

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO
FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA

PLANO DE BAIRROS DE ITAPAGIPE







PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO
FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA

PLANO DE BAIRROS DE ITAPAGIPE

Salvador | 2022

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR

Bruno Soares Reis

Prefeito

SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO

João Xavier Nunes Filho

Secretário

FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA

Tânia Scofield Almeida

Presidente

EQUIPE RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO PLANO

Beatriz Loureiro Cerqueira Lima

Diretora de Planejamento

Fernando Sergio Barbosa Teixeira

Gerente de Planejamento e Informações

Raruti Comunicação e Design/Cristiane Dias

Projeto Gráfico e Capa

TÉCNICOS E COLABORADORES

Ângela Cristina Mattos de Magalhães – Arquiteta e Urbanista

Caio Costa Couto – Urbanista

Camila Barreto Coelho de Andrade – Urbanista

Fagner Cordeiro Dantas – Urbanista e Bel. em Direito

Gilcinéa Barbosa da Conceição – Arquiteta e Urbanista

José Jorge Cardoso Moura – Arquiteto e Urbanista

Lucimar Oliveira Silva - Bibliotecária

Maria Auxiliadora da Silva Lobão – Socióloga

Maria do Socorro Amorim Fialho da Silva - Arquiteta e Urbanista

Roberto Pina dos Santos – Engenheiro Civil

Sheila Maria Moreira de Souza – Arquiteta e Urbanista

Taís de Sousa Pereira – Oceanógrafa e Urbanista

Yveline Bancillon Vasconcelos Hardman – Arquiteta e Urbanista

Ilana Lopes dos Santos – Estagiária de Urbanismo (UNEB)

Matheus Silva Cabral – Estagiário de Arquitetura e Urbanismo (UFBA)

Biblioteca da Fundação Mário Leal Ferreira - Apoio bibliográfico e pesquisa documental

Salvador. Secretaria de Desenvolvimento Urbano. Fundação Mário Leal Ferreira.
Plano de Bairros de Itapagipe / Fundação Mário Leal Ferreira . –
Salvador, 2021.
151 p.: il.

1. Planejamento Urbano 2. Plano de Bairro 3. Itapagipe I. SEDUR
II. FMLF III. Título

CDU: 711.4 (813.8)

Ficha catalográfica elaborada por:
Luciana Doréa Martinez Carreiro
CRB-5/1225

AGRADECIMENTOS

Associação Brasileira de Agências de Viagens – ABAV

Associação Esportiva e Cultural Clube de Regatas Península

Câmara de Turismo da Baía de Todos os Santos

Centro Interdisciplinar de Desenvolvimento e Gestão Social – CIAGS

Comitê Náutico de Salvador

Fábrica Cultural – Mercado Iaô

Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado da Bahia – Fecomércio-BA

Instituto Kirimurê

Kirimurê – Baía Azul

Mestrado Profissional – NPGA – UFBA

Obras Sociais Irmã Dulce – OSID

Observatório de Riscos e Vulnerabilidades Socioambientais da Baía de Todos os Santos

Bahia Outlet Center

Parque Marinho da Cidade Baixa

Arquidiocese de São Salvador da Bahia

Rede CAMMPI

Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – Sebrae

Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial – Senac

Sindicato dos Guias de Turismo do Estado da Bahia – SINGTUR BAHIA

Universidade Católica de Salvador – UCSal

Universidade do Estado da Bahia – UNEB


Universidade Federal da Bahia – UFBA

Universidade Salvador – UNIFACS

Worldwatch Institute – WWI



A IMPORTÂNCIA DE UM PLANO DE BAIRROS PARA ITAPAGIPE

 Plano de Bairros aponta os caminhos que podem ser percorridos pelo Poder Público e pela sociedade para alcançar o desenvolvimento sustentável e a melhoria na qualidade de vida das comunidades e das pessoas que residem e trabalham nos quatorze bairros de Itapagipe. Inicialmente, a decisão de elaborá-lo teve como motivação as perspectivas de desenvolvimento que se abrem na região em face do turismo religioso e resultou da mobilização de atores econômicos e sociais liderados pelas Obras Sociais Irmã Dulce (OSID), articulados em torno do projeto do “Território Santo”. A partir das leituras preliminares, os objetivos precisaram ser expandidos para comportar toda a dinâmica e diversidade da região em face da sua complexidade espacial, econômica, socioambiental e cultural.

O plano foi construído com a participação da comunidade local, representada por entidades e lideranças atuantes nos diferentes territórios, mobilizadas por interesses relacionados ao desenvolvimento urbano, econômico e social e à conservação do importante patrimônio ambiental e cultural reunido na Península de Itapagipe. Também envolveu diversos agentes públicos da municipalidade e do Governo do Estado da Bahia com uma longa trajetória de atuação no território de Alagados.

Iniciado em 2020, o Plano de Bairros de Itapagipe se apresenta como um instrumento capaz de orientar políticas de desenvolvimento urbano e setoriais, assim como um programa de ações vinculadas aos objetivos definidos pelo planejamento estratégico da gestão para o período 2021– 2024. Além disso, é um documento de referência que deverá orientar a ação dos diversos atores econômicos e sociais na construção das pautas de discussão e de agendas de metas para o desenvolvimento local a curto, médio e longo prazos.

Tânia Scofield Almeida

Presidente da Fundação Mário Leal Ferreira

SUMÁRIO

PARTE I – CONTEXTO E ESTRUTURAÇÃO DO PLANO	13
1. INTRODUÇÃO	15
2. DIRETRIZES DA POLÍTICA URBANA PARA ITAPAGIPE	18
2.1. ESTRATÉGIAS E OBJETIVOS PARA O DESENVOLVIMENTO	18
2.2. DIRETRIZES PARA A BORDA MARÍTIMA	22
3. CONTEXTO TERRITORIAL	23
4. OBJETIVOS	27
4.1. OBJETIVO GERAL	27
4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	27
5. ETAPAS DE ELABORAÇÃO	29
5.1. ETAPA I – COMPREENSÃO DO TERRITÓRIO	29
5.1.1. Revisão bibliográfica, documental e iconográfica	29
5.1.2. Mobilização e participação social	30
5.2. ETAPA II – IDENTIFICAÇÃO DE QUESTÕES E DEMANDAS	31
5.3. ETAPA III – FORMULAÇÃO DE PROPOSIÇÕES	31
PARTE II – COMPREENSÃO DO TERRITÓRIO	33
6. EVOLUÇÃO SOCIOESPACIAL DE ITAPAGIPE	35
7. OS DIFERENTES TERRITÓRIOS	43
7.1. TERRITÓRIO TRADICIONAL	45
7.2. TERRITÓRIO COMERCIAL E DE SERVIÇOS	47
7.3. TERRITÓRIO INTERESSE SOCIAL	49
7.4. TERRITÓRIO DO MAR	51
8. ASPECTOS DEMOGRÁFICOS E SOCIOECONÔMICOS	52
8.1. CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS DE ITAPAGIPE	52
8.2. ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO MUNICIPAL (IDHM)	56
9. MOBILIDADE URBANA	60
9.1. ESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE EM ITAPAGIPE	60
9.2. PROBLEMAS ESTRUTURAIS DA MOBILIDADE	62

9.3. PRINCIPAIS CONFLITOS NA MOBILIDADE	64
9.4. MOBILIDADE ATIVA E ACESSIBILIDADE	66
9.4.1. O modo cicloviário	66
9.4.2. O modo a pé – Caminhabilidade e acessibilidade	68
10. SANEAMENTO BÁSICO	70
10.1. MANEJO DE ÁGUAS PLUVIAIS	70
10.1.1. Principais problemas de drenagem em Itapagipe	70
10.1.2. Estrutura e conservação da rede de drenagem	71
10.2. MANEJO DE RESÍDUOS SÓLIDOS	75
10.2.1. Cobertura da coleta domiciliar	75
10.2.2. Operação dos serviços	76
10.3. ABASTECIMENTO DE ÁGUA E ESGOTAMENTO SANITÁRIO	79
11. MEIO AMBIENTE	80
11.1. SALUBRIDADE E CONFORTO AMBIENTAL	80
11.2. VULNERABILIDADE ÀS MUDANÇAS CLIMÁTICAS	82
12. CULTURA	84
12.1. IDENTIDADE TERRITORIAL	84
12.2. PATRIMÔNIO CULTURAL	85
12.3. TERRITÓRIO SANTO	92
13. ORDENAMENTO TERRITORIAL	95
13.1. ZONEAMENTO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	95
13.2. INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO HABILITADOS	99
13.2.1. Operações Urbanas Consorciadas – OUC	99
13.2.2. Transformação Urbana Localizada – TUL	99
13.2.3. Transferência do Direito de Construir – TRANSCON	100
13.2.4. Outorga Onerosa do Direito de Construir	100
14. CONSULTA PÚBLICA DO PLANO DE BAIROS DE ITAPAGIPE	101
14.1. FINALIDADE E FORMATO DA CONSULTA PÚBLICA	101
14.2. RESULTADO DA CONSULTA PÚBLICA	102
14.3. PROPOSTAS APRESENTADAS	105

PARTE III – PROPOSIÇÕES 115**15. PROPOSIÇÕES DO PLANO DE BAIRROS DE ITAPAGIPE 117**

15.1. ESTRUTURA DAS PROPOSIÇÕES 117

15.2. QUADRO PROPOSITIVO 118

15.3. CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL 143

16. CONSIDERAÇÕES FINAIS - PERSPECTIVAS PARA O FUTURO DE ITAPAGIPE 146

REFERÊNCIAS 148

RELAÇÃO DE TABELAS E QUADROS

Tabela 01 – Indicadores Demográficos - 2010 53

Quadro 1 – IDHM Brasil, Salvador e Unidades de Desenvolvimento Humano (UDH). Itapagipe – 2010 58

Quadro 2 – Bens Culturais Protegidos em Itapagipe 88

Quadro 3 – Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo – Lei nº 9.148/2016 98

RELAÇÃO DE FIGURAS

Figura 1 – Contexto territorial de Itapagipe 15

Figura 2 – Abrangência do Plano de Bairros de Itapagipe 16

Figura 3 – Topografia de Itapagipe 35

Figura 4 – Evolução urbana de Itapagipe 36

Figura 5 – Península de Itapagipe antes dos aterros 38

Figura 6 – Zonas Especiais de Interesse Social em Itapagipe 42

Figura 7 – Síntese territorial do Plano de Bairros de Itapagipe 43

Figura 8 – Distribuição da população de Itapagipe segundo a cor e por bairro. 2010 54

Figura 9 – Distribuição da população de Itapagipe por faixa etária. 2010 55

Figura 10 – Faixas do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDHM 56

Figura 11 – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) em Itapagipe 57

Figura 12 – Evolução do IDHM Renda em UDHs selecionadas de Itapagipe no período 2000-2010 59

Figura 13 – Diagrama dos principais fluxos da mobilidade em Itapagipe 63

Figura 14 – Corredores de Mobilidade em Itapagipe 64

Figura 15 – Mobilidade ativa em Itapagipe 67

Figura 16 – Obras de macro e microdrenagem executadas ou em execução em Itapagipe 74

Figura 17 – Cobertura das redes de saneamento básico em Itapagipe, 2010	79
Figura 18 – Áreas verdes, praças e largos em Itapagipe	80
Figura 19 – Bens culturais em Itapagipe	89
Figura 20 – Zoneamento de uso e ocupação do solo em Itapagipe	97
Figura 21 – Banner da Consulta Pública do Plano de Bairros de Itapagipe	101
Figura 22 – Quais os pontos fortes que você identifica em Itapagipe?	102
Figura 23 – Quais os pontos fracos que você identifica em Itapagipe?	103
Figura 24 – Propostas indicadas pelos moradores para Itapagipe	104
Figura 25 – Classificação da subcategoria Saneamento Básico	105
Figura 26 – Classificação da subcategoria Equipamentos Comunitários	107
Figura 27 - Estrutura das proposições do Plano de Bairros de Itapagipe	117
Figura 28 – Proposições: Projetos Estruturantes	122
Figura 29 – Proposições: Bens Culturais	128
Figura 30 – Proposições: Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS	130
Figura 31 – Proposições: Meio ambiente	133
Figura 32 – Proposições: Drenagem	136
Figura 33 – Proposições: Mobilidade	139
Figura 34 – Proposições: Mobilidade Ativa	140
Figura 35 – Objetivos do Desenvolvimento Sustentável	143



An aerial photograph of a coastal city, likely Rio de Janeiro, is shown in a semi-transparent yellow overlay. The city's grid-like street pattern and the surrounding water are visible. The text is centered over the right side of the image.

PARTE I

CONTEXTO E
ESTRUTURAÇÃO
DO PLANO



Península de Itapagipe. 2021. Foto: @myphantomtoy

1. INTRODUÇÃO

Itapagipe é um dos territórios mais antigos e mais representativos da história e da diversidade sociocultural da cidade de Salvador. Geograficamente corresponde à península localizada entre a Baía de Todos os Santos e as águas internas da Enseada dos Tainheiros¹, abrangendo também a pequena Península do Joanes. A região perfaz 7,26 km² de extensão, o que representa 0,22% do território continental de Salvador, e nela residem 164.264 pessoas (IBGE, 2010) ou 5,68% da população do Município.

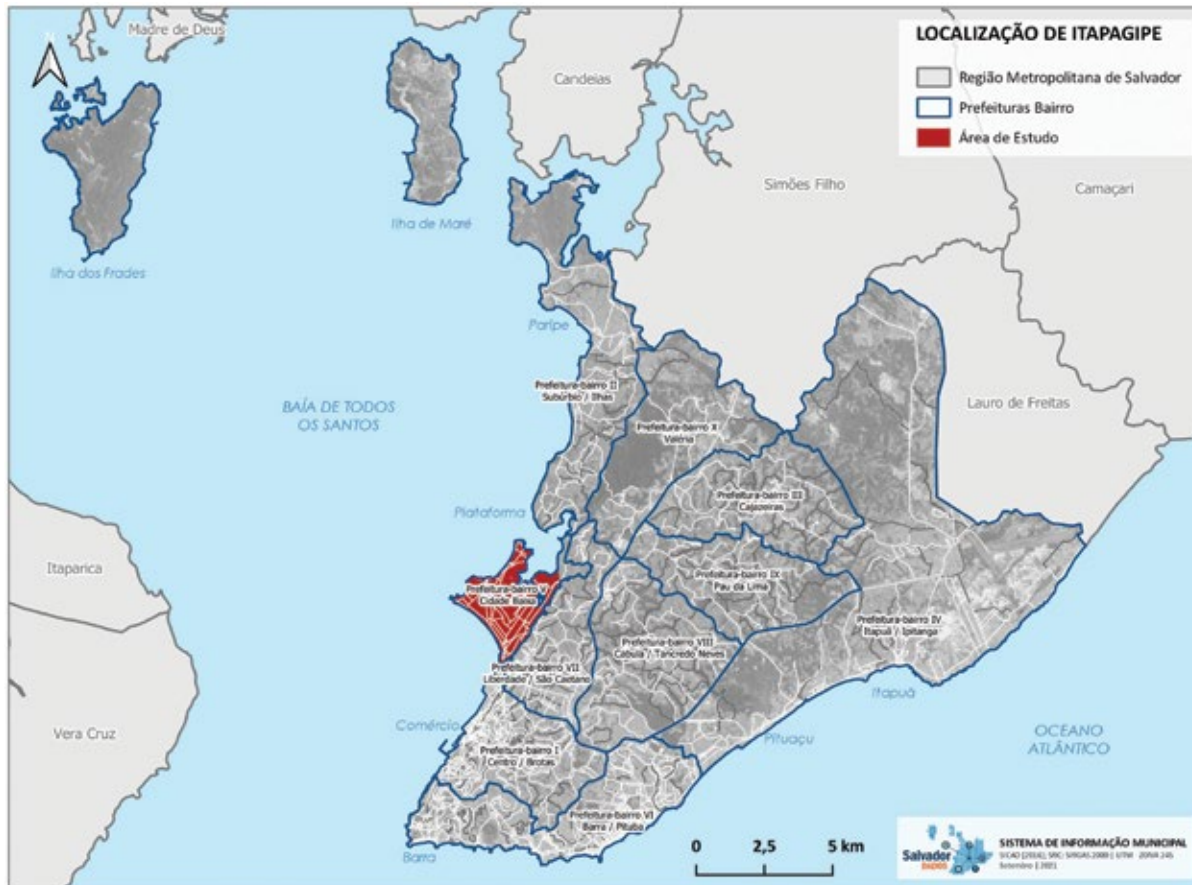


Figura 1 – Contexto territorial de Itapagipe. Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe. FMLF. 2021.

Fazem parte de Itapagipe 14 bairros: Boa Viagem, Bonfim, Calçada, Caminho de Areia, Mangueira, Mares, Massaranduba, Monte Serrat, Ribeira, Roma, Santa Luzia, Uruguai, Vila Ruy Barbosa/Jardim Cruzeiro e a parte do Lobato correspondente à Península do Joanes, situado entre a linha férrea e a Enseada dos Tainheiros. Todos os bairros integram a Prefeitura Bairro da Cidade Baixa e do Lobato, unidade da divisão territorial pela qual a Prefeitura de Salvador estrutura a gestão e a base de informações urbanas.

1. O termo enseada é usado para se referir a uma baía protegida, a uma pequena baía ou, ainda, a uma enseada costeira. Geralmente tem uma entrada estreita e restrita e muitas vezes localiza-se dentro de uma grande baía.

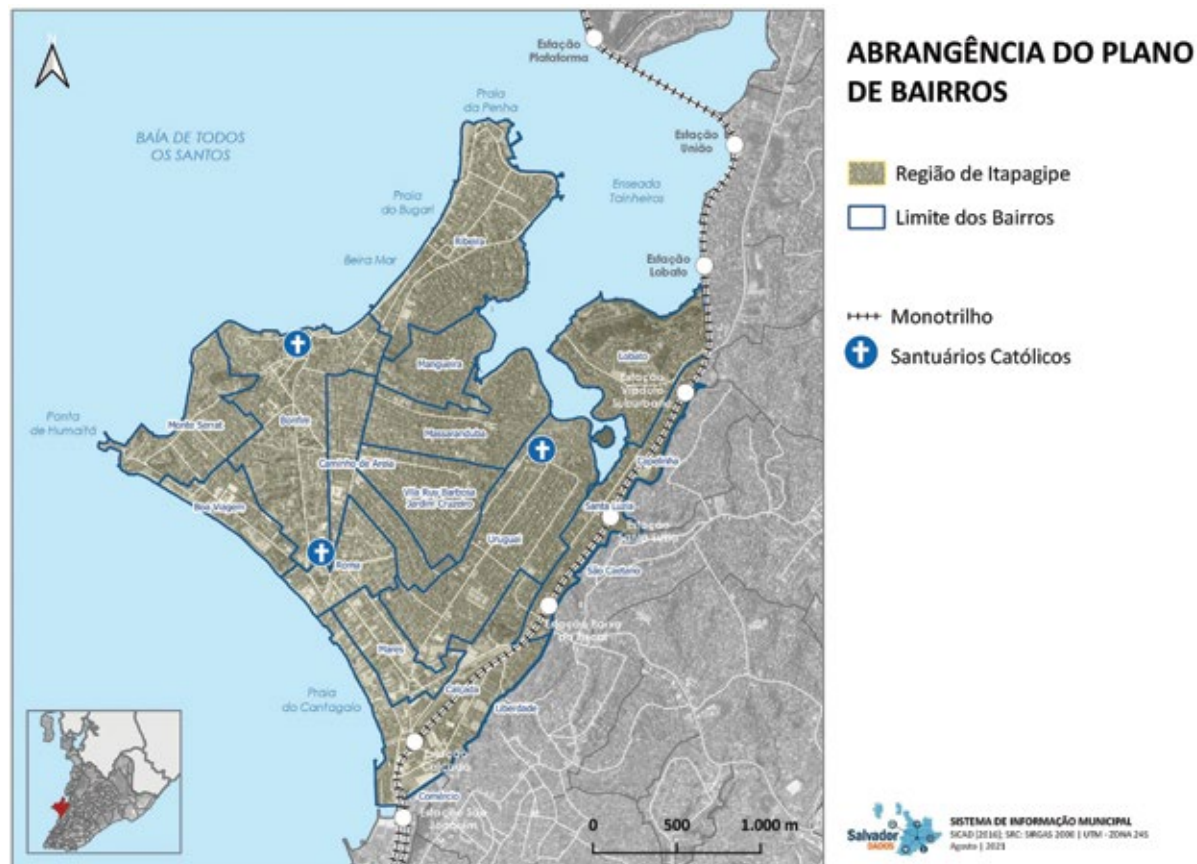


Figura 2 – Abrangência do Plano de Bairros de Itapagipe. Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe. FMLF. 2021

O Plano de Bairros de Itapagipe objetiva contribuir para o desenvolvimento integrado e sustentável dos 14 bairros da região. Como instrumento do planejamento municipal, reporta-se às diretrizes e instrumentos da Política Urbana expressa no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador (PDDU), assim como às escalas de tempo definidas para sua implementação e revisão. O conteúdo deve abranger: critérios e diretrizes sobre a mobilidade urbana; projetos de intervenção; critérios e restrições específicas de uso e ocupação do solo; proposta de ações indutoras do desenvolvimento local com base nas diretrizes do Plano Diretor e considerando as potencialidades locais; indicação de prioridades, metas e orçamentos.

Metodologicamente, o Plano de Bairros possibilita uma maior aproximação com o território, uma mudança de escala que permite um olhar mais acurado sobre as especificidades geográficas, ambientais e populacionais, sobre as características da urbanização e sobre os problemas locais. Não se trata de um mero detalhamento do PDDU, mas de uma ampliação do alcance das análises e das soluções a partir de uma visão de dentro para fora do território ou, ainda, da relação dos territórios entre si e destes com a cidade da qual fazem parte. Nessa perspectiva, deve extravasar os limites territoriais e se vincular a um projeto de cidade.

Um conjunto de objetivos estratégicos compõe do Plano, associando programas, projetos e ações para o desenvolvimento territorial integrado. As proposições baseiam-se na leitura das particularidades, das potencialidades econômicas e culturais, e das restrições urbanísticas e socioambientais que se impõem ao desenvolvimento local. Essa abordagem contempla elementos da constituição socioespacial dos bairros, dos modos de vida das pessoas e comunidades, das condições da infraestrutura existente, das necessidades a serem atendidas, da qualidade da moradia, dos espaços públicos e dos padrões de urbanização, assim como temas pertinentes à sustentabilidade, ao conforto ambiental, e à conservação da paisagem e do patrimônio cultural material e imaterial que definem a singularidade de Itapagipe no contexto de Salvador.

Todos esses elementos foram recentemente confrontados pelas circunstâncias da pandemia de Covid-19, que introduziu inflexões na perspectiva de desenvolvimento das cidades e no planejamento de modo geral, alterando o domínio que se tinha sobre o conhecimento da realidade em face do imponderável, dos novos protocolos de salubridade e da resignificação do "estar em público".

Um Plano com essas características e abrangência, para ter representatividade e eficácia, não pode prescindir da participação da sociedade nas etapas de sua elaboração e validação. Garantir a sua efetivação constituiu-se num grande desafio em razão dos protocolos de distanciamento social durante a pandemia. A experiência de consultas públicas e reuniões online resultou em um grande aprendizado, tanto para os agentes públicos responsáveis pela construção do Plano, quanto para os moradores e demais atores estratégicos mobilizados nas comunidades.

Pelos resultados alcançados, espera-se que o Plano de Bairros de Itapagipe contribua efetivamente no direcionamento de ações e de investimentos públicos, privados e do Terceiro Setor para o desenvolvimento sustentável do território e se constitua como um documento de referência de pautas de discussão e agendas de metas para o desenvolvimento local em curto, médio e longo prazos.

2. DIRETRIZES DA POLÍTICA URBANA PARA ITAPAGIPE

2.1. ESTRATÉGIAS E OBJETIVOS PARA O DESENVOLVIMENTO

O macrozoneamento é o instrumento que define a estruturação do território em face às estratégias de desenvolvimento urbano e socioeconômico estabelecidas para o período de vigência do Plano Diretor, configurando-se como referência a ser observada pelo Poder Público e para o controle social. É a síntese construída a partir de recortes territoriais orientados às especificidades ambientais, socioeconômicas e do desenvolvimento urbano, possibilitando o reconhecimento das diferenças intraurbanas e a construção de agendas de desenvolvimento pautadas pelos temas mais relevantes para as respectivas macrozonas e suas subdivisões.

