata Atlântica e a estruturação de Corredores Ecológicos, considerando a conexão das áreas de preservação e de maior relevância ambiental.	Estado (SEMA) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			5.1.2.2. Elaboração do Plano de Manejo da APA BTS, na qual estão inseridos os municípios de Itaparica e Vera Cruz, incluindo o mapeamento das áreas mais preservadas dos recifes de coral da APA das Pinaúnas.	Estado (SEMA)	IMEDIATA (2016-2019)
			5.1.2.3. Implantação de programa de educação ambiental nas escolas e comunidades, priorizando os moradores das áreas protegidas ou de relevância ambiental.	Estado (SEMA) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)

MACRODIRETRIZ	DIRETRIZ	SUBDIRETRIZ	AÇÕES	AGENTES	PRIORIDADE
5. Preservação ambiental da Ilha de Itaparica, garantindo a sustentabilidade, a biodiversidade, a qualidade e a produtividade dos ecossistemas associados.	5.1. Estruturação da gestão ambiental no território da Ilha de Itaparica, de forma compartilhada entre os dois municípios, o governo do estado e a União.	5.1.2. Estruturação dos instrumentos de Planejamento Ambiental.	5.1.2.4. Recuperação emergencial e manutenção dos atributos ambientais ameaçados, especialmente em áreas de risco.	Estado (SEMA) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			5.1.2.5. Elaboração do Plano de Gerenciamento Costeiro dos municípios que compõem a Ilha de Itaparica.	União (MMA), Estado (SEMA) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			5.1.2.6. Definição e/ou revisão das poligonais e estrutura de gestão das UCs existentes e/ou indicadas no PUI.	Estado (SEMA) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			5.1.2.7. Delimitação da poligonal da Macrozona de Proteção Ambiental e Cultural como mecanismo de controle e fiscalização.	Estado e Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
		5.1.3. Estruturação de uma política de financiamento público.	5.1.3.1. Implantação do Fundo Estadual de Compensações Ambientais para efetivação das ações de fiscalização, monitoramento, recuperação e educação ambiental.	Estado (SEMA)	IMEDIATA (2016-2019)
	5.2. Preservação e conservação dos atributos ambientais, com recuperação dos passivos existentes.	5.2.1. Recuperação e manutenção da vegetação natural da Ilha, em estágio médio e avançado de regeneração, bem como das paisagens e belezas cênicas.	5.2.1.1. Realização de inventário e mapeamento das áreas de significativa beleza cênica da Ilha (mirantes, sítios históricos, culturais e paisagísticos).	Estado (SEMA) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			5.2.1.2. Utilização de espécies nativas no paisagismo urbano e promoção de viveiros para cultivo destas.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019) (ação contínua)
			5.2.1.3. Definição de parâmetros restritivos de ocupação, preservando 80% da vegetação até que o Plano de Manejo da APA BTS e zoneamento específico sejam aprovados.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
		5.2.2. Recuperação e manutenção das nascentes e das bacias hidrográficas, garantindo a manutenção da qualidade das águas e da vazão ecológica dos recursos hídricos da Ilha.	5.2.2.1. Articulação e regulação das ações de saneamento ambiental na Ilha, visando à mitigação dos danos e riscos da contaminação dos recursos hídricos.	Estado (SEMA e SIHS) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			5.2.2.2. Recuperação das matas ciliares.	Estado (SEMA), Municípios e iniciativa privada	IMEDIATA (2016-2019)
			5.2.2.3. Recuperação da potabilidade dos mananciais contaminados.	Estado (SEMA e SIHS) e iniciativa privada	IMEDIATA (2016-2019)
		5.2.3. Recuperação e manutenção de áreas ambientalmente frágeis e ou inadequadas à urbanização.	5.2.3.1. Remoção e reassentamento das ocupações existentes em áreas de risco e fragilidade ambiental, com recuperação ambiental.	Estado (SEDUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
		5.2.4. Proteção da contracosta e da área de influência dos manguezais como áreas de alta relevância ambiental para a Ilha.	5.2.4.1. Estabelecimento de parâmetros de ocupação atendendo aos requisitos da Macrozona de Proteção Ambiental e Cultural, que ficarão sujeitos à adequação do Plano de Manejo da APA BTS.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)