O PDDU classifica o território municipal em duas grandes categorias: Macrozona de Conservação Ambiental e Macrozona de Ocupação Urbana. Esta última se subdivide em cinco macroáreas estabelecidas de acordo com diretrizes específicas para o desenvolvimento urbano dos respectivos territórios. Conforme o recorte definido pelo PDDU, a Península de Itapagipe e a Península do Joanes, que correspondem à área de abrangência do Plano Urbanístico para o Conjunto de Bairros de Itapagipe, integram a Macrozona de Ocupação Urbana, mas localizam-se em macroáreas distintas: a Macroárea de Urbanização Consolidada e a Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos.

A região de Itapagipe faz parte da Macroárea de Urbanização Consolidada, na qual “predominam bairros com condições satisfatórias de infraestrutura, dotados de equipamentos e serviços urbanos, nos quais se concentram atividades diversificadas, com significativa oferta de postos de trabalho”². A estratégia de desenvolvimento para esta macroárea se orienta pelo “objetivo geral (de) assegurar a sua vitalidade por meio de políticas de valorização da sua diversidade social e cultural, dos espaços urbanizados, do patrimônio edificado, da paisagem e das manifestações culturais, mantendo-a atrativa para a moradia e para as atividades econômicas, em especial o turismo, otimizando os investimentos públicos e privados já realizados em habitação, infraestrutura, serviços e equipamentos urbanos”³.

São definidas como estratégias pertinentes a este território⁴:

2. SALVADOR. Art. 137, §1º da Lei nº 9.069/2016. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador - PDDU 2016 e dá outras providências. Salvador: Prefeitura Municipal de Salvador, [2016]. Disponível em: <<http://leismunicipa.is/cjuot>>.

3. Art. 138, Op. Cit. Lei nº 9.069/2016.

4. Art. 139, Op. Cit. Lei nº 9.069/2016.

- I** - valorização dos espaços urbanizados por meio de ações capazes de possibilitar a renovação urbanística e evitar a desvalorização imobiliária, a degradação física e social dos bairros comerciais e residenciais e a subutilização dos investimentos públicos e privados já realizados em habitação, infraestrutura e equipamentos urbanos;
- II** - estímulo ao adensamento populacional nos locais onde for possível dar melhor aproveitamento à infraestrutura existente, de forma conciliada com a manutenção da qualidade ambiental urbana e com a capacidade da rede viária e de transporte;
- III** - dinamização das centralidades já estruturadas ou potenciais, fortalecendo o seu papel enquanto espaços de concentração das atividades urbanas, de oportunidades de negócios, de trabalho e de geração de renda, e de atendimento às demandas sociais por serviços diversificados;
- IV** - incentivo à diversidade de usos em todos os bairros da macroárea, garantida a convivência equilibrada entre usos residenciais e não residenciais, com prioridade para usos mistos no pavimento térreo das edificações, especialmente nas centralidades e nos eixos de revitalização e transformação urbana, estimulando a fruição pública;
- V** - integração dos assentamentos precários (ZEIS) à cidade, em especial no tocante à mobilidade, prevenção de riscos e acesso aos diversos serviços e bens urbanos, por meio de ações de regularização urbanística e fundiária que contemplem as demandas básicas da população residente;
- VI** - ampliação e requalificação dos equipamentos públicos existentes, por meio de intervenções urbanísticas que promovam a sua articulação espacial aos padrões adequados de mobilidade e acessibilidade, amplificando a integração com os espaços abertos públicos;
- VII** - ampliação da mobilidade em toda a macroárea por meio da implantação e operação de sistemas de transporte de passageiros de alta e média capacidade, apoiados na rede viária estrutural, e de sistemas de conexão dos diferentes modais, motorizados ou não, de modo a possibilitar, inclusive, a articulação das cumeadas dos altiplanos densamente ocupados aos vales onde estão localizados os corredores de transporte;
- ...
- IX** - implantação de sistema de transporte coletivo de passageiros de média capacidade para integração da Calçada com a Península de Itapagipe, com o Comércio;

...

XI - requalificação dos espaços degradados, ou em processo de degradação, mediante transformações urbanísticas estruturais, de forma conciliada com a legislação ambiental e de proteção do patrimônio histórico e cultural, e por meio de projetos estruturadores (...), com a realização de Retrofit em imóveis ociosos ou subutilizados;

...

XVI - incentivo à renovação urbanística de bairros tradicionais da macroárea, como (...) Ribeira, Bonfim (...), estabelecendo o diálogo entre novas e antigas estruturas, com a preservação das identidades e especificidades locais e a manutenção ou promoção da qualidade urbana;

...

XX - execução de política de requalificação de toda a faixa costeira da Cidade Baixa, contemplando a abertura visual e urbanística para a Baía de Todos os Santos, por meio da ampliação de acessos ao mar com novos mirantes e espaços de convivência, terminais turísticos, marinas e centros náuticos.

Por sua vez, a Península do Joanes, que corresponde a parte do bairro do Lobato à beira da Enseada dos Tainheiros, integra a Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos que se define “estratégica para o desenvolvimento urbano de Salvador por sua posição geográfica em relação à Baía de Todos os Santos e à Baía de Aratu, que apresentam condições propícias para atividades náuticas e portuárias e outras relacionadas à economia do mar (...)”⁵.

A estratégia de desenvolvimento tem como “objetivo geral reestruturar os espaços ocupados e ainda vazios, com foco em reduzir os quadros de segregação socioespacial, concentração de pobreza, precariedade habitacional, altos índices de violência, baixa oportunidade de emprego, alto grau de degradação ambiental das áreas de preservação e das praias e deficiência de infraestrutura, equipamentos sociais e serviços urbanos”⁶.

São definidas como estratégias pertinentes a este território⁷:

I - reestruturação urbana dos bairros da macroárea para fins de regularização urbanística e fundiária, produção de habitação de interesse social e de

5. Art. 145, Op. Cit. Lei nº 9.069/2016.

6. Art. 146, Op. Cit. Lei nº 9.069/2016.

7. Art. 147, Op. Cit. Lei nº 9.069/2016.

mercado popular e instalação de novas atividades econômicas, culturais e de lazer;

II - regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – dos assentamentos precários (ZEIS), dotando-os de infraestrutura de saneamento básico, de acessibilidade aos modos de transporte, de equipamentos sociais e de serviços urbanos, estimulando a produção de Habitação de Interesse Social (HIS) e de atividades comerciais e de prestação de serviços, sempre que possível, em parceria com o setor privado;

...

V - consolidação da faixa de orla como espaço para a recreação, esporte e lazer dos moradores da cidade e de turistas, dotando-a de equipamentos de apoio ao uso da praia e à prática de esportes, bem como mobiliário urbano adequado aos espaços e condições ambientais, pontos de apoio para informações e serviços aos frequentadores e visitantes;

VI - regeneração de espaços e edificações com abertura para a frente marítima da Baía de Todos os Santos, contribuindo para a qualificação dos bairros, estimulando a diversidade de usos e a geração de oportunidades de negócios, postos de trabalho e de renda;

...

XII - incentivo ao transporte não motorizado, mediante intervenções urbanísticas para melhoramento da acessibilidade, com a implantação de passeios, ciclovias, bicicletários, eliminação de barreiras e obstáculos, adequação do pavimento, proibição de atividades informais no espaço público destinado ao pedestre e regulamentação dos espaços para estacionamentos e para carga e descarga;

...

XVIII - estímulo a projetos, programas e ações que visem potencializar as transformações urbanísticas e ambientais desejadas na macroárea.

Como pode ser observado, a Península de Itapagipe caracteriza-se como uma área de fronteira, porém sem nenhuma transição entre as duas macroáreas. De um lado, os benefícios da cidade formal construída ao longo do tempo com suas superposições e revisões de usos e formas de ocupação do solo; de outro, a cidade precária, fundada na urgência de moradia da população mais pobre, consolidada com altas densidades populacionais, sem urbanização adequada e com grandes déficits de infraestrutura. Tudo isso à beira da Baía de Todos os Santos, em uma condição geográfica única e favorável ao desenvolvimento de atividades ligadas ao mar.

2.2. DIRETRIZES PARA A BORDA MARÍTIMA

Outro importante conjunto de diretrizes territoriais do PDDU diz respeito à Área de Borda Marítima de Salvador, mais especificamente aos trechos da Borda da Baía de Todos os Santos. No caso da Península de Itapagipe, as seguintes diretrizes correspondem ao Trecho 2 - Enseada dos Tainheiros até a Calçada⁸:

- I** - preservação da paisagem da Península de Itapagipe, assegurando a visualização de marcos importantes para a imagem da Cidade de Salvador, a exemplo da Colina do Bomfim, das praias da Boa Viagem, da Penha e da Ribeira e da Ponta de Humaitá;
- II** - aproveitamento do potencial náutico da Península de Itapagipe, mediante incentivo para implantação de marinas, atracadouros e equipamentos de apoio às atividades relacionadas à economia do mar;
- III** - implementação de programas para a instalação de centros de cultura e de entretenimento nas antigas estruturas industriais existentes, a exemplo de complexos esportivos e centros educacionais, funcionando como elementos de atratividade integrados aos circuitos de turismo e lazer;
- IV** - recuperação e conservação da qualidade ambiental da Enseada dos Tainheiros;
- V** - regularização fundiária - urbanística e jurídico-legal - dos assentamentos precários urbanizáveis e reassentamento das áreas não urbanizáveis, principalmente aqueles em áreas de influência das marés;
- VI** - tratamento urbanístico e paisagístico da linha férrea existente, privilegiando as funções de lazer, turismo e moradia, evitando a desvalorização das áreas adjacentes aos corredores.

8. Art. 274, Op. Cit. Lei nº 9.069/2016.

3. CONTEXTO TERRITORIAL

Por sua topografia suave e localização na Baía de Todos os Santos, assim como pela urbanização que remonta aos primórdios da colonização portuguesa, Itapagipe é uma das regiões mais peculiares de Salvador, onde são encontrados lugares, monumentos e paisagens que projetam nacionalmente a imagem da cidade. No século XIX já estavam ocupados os terraços marinhos que formaram originalmente a península. Em meados do século XX se deu a expansão do território por meio de aterros na Enseada dos Tainheiros e a ocupação por palafitas, formando o assentamento de Alagados. Itapagipe era, então, uma zona de concentração de usos industriais, de comércio atacadista no bairro da Calçada, de usos residenciais de padrão elevado no Bonfim e na Ribeira, e de usos precários nos bairros Uruguai e Massaranduba.

Mais recentemente, após décadas de intervenção do Estado, a antiga ocupação de Alagados foi parcialmente regularizada com a substituição das palafitas e a estabilização dos aterros, porém persistem problemas associados à situação de pobreza da população e à qualidade da moradia e de infraestrutura. Os bairros Uruguai, Massaranduba, Vila Ruy Barbosa/Jardim Cruzeiro, Mangueira e Lobato ainda convivem com situações de precariedade urbanística acentuadas à medida que espacialmente se aproximam da Enseada dos Tainheiros. Todos apresentam altas densidades populacionais e de área construída, um sistema viário subdimensionado para a concentração de pessoas e de atividades econômicas, escassos espaços públicos de lazer e uma infraestrutura funcionando no limite ou acima da sua capacidade e com pouca margem de remanejamento em função das densidades.

Atualmente, a região sofre com o esvaziamento de atividades econômicas, com a diminuição da atratividade dos bairros residenciais mais bem estruturados e com a expansão dos bairros mais precários. Por outro lado, abrem-se oportunidades associadas à cadeia produtiva do turismo religioso em razão da presença de santuários significativos para a fé católica, a Basílica de Nosso Senhor do Bonfim, o santuário de Santa Dulce dos Pobres e a Igreja de Nossa Senhora dos Alagados e São João Paulo II. Também são promissores os esforços para o fortalecimento da chamada economia do mar e de atividades relacionadas à economia popular. As possíveis transformações poderão impactar de forma diferenciada os inúmeros bairros da península, alterando o comportamento demográfico, as demandas de uso e ocupação do solo e a mobilidade urbana.

A mobilidade apresenta problemas relacionados aos poucos acessos à região, ao estrangulamento do tráfego em pontos de confluência do sistema viário, à insuficiência de largura das vias nos bairros populares, à baixa qualidade da pavimentação e dos passeios – que dificultam a mobilidade ativa – e à descontinuidade viária no contorno da borda marítima

da península. Internamente, toda a mobilidade se apoia em corredores viários longitudinais e transversais por onde circula o transporte público de passageiros e os diversos modos de deslocamento motorizados e ativos. Os principais corredores longitudinais partem do Largo da Calçada, passando pela Rua Fernandes Vieira, onde expressivos volumes de tráfego ocasionam vários pontos de estrangulamento, como no Largo dos Mares, na interseção entre as Ruas Fernandes Vieira, Luiz Maria e Regis Pacheco, além da conexão do Viaduto dos Motoristas na Rua 26 de Dezembro, próximo à Avenida Afrânio Peixoto.

A presença da linha férrea, que liga a Estação Calçada à Região dos Subúrbios, confere rigidez à conformação urbanística de grande parte do território, constituindo-se em um elemento segregador da península na sua relação com os bairros circunvizinhos. A iminente implantação do monotrilho, uma nova solução tecnológica para o transporte de passageiros através do corredor da antiga ferrovia, deverá alterar essa configuração, trazendo novas possibilidades tanto para a mobilidade como para a integração urbanística do território e o desenvolvimento de novos usos.

Com relação ao saneamento básico, o sistema de drenagem e o manejo de resíduos sólidos são os serviços mais insatisfatórios, considerando a frequência de alagamentos em toda a península e a quantidade de resíduos acumulados na Enseada dos Tainheiros, especialmente entulho. A alta impermeabilização do solo e as baixas declividades topográficas não favorecem os sistemas de drenagem, assim como o escoamento de águas para a baía, que em alguns canais é prejudicado pela influência das marés, seja por assoreamento ou reversão do fluxo, o caso do Canal do Bate Estaca. O acúmulo de resíduos, por sua vez, tem origem em problemas de gestão que se refletem na irregularidade da coleta, na ausência ou inadequação de programas de educação ambiental para a população e na indefinição de soluções para o descarte de materiais. Persiste, porém, o aterramento clandestino das águas da enseada por deposição de materiais precários visando a criação de novos terrenos para edificação, uma reprodução dos processos que constituíram o território de Alagados.

Nos bairros populares, a cobertura vegetal é quase inexistente e os espaços públicos subdimensionados dificultam a arborização, o que se reflete na formação de ilhas de calor e em desconforto térmico. Nas áreas mais bem resolvidas urbanisticamente, a arborização das vias e a existência de praças e largos amenizam os rigores do clima, especialmente durante as temperaturas mais elevadas do verão, quando associadas à umidade do ar. Nessa perspectiva, a orla marítima é o grande elemento de desfogo em face ao desconforto térmico, assim como a região do Bonfim, que é um grande parque arborizado implantado em cotas mais altas e, portanto, com melhor ventilação.

O ambiente marinho na Enseada dos Tainheiros encontra-se particularmente degradado em decorrência das agressões a que historicamente foi submetida a região, desde os lan-



çamentos industriais que contaminaram as águas com agentes químicos de alta toxicidade, aos processos de ocupação do solo e das águas que modificaram profundamente o ambiente costeiro estuarino, suprimindo a vegetação de mangues e outros remanescentes florestais. Além disso, a intensa liberação de efluentes do esgoto doméstico, com altos níveis de contaminação bacteriológica, que até hoje constitui-se em um problema ambiental da área.

Merece destaque o significativo acervo de edificações históricas em Itapagipe, memória dos diversos períodos de ocupação do território. São edificações de função religiosa, como a Igreja de Nossa Senhora de Monte Serrat (século XVII), a Igreja de Nossa Senhora da Penha (século XVIII) e a Basílica Santuário Nosso Senhor do Bonfim (século XIX), assim como todo o conjunto arquitetônico e urbanístico que circunda a igreja, associado à peregrinação. Também encontram-se importantes construções militares, como o Forte de Nossa Senhora de Monte Serrat, e antigos casarões e sobrados de significativo valor histórico e arquitetônico. Ainda destacam-se as edificações remanescentes do período em que Itapagipe concentrava usos industriais. Algumas apresentam valor arquitetônico relevante, mas a maioria encontra-se bastante deteriorada ou em ruínas, caracterizando vazios urbanos pela desocupação ou subutilização.

Ao patrimônio edificado associa-se o imenso patrimônio imaterial representado por tradições e práticas culturais religiosas e profanas da população de Itapagipe. São manifestações que repercutem em toda Salvador e até além das fronteiras da cidade, a exemplo

Procissão Marítima do Senhor Bom Jesus dos Navegantes.
Foto: Fernando Teixeira.

da Festa da Lavagem do Bonfim, da Segunda-Feira Gorda da Ribeira, da Procissão do Bom Jesus dos Navegantes e da Festa da Boa Viagem. Há, também, as tradicionais festas juninas e alguns eventos de tradição mais recente, como o Mercado Iaô Verão, que tem à frente a cantora Margareth Menezes em articulação com a Fábrica Cultural e a Comissão de Articulação e Mobilização dos Moradores da Península de Itapagipe (Rede CAMMPI).

A exemplo da Rede CAMMPI, observa-se em Itapagipe a existência de redes e parcerias de caráter associativo e colaborativo de reconhecida vitalidade e alcance, que têm o objetivo de promover o desenvolvimento local por meio de iniciativas que afirmam a península como um território histórico, de resistência e luta comunitária. Atuam pelo acesso ao solo urbano, à moradia digna e aos serviços de saneamento e de transportes, mas, também, no âmbito de projetos de produção econômica, capacitação de pessoas, geração de renda e realização de atividades culturais por meio dos chamados Arranjos Produtivos Locais (APL).

Diante deste quadro de problemas urbanos acumulados e de potencialidades de desenvolvimento a serem exploradas, a realização do Plano de Bairros de Itapagipe se orienta pela necessidade de promoção do desenvolvimento sustentável e integrado dos 14 bairros que constituem o território da península. Espera-se que o instrumento de planejamento possa contribuir efetivamente para a redução das desigualdades socioespaciais identificadas nos bairros e entre eles, mediante soluções que possibilitem, nas escalas de tempo possíveis, a superação dos problemas associados à urbanização incompleta e fragmentada que penaliza as comunidades mais pobres. Espera-se, também, que o Plano possa direcionar as ações e os investimentos públicos, privados e do terceiro setor no sentido de uma sustentabilidade urbana, que se estruture a partir da adaptação das políticas públicas ao atendimento das necessidades das pessoas e comunidades, pelo uso equânime dos recursos providos pela sociedade, além do uso racional dos recursos do ambiente natural, de modo a assegurar a sua renovação e reposição para as futuras gerações.

Por sua vez, qualquer proposta atual de pensar as cidades e seus territórios não pode desconsiderar os novos paradigmas de sociabilidade e de urbanidade impostos pela pandemia de Covid-19. Os impactos da pandemia no ambiente urbano e na rotina das pessoas têm despertado debates em escala mundial sobre a necessidade de repensar densidades e a mobilidade no planejamento das cidades. Esta discussão envolve questões como a priorização da mobilidade ativa, a ampliação da oferta de espaços abertos, públicos ou privados, a localização de equipamentos de abastecimento e de serviços essenciais mais próximos às moradias. Diante do avanço da pandemia – e da expectativa de pandemias futuras – as políticas públicas vêm se mostrando fundamentais para o enfrentamento da crise de saúde pública, e o Plano que ora se apresenta torna-se fundamental para a orientação e consecução dessas políticas.

4. OBJETIVOS

4.1. OBJETIVO GERAL

Promover o desenvolvimento sustentável e integrado do conjunto de bairros de Itapagipe, orientado à elevação da qualidade de vida das pessoas e comunidades, dos padrões de urbanização, melhoria do ambiente natural e construído, superação dos déficits de infraestrutura e ampliação das oportunidades de trabalho e produção econômica e sociocultural.

4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Elevar a qualidade urbanística dos diferentes territórios de Itapagipe, adequando-os à moradia, às atividades econômicas e as práticas socioculturais das comunidades locais;
2. Conceber projetos e ações para a articulação e integração socioespacial dos 14 bairros;
3. Estruturar o território para o turismo religioso de modo a potencializar os impactos positivos na região;
4. Apoiar o desenvolvimento de atividades voltadas à economia popular e à "economia do mar";
5. Buscar a eficácia dos sistemas de mobilidade por meio da integração dos modos de deslocamento de pessoas e mercadorias, da promoção da acessibilidade nos sistemas macro e micro, e da priorização da mobilidade ativa;
6. Adequar os espaços públicos para a mobilidade ativa, a prática de esportes e de atividades culturais e de lazer;
7. Articular com as concessionárias a melhoria dos serviços de saneamento básico, fornecimento de energia elétrica e telecomunicações;
8. Indicar soluções para a rede de drenagem, estabelecendo o manejo adequado das águas pluviais;
9. Regularizar o manejo dos resíduos sólidos, erradicando a disposição inadequada em áreas públicas e o lançamento de materiais na Enseada dos Tainheiros;

10. Aprimorar a qualidade da iluminação pública, especialmente nas áreas de urbanização precária;
11. Disciplinar e monitorar a ocorrência de atividades econômicas e práticas socioculturais em toda a borda marítima de Itapagipe;
12. Ampliar a arborização urbana para a melhoria do conforto térmico nos logradouros públicos, especialmente nos bairros populares;
13. Apoiar iniciativas locais voltadas para a qualificação de mão de obra e geração de emprego e renda;
14. Monitorar os impactos ambientais na Enseada dos Tainheiros e promover ações para remediá-los ou mitigá-los;
15. Propor ações para o enfrentamento dos impactos econômicos e sociais na pós-pandemia.

5. ETAPAS DE ELABORAÇÃO

Os procedimentos metodológicos adotados no Plano de Bairros de Itapagipe estão assentados em três etapas de elaboração: compreensão do território, identificação de questões e demandas relevantes e proposição de ações como alternativas de solução.

5.1. ETAPA I – COMPREENSÃO DO TERRITÓRIO

5.1.1. Revisão bibliográfica, documental e iconográfica

A maioria das informações sobre Itapagipe foi obtida em fontes secundárias e em bases de dados sistêmicas, como as do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), mas também em fontes primárias, mediante pesquisa realizada via internet e entrevistas com lideranças comunitárias, empresários e outros protagonistas locais. Em todas as etapas, os dados obtidos foram georreferenciados e representados em mapas temáticos, posteriormente superpostos para efeito de análise e cruzamento de informações.

O levantamento de informações em fontes secundárias compreendeu vasta pesquisa bibliográfica, iconográfica e cartográfica. Foram consultadas publicações acadêmicas e autorais sobre Itapagipe ou partes de seu território, publicações diversas realizadas por entidades privadas e instituições do Terceiro Setor, e relatórios governamentais de estudos, planos e projetos elaborados por órgãos e entidades do Estado da Bahia e do Município de Salvador.

No âmbito governamental, destacam-se os trabalhos realizados pela Prefeitura de Salvador ao longo de pelo menos quatro décadas, totalizando um amplo e amadurecido espectro de análises e proposições sobre Itapagipe que, atualizados, deram sustentação a parte deste plano. Além do acervo de referências, foram analisados estudos e projetos mais recentes produzidos pela Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF) e pela Secretaria de Infraestrutura (SEINFRA), dentre outros órgãos municipais.

Em uma outra vertente dos levantamentos, por intermédio da estrutura administrativa do Estado da Bahia, foi possível o acesso a documentos de trabalho da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER) e da Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SEDUR), que mantêm um longo histórico de atuação e intervenções na região de Alagados, visando a regularização urbanística e fundiária dos bairros.

Além das fontes governamentais, foram obtidos dados e estudos produzidos pela iniciativa empresarial e entidades do Terceiro Setor, como o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e

Pequenas Empresas (Sebrae), empreendedores do APL do Uruguai, Fundação Aleixo Belov, Grupo Kirimurê, Rede CAMMPI, Obras Sociais Irmã Dulce (OSID) e associações diversas.

Quanto às informações obtidas por meio de estudos acadêmicos, destacam-se aquelas realizadas pela Universidade Federal da Bahia (UFBA) e Universidade Católica de Salvador (UCSal) em suas atividades de pesquisa e extensão com objetos bastante diferenciados: passado industrial da Península de Itapagipe, atividades econômicas, conformação espacial, conquista do solo para viabilizar moradias, patrimônio material e imaterial, aspectos territoriais e socioeconômicos dos bairros, e a relação do território com a Baía de Todos os Santos, especialmente sob os aspectos ambiental e socioeconômico.

Nesta etapa, a pesquisa em fontes primárias tornou-se necessária apenas para a atualização, complementação e compatibilização de informações, especialmente nos casos de ausência de dados importantes para o diagnóstico ou quando o cruzamento de informações apontava inconsistências. Esta pesquisa foi realizada, principalmente, por meio de visitas ao campo, levantamento fotográfico e entrevistas a atores relevantes.

O conjunto de informações levantadas possibilitaram o reconhecimento do processo de estruturação socioespacial dos bairros de Itapagipe, bem como a identificação de particularidades e conflitos territoriais, condições da infraestrutura instalada e características da população local.

5.1.2. Mobilização e participação social

No processo de reconhecimento da área e posterior formulação de propostas, foi muito importante o contato com lideranças e associações que se mostraram ativas nas conquistas de melhorias das condições de moradia e infraestrutura, na luta pela manutenção e consolidação de certos modos de vida próprios do lugar, além das diversas manifestações socio-culturais e de caráter econômico de produção e consumo que se expressam tanto localmente, como na escala da cidade.

Foram realizados encontros e consultas com agentes e lideranças locais, professores universitários em diferentes áreas do conhecimento, alguns com pesquisas na região, além da participação de secretários e técnicos de diferentes órgãos da Prefeitura envolvidos com questões do Plano, e que já desenvolvem programas, projetos e ações para Itapagipe. Os encontros com atores para a apresentação da leitura do território foram viabilizados por meio de videoconferências e, eventualmente, pelo contato presencial com distanciamento social, possibilitando a participação e a obtenção de informações qualificadas que complementaram as análises da problemática territorial e orientaram algumas das proposições.

Além dessas iniciativas, foi realizada entre os dias 8 e 30 de julho de 2020 uma Consulta

Pública aberta a toda a população de Salvador. Respondida por 250 pessoas, constituiu-se em uma importante ferramenta para a coleta de dados e de proposições para o Plano de Bairros de Itapagipe, assim como para a hierarquização de problemas e a definição de prioridades de intervenção.

5.2. ETAPA II: IDENTIFICAÇÃO DE QUESTÕES E DEMANDAS

A etapa final do Plano de Bairros de Itapagipe compreendeu a síntese dos elementos do diagnóstico e a elaboração da agenda de proposições do Plano definida a partir:

- a) do escopo básico definido pelo PDDU para os planos específicos de territórios;
- b) dos objetivos fixados no início dos trabalhos que orientaram a coleta de informações e a fundamentação técnica;
- c) das análises espaciais e funcionais desenvolvidas;
- d) dos resultados da Consulta Pública que indicaram as questões mais relevantes para a população, situando-as hierarquicamente em um quadro de prioridades.

5.3. ETAPA III: FORMULAÇÃO DE PROPOSIÇÕES

A partir da sistematização e consolidação desses elementos, foi possível chegar a uma definição de propostas na forma de objetivos, metas e ações organizadas em temas que se mostraram mais relevantes durante o processo de elaboração do Plano, especialmente nas consultas públicas. Em todas as ações foi atribuído um horizonte temporal para a sua consecução, em uma escala de curto, médio e longo prazos, que também reflete o nível de dificuldade e de prioridade para os resultados.





PARTE II

COMPREENSÃO DO TERRITÓRIO



Bairros da antiga ocupação dos Alagados. 2021. Foto: @myphantomtoy

6. EVOLUÇÃO SOCIOESPACIAL DE ITAPAGIPE

A Península de Itapagipe é geologicamente formada por terraços marinhos localizados na parte baixa da escarpa da Falha Geológica de Salvador e compõe a borda marítima da cidade na sua relação com a Baía de Todos os Santos. No relevo eminentemente plano, com predominância de cotas altimétricas de 0 a 5 metros, destacam-se um conjunto de colinas cujas maiores elevações correspondem à localização do Hospital Sagrada Família (45 metros), da Basílica Santuário Nosso Senhor do Bonfim (27 metros), do Forte de Nossa Senhora de Monte Serrat (20 metros) e da Paróquia Nossa Senhora dos Alagados e São João Paulo II (15 metros). Na porção norte da península, é banhada pela Enseada dos Tainheiros, uma reentrância de aproximadamente 7 km² com 7 metros de profundidade média, constituindo-se em área abrigada para guarda de embarcações.

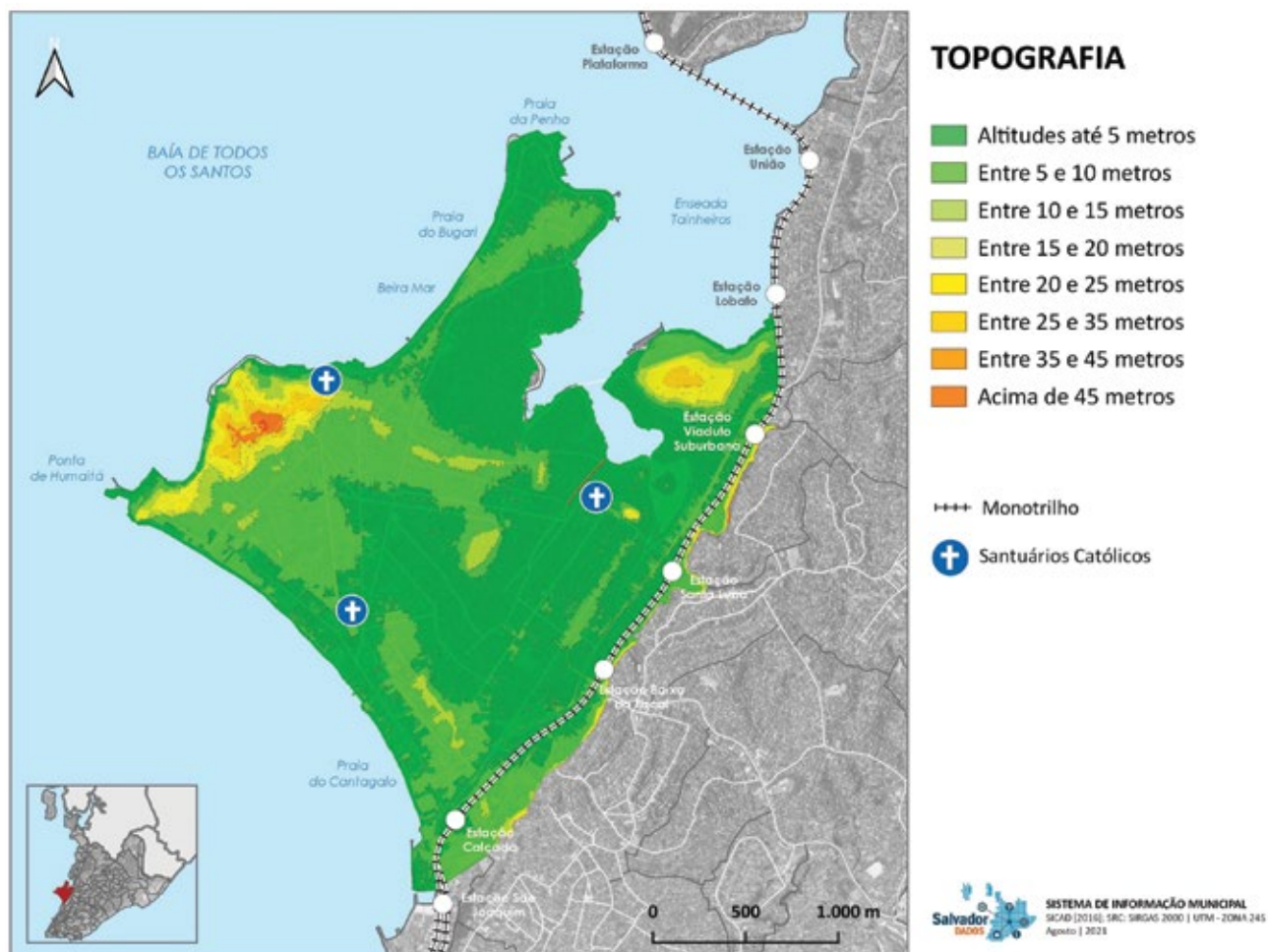


Figura 3 – Topografia de Itapagipe. Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe. FMLF. 2021.

Itapagipe tem grande importância na história de Salvador e os primórdios de sua ocupação remontam ao início da colonização portuguesa. A península chegou a ser cogitada para a fundação da cidade, mas foi descartada em favor da parte alta do bloco da Falha Geológica, sítio que melhor atendia aos requisitos da “Cidade Fortaleza”, conceito que orientou a implantação da primeira capital do Brasil.

Em uma linha de tempo, a urbanização de Itapagipe e a configuração físico-espacial resultante podem ser sintetizadas da seguinte forma:

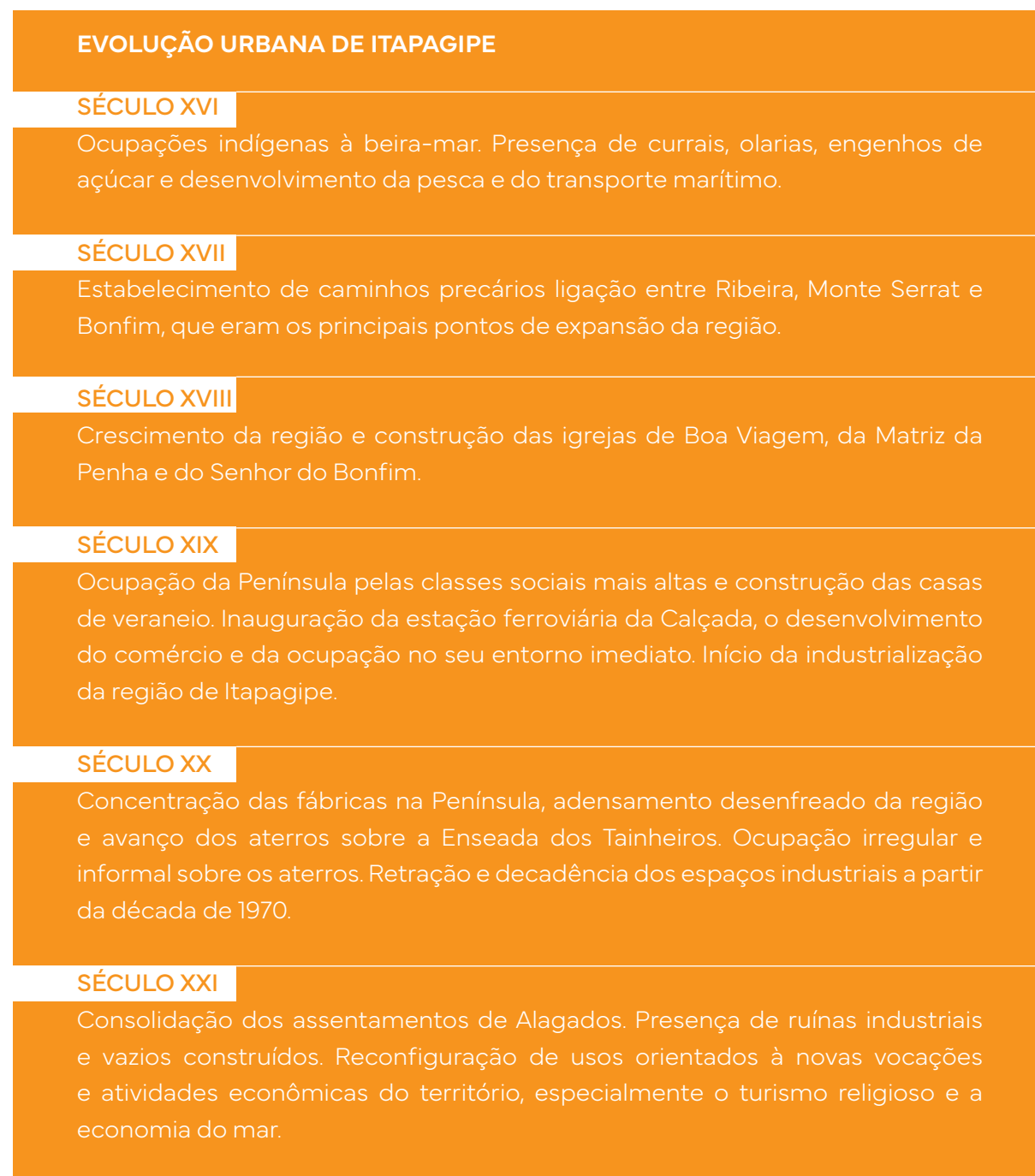


Figura 4 – Evolução urbana de Itapagipe. Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe. FMLF. 2021.

Em razão de sua posição geográfica na Baía de Todos os Santos, desde cedo a Península de Itapagipe constituiu-se em sítio estratégico para a defesa do território e para a produção agropecuária e manufatureira, voltada ao atendimento das necessidades da sede colonial. Desde o século XVI, além de pequenos aldeamentos indígenas, já apresentava atividades de olarias, currais e mantinha centros de produção de açúcar, cachaça e mel, além de pequenas casas cobertas com palmas, entremeadas na floresta original. Devido à relação com o mar e à precariedade dos acessos terrestres, nos séculos seguintes o transporte e a exploração marítima se desenvolveram até se tornarem as principais atividades da região. A pesca se tornou uma característica do local e a construção naval passou a ser um dos polos de atividade econômica dentro da então incipiente indústria manufatureira baiana.

A configuração das atividades produtivas e o relativo isolamento territorial fizeram com que durante todo o período colonial, que se estendeu por três séculos, a população residente em Itapagipe fosse composta principalmente por pescadores, ferreiros, alfaiates, pedreiros, pequenos negociantes e suas respectivas famílias, conformando uma povoação de trabalhadores até certo ponto autônoma da capital. À parte dessa configuração, apenas as estruturas militares e religiosas apoiadas em fortificações e mosteiros, a exemplo do Forte Nossa Senhora de Monte Serrat e da Igreja de Nossa Senhora de Monte Serrat, ambos do século XVII, e das igrejas de Nossa Senhora da Boa Viagem, de Nossa Senhora da Penha e da Igreja Basílica de Nosso Senhor do Bonfim, todas edificadas durante o século XVIII. Mais do que contribuir para a toponímia dos bairros e para o relevante patrimônio arquitetônico, a presença das fortificações e ordens religiosas legou a Itapagipe os primeiros acessos terrestres, assim como as primeiras vias internas que estruturaram urbanisticamente os espaços da península.

O perfil populacional da região permaneceu inalterado até meados do século XIX, quando Salvador começou a romper os limites da cidade colonial, conquistando outros territórios. À época, conceitos novos de salubridade e de urbanização começaram a prevalecer, modificando a relação das pessoas com o ambiente natural até então visto como inóspito para os humanos. As elites passaram a redefinir suas formas de morar, buscando maior proximidade com a natureza e com os bons ares dos ambientes costeiros. Nessa perspectiva, a classe social mais abastada de Salvador elegeu a região de Itapagipe como um dos locais preferidos para o veraneio e, posteriormente, também para moradia permanente. Casarões e solares foram edificadas em localizações privilegiadas da península e construído todo o urbanismo subsequente. Essa nova configuração de usos promoveu transformações significativas na paisagem e na configuração socioespacial, conformando vizinhanças residenciais que originaram os tradicionais bairros da Ribeira, Bonfim, Boa Viagem e Monte Serrat.

Simultaneamente, outros fatores mostraram-se tão ou mais determinantes para a estruturação do território e a ocupação da península. Em meados do século XIX, o fluxo



Figura 5 – Península de Itapagipe antes dos aterros. Fonte: EPUCS. 1940. (Imagem digitalmente manipulada).

No início do século XX, à medida que se consolidava e expandia o uso industrial e os serviços correlatos, a moradia na região assumiu um caráter predominantemente popular, tornando a península um ambiente pouco aprazível à permanência das classes abastadas que, paulatinamente, migraram para outros locais da cidade.

de novos moradores para Itapagipe também foi favorecido por uma maior integração da região com a cidade, facultada pela expansão do Porto de Salvador por sucessivos aterros em direção à península e pela implantação, em 1860, da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco⁹, com estações nos trechos atualmente correspondentes aos bairros Calçada e Lobato. A proximidade com o porto e a presença da linha férrea favoreceram uma incipiente industrialização que ganharia força na segunda metade do século com a instalação de inúmeras fábricas – a exemplo da Fratelli Vita e da Chadler, ligadas à produção de alimentos, e da Companhia Empório do Norte¹⁰, com a produção de têxteis. Além disso, outras indústrias – mecânica e elétrica – e serviços foram atraídos pela localização, com a articulação possível dos transportes ferroviário, marítimo e urbano, e de outros fatores favoráveis, como a existência de água e a disponibilidade de terrenos planos e baratos.

A concentração de postos de trabalho resultou na atração de pessoas oriundas das classes sociais mais baixas em busca de oportunidades de salário e este fluxo produziu demandas habitacionais para atendimento às necessidades da população trabalhadora. Inicialmente, algumas soluções foram viabilizadas pelos próprios empresários, sendo emblemática desta fase a construção da Vila Operária Luiz Tarquínio, disposta de 258 casas, inaugurada em maio de 1892 nas imediações da Companhia Empório do Norte, com infraestrutura, inclusive, água encanada, sistema de esgoto e assistência aos operários.

9. A via férrea foi inaugurada em 28 de junho de 1860 pela empresa inglesa Bahia and San Francisco Railway Company (em português, Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco). Mais tarde, passou a compor a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB), e depois fez parte da Superintendência Regional 7 (SR-7) da Rede Ferroviária Federal (RFFSA).

10. Atualmente restam apenas a Praça Luiz Tarquínio e poucas casas com a estrutura original. (SOUSA, 2010).

Nos anos 1940, a industrialização na Península de Itapagipe foi absorvida no zoneamento estabelecido pelo primeiro Plano de Desenvolvimento Urbano elaborado para Salvador. Em 1943, com a instalação do Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador (EPU-CS), grande parte de Itapagipe foi destinada como zona industrial, abrangendo os bairros Massaranduba, Vila Ruy Barbosa e Uruguai. Em 1948, por meio do Decreto-Lei Municipal nº 701, fundamentado nos estudos do EPUCS, a zona urbana da cidade foi dividida em setores, estendendo a zona industrial também aos bairros Mares, Penha e São Caetano.

A exiguidade dos espaços disponíveis em Itapagipe e a crise econômica que se estabeleceu na época não permitiram o avanço da industrialização como planejado e o processo entrou em retração até a decadência dos espaços industriais a partir da década de 1970, resultando em ruínas e vazios construídos ainda presentes na Península. Conflitos ambientais também contribuíram para a obsolescência das estruturas industriais, a exemplo da grande incidência de doenças do trato respiratório decorrentes da emissão de efluentes atmosféricos e da poluição da Enseada dos Tainheiros por agentes químicos e alta toxicidade, como metais pesados e hidrocarbonetos, que ainda hoje constituem um passivo ambiental que compromete o solo e as águas da região bem como a saúde dos moradores.

Com um ciclo relativamente curto, a industrialização da Península de Itapagipe foi determinante para a consolidação demográfica da região e a conformação dos atuais territórios. Nos anos 1940, à margem dos tradicionais bairros Boa Viagem, Ribeira, Monte Serrat e Bonfim, já relativamente consolidados, porém pouco acessíveis como possibilidade de moradia para o contingente de trabalhadores industriais, teve início um processo de ocupação das áreas vizinhas às fábricas que logo avançaria desordenadamente sobre a Enseada dos Tainheiros, e posteriormente, também sobre a Enseada do Cabrito, na forma de sucessivos aterros e ocupações informais, culminando com a construção de palafitas sobre as águas da baía.

A ocupação de Alagados iniciou-se em 1946 e teve como cenário uma grave crise habitacional em Salvador provocada pela confluência de fatores diversos: crise econômica, forte migração do campo para a cidade, insuficiência das ações governamentais no campo habitacional e rigidez na estrutura fundiária de Salvador, com pouca oferta de terrenos edificáveis nas áreas consolidadas. Naquele momento, a ocupação de Alagados se apresentava como uma possibilidade de emprego e redução dos gastos de transporte, além da conquista do solo para moradia a baixo custo, embora envolvendo graves riscos à vida. A relação com a maré e o mangue também oferecia oportunidade de alimento através da pesca, tanto para a sobrevivência quanto para um acréscimo de renda, compensando os riscos. Os materiais para a construção das habitações eram precários, como folhas de zinco, compensados de madeira, plásticos, papelão, entre outros disponíveis, mas à medida que os aterros foram ocorrendo para a criação de terra firme, aos poucos os materiais foram sendo substituídos por outros mais resistentes como a pedra, o cimento e os blocos cerâmicos.



Ocupação de Alagados, 1973. Levantamento Aerofotogramétrico da Cidade de Salvador. 1973.



Ocupação de Alagados, 2017. Levantamento Aerofotogramétrico da Cidade de Salvador. 2017.

Desde a sua origem, o processo de formação de Alagados esteve associado à configuração espacial de Itapagipe, em particular das vias de acesso, e na formação das “quadras” e “lotes” a partir do viário existente nas áreas consolidadas. Inicialmente, a ocupação se deu no trecho da Fazenda do Coronel (Massaranduba), evoluindo até resultar na junção de cinco assentamentos em diferentes estados de consolidação, abrangendo parte de Massaranduba, Baixa do Petróleo e Mangueira. A essas áreas foram incorporadas o Uruguai no início dos anos 1950, o Jardim Cruzeiro (onde se localizava a chamada invasão do Caminho de Areia, atualmente Vila Ruy Barbosa) e a Península do Joanes (parte do Lobato), resultando na total ocupação da Enseada dos Tainheiros e a incorporação à península das ilhas de Santa Luzia e do Rato, mediante sucessivos aterros. Nesse processo, a constituição espacial de Alagados fragilizou todo o ecossistema estuarino, destruindo ou modificando seriamente sua base territorial e a estrutura ambiental.

As ações governamentais para a melhoria das condições de vida em Alagados tiveram início nos anos 1960, ganhando impulso a partir de 1969 com a delimitação da área de intervenção e a elaboração do Plano de Recuperação dos Alagados, quando a população estimada

se aproximava de 78 mil pessoas¹¹. Os recursos para investimento foram obtidos mediante convênio do Banco Nacional da Habitação (BNH) com o Governo do Estado e o Município de Salvador.

As intervenções para a consolidação dos aterros e soluções habitacionais para a erradicação das palafitas começaram em 1973 na Enseada dos Tainheiros e em 1976 na Enseada do Cabrito (os Novos Alagados), quando a população já passava de 85 mil pessoas. Em 1973 foi criado o Grupo de Estudos para os Alagados da Bahia (GEPAB) com o objetivo fornecer os instrumentos necessários para a elaboração de um Plano Urbanístico que iria prever ampla urbanização para a erradicação das palafitas, sua substituição por habitações seguras sobre aterros e a implementação de infraestrutura de drenagem, saneamento básico e pavimentação. Para a execução das ações foi criada pelo Governo do Estado da Bahia a empresa de capital misto Alagados Melhoramentos S.A. (AMESA)¹². Após inúmeras configurações institucionais, a partir de 1998, coube a atual Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER) a responsabilidade pela execução das ações de urbanização e regularização fundiária, que em 2021 ainda se encontram em processo de implantação.

Simultaneamente às iniciativas de planejamento e à execução de obras, houve um esforço normativo, especialmente no âmbito municipal, no sentido de reconhecer as ocupações precárias como áreas de interesse social para fins de moradia da população de menor renda. No início dos anos 1980 foi instituída na legislação urbanística de Salvador a categoria de Áreas de Proteção Socioecológica (APSE), demarcações sujeitas a regime específico visando a regularização fundiária e o controle do uso do solo. Esta categoria foi o embrião das atuais Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), cujo conceito foi introduzido no ordenamento jurídico de Salvador pela Lei nº 7.400/2007, do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano.

O território correspondente ao complexo de Alagados foi um dos primeiros a serem demarcados em 1985¹³ e manteve a delimitação sem alterações, constituindo a atual ZEIS 46 – Alagados/Uruguai. Mais recentemente outras duas áreas de Itapagipe foram incorporadas à categoria, configurando a ZEIS 80 – Pedra Furada e a ZEIS 81 – Bonfim.

11. CARVALHO, Eduardo Teixeira de. Os Alagados da Bahia: intervenções públicas e apropriação informal do espaço urbano. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2002.

12. A partir de 1984, a empresa passou a se chamar Habitação Melhoramentos S.A (HAMESA), posteriormente foi incorporada à Companhia de Habitação e Urbanização do Estado da Bahia S.A (URBIS), a qual entrou em liquidação em 1998, sendo sucedida pela Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER).