EIXO ESTRUTURANTE - DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL: MOBILIDADE					
MACRODIRETRIZ	DIRETRIZ	SUBDIRETRIZ	AÇÕES	AGENTES	PRIORIDADE
6. Reestruturação e qualificação do sistema viário.	6.1. Reestruturação do sistema viário estrutural da Ilha.	6.1.1. Canalização do tráfego de passagem da Ponte SSA-Ilha até a Ponte do Funil, por sistema rodoviário, de modo a não sobrecarregar o sistema viário urbano da Ilha.	6.1.1.1. Construção de uma nova rodovia expressa e segregada, sem ocupação lindeira nem acessos em nível, com soluções de projeto que mantenham passagens protegidas para a fauna nativa e para os corpos de água existentes.	Estado (SEINFRA) e iniciativa privada	MÉDIO PRAZO
			6.1.1.2. Construção de trevos completos nas duas interseções em nível da nova rodovia com a BA-001 (um nas proximidades da rotatória com a BA-532, e outro nas proximidades de Tairu).	Estado (SEINFRA) e iniciativa privada	MÉDIO PRAZO
			6.1.1.3. Construção de transposições, em desnível e sem alças de acesso, da nova rodovia sobre a BA-532 e sobre as vias de acesso às localidades da contracosta (Baiacu, Ponta Grossa e Campinas).	Estado (SEINFRA) e iniciativa privada	MÉDIO PRAZO
			6.1.1.4. Duplicação da Rodovia BA-001 na interseção desta com a nova rodovia, nas proximidades de Tairu, até a Ponte do Funil, com reconfiguração dos acessos para Jiribatuba e Matarandiba e construção de ciclovia e vias laterais.	Estado (SEINFRA) e iniciativa privada	MÉDIO PRAZO
		6.1.2. Reconfiguração da atual Rodovia BA-001, transformando-a em via arterial urbana.	6.1.2.1. Transformação da Rodovia BA-001, no trecho entre o trevo de acesso à nova rodovia, nas proximidades de Mar Grande, até a interseção próxima a Tairu, numa via arterial urbana, dotando-a de infraestrutura para circulação de pedestres (calçadas, canteiro central e tratamento de travessias) e de ciclistas (ciclovias e ciclofaixas), tratamento paisagístico e reserva de espaço para futura via exclusiva de transporte coletivo.	Estado (SEINFRA) e iniciativa privada	MÉDIO PRAZO

MACRODIRETRIZ	DIRETRIZ	SUBDIRETRIZ	AÇÕES	AGENTES	PRIORIDADE
6. Reestruturação e qualificação do sistema viário.	6.1. Reestruturação do sistema viário estrutural da Ilha.	6.1.2. Reconfiguração da atual Rodovia BA-001, transformando-a em via arterial urbana.	6.1.2.2. Reconfiguração da Rodovia BA-001, no trecho entre o trevo próximo a Mar Grande e a localidade de Bom Despacho, com tratamento de rodovia para fluxo de transporte intermunicipal e vias laterais para o fluxo urbano local, com ciclovias e tratamento paisagístico.	Estado (SEINFRA)	MÉDIO PRAZO
	6.2. Requalificação das vias que constituem o sistema viário urbano da Ilha.	6.2.1. Requalificação das rodovias e estradas vicinais, eliminando os conflitos entre o tráfego urbano e rodoviário e melhorando as condições de circulação atual.	6.2.1.1. Recuperação das rodovias e estradas vicinais.	Estado (SEINFRA) e municípios	IMEDIATO
			6.2.1.2. Promoção de melhorias nas rodovias e estradas vicinais, mediante alteração de projeto geométrico, sinalização, calçamento, paisagismo, tratamento dos principais acessos e travessias e adoção de medidas de moderação do tráfego motorizado.	Estado (SEINFRA) e municípios	CURTO PRAZO
			6.2.1.3. Requalificação das rodovias BA-532 (Mar Grande-Itaparica), BA-533 (Beira Mar) e BA-882 (acesso a Cacha Pregos), como vias arteriais urbanas.	Estado (SEINFRA)	MÉDIO PRAZO
			6.2.1.4. Requalificação das estradas de acesso às localidades da contracosta (Baiacu, Ponta Grossa, Campinas, Misericórdia, Matarandiba, Mocambo, Jiribatuba e Catu), com parâmetros especiais de projeto, tornando-as vias coletoras ecológicas.	Estado (SEINFRA)	MÉDIO PRAZO
			6.2.2.1. Construção de nova via arterial costeira de ligação entre Mar Grande, Jaburu e Bom Despacho, passando sob a cabeceira da ponte.	Estado (SEINFRA)	MÉDIO PRAZO
			6.2.2.2. Construção de nova via arterial de ligação entre Mar Grande e a BA-001, pela Estrada da Penha.	Estado (SEINFRA)	MÉDIO PRAZO
			6.2.2.3. Implantação de "passeio costeiro", de Cacha-Pregos até Mar Grande (município de Vera Cruz), e em trechos da orla do município de Itaparica (especialmente Amoreiras – Ponta de Areia), com tratamento para circulação de pedestres e bicicletas, integrando as localidades.	Estado (SEINFRA)	MÉDIO PRAZO
	6.2.2. Ampliação do sistema viário urbano complementar ao sistema estrutural da Ilha, visando reduzir a dependência da BA-001 para os deslocamentos internos.				