13. Lei nº 3.592/1985, que delimitou as Áreas de Proteção Socioecológica (APSE) previstas na LOUOS (1984) e no PDDU (1985).

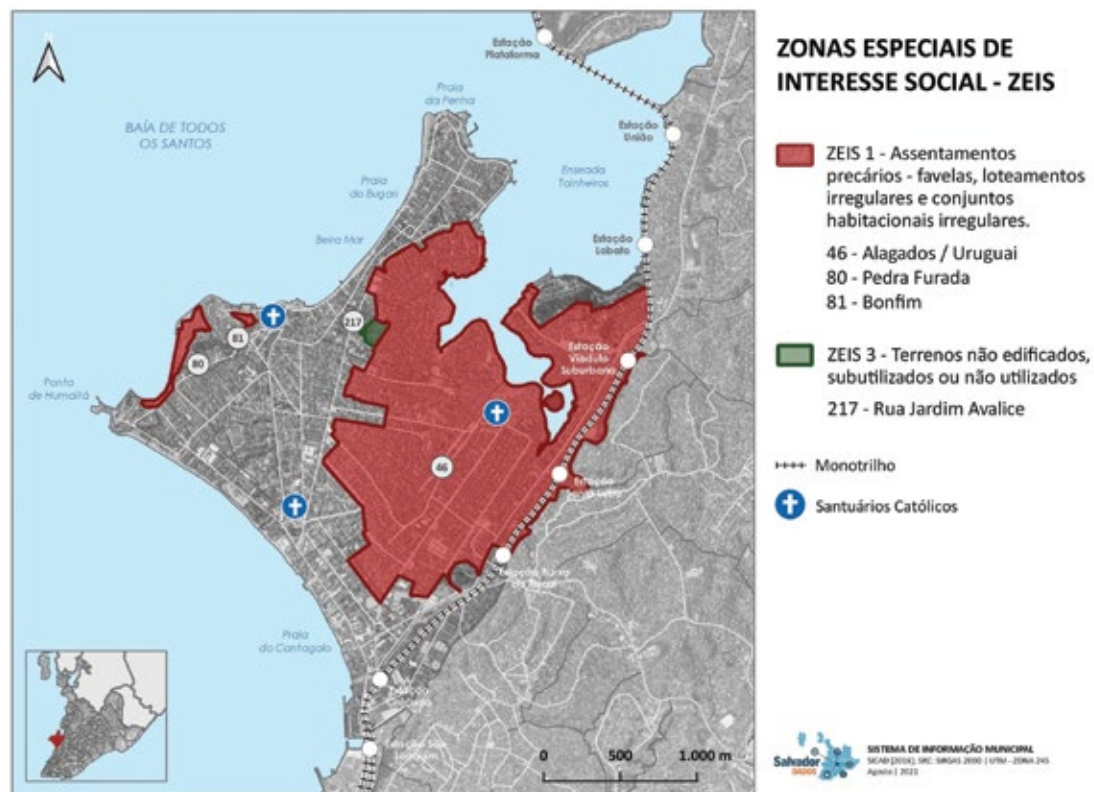


Figura 6 – Zonas Especiais de Interesse Social em Itapagipe. Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe. FMLF. 2021.

Nas primeiras décadas do século XXI, Itapagipe apresenta-se como um território relativamente estagnado, consequência do esgotamento dos fatores que impulsionaram o seu desenvolvimento e do deslocamento dos eixos mais dinâmicos da economia de Salvador para outras regiões. Os processos vivenciados pelo território durante o século passado, como a industrialização e a posterior desindustrialização, o adensamento populacional com participação majoritária de pessoas com baixos rendimentos, a obsolescência de usos e a perda da ambiência e da atratividade para moradia nos bairros tradicionais ainda mantêm efeitos detratores sobre a dinâmica urbana. Por outro lado, mantêm-se relativamente preservados os atributos locacionais e paisagísticos e o importante patrimônio cultural associado ao território. Também são significativos os esforços para redirecionamento de vocações e funções do território, mediante a estruturação de novos arranjos produtivos orientados para o turismo religioso e comunitário e a economia do mar.

7. OS DIFERENTES TERRITÓRIOS

O mapeamento e o reconhecimento das peculiaridades e desigualdades territoriais são importantes para o estabelecimento de estratégias de desenvolvimento orientadas à superação das diferenças e à integração dos bairros de Itapagipe. Da análise dos processos que resultaram na atual configuração socioespacial da região de Itapagipe, é possível identificar conjuntos de bairros que possuem semelhanças em termos dos padrões de urbanização e de ocupação do solo, das características da população residente, das densidades populacionais, da concentração de atividades econômicas, assim como dos déficits de infraestrutura e serviços urbanos. Porém, ainda que guardem singularidades geográficas, ambientais e socioculturais, o que diferencia fundamentalmente um território do outro é a maior ou menor inclusão nos processos de urbanização e no desenvolvimento econômico e social da Cidade de Salvador.

Respeitados os limites do abairramento oficial de Salvador, considerando ser o bairro uma unidade territorial social e culturalmente construída a partir da noção de pertencimento pelos seus moradores, distinguem-se quatro territórios principais, três deles correspondentes aos bairros da região e mais um território marinho, que é um dos elementos estruturadores da identidade e do desenvolvimento local.

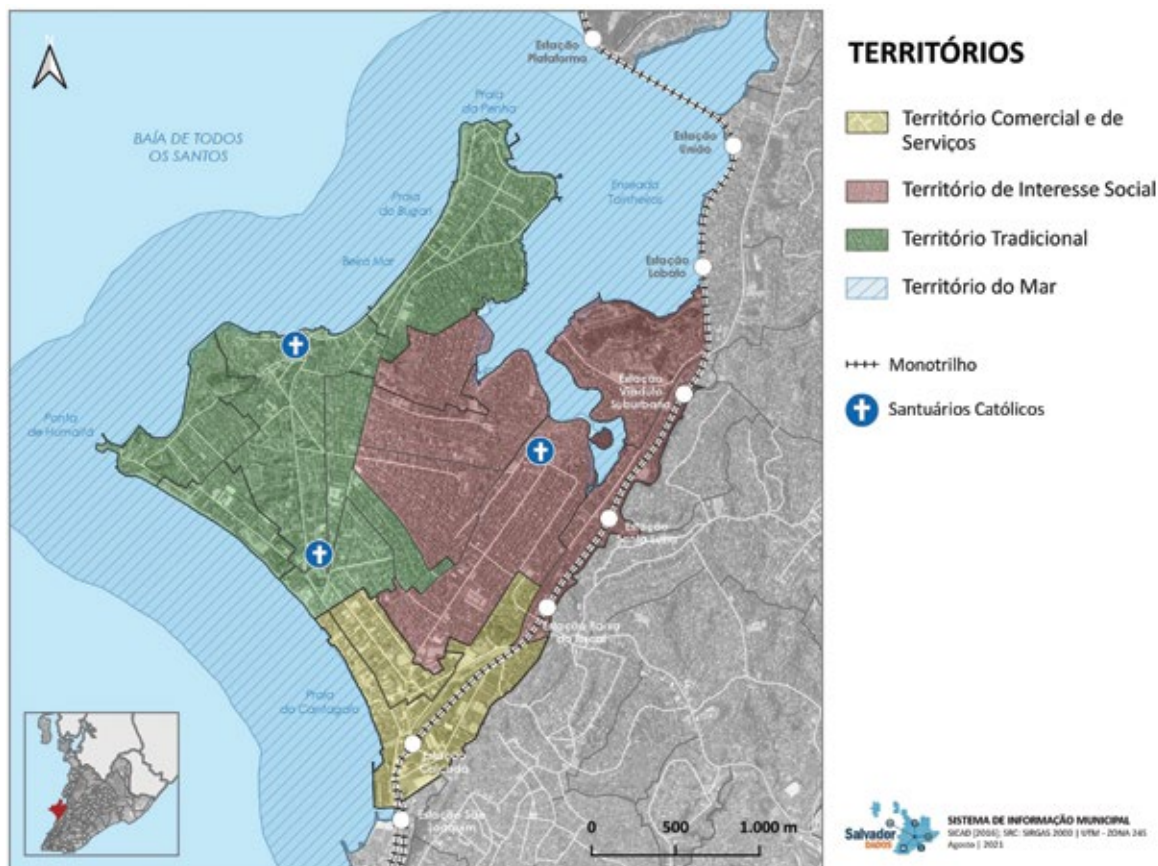


Figura 7 – Síntese territorial do Plano de Bairros de Itapagipe. Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe. FMLF. 2021.



Bonfim, 2021. Foto: @myphantomtoy



7.1. TERRITÓRIO TRADICIONAL

Compreende os bairros de **Roma, Boa Viagem, Monte Serrat, Bonfim, Caminho de Areia e Ribeira**, os mais antigos de Itapagipe, que se consolidaram por meio de sucessivas superposições urbanísticas e de uso e ocupação do solo até assumirem as feições atuais. Mesmo com alguns enclaves de informalidade, a estrutura urbana e a ocupação do solo são predominantemente formais, resultante do processo de expansão urbana a partir de arruamentos e de nucleações originadas em torno de usos religiosos e militares nos primórdios da ocupação da Península e, posteriormente, de usos industriais. Apenas a partir do século XX a expansão urbana passou a ser estruturada por meio de parcelamentos do solo (loteamentos e desmembramentos), da implantação de alguns conjuntos habitacionais e de grandes equipamentos e usos institucionais. As situações de informalidade se referem principalmente a algumas ocupações que se consolidaram em interstícios de áreas urbanizadas na Pedra Furada e na Baixa do Bonfim, mas, também, à ocupação de quadras e lotes em desacordo com o plano de parcelamento do solo.

Este território é o que apresenta extensivamente a melhor qualidade urbana, traduzida nos padrões de urbanização, na disponibilidade de infraestrutura e de serviços urbanos, na oferta e qualidade dos espaços públicos, na diversidade de usos e na ambiência valorizada por praças, monumentos e paisagens que fazem parte da imagem e da identidade da Cidade de Salvador. Além disso, é o território em que ocorreram as intervenções urbanas mais recentes protagonizadas pelo Município, especialmente obras de requalificação de espaços e equipamentos públicos e serviços de macrodrenagem. Por fim, é no Território Tradicional que são desenvolvidas as principais iniciativas de afirmação ou reconfiguração de vocações que podem catalisar um novo ciclo de desenvolvimento em bases sustentáveis para a região de Itapagipe, especialmente o turismo religioso, as atividades náuticas e de toda a cadeia produtiva relacionada à economia do mar.



Calçada. 2021 Foto: @myphantomtoy



7.2. TERRITÓRIO COMERCIAL E DE SERVIÇOS

Corresponde aos bairros da **Calçada** e dos **Mares** que se estruturaram e consolidaram como uma das principais centralidades de Salvador, concentrando usos comerciais diversificados, inclusive de perfil atacadista, e serviços especializados com atendimento à toda cidade. A concentração de atividades neste território esteve historicamente relacionada à localização da Estação Ferroviária da Calçada e ao passado industrial de Itapagipe, que deu origem a toda uma estrutura de comercialização de insumos para indústrias, desde equipamentos até produtos e serviços de manutenção. A urbanização e o uso do solo são predominantemente formais, sendo pequena a participação de usos residenciais, porém significativa a presença de atividades comerciais e serviços de apoio ao uso residencial dos bairros circunvizinhos e de outras regiões.

Associadas à configuração da estrutura urbana e dos corredores de mobilidade, a concentração de postos de trabalho e a atração promovida pelas atividades de comércio e serviços fazem deste território uma área de permanente conflito no fluxo de pessoas, mercadorias e veículos, com impacto direto na funcionalidade e na qualidade urbana.



Uruguay. 2021 Foto: @myphantomtoy



7.3. TERRITÓRIO DE INTERESSE SOCIAL

Compreende o conjunto de bairros que tiveram sua origem e expansão na ocupação de Alagados e que em razão da sua urbanização incompleta e precariedade da ocupação, caracterizam-se como áreas de moradia de interesse social, especificamente os bairros do **Uruguai, Massaranduba, Vila Ruy Barbosa/Jardim Cruzeiro, Mangueira, Santa Luzia** e parte do **Lobato**. A totalidade deste território está incluída na Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) demarcada pelo PDDU como área prioritária para a regularização fundiária desde os anos 1970, sendo uma das mais antigas demarcações para esta finalidade em Salvador.

O território se apresenta bastante homogêneo no que diz respeito aos padrões construtivos e de urbanização, caracterizando-se por altas densidades populacionais e de área construída e por uma complexa rede de vias estreitas e de curta extensão que delimitam pequenas quadras de uso residencial ou misto. Fogem a este padrão apenas os usos institucionais e as estruturas remanescentes de indústrias que existiram no local, espaços obsoletos que deram lugar a usos precários ou se mantiveram desocupados, constituindo os chamados vazios construídos.

Este território demanda uma extensa agenda de intervenções orientadas à correção dos déficits de infraestrutura acumulados, especialmente do saneamento básico, com destaque para a correção dos problemas na rede de drenagem e para o manejo adequado de resíduos sólidos. Outra agenda importante diz respeito à regularização fundiária, à elevação dos padrões de moradia, compreendendo a melhoria dos espaços públicos e das habitações, à provisão de equipamentos e serviços urbanos e à ampliação das condições locais para geração de postos de trabalho e oportunidades de renda. Também são necessárias soluções ambientalmente sustentáveis para a melhoria do conforto ambiental nos bairros, com a redução das ilhas de calor.



Ribeira. 2021 Foto: @myphantomtoy

7.4. TERRITÓRIO DO MAR

Com uma borda marítima de aproximadamente 13 km de extensão, a região de Itapagipe tem no mar um de seus territórios mais importantes, onde se desenvolvem atividades náuticas e se estrutura toda uma cadeia produtiva relacionada à economia do mar. Na sua maior parte informais, essas atividades representam um enorme potencial de desenvolvimento para a região e já é responsável por grande número de postos de trabalho.

Este território compreende dois ambientes principais: as águas da Baía de Todos os Santos e as águas internas da Enseada dos Tainheiros. São ambientes bastante distintos, tanto do ponto de vista socioespacial como dos ecossistemas e dos passivos ambientais acumulados, mas, também, no que se refere às vocações econômicas e culturais. O ambiente marinho da Baía de Todos os Santos se relaciona com a orla do Território Tradicional, enquanto o ambiente da Enseada dos Tainheiros se relaciona com a orla do Território de Interesse Social.

Voltados para a Baía de Todos os Santos encontram-se os recantos e paisagens de Itapagipe mais atrativos para o turismo e lazer, as praias e águas com melhor balneabilidade, ou seja, que favorecem o banho de mar, o mergulho e outras atividades de desfrute dos ambientes marinhos e costeiros. Existem estudos para a implantação de circuitos náuticos de turismo e um parque marinho na Praia da Boa Viagem, onde localizam-se restos de naufrágios próximos à costa, que favorecem atividades de mergulho, arqueologia marinha e aproximação com a biota diversa.


A possível construção da ponte Salvador-Itaparica trará impactos na orla de Itapagipe, tanto no que se refere à sustentabilidade dos ambientes marinho e costeiro, como do ponto de vista visual, uma vez que a implantação se dará bem próxima à faixa de praia. Inevitavelmente, será comprometida a visão que se tem de Itapagipe para a Cidade de Salvador, assim como a paisagem da Baía integrada pela Península. Também haverá efeitos sobre o uso da praia pela modificação das condições de insolação decorrentes da projeção de sombras da ponte sobre a faixa de praia.

Na Enseada dos Tainheiros, o ambiente marinho encontra-se degradado em decorrência da supressão da vegetação de mangues e da contaminação das águas por agentes químicos provenientes de antigos lançamentos industriais e de grandes cargas de efluentes domésticos ainda captados pela rede de drenagem. A fronteira marítima é resultante de edificações e aterros sobre as águas e de urbanizações recentes que criaram uma via de borda para conter a expansão das ocupações sobre as águas. Mesmo assim, a baía de águas protegidas é propícia ao desenvolvimento de atividades náuticas, desde a navegação até a guarda e manutenção de embarcações e de equipamentos de apoio, assim como a prática de esportes.

Mesmo com os esforços de urbanização, ainda há grande pressão da informalidade sobre todo o ambiente costeiro, com grande número de atividades sem nenhum tipo de controle ou regulamentação. São guarderias de barcos, marinas sem registro e pequenos estaleiros e oficinas que fazem serviços de manutenção em embarcações, além de depósitos de pesca, em geral, precários.

8. ASPECTOS DEMOGRÁFICOS E SOCIOECONÔMICOS

8.1. CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS DE ITAPAGIPE

 conjunto de bairros de Itapagipe está compreendido em uma área de 7,20 km² e engloba uma população de 164.264 habitantes (IBGE, 2010), correspondente a 6,14% da população de Salvador, com uma densidade demográfica de 228,03 hab/ha (Tabela 01).

O Território Tradicional e o de Interesse Social possuem áreas equivalentes representando, respectivamente, 43,38% e 43,61% do total de Itapagipe, enquanto o Território Comercial e de Serviços abrange 13,90%. Os bairros com maior extensão territorial são o Bonfim e o Uruguai, que conjuntamente representam 25% do território da região, e os de menor extensão são Boa Viagem, Mares, Roma e Mangueira, que representam 14,59%.

A distribuição da população se dá de forma bastante diferenciada nos três territórios, assim como as densidades resultantes. O Território de Interesse Social concentra 62,70% da população de Itapagipe, seguido do Território Tradicional, com 32,80%, e do Território Comercial e de Serviços, com apenas 4,50%. O bairro mais populoso é o Uruguai com 30.370 habitantes, que representam 18,49% da população da região. Destacam-se, também, Massaranduba, com 20.160 habitantes, Vila Ruy Barbosa/Jardim Cruzeiro, com 19.448 habitantes, e Ribeira, com 19.578 habitantes, sendo o mais populoso do Território Tradicional. No outro extremo, os menos populosos, os bairros dos Mares, com 2.359 habitantes, e Boa Viagem, com 2.322 habitantes, representando 2,85% da população total.

A densidade demográfica é um importante indicador da concentração de pessoas no espaço territorial, demonstrando as diferenças socioeconômicas na apropriação e no consumo do espaço urbano em Itapagipe. A densidade populacional do Território Tradicional é de 176,72 hab/ha, enquanto a do Território de Interesse Social é de 326,52 hab/ha, ou seja, proporcionalmente 1,84 vezes maior. O Território Comercial e de Serviços não pode ser utilizado como referência por se tratar de um espaço predominantemente não residencial.

Inversamente, a relação entre o número de habitantes e a área territorial de cada bairro é um indicador que expressa o consumo per capita do espaço urbano, possibilitando uma melhor visualização das diferenças socioespaciais. Sob esta ótica, o bairro Caminho de Areia (30,15 m²/hab) é o mais denso do Território Tradicional, enquanto Boa Viagem (103,31 m²/hab) é o menos denso, uma proporção 3,43 vezes menor. No Território de Interesse Social, o bairro

Mangueira (22,94 m²/hab) é o mais denso, e o de menor densidade é Santa Luzia (51,97 m²/hab), uma proporção 2,26 vezes menor. Entre os dois territórios, a relação entre os bairros de menor e maior densidade (Boa Viagem e Mangueira) é de 4,5 vezes.

A ausência de dados demográficos para o período subsequente a 2010 dificulta a progressão de alguns processos. No entanto, diante do crescimento populacional e de domicílios verificados na década anterior, a tendência é de aumento dos indicadores analisados.

TABELA 01- Indicadores Demográficos – 2010

TERRITÓRIOS	BAIROS	ÁREA (ha)	ITAPAGIPE (%)	HABITANTES (IBGE 2010)	ITAPAGIPE (%)	DOMICÍLIOS** (IBGE 2010)	DOMICÍLIOS ITAPAGIPE (%)	DENSIDADE BRUTA (hab/ha)	ESPAÇO PER CAPITA (m ² /hab)
TERRITÓRIO TRADICIONAL	Boa Viagem	23,99	3,33	2.322	1,41	793	1,55	96,79	103,31
	Bonfim	90,06	12,46	9.446	5,75	2.979	5,81	104,89	93,34
	Caminho de Areia	37,14	2,14	12.318	7,50	3.864	7,54	331,66	30,15
	Monte Serrat	41,08	5,83	6.590	4,01	2.048	4,00	160,42	62,34
	Ribeira	85,68	11,94	19.578	11,92	6.011	11,74	228,50	43,76
	Roma	26,99	3,75	3.636	2,21	1.100	2,15	134,42	74,23
	TOTAL	304,94	43,38	53.890	32,80	16.795	32,79	176,72	56,59
TERRITÓRIO COMERCIAL E DE SERVIÇOS	Calçada	73,51	10,27	5.024	3,06	1.704	3,33	68,34	146,32
	Mares	26,49	3,61	2.359	1,44	769	1,50	89,05	112,29
	TOTAL	100,00	13,90	7.383	4,50	2.473	4,83	73,83	135,45
TERRITÓRIO DE INTERESSE SOCIAL	Lobato*	61,18	8,33	13.001	7,91	4.072	7,95	212,50	47,05
	Mangueira	28,24	3,90	12.310	7,50	3.828	7,47	435,91	22,94
	Massaranduba	53,01	7,36	20.160	12,27	6.146	12,00	380,31	26,29
	Santa Luzia	40,03	5,56	7.702	4,69	2.357	4,60	192,41	51,97
	Uruguai	90,92	12,64	30.370	18,49	9.477	18,50	334,03	29,94
	Vila Ruy Barbosa/ Jardim Cruzeiro	42,04	5,83	19.448	11,84	6.071	11,86	462,61	21,62
	TOTAL	315,42	43,61	102.991	62,70	31.951	62,38	326,52	30,63
REGIÃO DE ITAPAGIPE		720,36	100	164.264	100	51.219	100	228,03	43,85

* Os dados referem-se à porção territorial do bairro do Lobato incluída neste plano, especificamente a correspondente à Península do Joanes.
 ** Domicílios Particulares e Coletivos

Em sua distribuição por gênero, a população de Itapagipe é majoritariamente feminina, em uma proporção de 54% sobre o total da população. Essa relação se mantém em níveis próximos em todos os bairros da região e reproduz os padrões médios encontrados em Salvador. Das 81.620 moradoras, 39% são chefes de família.

A distribuição da população por cor mostra uma predominância de pessoas negras (pardos e pretos na classificação do IBGE 2010), que correspondem a 83,16% dos residentes, sendo 57,15% pardos e 26,02% pretos. O percentual da população autodeclarada branca é de 15,75%, enquanto os que se declaram amarelos ou indígenas perfazem 0,89% e 0,21%, respectivamente. O perfil é semelhante ao de Salvador, onde o percentual da população autodeclarada parda é de 51,68% e preta é de 27,80%, no mesmo período.

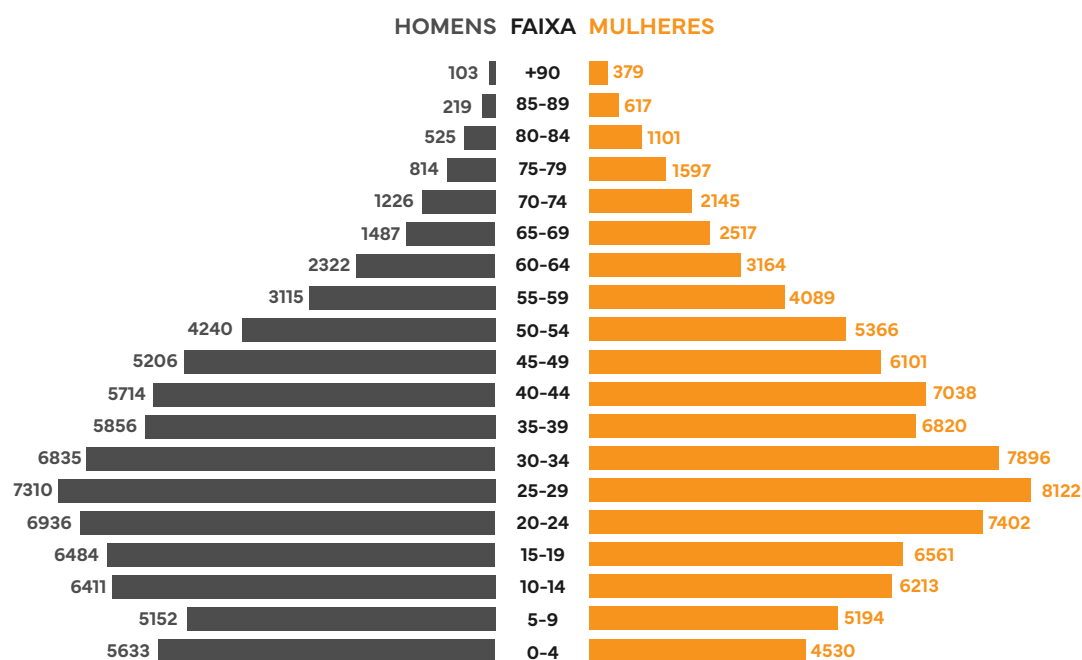


Figura 8 – Distribuição da população de Itapagipe por cor e por bairro. Fonte: IBGE. 2010.