MACRODIRETRIZ	DIRETRIZ	SUBDIRETRIZ	AÇÕES	AGENTES	
6. Reestruturação e qualificação do sistema viário.	6.2. Requalificação das vias que constituem o sistema viário urbano da Ilha.	6.2.2. Ampliação do sistema viário urbano complementar ao sistema estrutural da Ilha, visando reduzir a dependência da BA-001 para os deslocamentos internos.	6.2.2.4. Inclusão, nos PDDUs e nos Planos de Mobilidade de Itaparica e Vera Cruz, de diretrizes viárias a serem observadas nos futuros processos de expansão urbana, de modo a permitir a construção de um sistema viário alternativo às rodovias.	Estado (SEDUR)	IMEDIATA (2016-2019)
		6.2.3. Melhoria do sistema viário urbano nos municípios.	6.2.3.1. Estudo para implantação de binário de circulação na via de acesso a Mar Grande (BA-532) - Projeto DERBA via Jaburu.	Estado (SEINFRA)	IMEDIATA (2016-2019)
			6.2.3.2. Manutenção e readequação do sistema viário que liga aos núcleos da costa a contracosta.	Estado (SEINFRA) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
		6.2.4. Implantação de infraestrutura adequada e segura para a circulação do transporte não motorizado.	6.2.4.1. Implantação de infraestrutura para a circulação de pedestres, integrada aos diversos modais de transporte, com dimensionamento adequado, que proporcione continuidade, conforto e segurança, com construção de calçadas e canteiros centrais, paisagismo, instalação de semáforos para travessia de pedestres e outras medidas de moderação do tráfego motorizado, no sistema viário a ser implantado junto com o SVO.	Estado (SEINFRA)	MÉDIO PRAZO
			6.2.4.2. Construção da infraestrutura do sistema cicloviário e de pedestres, com instalação de equipamentos para estacionamento de bicicletas em locais geradores de viagens, conforme diretrizes dos planos locais de mobilidade.	Estado (SEDUR)	IMEDIATA (2016-2019)
	6.3. Melhoria das condições de gestão do sistema viário.	6.3.1. Instituição de instrumentos de planejamento e gestão da política de mobilidade.	6.3.1.1. Elaboração dos planos locais de mobilidade, integrados para os dois municípios, considerando todos os modos de transporte.	Estado (SEDUR)	IMEDIATA (2016-2019)
			6.3.1.2. Instituição, nos PDDUs, de hierarquização viária associada à densidade demográfica e aos parâmetros de uso e ocupação do solo.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
		6.3.2. Melhoria dos instrumentos de gestão integrada entre os dois municípios e o estado.	6.3.2.1. Estruturação de um modelo de gestão integrada entre o sistema de transporte e o sistema viário intermunicipal.	Estado (SEDUR) e Entidade Metropolitana	IMEDIATA (2016-2019)
			6.3.2.2. Institucionalização da gestão pactuada, entre estado e municípios, das rodovias estaduais com função de vias urbanas.	Estado (DERBA) e Entidade Metropolitana	IMEDIATA (2016-2019)

MACRODIRETRIZ	DIRETRIZ	SUBDIRETRIZ	AÇÕES	AGENTES	PRIORIDADE
6. Reestruturação e qualificação do sistema viário.	6.3. Melhoria das condições de gestão do sistema viário.	6.3.2. Melhoria dos instrumentos de gestão integrada entre os dois municípios e o estado.	6.3.2.3. Municipalização das estradas estaduais que integram o sistema viário estrutural da Ilha, na medida em que passarem a adquirir características de vias urbanas, condicionada à capacidade financeira dos municípios em assumir a sua conservação e operação.	Estado (DERBA) e Entidade Metropolitana	MÉDIO PRAZO
7. Reestruturação e qualificação dos serviços de transporte coletivo	7.1. Qualificação dos serviços de transporte coletivo entre a Ilha e o continente.	7.1.1. Melhoria e ampliação dos serviços de transporte hidroviário.	7.1.1.1. Requalificação dos terminais hidroviários de Bom Despacho (em Itaparica) e de São Joaquim (em SSA), com melhorias imediatas na qualidade do serviço do <i>ferry boat</i> .	Estado (AGERBA)	IMEDIATA (2016-2019)
			7.1.1.2. Reestruturação do transporte hidroviário de passageiros do <i>ferry-boat</i> , após a construção da Ponte SSA-Ilha, em caso de suspensão do serviço de transporte de veículos.	Estado (AGERBA)	MÉDIO PRAZO
			7.1.1.3. Melhoria dos terminais TNMB e Mar Grande, promovendo maior integração urbanística, especialmente em Mar Grande.	Estado (SEINFRA e SETUR)	IMEDIATA (2016-2019)
			7.1.1.4. Estudo para melhoria das condições de operação do Terminal de Mar Grande, considerando a dragagem do canal ou a realocação do terminal para local mais adequado.	Estado (SEINFRA/AGERBA)	IMEDIATA (2016-2019)
			7.1.1.5. Melhoria das condições de operação do Terminal de Mar Grande, com adoção da solução indicada no estudo prévio.	Estado (SEINFRA/AGERBA)	CURTO PRAZO (2020-2023)
			7.1.1.6. Modernização das embarcações que atendem à ligação entre TNMB e Mar Grande.	Estado (AGERBA)	IMEDIATA (2016-2019)
			7.1.1.7. Melhoria das condições de todos os atracadouros existentes na Ilha (Marina de Itaparica, Cacha Pregos e outros) e implantação de novos atracadouros, conforme orientação do Plano Diretor de Transporte Hidroviário da BTS.	Estado (SEINFRA e SETUR)	CURTO PRAZO (2020-2023)
			7.1.1.8. Implantação das novas ligações hidroviárias de conexão com a Ilha, propostas pelo Plano Diretor de Transporte Hidroviário da BTS (Salvador – Itaparica; Bom Despacho/Itaparica – Salinas; Bom Despacho – Maragogipe/ São Roque do Paraguaçu).	Estado (SEINFRA/AGERBA)	IMEDIATA (2016-2019)