O Território de Interesse Social, que remete aos antigos Alagados, é o que apresenta o maior percentual de população negra, com 86,98% dos residentes declarados pardos (55,88%) ou pretos (22,87%); nos demais, a participação de negros na população é de 78,75% no Território Comercial e de Serviços e de 76,46% no Território Tradicional. Dentre todos os bairros de Itapagipe, Lobato é o que apresenta o maior percentual de negros, com 89,62% dos residentes, e Bonfim e Roma são os que apresentam maior participação de brancos, com respectivamente 29,65% e 28,85%. A participação de amarelos (orientais) e indígenas é pouco expressiva em todos os bairros, sendo o maior percentual de ambos registrado no bairro do Caminho de Areia, com 1,51% de amarelos e 0,58% de indígenas.

A distribuição por grupos etários revela uma população jovem. Consideradas as pessoas de 0 até 29 anos, o grupo populacional jovem representa 46% da população total. Deste grupo fazem parte dois subgrupos relevantes, as pessoas com idade até 14 anos, que equivalem a 19,5% da população, e as com idade entre 15 e 19 anos, que correspondem a pouco menos de 8%. O primeiro segmento pressiona o poder público por creches, educação pré-escolar e ensino fundamental, além de equipamentos de recreação e lazer. O segundo subgrupo, correspondente à faixa do ensino médio, demanda unidades educacionais, cursos profissionalizantes, equipamentos culturais e transporte público.

Outro grupo especial, a população idosa, caracterizada por pessoas com mais de 65 anos de idade e que requerem cuidados médicos e terapêuticos, acessibilidade, abrigos e espaços de convivência, já conformam 8,3% do contingente populacional. A população feminina idosa já alcança a proporção de 10% sobre o conjunto de habitantes de Itapagipe.

DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO POR COR E POR BAIRRO - IBGE 2010

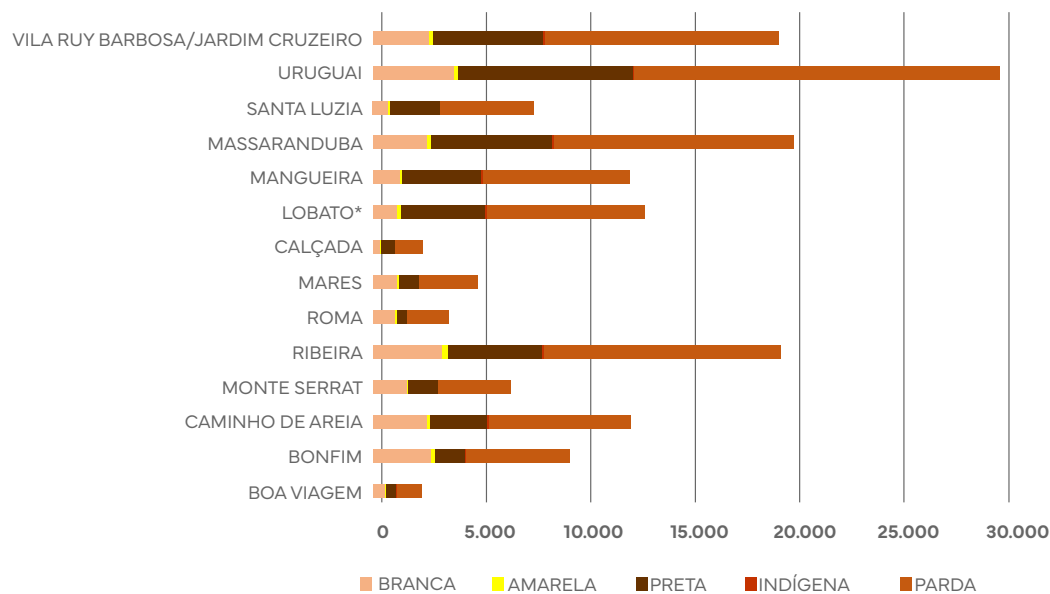


Figura 9 – Distribuição da população de Itapagipe por faixa etária. Fonte: IBGE. 2010.

Em termos de aptidão para o trabalho, embora o IBGE considere População em Idade Ativa (PIA) os indivíduos dos 10 aos 65 anos, foram consideradas apenas as pessoas entre 15 e 65 anos, que representam, proporcionalmente, 72% do total de residentes. Entende-se que a população até os 14 anos ainda se encontra na faixa do ensino fundamental, embora muitos já executem atividades informais e sub-remuneradas em razão das condições de pobreza e exclusão social. No entanto, não se pode tomar tal população como apta ao trabalho por contradizer os objetivos deste Plano e das políticas públicas orientadas à melhoria das condições de vida da população.

8.2. ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO MUNICIPAL (IDHM)

O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é uma medida criada pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) com o objetivo de avaliar o desenvolvimento humano a partir de três dimensões consideradas relevantes: longevidade, educação e renda.

O IDHM brasileiro adequa a metodologia global ao contexto brasileiro e à disponibilidade de indicadores nacionais, sendo composto pelas mesmas três dimensões do IDH Global:

- a) **longevidade**, que representa o número médio de anos que uma pessoa pode viver a partir do nascimento;
- a) **acesso ao conhecimento**, que é medido através dos índices de analfabetismo e escolarização da população adulta e jovem;
- a) **padrão de vida**, medido pela renda per capita, ou seja, a soma da renda de todos dividida pelo número de habitantes de uma determinada área (inclusive crianças e pessoas sem renda).

O IDHM varia de **0,000** a **1,000**, o que significa que quanto mais próximo de 1,000 melhor é o IDHM da localidade. Para interpretação e comparabilidade do indicador, foi estabelecida uma escala do desenvolvimento humano traduzida nas seguintes faixas do IDHM:

ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO MUNICIPAL – IDHM

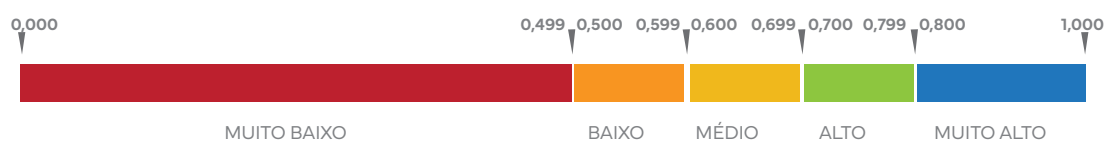


Figura 10 – Faixas do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDHM. Fonte: Como ler o IDHM. Reproduzido do Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil. Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/acervo/atlas>. Acesso em: 28 ago. 2021.

Diferentemente deste plano, que utiliza o abairramento oficial como referência para a sistematização de informações e a análise territorial, a metodologia utilizada pelo PNUD para trabalhar com os dados do IBGE se apoia em áreas mais homogêneas do ponto de vista das condições socioeconômicas, as Unidades de Desenvolvimento Humano (UDH). Esta unidade resulta do agrupamento de setores censitários dos bairros conforme as características comuns ou similares, inclusive de áreas de outros bairros próximos. No caso de Itapagipe, esse recorte territorial possibilita, em algumas situações, identificar diferenças

socioeconômicas em um mesmo bairro ou a similaridade entre áreas vizinhas de diferentes bairros, embora as diferenças sejam mais sensíveis a partir dos componentes desagregados.

Todas as áreas de Itapagipe atingem valores de IDHM que se distribuem nas faixas que caracterizam o Médio, Alto e Muito Alto Desenvolvimento Humano. Considerando os três territórios, é possível perceber estágios diferenciados de desenvolvimento em cada um deles, assim como uma nítida distribuição dos melhores e dos piores indicadores em áreas contínuas, localizadas em partes específicas da região da seguinte maneira:

- a) **IDHM Muito Alto** – orla dos bairros da Ribeira, Bonfim e Monte Serrat;
- a) **IDHM Alto** – parte central da Península, desde a Praia da Boa Viagem e a do Cantagalo até o Caminho de Areia, Mares e partes do Uruguai e Massaranduba;
- a) **IDHM Médio** – trechos de Mangueira, Massaranduba e do Uruguai mais próximos à Enseada dos Tainheiros e até a Vila Ruy Barbosa, e os trechos em torno da linha férrea, desde a Calçada e por Santa Luzia até Lobato.

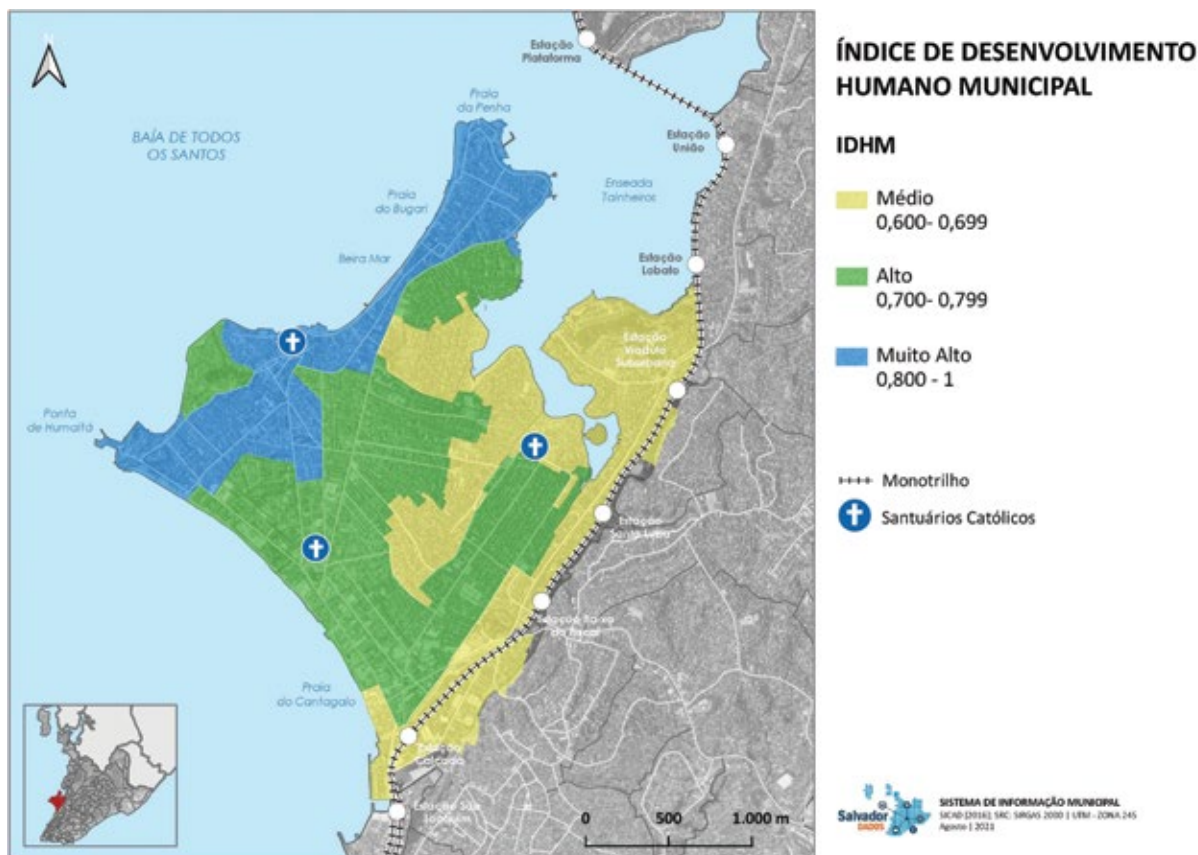


Figura 11 – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) em Itapagipe. Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe. FMLF. 2021.

QUADRO 1 - IDHM BRASIL, SALVADOR E UNIDADES DE DESENVOLVIMENTO HUMANO (UDH), ITAPAGIPE – 2010

ESPACIALIDADES	IDHM 2010	LONGEVIDADE	EDUCAÇÃO	RENDA
BRASIL	0,727	0,816	0,637	0,739
SALVADOR	0,759	0,835	0,679	0,772
Alto do Cabrito/ Lobato/ Santa Luzia	0,661	0,772	0,592	0,632
Boa Viagem/ Bonfim Caminho de Areia	0,783	0,874	0,735	0,747
Boa Viagem/ Bonfim/ Monte Serrat	0,841	(+) 0,914	0,768	(+) 0,847
Monte Serrat: Entorno do Hosp. Sagrada Família	0,743	0,841	0,703	0,693
Bonfim: Jardim Belvedere	(+) 0,854	0,911	(+) 0,834	0,820
Calçada	0,679	0,803	0,599	0,651
Mares/ Roma	0,799	0,875	0,760	0,766
Mangueira	0,690	0,800	0,626	0,655
Massaranduba	0,772	0,859	0,747	0,718
Massaranduba: Baixa do Petróleo	0,642	0,759	0,563	0,620
Ribeira: Largo dos Tainheiros	0,740	0,834	0,717	0,680
Ribeira: Madragoa	0,828	0,899	0,806	0,784
Uruguai	0,705	0,817	0,649	0,661
Uruguai: Alagados	(-) 0,608	(-) 0,723	(-) 0,529	(-) 0,587
Vila Ruy Barbosa/Jardim Cruzeiro	0,779	0,862	0,749	0,733
Vila Ruy Barbosa/Jardim Cruzeiro: Igr. São Jorge	0,690	0,788	0,644	0,647

IDHM MUITO BAIXO IDHM MÉDIO IDHM ALTO IDHM MUITO ALTO

Fonte: PNUD. 2013.

No Quadro 1 estão relacionados os IDHM de cada uma das UDH que abrangem Itapagipe e todos os componentes desagregados para as respectivas unidades, assim como os índices e seus componentes para Salvador e para o Brasil.

O IDHM do Brasil é 0,727 e o de Salvador é 0,759, ambos situados na faixa de Alto Desenvolvimento Humano. Comparativamente em Itapagipe estão na mesma faixa as UDH Mares/ Roma (0,799), Boa Viagem/Bonfim/Caminho de Areia (0,783), Vila Ruy Barbosa/Jardim Cruzeiro (0,779) e Massaranduba (0,722). Situam-se na faixa superior as UDH de Boa Viagem/Bonfim/Monte Serrat (0,841), Bonfim: Jardim Belvedere (0,854), Ribeira: Mandragoa (0,828).

Observa-se que a UDH Uruguai: Alagados é a de menor IDHM dentre todas de Itapagipe, embora classificada como médio desenvolvimento humano em função dos outros componentes considerados. A UDH Bonfim: Jardim Belvedere é a que apresenta o melhor IDH na região, com todos os componentes na faixa de classificação muito alto.

A Longevidade foi o componente que mais influenciou positivamente o IDHM, oscilando entre alto (0,723) e muito alto (0,914), respectivamente nas UDHs Uruguai: Alagados e Boa Viagem/Bonfim/Monte Serrat. A Renda foi o segundo componente com maior influência na variação dos IDHM, que embora tenha apresentado melhoria em todas as áreas, ainda aponta grande discrepância entre as unidades. A Educação foi o único componente classificado com IDHM baixo, sendo os índices registrados nas unidades Alto do Cabrito/Lobato/Santa Luzia, Massaranduba: Baixa do Petróleo, Calçada e Uruguai: Alagados, esta última com o mais baixo índice do conjunto (0,529). A UDH Bonfim: Jardim Belvedere, ao contrário, obteve o maior índice (muito alto: 0,834) nesse componente entre as UDHs.

A análise da evolução do componente Renda no período 2000-2010 permite uma melhor visualização do comportamento dos índices. Tomando-se por base os valores das quatro UDHs que apresentaram os menores IDHM e comparando-os com os valores das quatro UDHs com melhores resultados, observa-se que mesmo tendo os índices evoluído positivamente em todas as áreas, permanecem inalteradas as diferenças entre os dois grupos e mesmo dentro de cada grupo.

EVOLUÇÃO DO IDHM RENDA NO PERÍODO 2000-2010
(UDHs selecionadas)

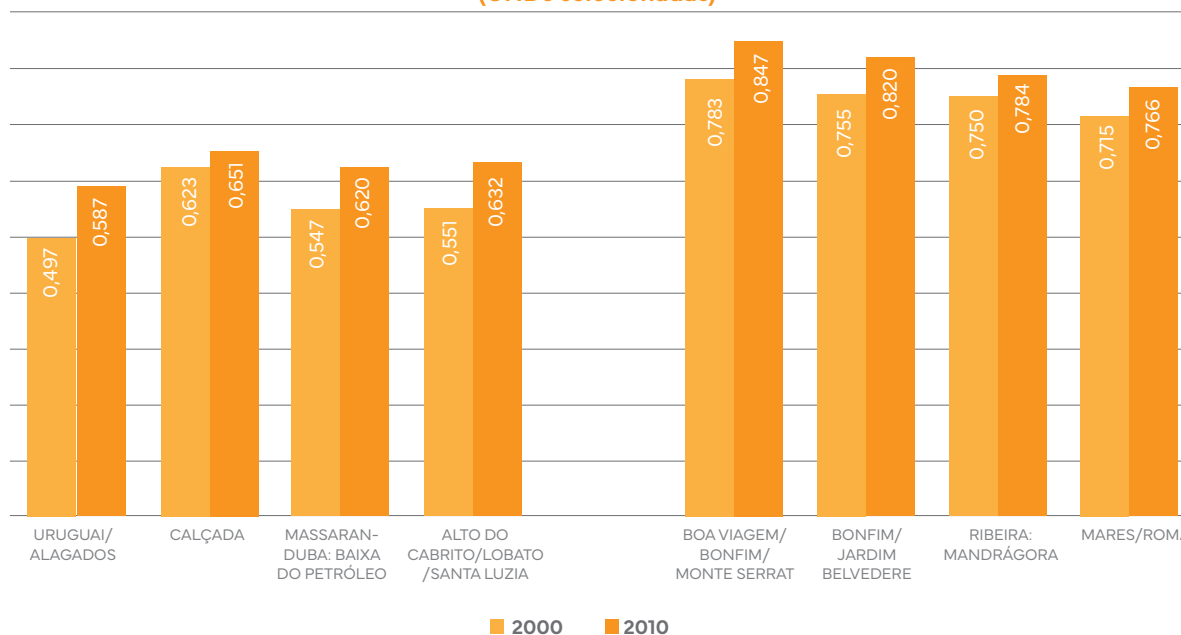


Figura 12 – Evolução do IDHM Renda em UDHs selecionadas de Itapagipe no período 2000-2010. Fonte: PNUD. 2013.

9. MOBILIDADE URBANA

9.1. ESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE EM ITAPAGIPE

A primeira solução para o transporte coletivo de passageiros na região de Itapagipe foi estruturada no século XIX a partir de um sistema de bondes com tração animal. Duas linhas partiam da Barroquinha em direção ao atual bairro da Calçada: uma delas seguindo pelos altiplanos de Santo Antônio e da Liberdade até o atual Largo do Tanque, e outra pelos vales, percorrendo a Baixa dos Sapateiros, Sete Portas, Largo dos Dois Leões, Avenida Barros Reis, Largo do Retiro, vale da atual Avenida San Martin e o Largo do Tanque até o gasômetro, na Baixa do Fiscal.

A expansão do Porto Marítimo de Salvador por meio de sucessivos aterros que avançaram sobre a Baía de Todos os Santos, desde a Conceição da Praia até o Largo da Calçada, propiciou a expansão do Bairro do Comércio e favoreceu a sua preponderância como centro de atividades econômico-financeiras. Em decorrência, foram desativadas as antigas linhas de bondes e o transporte de passageiros passou a circular pelo bairro do Comércio, estendendo o seu percurso até Itapagipe. Também ocorreu progressivamente a substituição da tração animal pelos bondes elétricos, e em 1897, ligando os bairros da Calçada e do Bonfim, foi inaugurada aquela que seria a segunda linha de bondes elétricos do Brasil. Posteriormente, mais três linhas foram implantadas em Itapagipe: Ribeira – Boa Viagem, Ribeira – Bonfim, e Ribeira – Caminho de Areia.

Nos anos 1940, os eventos relacionados à participação do Brasil na 2ª Guerra Mundial também impactaram o desenvolvimento dos bairros da Cidade Baixa, principalmente a partir da implantação da Base Naval em frente ao Porto de Salvador. Como se fazia necessária a articulação desta Base com a Base Aérea localizada em Itapuã, foi construída uma ligação rodoviária desde o bairro do Comércio até o aeroporto, passando por Pirajá. Parte deste corredor corresponde às atuais Avenida Jequitaia (originalmente Avenida Frederico Pontes), Rua Nilo Peçanha e Largo do Tanque, vias estruturantes que até hoje fazem a comunicação dos bairros de Itapagipe às demais regiões da cidade.

Especialmente, a implantação da Avenida Frederico Pontes (Avenida Jequitaia) veio proporcionar uma melhor condição de acesso rodoviário à Itapagipe, favorecendo o surgimento de novas modalidades de transporte, a exemplo da única experiência de utilização de ônibus elétricos em Salvador, implantada no final dos anos 1950 em substituição às linhas de bonde, com percurso da Praça Cayrú, no bairro do Comércio, até a Ribeira. No pós-guerra, a implantação de novas vias na cidade a partir da década de 1950 desviou quase totalmente

o percurso para o aeroporto, alterando substancialmente o comportamento do tráfego de acesso à Itapagipe. Simultaneamente foi deflagrado o processo de formação do território dos Alagados, resultando na ampliação das densidades populacionais e, conseqüentemente, das demandas por transporte coletivo em Itapagipe.

Com a construção da Avenida Afrânio Peixoto (Avenida Suburbana) em 1960, o principal corredor rodoviário de ligação da Calçada aos Subúrbios Ferroviários, a demanda por transporte de passageiros passou a ser ainda mais estimulada, contribuindo para problemas na circulação de veículos na Avenida Frederico Pontes/Jequitaia, também agravados pela presença da Feira de Água de Meninos, na época o principal entreposto atacadista de comestíveis da cidade, e pelo intenso comércio do bairro da Calçada, ponto de confluência do sistema viário da região. Em 1964, a destruição da Feira de Água de Meninos por um grande incêndio possibilitaria nos anos seguintes a implantação da Avenida Oscar Pontes, que foi construída paralelamente à Avenida Frederico Pontes, formando um binário que equacionou favoravelmente o tráfego na região.

A construção da Avenida Oscar Pontes foi a última grande intervenção viária realizada na Cidade Baixa no decurso de mais de 40 anos até a construção da Via Expressa Baía de Todos os Santos, inaugurada em 2013, que liga a rodovia BR-324 ao Porto de Salvador. Esse hiato de grandes intervenções denota o deslocamento dos interesses econômicos na região da Cidade Baixa em razão de processos relacionados ao desenvolvimento urbano de Salvador e à formação de novas centralidades. Embora tenha favorecido a mobilidade na cidade e o acesso ao bairro do Comércio e ao conjunto dos bairros de Itapagipe, a implantação da Via Expressa não representou uma inflexão nesses processos, relacionando-se, principalmente, ao projeto de integração regional fundado na construção da Ponte Salvador – Itaparica, cujos impactos em Salvador ainda não foram suficientemente mensurados, especialmente no que diz respeito aos bairros mais diretamente afetados.

Embora não atinja diretamente a região de Itapagipe, a nova Ligação Pirajá-Lobato, concluída em 2020, articula o corredor formado pelas avenidas Gal Costa e Pinto de Aguiar com a Avenida Afrânio Peixoto em trecho próximo à Península do Joanes, no bairro do Lobato, o que permite novas possibilidades de integração de Itapagipe com as demais regiões de Salvador. Esta via integra o traçado de um dos corredores transversais previstos no Plano Diretor da cidade desde a década de 1970 e deverá apoiar a implantação de um corredor de transporte de passageiros ligando a Orla Atlântica com a Orla da Baía e Todos os Santos.

Outra grande intervenção em curso certamente acarretará impactos diretos na mobilidade urbana em Itapagipe: a implantação de um novo corredor de transporte de passageiros, integrado às linhas do metrô, sobre o antigo corredor ferroviário que atravessa as regiões dos Subúrbios e de Itapagipe com destino à estação do Largo da Calçada. Estruturado a



Viaduto dos Motoristas/ Avenida Afrânio Peixoto (Suburbana). 2021
Foto: @myphantomttoy

partir da tecnologia do monotrilho, o novo corredor ligará a localidade de Ilha de São João, no limite do Município de Simões Filho com Salvador, ao bairro do Comércio, chegando até a Praça Marechal Deodoro, e em uma derivação, a partir da Feira de São Joaquim, seguirá pela Via Expressa Baía de Todos os Santos em direção ao Acesso Norte, onde se integrará ao metrô.

No trecho correspondente à região de Itapagipe serão implantadas seis estações do monotrilho: Lobato, Suburbana, Santa Luzia, Baixa do Fiscal, Calçada e São Joaquim. A mudança de tecnologia, a distribuição das estações, a regularidade das viagens, a integração ao metrô e o fato de não mais se tratar de um corredor funcional e urbanisticamente segregado propiciarão um novo padrão de qualidade na mobilidade das pessoas e novas possibilidades de integração dos espaços no entorno das estações e o desenvolvimento econômico e social.

Um aspecto merece destaque: embora 75% do perímetro da Península tenha contato direto com o mar, quase toda a mobilidade da população de Itapagipe para outras áreas da cidade se processa pelo sistema rodoviário, seja por meio do transporte coletivo, ônibus, ou de veículos particulares. O deslocamento hidroviário se dá apenas entre a Ribeira e o bairro de Plataforma no Subúrbio Ferroviário. O terminal de travessias Plataforma-Ribeira transporta cerca de 22 mil pessoas por mês (mais de 700 pessoas por dia), em duas embarcações, de domingo a domingo, das 6h às 20h¹⁴. Em 1999 os governos estadual e municipal desenvolveram projeto de uma via náutica que interligaria pontos de interesse turístico dentro da Baía de Todos os Santos. Em Itapagipe foi prevista a construção de três ancoradouros, Ribeira, Bonfim e Ponta de Humaitá, sendo que este último foi construído. À época o circuito não se viabilizou, mas o conceito do projeto permanece como uma possibilidade para o aproveitamento do grande potencial turístico da Baía de Todos os Santos.

9.2. PROBLEMAS ESTRUTURAIS DA MOBILIDADE

A mobilidade em Itapagipe apresenta problemas relacionados aos poucos acessos à região, ao estrangulamento do tráfego em pontos de confluência do sistema viário, à insu-

14. Disponível em <http://www.mobilidade.salvador.ba.gov.br/index.php/travessia-maritima-plataforma-ribeira>. Acesso em: 10 mai. 21.

ficiência da largura das vias nos bairros populares, à baixa qualidade da pavimentação dos passeios e à descontinuidade viária no contorno da borda marítima da Península. Internamente, toda a mobilidade se apoia em corredores viários longitudinais e transversais por onde circula o transporte público de passageiros e os diversos modos de deslocamento motorizados e ativos.

Todos os corredores longitudinais partem do Largo da Calçada, passando pela Rua Fernandes Vieira. O principal deles localiza-se no centro da região e é formado pelas avenidas Fernandes da Cunha, Caminho de Areia e Porto dos Mestros, seguindo desde o Largo dos Mares até o Largo de Roma e daí até a Ribeira. A partir do Largo de Roma ramificam-se outros dois corredores formados pelas avenidas Luiz Tarquínio e dos Dendezeiros, que atendem às demandas de circulação da porção leste da Península seguindo em direção à Boa Viagem e ao Bonfim. Em um segundo plano também se destaca a Rua Barão de Cotegipe que faz a ligação entre os Largos de Roma e da Calçada, seguindo paralelamente à Avenida Fernandes da Cunha.

Na região oeste de Itapagipe, no Território de Interesse Social, constituem corredores longitudinais as ruas do Uruguai e Luiz Régis Pacheco, que seguem paralelamente em direção à Enseada dos Tainheiros. Os corredores transversais são formados pelas ruas Resende Costa e Duarte da Costa, que operam em binário, estabelecendo a conexão da Avenida Dendezeiros do Bonfim e da Avenida Caminho de Areia com as ruas do Uruguai e Luiz Régis Pacheco, conectando os bairros do Bonfim, Massaranduba, Jardim Cruzeiro/Vila Ruy Barbosa e Uruguai. Complementando os corredores transversais, tem-se a Rua Machado Monteiro, que faz a conexão entre o Caminho de Areia e a Rua do Uruguai.

Especialmente nos bairros populares, permeia os corredores longitudinais e transversais uma complexa trama de vias locais estreitas e de pequena extensão nas quais prevalecem os deslocamentos a pé. Além de propiciarem o acesso às residências e demais usos, também servem às atividades de lazer por se constituírem nos únicos espaços públicos disponíveis para as comunidades.

Existe, ainda, um sistema de vias de borda marítima composto pela Avenida Beira-Mar, na Ribeira, e por trechos desconectados de vias, com destaque para a Rua do Tubarão, que margeia as orlas dos bairros de Massaranduba e do Uruguai, e a via da orla da Pedra Furada, localizada entre o Porto da Lenha e a Rua da Pedra Furada. Por sua vez, no bojo de um projeto de reurbanização de Alagados implantado pela CONDER está em construção uma via de orla articulando a Avenida Afrânio Peixoto à Avenida Pôrto dos Mestros (Ribeira), o que possibilitará o deslocamento em direção à região dos Subúrbios Ferroviários sem a necessidade de deslocamento até o bairro da Calçada.

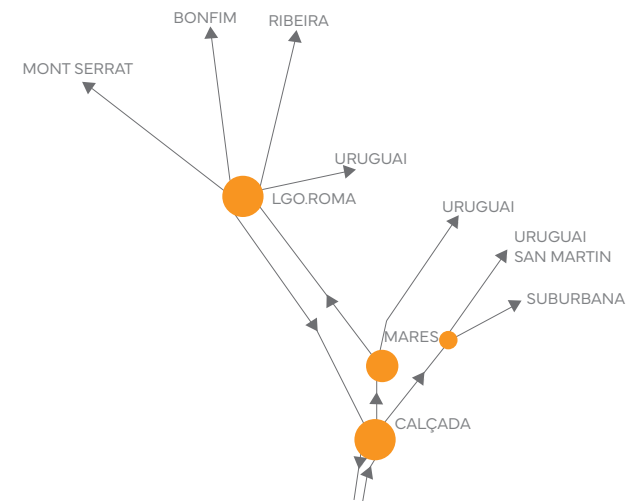


Figura 13 – Diagrama dos principais fluxos da mobilidade em Itapagipe. Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe. FMLF. 2021.

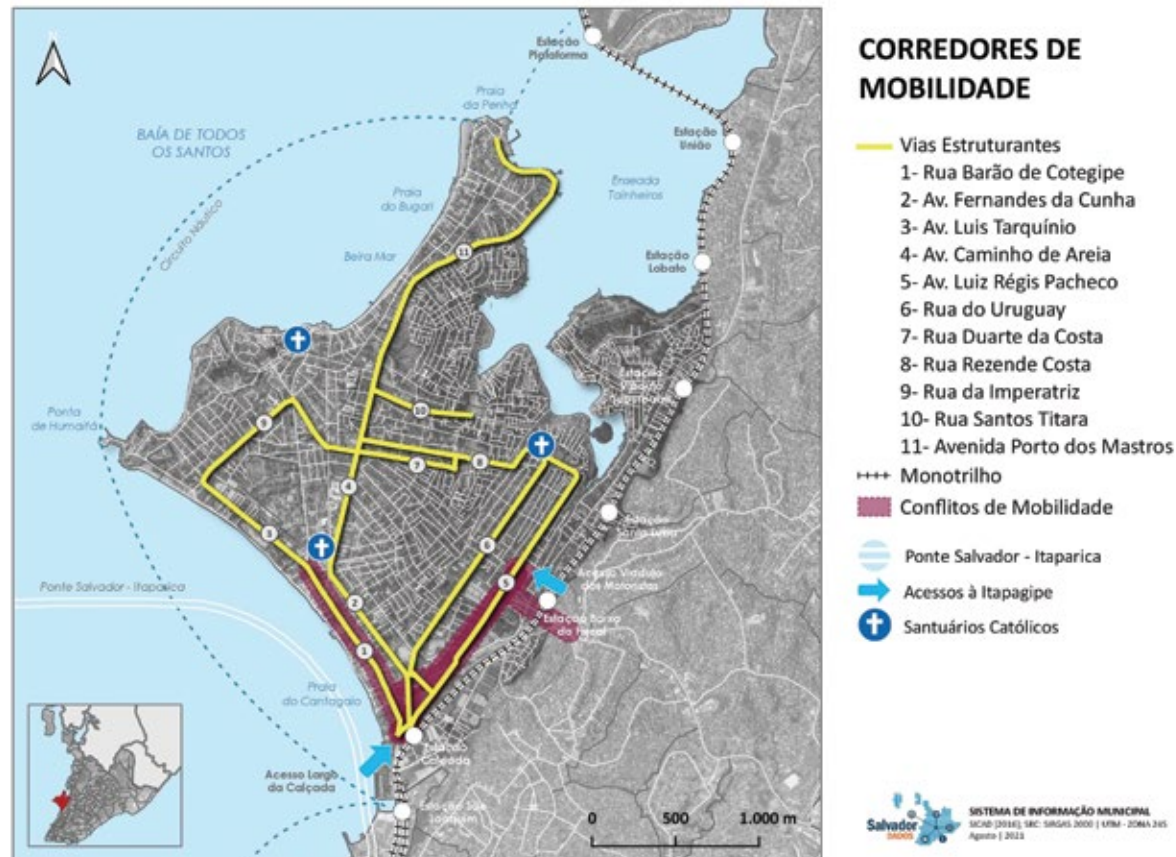


Figura 14 – Corredores de Mobilidade em Itapagipe. Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe. FMLF. 2021.

9.3. PRINCIPAIS CONFLITOS NA MOBILIDADE

As características morfológicas da região de Itapagipe nas quais a relação com o restante da cidade se dá quase exclusivamente pelo bairro da Calçada, através de corredores viários saturados pelo grande fluxo de veículos, associadas à configuração interna da estrutura viária, que evidencia pontos nodais que fazem a conexão e distribuem os fluxos em várias direções, provocam a formação de gargalos de tráfego que requerem soluções para a mitigação dos problemas na relação entre os diversos modos de transporte, com foco especial na mobilidade de pedestres e ciclistas. Além disso, o fato das principais praças e jardins terem assumido a função de rotatória para os fluxos de tráfego resultou no comprometimento desses espaços como lugar de encontro, de permanência, dos acontecimentos e práticas sociais.

A articulação viária de Itapagipe com as demais regiões da cidade se dá por dois pontos específicos de acesso, sendo um a partir da Calçada, através da Rua Fernandes Vieira e do Largo dos Mares, e o outro a partir do Largo do Tanque/Avenida Afrânio Peixoto, através da Rua do Viaduto dos Motoristas e da Rua 26 de Dezembro, respectivamente. Ambos os

acessos caracterizam-se como pontos críticos de tráfego, pela lentidão na circulação, com constantes retenções no trânsito. Destacam-se como principais pontos de conflito da mobilidade:

- 1) **Largo dos Mares** – Se conecta com os corredores longitudinais da Rua do Uruguay, da Rua Fernandes da Cunha e da Rua do Imperador/Luiz Régis Pacheco, se configurando como um ponto de circulação do transporte público de passageiros. Através dele circula a quase totalidade das linhas de ônibus que atendem a Península, além das linhas advindas do Subúrbio Ferroviário. Apesar dos conflitos na circulação de veículos, não há, proporcionalmente, o mesmo em relação aos pedestres, pois o controle semafórico equaciona satisfatoriamente as travessias das vias com segurança. A dificuldade dos pedestres é maior nas calçadas, que não atendem aos padrões mínimos de acessibilidade universal.
- 2) **Rua Fernandes Vieira** – Por esta via é realizado todo o acesso de entrada à Península a partir da Calçada, possibilitando chegar à Praça Teive e Argolo e ao Largo dos Mares. Principalmente na interseção entre as ruas do Imperador e a José Martins Tourinho, os dois largos se constituem em pontos críticos de tráfego, com retenções constantes que chegam até a interferir no trânsito das ruas Luiz Régis Pacheco e Luiz Maria.
- 3) **Rua Barão de Cotegipe** – É uma via de sentido único de tráfego na qual não circula o transporte público de passageiros. Dispõe de vagas para o estacionamento de veículos ao longo de toda a sua extensão, mantendo ainda duas faixas de tráfego. Os conflitos se relacionam principalmente às operações de carga e descarga em razão do uso do solo predominantemente comercial e de serviços em suas margens, atraindo diariamente significativo volume de veículos de transporte de mercadorias, mas, também, às dificuldades de circulação de pessoas nas calçadas, em geral estreitas e sem atender aos requisitos da acessibilidade universal, além de comprometidas com inúmeras barreiras, como postes e a exposição de produtos pelos lojistas e ambulantes.
- 4) **Rua Padre Antônio de Sá** – Interliga o Largo dos Mares com o Largo da Calçada e se configura como um dos maiores conflitos de mobilidade da Península. Por ela passa a quase totalidade das linhas do transporte público de passageiros, concentrando um grande volume de pessoas em um só ponto de parada de ônibus, que não dispõe de abrigo e está inadequado à demanda. O espaço para a espera é na própria calçada, que além de estreita, é completamente tomada por ambulantes com seus equipamentos. Esta situação obriga os pedestres a caminharem na pista, disputando espaço com os veículos.

- 5) **Largo do Tanque/Avenida Afrânio Peixoto** – Se constitui no acesso à Península a partir do Largo do Tanque/Avenida Afrânio Peixoto, se articulando exclusivamente com a Rua Luiz Régis Pacheco. Dispõe de um traçado que dificulta a fluidez do tráfego, provocando constantes retenções de trânsito, além de muita dificuldade do pedestre para circular, pois a prioridade é sempre do veículo.

A implantação sobre a faixa de servidão da antiga linha férrea de um novo corredor de transporte de passageiros baseado na tecnologia do mon trilho deverá reconfigurar substancialmente o tráfego de veículos nos bairros da Calçada e dos Mares, pela redução do número de ônibus que circulam no local. Essa transformação poderá orientar a adoção de novas soluções de urbanização e requalificação viária nos pontos críticos do território, com efeitos diretos também sobre o uso do solo.

9.4. MOBILIDADE ATIVA E ACESSIBILIDADE

9.4.1. O modo ciclovitário

Observa-se em Itapagipe a necessidade de definição de uma rede de ciclovias que possibilite os deslocamentos internos (microacessibilidade) e os deslocamentos externos, mediante sua articulação com as demais regiões da cidade, assim como a conexão com outros modos de mobilidade de pessoas, configurando o modo ciclovitário complementar ao sistema de transporte de passageiros. Embora predomine a morfologia plana, que favorece o modo ciclovitário, existem apenas quatro trechos contínuos de vias para a circulação de bicicletas em toda a Península e mais um trecho sem nenhuma integração:

Trecho 1 – O mais extenso, compreende uma ciclofaixa que se inicia no Largo dos Mares, segue pela Avenida Fernandes da Cunha, pelo Largo de Roma e toda a Avenida Caminho de Areia, prosseguindo pelas avenidas Porto dos Mastros e Porto dos Tainheiros até o Largo da Ribeira, no terminal dos ônibus urbanos, totalizando 3.800 metros de extensão.

Trecho 2 – Tem início na Rua dos Tamarindeiros da Penha, segue pela Avenida Beira-Mar e chega em ciclofaixa até a Rua Padre Ignácio de Azevedo. A partir daí continua em espaço compartilhado até a Praça Divina, totalizando 1.800 metros de extensão. A interligação com o **Trecho 1** ocorre por meio da Rua dos Tamarindeiros da Penha, uma via local com baixo volume de tráfego de veículos motorizados que favorece a circulação de bicicletas, bem como a convivência com os pedestres, cuja circulação é intensa nos finais de semana por demandas de lazer.

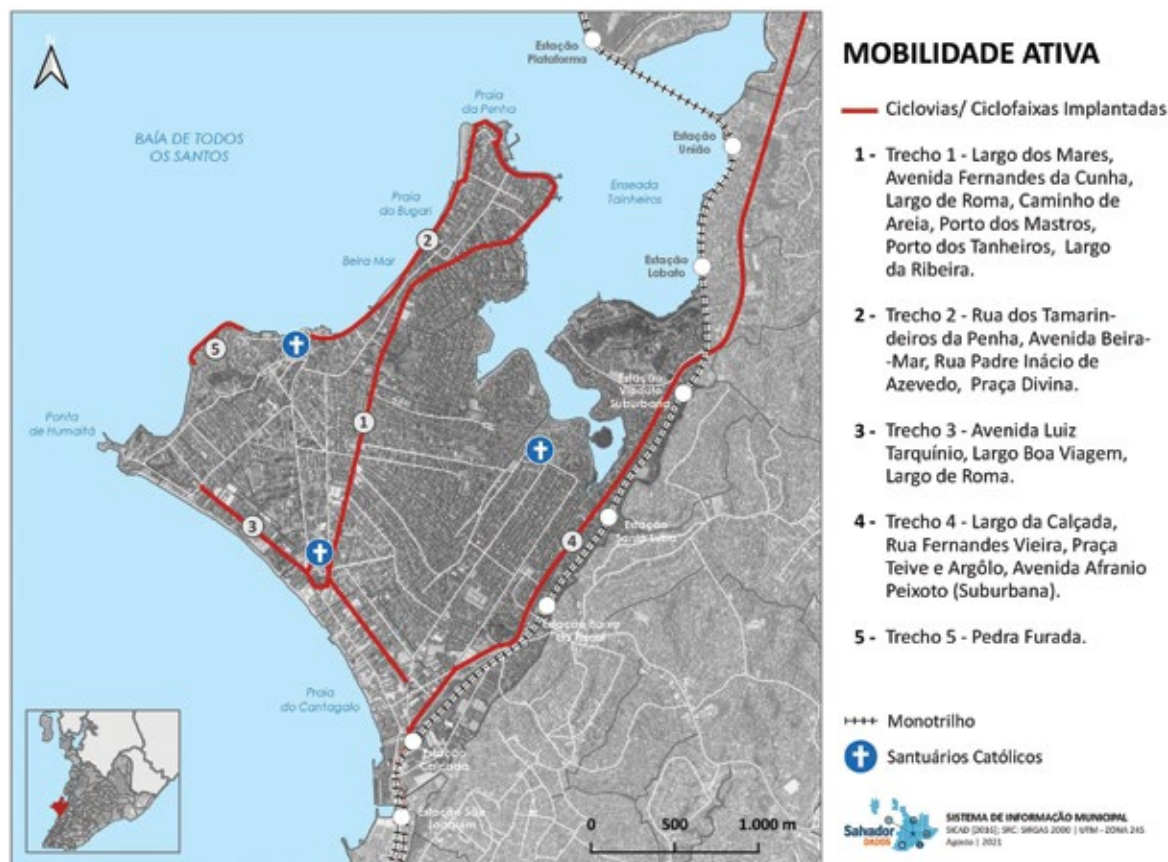


Figura 15 – Mobilidade ativa em Itapagipe. Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe. FMLF. 2021.

Trecho 3 – É uma ciclofaixa que se desenvolve ao longo dos 900 metros da Avenida Luiz Tarquínio até o Largo da Boa Viagem, tendo início no Largo de Roma, onde se articula com o **Trecho 1**, a ciclofaixa da Avenida Fernandes da Cunha/Caminho de Areia.

Trecho 4 – Corresponde à ciclovia da Avenida Afrânio Peixoto (Suburbana) que penetra na região de Itapagipe, atravessando os bairros do Lobato, de Santa Luzia e da Calçada até a Praça Teive e Argôlo, daí seguindo por uma ciclofaixa na Rua Fernandes Vieira até o Largo da Calçada.

Trecho 5 – Existe ainda um pequeno trecho de 500 metros de ciclovia na orla da Pedra Furada, totalmente desarticulado com os demais trechos.

Deve-se ressaltar que a maior parte dos corredores cicloviários estão localizados no Território Tradicional de Itapagipe. Apenas o **Trecho 1** chega até o Largo dos Mares e o **Trecho 4** até o Largo da Calçada, ambos no Território Comercial e de Serviços. O **Trecho 4** atravessa o Território de Interesse Social de forma periférica, acompanhando o corredor da Avenida Afrânio Peixoto (Suburbana), de modo que este território não dispõe internamente de qualquer estrutura para a circulação de bicicletas.

9.4.2. O modo a pé – Caminhabilidade e acessibilidade

Caminhabilidade e acessibilidade são conceitos conexos. A caminhabilidade leva em conta, principalmente, a acessibilidade no ambiente urbano e a facilidade que as pessoas têm para se deslocar na cidade, o que influencia diretamente a predisposição para caminhar em determinados locais. Dois pontos principais são determinantes: a possibilidade de acessar os locais de interesse caminhando e as condições do caminho que precisa ser percorrido até o destino¹⁵.

As dimensões territoriais da região de Itapagipe, na qual a maior distância é de cerca de 4 km (verificada entre o Largo da Calçada e o Largo da Ribeira), e a altimetria, caracterizada por baixas declividades, favorecem os deslocamentos a pé na maior parte do território. Pequenas elevações se distribuem nas extremidades da Península, não constituindo obstáculos para a mobilidade ativa em razão da necessidade de transposição e concentrando pontos de interesse que estimulam e favorecem os deslocamentos internos.

Relacionadas à declividade, as situações que impõem maior dificuldade para o caminhar são encontradas em algumas ladeiras de acesso à Colina do Bonfim e, desta, para as partes baixas da orla de Itapagipe, especialmente na Pedra Furada, no Porto da Lenha e em direção a Ponta do Humaitá. De forma ainda mais pontual, têm-se o acesso à colina onde está implantada a Igreja de Nossa Senhora dos Alagados, que, a despeito de ser íngreme, tem sua transposição vinculada quase exclusivamente ao acesso ao santuário, não oferecendo maiores obstáculos à mobilidade no entorno.

Em Itapagipe, a mobilidade das pessoas é estruturada a partir de uma rede viária constituída predominantemente por vias coletoras, nas quais circulam os diversos modos de deslocamento de forma pouco segregada. Nos corredores principais, além das pistas de rolamento por onde circulam os veículos automotivos particulares e o transporte público, distinguem-se calçadas destinadas prioritariamente à circulação de pessoas, além de ciclovias ou ciclofaixas para a circulação por bicicletas e veículos similares. Nesses corredores, as calçadas geralmente oferecem boas condições para caminhar e acessar diretamente as atividades urbanas que se distribuem ao longo do percurso, mas coexistem problemas relacionados ao subdimensionamento dos passeios, à manutenção da pavimentação, à distribuição e qualidade da iluminação pública e à ocupação dos espaços por equipamentos e produtos do comércio ambulante.

Pelas próprias características de uso e de centralidade, os bairros da Calçada e dos Mares, que integram o Território Comercial e de Serviços, apresentam conflitos para os

15. CACCIA, Lara; PACHECO, Priscila. WRI Brasil: 5 exemplos de caminhabilidade. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/10/5-exemplos-de-caminhabilidade>. Acesso em: 02 ago. 21.

deslocamentos a pé, potencializados pela grande quantidade de pessoas demandando simultaneamente os espaços de circulação. Contudo, nos corredores comerciais e de serviços dos bairros populares, os conflitos manifestam-se de forma ainda mais intensa pela insuficiência dos espaços públicos, que é uma das características da urbanização do Território de Interesse Social.

No interior dos bairros onde predominam usos residenciais, a circulação de veículos e de pessoas se dá de forma muitas vezes compartilhada, seja pela baixa intensidade do fluxo de veículos, seja pela inadequação ou má conservação das calçadas e demais espaços reservados à circulação de pessoas. No Território Tradicional, onde o processo de urbanização se deu de forma mais completa e a manutenção urbana é mais regular, as ruas oferecem boas condições de caminhabilidade em quase todos os locais. No Território de Interesse Social, onde a rede viária é constituída por ruas de pequena extensão que segregam pequenas quadras, a circulação de pessoas pode ser dificultada pela obstrução das vias decorrente do acúmulo de materiais descartados e pela deposição de volumes diversos pelos próprios moradores, por veículos estacionados e por outros obstáculos que circunstancialmente se imponham, além das condições de manutenção da própria via.