MACRODIRETRIZ	DIRETRIZ	SUBDIRETRIZ	AÇÕES	AGENTES		
7. Reestruturação e qualificação dos serviços de transporte coletivo	7.1. Qualificação dos serviços de transporte coletivo entre a Ilha e o continente.	7.1.2. Reestruturação dos serviços de transporte rodoviário entre a Ilha e o continente.	7.1.2.1. Requalificação do Terminal Rodoviário (regional e intermunicipal) de Bom Despacho.	Estado (SEINFRA/AGERBA)	IMEDIATA (2016-2019)	
			7.1.2.2. Reorganização dos serviços de transporte da Ilha em direção ao Recôncavo e Baixo Sul.	Estado (AGERBA) e Entidade Metropolitana	MÉDIO PRAZO	
			7.1.2.3. Criação de serviços de transporte coletivo estrutural entre a Ilha e Salvador, via ponte (SVO), operando em faixa segregada e exclusiva, com destino a localidades estratégicas (Iguatemi, rodoviária nova, rede metroviária etc.).	Estado (AGERBA) e Entidade Metropolitana	MÉDIO PRAZO	
	7.2. Melhoria dos serviços de transporte coletivo dentro da Ilha	7.2.1. Reorganização dos serviços de transporte coletivo internos à Ilha.	7.2.1.1. Regulamentação dos serviços atuais de transporte por veículos de pequeno porte (vans e táxis).	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)	
			7.2.1.2. Reestruturação do sistema integrado de transporte público coletivo de atendimento à Ilha, com reorganização das linhas, estações e pontos de parada.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)	
		7.2.2. Reestruturação completa da rede de serviços de transporte coletivo na Ilha, com implantação de um sistema integrado, operacional e tarifariamente, com os serviços de transporte hidroviário e com a rede metropolitana de transporte coletivo.	7.2.2.1. Reestruturação das concessões dos serviços de transporte coletivo municipal em Itaparica e Vera Cruz.	Municípios e Entidade Metropolitana	CURTO PRAZO (2020-2023)	
			7.2.2.2. Operação do transporte coletivo em faixa segregada e exclusiva ao longo do sistema viário estrutural da Ilha, conforme diretrizes estabelecidas nos planos municipais de mobilidade.	Municípios e Entidade Metropolitana	MÉDIO PRAZO	
			7.3.1. Aprimoramento das condições de gestão das prefeituras sobre os serviços de transporte público coletivo.	7.3.1.1. Elaboração integrada dos Planos Municipais de Mobilidade dos municípios de Itaparica e Vera Cruz, com participação da Entidade Metropolitana.	Estado (SEDUR), municípios e Entidade Metropolitana	IMEDIATA (2016-2019)
				7.3.1.2. Capacitação das prefeituras dos municípios de Itaparica e Vera Cruz para atuação nas funções básicas de planejamento, gestão e fiscalização dos serviços de transporte coletivo urbano.	Estado (SEDUR), Municípios e Entidade Metropolitana	IMEDIATA (2016-2019)
	7.3. Instituição de condições adequadas para a gestão compartilhada dos serviços de transporte público coletivo, entre o estado e os municípios de Itaparica e Vera Cruz.	7.3.2. Instituição de modelo integrado de gestão (planejamento, fiscalização e integração tarifária) para os serviços de transporte municipais e metropolitanos de atendimento à Ilha.	7.3.2.1. Elaboração do Plano de Mobilidade Metropolitano, com foco específico no atendimento à Ilha de Itaparica, considerando a construção da ponte, com participação das duas prefeituras e da Entidade Metropolitana, no que couber.	Estado (SEDUR) e Entidade Metropolitana	IMEDIATA (2016-2019)	
			7.3.2.2. Articulação com a instância metropolitana para inclusão das demandas locais no Plano de Mobilidade Metropolitano.	Estado (SEDUR), municípios e Entidade Metropolitana	IMEDIATA (2016-2019)	
			7.3.2.3. Integração entre os modos que configuram o transporte na Ilha e nas suas ligações com Salvador e a RMS.	Estado (SEDUR) e Entidade Metropolitana	IMEDIATA (2016-2019)	

EIXO ESTRUTURANTE - DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL: USO E OCUPAÇÃO DO SOLO E INFRAESTRUTURA					
Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agentes	Prioridade
8. Garantia da função social da cidade e acesso à terra urbanizada	8.1. Ordenamento territorial para garantir a função social da cidade e da propriedade e o bem-estar da população.	8.1.1. Orientação da expansão urbana a partir da definição de diretrizes viárias e urbanísticas.	8.1.1.1. Elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDDU.	Estado (SEDUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			8.1.1.2. Definição de áreas de expansão urbana e de abertura do sistema viário, preservando as áreas ambientalmente frágeis e sem capacidade de suporte para novos adensamentos.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
		8.1.2. Orientação da ocupação mediante o adensamento prioritário das áreas de concentração de infraestrutura e a expansão urbana condicionada à complementação da infraestrutura básica, de equipamentos e de serviços públicos.	8.1.2.1. Utilização dos instrumentos urbanísticos no PDDU para a indução do adensamento nas áreas indicadas no macrozoneamento do PUI.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			8.1.2.2. Elaboração de projetos urbanísticos e de requalificação da infraestrutura para as áreas de adensamento prioritário.	Estado (SEDUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			8.1.2.3. Indução da ocupação das áreas e dos loteamentos vazios e subutilizados na faixa entre a orla e a atual BA-001, a partir da complementação de infraestrutura e requalificação do sistema viário existente e da aplicação de instrumentos urbanísticos para indução do desenvolvimento.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			8.1.2.4. Definição de instrumentos para o estímulo ao uso e ocupação dos domicílios ociosos.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
		8.1.3. Estruturação das centralidades existentes e de novas áreas potenciais de desenvolvimento econômico, viabilizando um ambiente urbano favorável ao desenvolvimento das atividades econômicas.	8.1.3.1. Complementação de infraestrutura nas centralidades, seguindo a hierarquia proposta, com vistas à atração de investimentos qualificados que ampliem e gerem renda local.	Estado (SEDUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			8.1.3.2. Indução do adensamento urbano nas centralidades.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)

Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agentes	Prioridade
8. Garantia da função social da cidade e acesso à terra urbanizada	8.1. Ordenamento territorial para garantir a função social da cidade e da propriedade e o bem-estar da população.	8.1.4. Reurbanização de áreas que apresentam precariedade urbana (infraestrutura, equipamentos e serviços).	8.1.4.1. Elaboração e implementação do Plano Local de Habitação de Interesse Social.	Estado (SEDUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			8.1.4.2. Definição das áreas prioritárias para regularização fundiária na Ilha de Itaparica.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
		8.1.5. Valorização e proteção das áreas que apresentam relevantes atributos ambientais, paisagísticos e culturais da Ilha de Itaparica.	8.1.5.1. Definição de zonas especiais de proteção ambiental e paisagística, no PDDU de ambos os municípios, compatibilizando as áreas de borda.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			8.1.5.2. Definição de instrumentos locais para a gestão do patrimônio edificado, paisagístico e cultural, em consonância com as normas dos institutos estaduais (IPAC) e federais (Iphan).	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			8.1.5.3. Definição, nos PDDUs dos municípios de Itaparica e Vera Cruz, de parâmetros de ocupação para a área de influência da APA das Pinaúnas, com densidades adequadas à preservação dos recifes.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
		8.1.6. Aplicação dos instrumentos urbanísticos de modo a evitar processos de retenção de terras para fins especulativos e democratizando o acesso à terra urbanizada.	8.1.6.1. Correção da planta genérica de valores para indução do desenvolvimento, a partir do zoneamento de uso e ocupação do solo proposto no PDDU.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			8.1.6.2. Aplicação dos instrumentos de parcelamento e edificação compulsória e de sanções previstas no Estatuto da Cidade.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
	8.1.7 Orientar a ocupação urbana e a proteção dos atributos ambientais.	8.1.7.1. Definição dos parâmetros de uso e ocupação do solo e dos instrumentos urbanísticos para alcançar os objetivos do macrozoneamento estabelecido no ordenamento do PUI.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)	
	8.2. Promoção de gestão compartilhada para controle e ordenamento territorial da Ilha.	8.2.1. Articulação interfederativa para elaboração dos planos e políticas de desenvolvimento urbano de âmbitos federal, estadual e municipal.	8.2.1.1. Incorporação das diretrizes do PUI nos Planos Plurianuais (PPAs) municipal e estadual.	Estado (SEDUR), Municípios e Entidade Metropolitana	IMEDIATA (2016-2019)
			8.2.1.2. Implementação das políticas e planos setoriais para as ações interfederativas.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)

Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agentes	Prioridade
9. e estruturação das áreas de desenvolvimento programadas	9.1. Reconhecimento das centralidades urbanas existentes na Ilha e desenvolvimento de novas centralidades.	9.1.1. Reforço das centralidades segundo as categorias propostas no PUI: municipal, secundária e contracosta	9.1.1.1. Normatização, nos PDDUs, da hierarquia das centralidades, a partir de suas vocações socioculturais e da existência/densidade de infraestrutura urbana, equipamentos sociais e serviços e atividades econômicas.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			9.1.1.2. Estímulo a investimentos privados, visando à consolidação dos projetos urbanísticos propostos para as centralidades existentes, com vistas à diversificação das atividades econômicas e à elevação da qualidade urbana.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			9.1.1.3. Promoção de parcerias interfederativas e com o setor privado, com vistas à qualificação da infraestrutura e requalificação das áreas de ocupação precárias nas centralidades.	Estado (SEDUR e SIHS), municípios e Entidade Metropolitana	IMEDIATA (2016-2019)
		9.1.2. Fortalecimento e valorização das centralidades vinculadas às comunidades tradicionais, preservando suas características socioculturais.	9.1.2.1. Normatização e regulação da ocupação, garantindo proteção da paisagem e buscando manter modos de vida tradicionais.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
9. e estruturação das áreas de desenvolvimento programadas	9.2. Definição, estruturação e implantação das áreas de desenvolvimento da Ilha.	9.2.1. Fomento aos projetos urbanísticos para as áreas de desenvolvimento como elementos transformadores e promotores do desenvolvimento territorial da Ilha.	9.2.1.1. Elaboração de projetos urbanísticos especiais para as áreas de desenvolvimento programadas, considerando seus respectivos modelos territoriais e empreendimentos-âncora prioritários.	Estado (SEDUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			9.2.1.2. Definição de instrumentos urbanísticos, tais como as Operações Urbanas Consorciadas, como forma de viabilizar as áreas de desenvolvimento programadas a serem detalhadas nos PLURs.	Estado (SEDUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			9.2.1.3. Implantação de programa específico voltado à resolução dos problemas de precariedade urbana e habitacional, com foco nas áreas mais adensadas.	Estado (SEDUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)

Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agentes	Prioridade
10. Qualificação e ampliação da infraestrutura básica e dos serviços urbanos	10.1. Universalização do acesso à infraestrutura e implementação das políticas de saneamento na Ilha.	10.1.1. Ampliação das redes de água e esgoto, com vistas a eliminar o déficit atual.	10.1.1.1. Elaboração do Plano Local de Saneamento dos municípios da Ilha.	Estado (SEDUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			10.1.1.2. Ampliação das redes de água e esgoto, visando atender às demandas atual e sazonal e à sua evolução no curto prazo.	Estado (SIHS)	IMEDIATA (2016-2019)
			10.1.1.3. Adoção de medidas emergenciais para minimizar o lançamento de esgotos domésticos nos cursos d'água e praias.	Estado (SIHS)	IMEDIATA (2016-2019)
			10.1.1.4. Implantação de soluções adequadas para o saneamento básico em comunidades isoladas e assentamentos precários.	Estado (SIHS)	IMEDIATA (2016-2019)
		10.1.2. Resolução dos problemas de macrodrenagem na Ilha.	10.1.2.1. Elaboração do Plano de Macrodrenagem e implantação de projetos em áreas críticas.	Estado (SIHS) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
		10.1.3. Inclusão das demandas atuais e futuras da Ilha (abastecimento de água e esgotamento sanitário) nos planos metropolitanos de saneamento básico, considerando as recomendações dos Planos Municipais de Saneamento.	10.1.3.1. Revisão do Plano de Expansão de Abastecimento de Água e Esgotamento Sanitário da RMS, considerando as projeções populacionais até 2052.	Estado (SIHS) e Entidade Metropolitana	IMEDIATA (2016-2019)
			10.1.3.2. Regulamentação e implantação do sistema de monitoramento e fiscalização da destinação dos efluentes domiciliares, comerciais e industriais.	Estado (SEMA) e municípios	CURTO PRAZO (2020-2023)
			10.1.3.3. Ampliação das redes de água e esgoto, visando atender à demanda futura, considerando o incremento populacional provocado pela implantação do SVO/Ponte Salvador-Ilha.	Estado (SIHS/ EMBASA)	MÉDIO PRAZO

Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agentes	Prioridade
10. Qualificação e ampliação da infraestrutura básica e dos serviços urbanos	10.1. Universalização do acesso à infraestrutura e implementação das políticas de saneamento na Ilha.	10.1.4. Reorganização do sistema de resíduos sólidos, considerando: inclusão e integração dos catadores no processo de coleta seletiva e gestão compartilhada de todo o ciclo de vida dos resíduos.	10.1.4.1. Solução do passivo do aterro sanitário compartilhado entre os municípios de Vera Cruz e Itaparica.	Estado (SEDUR), Entidade Metropolitana e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			10.1.4.2. Elaboração do Plano Metropolitano de Resíduos Sólidos, com sistema de triagem na Ilha e descarte final no continente.	Estado (SEDUR) e Entidade Metropolitana	IMEDIATA (2016-2019)
			10.1.4.3. Implantação do sistema de separação e coleta seletiva, tratamento de resíduos, coleta de resíduos especiais e da construção civil, fomentando a formação de cooperativas de catadores.	Estado (SEDUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			10.1.4.4. Regulamentação, monitoramento e fiscalização da coleta, transporte, seleção, reciclagem e descarte de resíduos sólidos.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
		10.1.5. Consolidação da gestão integrada de resíduos sólidos, de forma a atingir níveis máximos de recuperação de resíduos e de redução dos custos de tratamento e destinação final.	10.1.5.1. Criação de rota tecnológica de tratamento de resíduos secos, úmidos e rejeito.	Municípios	MÉDIO PRAZO
			10.1.5.2. Implantação de infraestrutura para triagem e beneficiamento de resíduos secos, em parceria com cooperativas de catadores.	Municípios e Entidade Metropolitana	CURTO PRAZO (2020-2023)
			10.1.5.3. Implantação de usina para compostagem do lixo orgânico.	Municípios e Entidade Metropolitana	CURTO PRAZO (2020-2023)
			10.1.5.4. Universalização do sistema de coleta seletiva, manejo e destinação final dos resíduos sólidos.	Municípios	CURTO PRAZO (2020-2023)
	10.2. Atendimento às demandas atuais e futuras de infraestrutura de energia e comunicação.	10.2.1. Implantação e/ou ampliação das redes de energia, gás, telefonia (fixa e móvel) e lógica.	10.2.1.1. Gestões junto aos órgãos e concessionárias competentes para viabilizar a implantação/ampliação das redes de energia, gás, telefonia (fixa e móvel) e lógica.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
	11. Promoção de moradia adequada	11.1. Implementação da Política Habitacional de Interesse Social.	11.1.1. Atendimento das demandas de habitação de interesse social.	11.1.1.1. Elaboração do Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS) dos dois municípios.	Estado (SEDUR) e municípios
11.1.1.2. Implantação de programas de atendimento habitacional subsidiado para moradores de assentamentos precários, conforme o PLHIS.				Estado (SEDUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
11.1.1.3. Definição de Zonas Especiais de Interesse Social, nos PDDUs, para o atendimento às futuras demandas da população de baixa renda.				Estado (SEDUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
11.1.1.4. Atendimento da demanda por habitação em áreas rurais pelo PNHR.				Estado (SEDUR)	IMEDIATA (2016-2019)

Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agentes	Prioridade
11. Promoção de moradia adequada	11.1. Implementação da Política Habitacional de Interesse Social.	11.1.2. Regularização urbanística e ambiental das áreas de habitação de interesse social.	11.1.2.1. Identificação e criação, pelos três entes federativos, de reserva de terra urbanizada e bem localizada para atendimento da demanda de habitação de interesse social.	União (SPU) Estado (SEDUR) Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			11.1.2.2. Implementação gradativa da regularização urbanística e fundiária dos assentamentos precários, com vistas ao atendimento das demandas de infraestrutura e dos serviços urbanos básicos, de acordo com as prioridades definidas no PLHIS.	Estado e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
12. Preservação do Patrimônio Natural, Material e Imaterial.	12.1. Recuperação dos imóveis de interesse histórico e cultural.	12.1.1. Estímulo à ocupação e uso dos imóveis de interesse histórico e cultural subutilizados, previstos nos PDDUs.	12.1.1.1. Definição dos parâmetros de uso e ocupação e de instrumentos urbanísticos para tornar os imóveis históricos mais atraentes aos empreendimentos privados.	Estado (SEDUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
		12.1.2. Inserção do Patrimônio Material da Ilha no Programa de Imóveis Privados do Governo Federal (e afins), com vistas à sua recuperação, priorizando aqueles com riscos de degradação no centro histórico de Itaparica.	12.1.2.1. Elaboração de projetos para captação de recursos visando à manutenção, recuperação e restauro de edificações/ monumentos prioritários.	Estado (SEDUR) e municípios	IMEDIATA 2016-2019)
			12.1.2.2. Revisão do inventário e dos conjuntos arquitetônicos do perímetro tombado pelo Iphan.	União	IMEDIATA (2016-2019)
	12.2. Proteção das atividades e tradições culturais.	12.2.1 Valorização e manutenção do patrimônio material e imaterial associado às tradições culturais.	12.2.1.1. Definição de zoneamento especial, nos PDDUs, para preservação do patrimônio cultural material e imaterial ligado às atividades de pesca e mariscação (Catu, Jiribatuba, Matarandiba, Campinas, Ponta Grossa, Baiacu, Misericórdia e Mocambo).	Estado (SEDUR) e municípios	IMEDIATA
12.2.1.2. Definição de zoneamento especial, nos PDDUs, para preservação da Reserva do Venceslau e dos terreiros de candomblé e ambientes associados situados no Barro Branco.			Estado (SEDUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)	

EIXO ESTRUTURANTE - DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL						
Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agentes	Prioridade	
13. Melhoria da articulação do planejamento entre os entes federativos	13.1. Composição de arranjos institucionais para gestão compartilhada do PUI.	13.1.1. Implementação e revisão compartilhada do PUI.	13.1.1.1. Criação do Conselho Gestor do PUI, composto pelos municípios de Vera Cruz e Itaparica e o Governo do Estado.	Estado (SEDUR), Municípios e Entidade Metropolitana	IMEDIATA (2016-2019)	
			13.1.1.2. Homologação do PUI pela Entidade Metropolitana.	Estado e Entidade Metropolitana	IMEDIATA (2016-2019)	
			13.1.1.3. Alinhamento do PUI em função da aprovação dos instrumentos de planejamento e gestão do território (PDDU, EIA, Plano de Manejo da APA BTS).	Estado (SEDUR)	IMEDIATA (2016-2019)	
			13.1.1.4. Revisão do PUI em prazos máximos de 8 anos.	Estado (SEDUR), Municípios e Entidade Metropolitana	CURTO PRAZO (2020-2023)	
		13.1.2. Articulação das ações previstas no PUI com as políticas do estado e da União.	13.1.2.1. Identificação e viabilização dos programas estaduais e federais que tenham correlação com as ações indicadas no PUI.	Estado (SEDUR) e Entidade Metropolitana	IMEDIATA (2016-2019)	
			13.1.2.2. Previsão e compatibilização nos PPAs dos municípios e do estado das ações propostas no PUI (curto, médio e longo prazo).	Estado e municípios	IMEDIATA (2016-2019)	
			13.1.3. Consolidação da gestão compartilhada da Ilha, incluindo diretrizes definidas nos planos setoriais locais (Habitação, Mobilidade, Saneamento Básico, Assistência Social, Educação, Saúde etc.).	13.1.3.1. Implantação da gestão compartilhada entre os municípios da Ilha.	Estado (SEDUR), Municípios e Entidade Metropolitana	IMEDIATA (2016-2019)
	13.2. Ampliação da participação dos municípios da Ilha na gestão da RMS.	13.2.1. Participação efetiva e fortalecimento da representação dos municípios na Entidade Metropolitana.		13.2.1.1. Encaminhamento das diretrizes do PUI no planejamento metropolitano, com prioridade para os setores de saneamento (abastecimento de água, esgotamento sanitário e gestão de resíduos sólidos e mobilidade).	Estado, Municípios e Entidade Metropolitana	IMEDIATA (2016-2019)
				13.2.1.2. Inclusão do PUI no planejamento metropolitano, introduzindo na pauta de discussões as questões relativas a saneamento, segurança, energia, meio ambiente, habitação e ordenamento territorial.	Estado, Municípios e Entidade Metropolitana	IMEDIATA (2016-2019)

Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agentes	Prioridade
13. Melhoria da articulação do planejamento entre os entes federativos	13.2. Ampliação da participação dos municípios da Ilha na gestão da RMS.	13.2.1. Participação efetiva e fortalecimento da representação dos municípios na Entidade Metropolitana.	13.2.1.3. Estruturação da gestão institucional e capacitação técnica (qualificação e assessoria técnica) para a abordagem metropolitana na gestão municipal.	Estado, Municípios e Entidade Metropolitana	IMEDIATA (2016-2019)
			13.2.1.4. Captação e alocação dos recursos voltados aos investimentos da RMS convergentes com as diretrizes do PUI, mediante articulação com o Governo do Estado e a Entidade Metropolitana.	Estado, Municípios e Entidade Metropolitana	IMEDIATA (2016-2019)
	13.3. Estruturação da participação compartilhada dos municípios da Ilha, juntamente com os municípios do Recôncavo, Baixo Sul e RMS (Macroárea de Influência do SVO), na implementação do seu Plano Regional de Desenvolvimento Socioeconômico.	13.3.1. Acompanhamento compartilhado da implementação e atualização do Plano Regional de Desenvolvimento Socioeconômico.	13.3.1.1. Criação de um Comitê Gestor do Plano Regional de Desenvolvimento Socioeconômico, composto pelos municípios dos Território do Recôncavo, Baixo Sul e RMS, e Governo do Estado.	Estado, Municípios e Entidade Metropolitana	IMEDIATA (2016-2019)
			13.3.1.2. Implementação das diretrizes setoriais indicadas no Plano Regional de Desenvolvimento Socioeconômico, envolvendo as prefeituras dos territórios envolvidos e o Governo do Estado.	Estado, Municípios e Entidade Metropolitana	MÉDIO PRAZO
			13.3.1.3. Implantação dos projetos-âncora previstos no Plano Regional de Desenvolvimento Socioeconômico.	Estado, Municípios e Entidade Metropolitana	MÉDIO PRAZO
	14. Aperfeiçoamento da gestão pública	14.1. Modernização administrativa e fortalecimento institucional dos municípios.	14.1.1. Organização administrativa das prefeituras para a execução das funções públicas de interesse comum aos dois municípios.	14.1.1.1. Aprimoramento da estrutura física e dos instrumentos de gestão para modernização do setor administrativo.	Municípios
14.1.1.2. Qualificação técnica do quadro efetivo para a formulação de políticas integradas e execução dos programas e ações de caráter intermunicipal.				Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
14.1.1.3. Capacitação dirigida aos conselhos municipais para a gestão intermunicipal.				Municípios	IMEDIATA (2019)
14.1.1.4. Formulação de planos setoriais integrados entre os dois municípios e o estado.				Estado, Entidade Metropolitana e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
14.1.2. Modernização da estrutura física e administrativa e dos instrumentos de gestão, visando à melhoria de desempenho das administrações municipais e à melhoria do atendimento à população.			14.1.2.1. Fortalecimento institucional dos municípios mediante ampliação da equipe técnica, capacitação técnica e implantação de instrumentos de gestão.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			14.1.2.2. Organização da estrutura administrativa e ampliação do quadro técnico para captação de recursos para os projetos previstos nos PDDUs.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)

Macrodiretriz	Diretriz	Subdiretriz	Ações	Agentes	Prioridade	
14. Aperfeiçoamento da gestão pública	14.1. Modernização administrativa e fortalecimento institucional dos municípios.	14.1.2. Modernização da estrutura física e administrativa e dos instrumentos de gestão, visando à melhoria de desempenho das administrações municipais e à melhoria do atendimento à população.	14.1.2.3. Fortalecimento dos mecanismos de participação e de transparência na gestão pública, tornando-os efetivos.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)	
			14.1.2.4. Criação de mecanismos (convênios, protocolos, acordos, entre outros) de gestão associada para execução de ações de interesse comum, previstas no PUI.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)	
			14.1.2.5. Formulação de instrumentos de gestão de espaços de uso comum (intermunicipais).	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)	
	14.2. Melhoria da capacidade de arrecadação municipal, através dos instrumentos de gestão fiscal e da captação de recursos externos.	14.2.1. Modernização da estrutura tributária dos municípios e criação de mecanismos de combate à sonegação de impostos, visando ao aumento da receita municipal, respeitados os princípios de progressividade e equidade fiscal.	14.2.1.1. Organização dos cadastros mobiliário e imobiliário das prefeituras e atualização da Planta Genérica de Valores.	Estado (SEDUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)	
				14.2.1.2. Ampliação das ações das prefeituras na fiscalização tributária.	Municípios	IMEDIATA (2016-2019)
			14.2.2. Ampliação da capacidade dos municípios para a captação de recursos com vistas ao fortalecimento do orçamento municipal.	14.2.2.1. Capacitação das prefeituras para elaboração de projetos indicados pelo PUI para obtenção de recursos externos (estado, União e organismos internacionais).	Estado (SEDUR) e municípios	IMEDIATA (2016-2019)
				14.2.2.2. Inclusão das ações previstas no PUI, vinculadas ao desenvolvimento da RMS, no planejamento orçamentário do Estado.	Estado (SEDUR)	IMEDIATA (2016-2019)



DESENVOLVIMENTO URBANO DOS MUNICÍPIOS DA
ÁREA DE IMPACTO DO SISTEMA VIÁRIO OESTE
Junho de 2017