Há de se ponderar que a realidade socioeconômica, vivenciada pela maioria das pessoas que residem e trabalham nos bairros de Itapagipe, impõe o caminhar como principal alternativa para a circulação urbana, seja pela ausência de outros modos de mobilidade ou pela baixa disponibilidade financeira para custos relacionados ao transporte. Nesse sentido, a melhoria da caminhabilidade e o incentivo ao deslocamento de pessoas a pé não se relacionam apenas ao estímulo a mudanças de hábitos relacionados ao uso do automóvel, mas de promover melhores condições de mobilidade para a maior parte da população nas condições e modos em que já é predominante.

Os investimentos realizados na última década na requalificação de espaços públicos de Itapagipe gradativamente vêm incorporando nos projetos e na realização de obras os conceitos de caminhabilidade e de acessibilidade universal, assim como soluções de *design* para o mobiliário urbano adaptadas às necessidades e ao conforto das pessoas, especialmente daquelas com deficiência ou limitações de mobilidade. Essas soluções devem ser reproduzidas em novos projetos e adaptadas às dimensões e às características funcionais dos espaços dos bairros populares, estendendo ao Território de Interesse Social a urbanidade já possibilitada em outros territórios.

10. SANEAMENTO BÁSICO

10.1. MANEJO DE ÁGUAS PLUVIAIS

10.1.1. Principais problemas de drenagem em Itapagipe

O manejo de águas pluviais (drenagem urbana) e o manejo de resíduos sólidos (limpeza urbana) são os componentes do saneamento básico que historicamente apresentam os maiores problemas em Itapagipe. A drenagem natural é dificultada na maior parte da região pelas baixas declividades topográficas, que retardam o escoamento de águas para o mar, sendo frequentes os episódios de alagamentos. Os problemas decorrentes são bastante danosos, principalmente no que diz respeito à integridade das edificações e dos espaços públicos e à mobilidade de pessoas e de veículos, interferindo diretamente na dinâmica da região em tempos de chuvas intensas. Os alagamentos também alimentam zonas encharcadas, gerando focos de insalubridade e de doenças.

Itapagipe apresenta áreas sujeitas a alagamentos como resultado dos problemas de drenagem associados à conformação geomorfológica da península, mas, principalmente, em decorrência dos sucessivos aterros realizados na região de Alagados, que alteraram a drenagem natural e deixaram um legado de precariedade urbanística nos bairros que se consolidaram sobre eles, constituindo o que se denominou Território de Interesse Social. As ações governamentais que se sucederam para regularizar as ocupações quase sempre se caracterizaram por empreender soluções isoladas e pontuais para corrigir inundações.

Há cerca de uma década, a partir de um planejamento mais articulado e sistemático, a atuação governamental começou a auferir resultados mais permanentes na consolidação dos assentamentos precários, na contenção de sua expansão sobre as águas da Enseada dos Tainheiros e na implantação de alguma infraestrutura de saneamento. Persistem crônicos, porém, os problemas associados à impermeabilização extensiva do solo, consequência da concentração populacional e da densidade do espaço construído, que potencializa a acumulação de águas pluviais e direciona o fluxo para os espaços livres, ou seja, as ruas e demais espaços de circulação.

Alguns fatores são particularmente prejudiciais à drenagem urbana, principalmente quando associados. Em Itapagipe destacam-se como particularmente críticos:

- a) a baixa declividade dos canais, resultante da pouca inclinação entre os pontos de coleta e os pontos de lançamento da drenagem no mar, atua como um dos fatores determinantes para a lentidão do fluxo da drenagem;

- b) contribuição de um grande volume de águas provenientes da Bacia Drenagem de Itapagipe, reforçada por contribuições provenientes da parte alta da Falha de Salvador;
- c) a grande quantidade de lixo doméstico e de detritos acumulados, lançados pela população diretamente nos canais, dificultando o escoamento das águas;
- d) nos pontos de lançamento da drenagem na Enseada dos Tainheiros, o refluxo da maré adentra pelos canais, acentuando a lentidão do escoamento das águas;
- e) a falta de regularidade na limpeza e manutenção dos canais pelos órgãos responsáveis contribuem para o agravamento das condições de drenagem e para a piora das condições ambientais de toda a região;
- f) as construções irregulares sobre os canais e nas suas margens dificultam a manutenção e potencializam riscos para os ocupantes e para toda a circunvizinhança;
- g) as interferências na rede de drenagem produzidas pelas redes subterrâneas das concessionárias dos serviços de água e esgoto, e de telefonia.

Embora não tenha impacto no desempenho dos canais, a contaminação da drenagem por contribuições de esgotos com destino principal na Enseada dos Tainheiros torna-se fator determinante para as baixas condições de salubridade dos bairros.

10.1.2. Estrutura e conservação da rede de drenagem

Historicamente, a macrodrenagem de Itapagipe foi estruturada a partir de canais que não chegaram a constituir propriamente uma rede, principalmente em razão da descontinuidade e da variedade de soluções de engenharia, construídos sem uma concepção sistêmica, quase sempre em atenção a conflitos pontuais e emergenciais. Três canais principais destacam-se na macrodrenagem de Itapagipe:

- a) **Canal da Suburbana** – Forma-se nas imediações da Rua Nilo Peçanha, no Bom Gosto da Calçada, nas proximidades do Plano Inclinado da Liberdade. Segue a céu aberto por aproximadamente 700 metros, paralelamente à Avenida Suburbana, passa debaixo desta via na Baixa do Fiscal e continua em direção ao bairro do Uruguai. A partir daí, segue pela Rua 1ª de Janeiro, desaguando na Enseada dos Tainheiros.



Canal do Bate-Estaca
(trecho final). 2020.
Foto: Fernando Teixeira.

- b) **Canal da Régis Pacheco** – Acompanha uma das principais ruas do bairro do Uruguai. Tem início na Calçada, onde passa pela Praça Teive e Argolo e segue em grande parte pela Rua Luiz Régis Pacheco em direção ao Viaduto dos Motoristas, desaguando no Canal da Suburbana, no interior do bairro do Uruguai.



- c) **Canal Central ou Canal do Bate-Estaca** – Corre pelo canteiro central das ruas Jardim Castro Alves, Marechal Teixeira Lott, Rua Bela Vista e pela Rua Princesa Isabel, fazendo a ligação entre a Avenida Caminho de Areia e a Enseada dos Tainheiros. Recebe contribuições de águas pluviais e de esgotos domésticos de uma grande área densamente ocupada e de impermeabilização extensiva, que engloba parte da Baixa do Bonfim, do Caminho de Areia e do Bairro Machado, Vila Ruy Barbosa/Jardim Cruzeiro e Uruguai.

Canal do Bate-Estaca
(trecho final). 2020.
Foto: Fernando Teixeira.

Estes e outros canais vêm sendo objeto de intervenções tanto da Prefeitura de Salvador quanto do Governo da Bahia, visando a regularização da drenagem nas diversas microbacias em toda Itapagipe. Recentemente, a Prefeitura executou obras de macro e microdrenagem nos bairros do Bonfim, Monte Serrat, Boa Viagem, Calçada, Mares, Uruguai e Lobato.

No Bonfim, como parte do Projeto do Caminho da Fé, e tendo como eixo principal a Avenida Dendezeiros do Bonfim, foram realizadas obras em toda a microbacia desde o Largo de Roma até a Colina do Bonfim, e desde a Avenida Caminho de Areia até a Boa Viagem e Monte Serrat. Neste esforço, também foi executado o canal da Rua Henrique Dias, que segue paralelamente à Rua dos Dendezeiros do Bonfim. A partir do Bonfim em direção aos bairros de Monte Serrat e da Boa Viagem, foi executada a macrodrenagem da Rua da Imperatriz e obras na microbacia do Biguá, no bairro da Boa Viagem, assim como na microbacia da Rua Urbano Duarte e imediações no bairro de Monte Serrat.

Nos bairros da Calçada, do Uruguai e de Santa Luzia foram realizadas obras de drenagem para a microbacia que se estende desde o Largo da Calçada e o Bom Gosto, nas imediações da Avenida Nilo Peçanha e do Plano Inclinado Liberdade-Calçada, além do entorno da Avenida Suburbana, desde a Calçada até o bairro de Santa Luzia, passando pela Baixa do Fiscal.

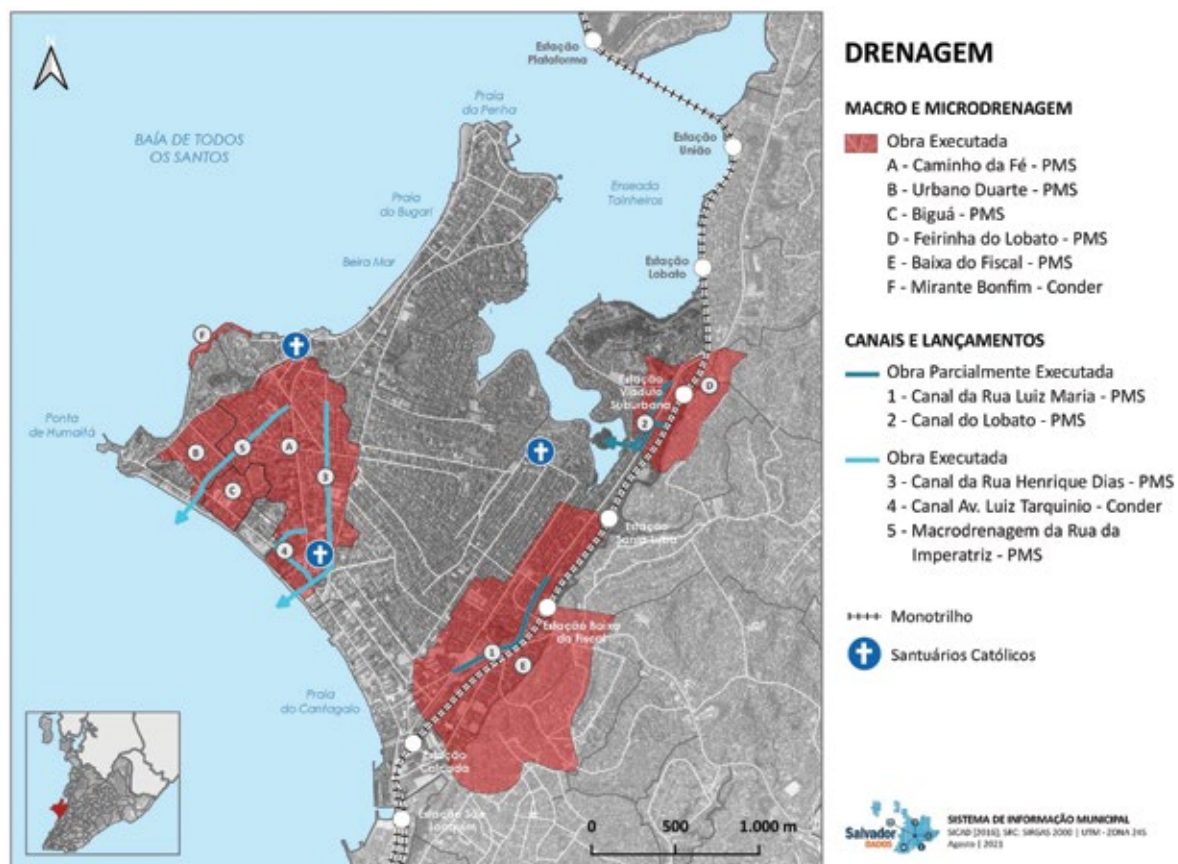


Figura 16 – Obras de macro e microdrenagem executadas ou em execução em Itapagipe. Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe. FMLF. 2021.

A macrodrenagem nesta microbacia é estruturada por um conjunto de canais próximos à Avenida Suburbana, com trechos parcialmente executados e outros ainda em projeto a serem implantados pela Prefeitura. Encontram-se na fase de projeto a micro e a macrodrenagem da microbacia do Cantagalo e dos canais das ruas Nilo Peçanha, Luiz Régis Pacheco e Baixa do Fiscal.

O Governo do Estado, por meio da CONDER, executou o canal da Avenida Luiz Tarquínio e a macro e microdrenagem no Mirante do Bonfim, como parte do projeto de erradicação de palafitas e reurbanização da comunidade da Pedra Furada. Encontram-se em projeto o sistema de drenagem da microbacia de Alagados, que abrange os bairros da Massaranduba, Uruguai e Vila Ruy Barbosa, e a do "Bairro Machado", localidade integrante do bairro dos Mares. Também se encontram em projeto pela CONDER: a) canal do Bate-Estaca, na divisa dos bairros de Massaranduba e Uruguai; b) canal da Rua Resende Costa, no bairro Jardim Cruzeiro/Vila Ruy Barbosa; c) canal da Rua Monsenhor Basílio Pereira no bairro de Roma.

10.2. MANEJO DE RESÍDUOS SÓLIDOS

10.2.1. Cobertura da coleta domiciliar

De acordo com os dados do último Censo Demográfico (IBGE, 2010), a cobertura da coleta domiciliar em Itapagipe era de 97,16% dos 50.280 domicílios particulares permanentes identificados. Considerando a quase universalidade do serviço na região, a variação na cobertura do atendimento em cada um dos três territórios pode ser considerada significativa: a maior se dava no Território Tradicional, perfazendo 99,13% dos domicílios; atingia 96,71% no Território de Interesse Social e 88,99% no Território Comercial e de Serviços.

No Território Tradicional, onde são encontrados os melhores padrões de urbanização de Itapagipe, a cobertura atingia 100% dos domicílios nos bairros de Boa Viagem e Caminho de Areia, e muito próximo a esse valor nos bairros de Monte Serrat (99,95%) e Bonfim (99,75%). Apenas a Ribeira apresentava um percentual de atendimento um pouco menor, com 97,79% dos domicílios.

No Território de Interesse Social, os dados da maioria dos bairros revelam um menor percentual de cobertura da coleta domiciliar em comparação com os do Território Tradicional, mas apenas no bairro de Santa Luzia a divergência é mais significativa, totalizando 83% dos domicílios. Essa variação menor torna-se mais relevante porque Santa Luzia é um bairro bastante precário, localizado no entorno da Avenida Afrânio Peixoto (Suburbana), assim como parte da Calçada, onde os índices de atendimento são também mais baixos, indicando uma possível dificuldade no atendimento relacionado à esta localização.

Esses indicadores de cobertura fornecem parâmetros sobre a abrangência do serviço, mas não informam sobre sua qualidade ou regularidade, aspectos que são frequentemente ar- guidos pelos moradores como os principais problemas no atendimento, especialmente nos bairros mais populares.

10.2.2. Operação dos serviços

O manejo de resíduos sólidos em Salvador está a cargo da Empresa de Limpeza Urbana de Salvador (Limpurb), que atua por meio da contratação de serviços de empresa ou consórcio. Os serviços são estruturados a partir da divisão do território do Município em 18 Núcleos de Limpeza (NL) operados por dois consórcios. Itapagipe corresponde ao Núcleo de Limpeza 02 (NL 02), cujos serviços são realizados pelo consórcio EcoSal e compreende:

- a) coleta e transporte até a disposição final de resíduos domésticos e da construção civil;
- b) coleta de volumosos;
- c) transporte de materiais recicláveis;
- d) coleta de poda de árvores;
- e) limpeza manual e mecanizada das praias.

Dentro do NL 02 existem 10 setores de coleta, realizada com frequência diária, de segunda a sábado, por triciclos, compactadores e outros equipamentos. A coleta domiciliar é realizada majoritariamente nos 58 contêineres distribuídos pela região.

A destinação dos resíduos é o Aterro Metropolitano Centro, situado no km 6,5 da Estrada CIA/ Aeroporto no Município de Salvador. Com uma área de 2,46 km², tem capacidade para receber resíduos sólidos urbanos ao longo de sua vida útil. Atualmente atende em média a 2,7 milhões de habitantes de Salvador, responsável por 93% da demanda¹⁶. Em 2019 foi registrado um total de 31.235 toneladas de resíduos provenientes da região de Itapagipe. Em maio de 2020, ape- nas da Construção Civil, foram computadas 3.847,300 toneladas oriunda do NL 02.

Os serviços de varrição manual acontecem a partir dos Pontos de Apoio, onde os agentes se apresentam e são distribuídas as equipes de trabalho, equipamentos e ferramentas. Exis- tem 3 pontos de apoio na região de Itapagipe, um na Vila Ruy Barbosa, um na Ribeira e outro em Roma. Ao todo são 86 agentes de varrição e 22 agentes de limpeza de praia.

16. Informações da Concessionária BATTRE – Bahia Transferência e Tratamento de Resíduos Ltda. Disponível em: <https://battre.com.br/quem-somos>. Acesso em: 09 ago. 21.



Apesar de serem geridos pelo mesmo NL 02, a qualidade dos serviços de manejo dos resíduos sólidos apresenta nítidas diferenças entre os diferentes territórios de Itapagipe. Especialmente no Território de Interesse Social, persistem problemas de acúmulo nos logradouros públicos e a deposição de materiais inertes em pontos de acumulação próximos à Enseada dos Tainheiros, como também em terrenos particulares desocupados.

Nos demais territórios, em razão de terem mais elevados os padrões de urbanização e mais regular a conservação dos espaços e equipamentos públicos, o que facilita os serviços de limpeza, não são perceptíveis os mesmos níveis de problemas do Território de Interesse So-

Deposição irregular de resíduos sólidos na Enseada dos Tainheiros. 2020. Foto: Fernando Teixeira.



Praia da Boa Viagem. 2021.
Foto: @myphantomtoy

cial. No entanto, também se evidenciam deficiências nos serviços relacionados ao uso do solo, ao comércio em logradouros públicos (feiras e ambulantes) e, principalmente, na limpeza das praias, dos locais de realização de eventos e da própria visitação turística. Esses problemas têm origem na insuficiente gestão dos serviços de limpeza, que se manifesta na irregularidade da coleta, na ausência ou inadequação de programas de educação ambiental para a população e na indefinição de soluções para o descarte de materiais, a exemplo de locais de processamento, reciclagem e transbordo até a disposição definitiva.

Há que se destacar, porém, iniciativas inovadoras da Prefeitura em associação com *startups* visando a sustentabilidade ambiental. Nesse âmbito foi implantado no Largo do Papagaio, no bairro da Ribeira, uma das casas do programa SO+MA, que tem por objetivo construir e reforçar hábitos sustentáveis na população, estimulando a coleta seletiva para a promoção da Economia Circular. O programa oferece benefícios reais para a população cadastrada, que acumula pontos com o descarte e pode trocá-los por produtos ou serviços, auxílio importante para pessoas em situações de vulnerabilidade durante o período de pandemia.

10.3. ABASTECIMENTO DE ÁGUA E ESGOTAMENTO SANITÁRIO

Os dados mais abrangentes sobre a cobertura dos serviços de abastecimento de água e do esgotamento sanitário em Itapagipe ainda são os que foram obtidos pelo Censo Demográfico do IBGE para o ano de 2010. Acumulam uma defasagem de 11 anos, porém, considerando a evolução e a extensão da cobertura já há uma década, podem ser tomados como muito próximos da realidade atual.

Embora persistam queixas da população quanto à interrupção do fornecimento, principalmente durante o verão, já em 2010 a cobertura de abastecimento de água atingia 99,30% dos domicílios particulares permanentes de Itapagipe. O esgotamento sanitário apresentava uma cobertura domiciliar de 96,77% em Itapagipe. Nos três territórios os percentuais eram bem diferenciados: 94,71% no Território Comercial e de Serviços, 99,05% no Território Tradicional e 95,74% no Território de Interesse Social. Especialmente neste último, o percentual de atendimento, se realmente efetivo, ainda não repercute positivamente na qualidade ambiental, tendo em vista a qualidade das águas da drenagem que é descarregada na Enseada dos Tainheiros.

COBERTURA DOMICILIAR POR BAIRRO DOS SERVIÇOS DE SANEAMENTO BÁSICO IBGE 2010

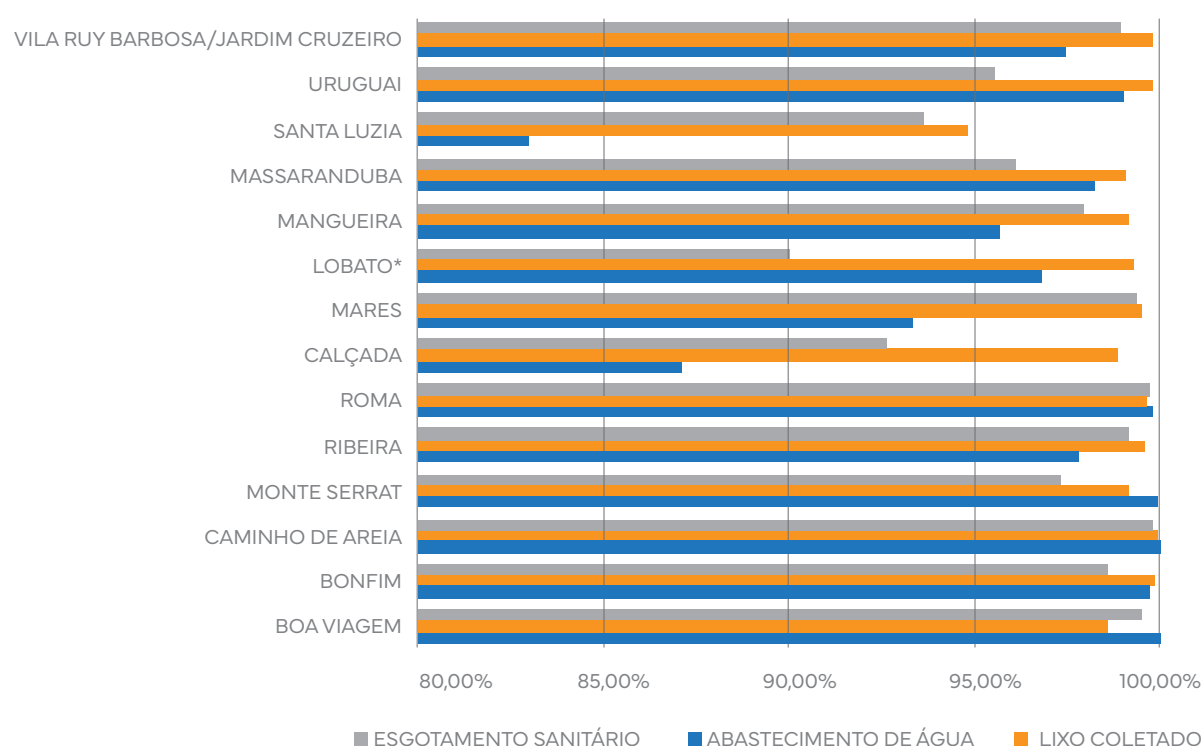


Figura 17 – Cobertura das redes de saneamento básico em Itapagipe. Fonte: IBGE. 2010.

11. MEIO AMBIENTE

11.1. SALUBRIDADE E CONFORTO AMBIENTAL

Toda a região de Itapagipe e o ambiente marinho que a envolve compõem um território de alta sensibilidade ambiental, no qual especificidades geográficas e geomorfológicas associam-se a fatores socioambientais para definir um quadro de problemas de alta complexidade que demanda soluções integradas e de longo prazo. Fazem parte deste quadro impactos ambientais relacionados à destruição dos ecossistemas costeiros, à incompletude da urbanização, às deficiências das redes e serviços de infraestrutura, principalmente do saneamento básico, além daqueles derivados de conflitos de uso. Há, também, a vulnerabilidade do território aos cenários extremos relacionados às mudanças climáticas em escala global, especialmente alterações na temperatura, no nível das águas e na acidificação dos oceanos, que impactarão fortemente as regiões costeiras e de cotas altimétricas mais baixas.

O ambiente marinho na Enseada dos Tainheiros – a frente marítima para os bairros de Lobato, Santa Luzia, Uruguai, Massaranduba, Mangueira e Ribeira – encontra-se particularmente

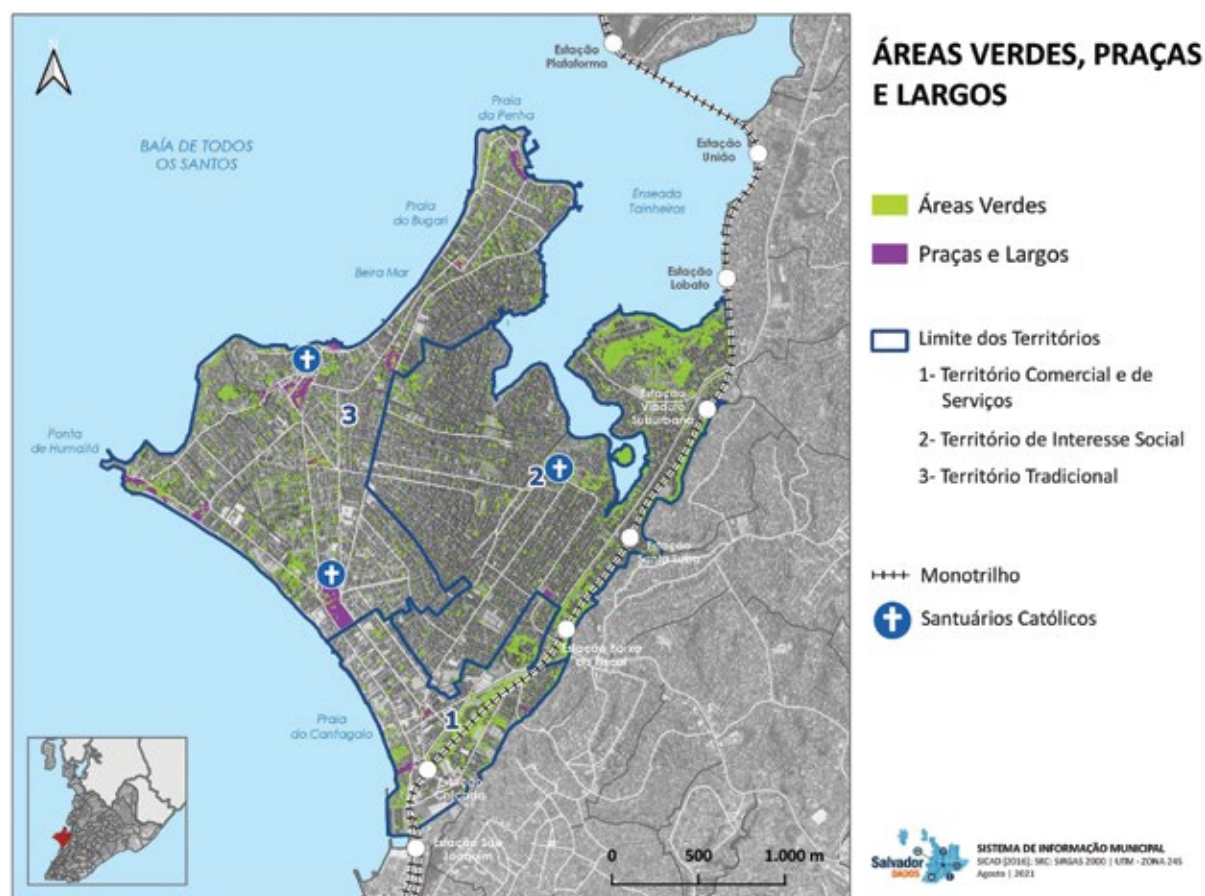


Figura 18 – Áreas verdes, praças e largos em Itapagipe. Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe. FMLF. 2021.

degradado em decorrência das agressões a que historicamente foi submetida a região, desde os lançamentos industriais que contaminaram as águas com agentes químicos de alta toxicidade, aos processos de ocupação do solo e das águas que modificaram profundamente o ambiente costeiro estuarino, suprimindo a vegetação de mangues e outros remanescentes florestais, além da grande liberação de efluentes do esgoto doméstico, com altos níveis de contaminação bacteriológica, que até hoje se constitui em um problema ambiental da área.

Os padrões da urbanização, a disponibilidade e a qualidade da infraestrutura e dos serviços de saneamento são fatores que se apresentam de forma bastante diferenciada nos bairros de Itapagipe, reforçando a segregação socioespacial dos diferentes territórios. Especialmente nos bairros que integram o Território de Interesse Social, os problemas são agravados pela situação de pobreza da maior parte dos residentes.

As diferenças territoriais ficam bastante evidentes na distribuição dos espaços públicos de convivência e de lazer. A maioria das praças e largos de Itapagipe se concentram nos limites do Território Tradicional, nos bairros do Bonfim, Boa Viagem, Monte Serrat, Roma e na Ribeira. Nesse território, urbanisticamente mais bem resolvido, a arborização das vias e a existência de praças e largos amenizam os rigores do clima, especialmente durante as temperaturas mais altas do verão. A parte alta do bairro do Bonfim, onde se localiza o santuário do Senhor do Bonfim em uma extremidade e na outra o Hospital Sagrada Família, se constitui em um grande parque arborizado, implantado em cotas mais elevadas, que além de horizontes amplos de paisagem possibilita ambientes sombreados e boas condições naturais de ventilação. Aí também se localiza o antigo horto do hospital, que ora assume o caráter de Horto Municipal, sendo objeto de projeto de requalificação urbanística e ambiental em fase de implantação.

No Território de Interesse Social, onde predominam altas densidades populacionais e de área construída, a cobertura vegetal é quase inexistente e os espaços públicos, na sua maioria subdimensionados, não comportam arborização, o que se reflete na formação de ilhas de calor e no desconforto térmico. As ilhas de calor têm forte componente antropogênico e resultam da ocupação desordenada do solo, sendo parte da ocupação precária. Se associam para a sua formação fatores como: erradicação das áreas verdes, que inviabiliza a formação de corredores de ventilação natural e são fundamentais para a melhoria do microclima; impermeabilização do solo; verticalização edilícia, bloqueadora das correntes de ar; utilização de materiais de baixo albedo (capacidade de reflexão da luz do sol) em vias públicas e edificações, favorecendo a absorção do calor. Em face ao desconforto térmico, a orla marítima é o grande elemento de desafogo de toda a região pela presença do mar.



Ilha do Rato. 2021
Foto: @myphantomtoy

Na Península do Joanes, no bairro do Lobato, localiza-se a última grande área livre de Itapagipe, com cerca de 14 hectares, remanescentes de usos industriais na região. Situada no fundo da Enseada dos Tainheiros e com boas condições para a atracação de pequenas e médias embarcações, torna-se estratégica para a implantação de projetos visando o desenvolvimento econômico e social, com grandes possibilidades de geração de impactos positivos para toda a região situada no entorno. Integra a área uma faixa de mangues que conjuntamente à Ilha do Rato constituem-se nos últimos vestígios desse ecossistema no local e, ainda, um trecho arborizado de aproximadamente 5 hectares, que representa a última possibilidade de implantação de um parque de bairro no Território de Interesse Social de Itapagipe.

11.2. VULNERABILIDADE ÀS MUDANÇAS CLIMÁTICAS

As mudanças no clima em escala global, resultantes do aquecimento da atmosfera por efeito da emissão de gases, especialmente o dióxido de carbono (CO_2), fazem parte das pautas atuais sobre o desenvolvimento das cidades e o futuro do planeta. A elevação do nível do mar e suas consequências nas regiões costeiras é um dos efeitos mais considerados na discussão dos eventos extremos relacionados às alterações climáticas e pode deflagrar impactos como:

- a) aumento da erosão da costa;
- b) aumento da frequência, intensidade e magnitude das inundações;
- c) mudanças nos processos sedimentares com consequências diretas no balanço sedimentar costeiro;
- d) perdas de terrenos naturais e urbanizados;
- e) comprometimento dos sistemas de saneamento básico (drenagem urbana, esgotamento sanitário e fornecimento de água potável);
- f) impactos nas atividades portuárias e retroportuárias;
- g) comprometimento da beleza cênica das paisagens, com significativa perda de potencial turístico.

Todos esses impactos são passíveis de ocorrer em Itapagipe. Em razão da sua geografia e geomorfologia, nenhuma outra região de Salvador se mostra tão vulnerável aos efeitos de uma possível elevação do nível do mar. A condição peninsular e a localização na Baía de To-

dos os Santos fazem com que a maior parte do território esteja exposto às alterações costeiras. Por sua vez, o relevo de cotas altimétricas baixas possibilita que a intercorrência de impactos se estenda também aos espaços interiores da Península e, sob este aspecto, as áreas em torno da Enseada dos Tainheiros são particularmente vulneráveis em razão de seu histórico de conquista de espaços ao mar.

Em face da implantação e da configuração urbanística dos bairros localizados sobre aterros, a elevação do nível do mar coloca em perspectiva a sustentabilidade das redes subterâneas, e mesmo as superficiais, da infraestrutura de drenagem e do esgotamento sanitário. Se atualmente já são complexos os aspectos relacio-

cionados à operação e manutenção dos canais, essa situação tende a se agravar gradativamente até um eventual colapso, ampliando, também, os custos de manutenção e de manejo. A antecipação de soluções para este cenário deve contemplar, em um horizonte de 10 anos, a implantação de medidas necessárias para o enfrentamento do problema, a revisão das redes de infraestrutura e a criação de bloqueios integrados ao urbanismo dos bairros, para conter o avanço das águas, mas, também, o controle do adensamento populacional e da densidade construída.

Outro cenário a considerar, tendo em vista os efeitos locais do aumento das temperaturas médias globais, é o recrudescimento da formação de ilhas de calor, problema que em Itapagipe já se manifesta em alguns bairros desde meados do século passado. O aumento do desconforto térmico para as pessoas, assim como as formas de prevenção e de mitigação possíveis, se constituem em outra pauta ambiental que precisa ser enfrentada pelo Poder Público e pela sociedade. A discussão deve ser orientada para a indicação de medidas urbanísticas e socioambientais que possam reverter ou amenizar esta condição, a exemplo de programa de arborização de ruas, favorecimento à formação de canais de ventilação, e substituição de materiais de baixo albedo por outros que favoreçam a reflexão da luz solar.



Aterros na Enseada dos Tainheiros.
2021 Foto: @myphantomtoy

12. CULTURA

12.1. IDENTIDADE TERRITORIAL

Não raro ouve-se que Itapagipe é uma outra Salvador ou uma outra cidade dentro de Salvador, com características, tradições e identidade própria. Por ser uma das regiões de ocupação mais antigas da cidade e por ter se mantido relativamente afastada da centralidade municipal até o século passado, desenvolveu uma identidade particular moldada ao longo da história de ocupação da Península localizada na Baía de Todos os Santos.

Inicialmente ancorada em funções militares e em interesses estratégicos das corporações religiosas, a ocupação da Península evoluiu para comportar usos residenciais da elite baiana e, posteriormente, usos de uma efêmera industrialização. Todos esses momentos deixaram registros importantes que permanecem materializados no território, mesmo após terem se esvaído as suas possibilidades históricas e funcionais. Porém, nada marcou tanto a região como a ocupação da Enseada dos Tainheiros para a formação do território de Alagados, a mais longa e árdua conquista de espaços para a moradia em Salvador, perfazendo uma história de quase 80 anos de luta e resistência de uma população que hoje beira os 60 mil habitantes.

Em Itapagipe estão localizados importantes templos católicos, Nosso Senhor do Bonfim e Santa Dulce dos Pobres, assim como uma significativa rede de terreiros de Candomblé e de Umbanda, as duas principais religiões da tradição afro-brasileira, e de igrejas protestantes de várias denominações. Itapagipe também é o lugar de festas que reúnem multidões a cada ano, como a Lavagem do Bonfim e a procissão marítima do Senhor dos Navegantes; é onde melhor se preserva a memória do proletariado industrial em Salvador, nas suas vilas operárias e bairros populares; é a Península envolvida pelo mar que avança na Baía e faz parte da imagem que a cidade projeta internacionalmente.

A identidade territorial de Itapagipe certamente se reporta a um amplo conteúdo simbólico referente a paisagens, espaços, monumentos, tradições e narrativas relacionadas a episódios e a personagens de importância local. Essa identidade, porém, foi mantida e fortalecida ao longo do tempo pela relação de pertencimento dos “itapagipanos” a um espaço territorial em grande parte criado pela ação direta dos seus antepassados e que ora se ressignifica na relação dos moradores com os seus bairros.

Para além dos monumentos e das festas tradicionais, a valorização da identidade e da cultura local e o aproveitamento do seu potencial indutor do desenvolvimento econômico e

social da região não podem prescindir dos conteúdos que a população reconhece e valoriza como parte do seu vínculo com o território, e que podem constituir as bases para ações e arranjos produtivos de base comunitária.

12.2. PATRIMÔNIO CULTURAL



Igreja do Bonfim. 2021. Foto: Fernando Teixeira.

Itapagipe é o repositório de um importante patrimônio histórico, urbanístico, arquitetônico e paisagístico constituído por lugares, conjuntos e exemplares de edificações que são representativos da memória das sucessivas épocas e dos diferentes processos relacionados ao desenvolvimento urbano da região até os dias atuais. É também o lugar de tradições e manifestações populares que repercutem nacionalmente e são reconhecidas como patrimônio imaterial. O significativo acervo de bens tem exemplares protegidos como patrimô-



Hospital Sagrada Família (Antigo Hospital Português e Jardins), patrimônio do Estado da Bahia tombado pelo IPAC. 2021.
Foto: @myphantomtoy



nio nacional, por meio do tombamento pelo IPHAN, e como patrimônio do Estado da Bahia, por meio do IPAC.

Ao todo são protegidos como bens culturais em Itapagipe dois conjuntos urbanos, doze edificações e um evento/celebração. A maior parte se localiza no Território Tradicional, apenas uma edificação tombada se localiza no Território Comercial e de Serviços, e o Território de Interesse Social não tem patrimônio salvaguardado.

Os conjuntos urbanos correspondem à Colina do Bonfim e arredores, e à Ponta de Humaitá e outros trechos dos bairros de Monte Serrat e da Boa Viagem, tombados por seu valor arquitetônico, urbanístico e paisagístico. Juntamente com o de outras áreas na Cidade, o tombamento de conjuntos urbanos em 1959 significou uma importante evolução na política de proteção aos bens culturais (até então focada na proteção de monumentos individuais), que culminaria no tombamento do Centro Histórico de Salvador em 1984 e do Bairro do Comércio em 2012.

Nos dois conjuntos urbanos estão incluídas edificações tombadas individualmente pelo seu valor arquitetônico e pela relevância dos acervos integrados. No Bonfim, o tombamento da Igreja do Senhor do Bonfim e da Casa Marback em 1938 fez parte do primeiro lote de bens tombados como patrimônio nacional pelo IPHAN. Em Monte Serrat, também fazem parte deste lote pioneiro a Igreja e o Mosteiro de Monte Serrat e a Igreja e o Hospício da Boa Viagem; a fortaleza de Monte Serrat foi tombada posteriormente em 1957. Isoladamente, na Ribeira, a Igreja de Nossa Senhora da Penha e o Palácio de Verão dos Arcebispos foram tombados em 1941.

Apenas na década de 1980 outras edificações voltaram a ser tombadas por iniciativa do IPHAN, especificamente o antigo Asilo Dom Pedro II (Palacete Machado) e o Solar Amado Bahia. A partir dos anos 2000, também o IPAC iniciou um processo de tombamento de bens culturais na região, do qual fazem parte a antiga Fábrica Fratelli Vita, o atual Hospital Sagrada Família e seus jardins, e a Casa nº 8 do Largo da Mandragoa (Quinta da Mandragoa).

Por fim, em 2013, a Festa do Senhor Bom Jesus do Bonfim foi registrada pelo IPHAN como patrimônio imaterial da Bahia por sua importância cultural enquanto celebração tradicional que ocorre desde o século XVIII. Durante a Lavagem do Bonfim, no mês de janeiro, o espaço da festa se estende em um cortejo a pé por toda a Cidade Baixa, desde a Conceição da Praia até a Colina Sagrada, atravessando os bairros do Comércio, da Calçada, dos Mares e de Roma até atingir o Bonfim, em um percurso de 8 km.

QUADRO 2 - BENS CULTURAIS PROTEGIDOS EM ITAPAGIPE

BEM TOMBADO	OBJETO DA PROTEÇÃO	DATAÇÃO	NÍVEL DE PROTEÇÃO	ANO DO REGISTRO	BAIRRO
Igreja e Mosteiro de Monte Serrat	Edificação e Acervo	Séc. XVII	União	1938	Monte Serrat
Igreja do Senhor do Bonfim	Edificação e Acervo	Séc. XVIII	União	1938	Bonfim
Igreja e Hospício da Boa Viagem	Edificação e Acervo	Séc. XVIII	União	1938	Boa Viagem
Casa Marback	Edificação	Séc. XIX	União	1938	Bonfim
Igreja de Nossa Senhora da Penha	Edificação e Acervo	Séc. XVIII	União	1941	Ribeira
Palácio de Verão dos Arcebispos	Edificação	Séc. XVIII	União	1941	Ribeira
Hospício de Nossa Senhora da Boa Viagem: prédio e cruzeiro	Edificação	Séc. XVII	União	1941	Boa Viagem
Fortaleza do Monte Serrat	Edificação	Séc. XVII	União	1957	Monte Serrat
Conjunto Arquitetônico e Paisagístico de Monte Serrat	Conjunto Urbano	Séc. XVII/XX	União	1959	Monte Serrat
Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Bonfim	Conjunto Urbano	Séc. XVIII/XX	União	1959	Bonfim
Antigo Asilo Dom Pedro II (Palacete Machado)	Edificação e Jardins	Séc. XIX	União	1980	Boa Viagem
Solar Amado Bahia	Edificação	Séc. XIX	União	1981	Ribeira
Antiga Fábrica Fratelli Vita	Edificação	Séc. XX	Estado	2002	Calçada
Hospital Sagrada Família (antigo Hospital Português e Jardins)	Edificação e Jardins	Séc. XIX	Estado	2002	Bonfim
Casa no Largo da Madragoa	Edificação	Séc. XIX	Estado	2008	Ribeira
Festa do Senhor Bom Jesus do Bonfim	Celebração	Séc. XVIII +	União	2013	Bonfim, Roma, Mares e Calçada

Fonte: Sistema de Informação do Patrimônio Cultural da Bahia (SIPAC). Disponível em: <http://patrimonio.ipac.ba.gov.br/>. Acesso em: 18 ago. 21.

Desde 2014, o Município de Salvador passou também a contar com legislação própria que instrui normas de proteção e estímulo à preservação do patrimônio cultural no seu território¹⁷, porém, não há registro de proteção a bens culturais localizados em Itapagipe.

17. A Lei nº 8.550, de 29 de janeiro de 2014, instrui normas de proteção e estímulo à preservação do patrimônio cultural do Município de Salvador. O documento normatiza os processos de tombamento de bens materiais e imateriais e indica as instâncias e etapas de deliberação para o tombamento.

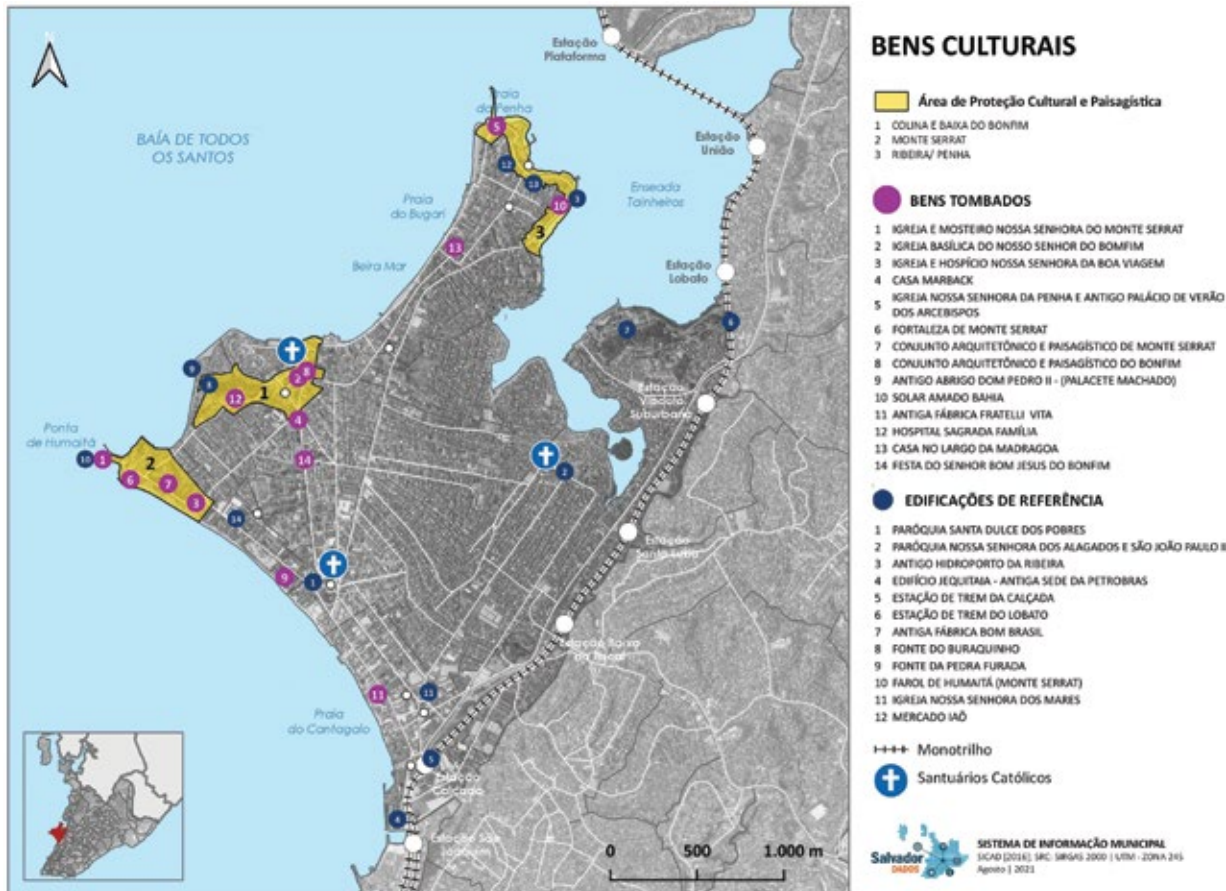


Figura 19 – Bens culturais em Itapagipe. Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe. FMLF. 2021.

No âmbito da legislação urbanística, o Plano Diretor Municipal (PDDU) estabeleceu desde 1985 a categoria de Área de Proteção Cultural e Paisagística (APCP), definida como “áreas especialmente protegidas que se associam ao meio ambiente cultural, seja por vincularem-se à imagem da cidade e caracterizar monumentos (sic) históricos significativos da vida e construção urbanas, seja por se constituírem em meios de expressão simbólica de lugares importantes no sistema espacial urbano, seja por se associarem ao direito à manutenção de uma cultura própria de certas comunidades”¹⁸. A partir desse conceito, as APCP funcionam como uma demarcação urbanística do interesse cultural, fazem parte da legislação de uso e ocupação do solo, porém não constituem propriamente uma zona e não excepcionam o regramento zonal, mas podem estabelecer, adicionalmente, critérios e restrições urbanísticas e edilícias para a proteção de um bem, especialmente no que se refere ao seu entorno.

Em Itapagipe existem três Áreas de Proteção Cultural e Paisagística:

¹⁸. Art. 268, Op. Cit. Lei nº 9.069/2016.



APCP de Monte Serrat. 2021. Foto: @myphantomttoy

APCP da Colina e Baixa do Bonfim – Compreende todo o conjunto urbano tombado pelo IPHAN em 1959, o Hospital Sagrada Família e seu jardim, tombados pelo IPAC, e mais as áreas de entorno, estendendo-se desde a Praça Divina, na borda da Península, até o antigo Hospital Couto Maia e seus terrenos de fundo. A área protegida é de 208.046 m².

APCP da Penha/Ribeira – Compreende monumentos tombados pelo IPHAN e conjuntos arquitetônicos de interesse histórico e paisagístico, estendendo-se desde a Igreja de Nossa Senhora da Penha por toda a orla da Ribeira até o início da Avenida Porto dos Mastros, incluindo o Solar Amado Bahia. A área protegida é de 150.449 m².

APCP de Monte Serrat – Compreende o conjunto urbano tombado pelo IPHAN em 1959, estendendo-se desde a Ponta de Humaitá até o Largo da Boa Viagem. A área protegida é de 159.807 m².

As três ACP foram criadas e delimitadas pela Lei nº 7.400/2008 do PDDU e, posteriormente, objeto de regulamentação pela Lei nº 8.165/2012, que estabeleceu os respectivos zoneamentos, critérios e restrições de ocupação do solo. Após um processo de judicialização que envolveu instrumentos aprovados em 2012, foram mantidas as regulamentações pela Lei nº 9.069/2016, do PDDU vigente, que atualizou todo o sistema de áreas de proteção. O novo PDDU, porém, ampliou os perímetros das ACP de Itapagipe, tornando necessária a revisão das regulamentações em razão da alteração das áreas protegidas.

Além dos bens culturais já reconhecidos e protegidos pela União e pelo Estado da Bahia, a região de Itapagipe reúne um significativo conjunto de edificações que se constituem em referências da história urbana e da vida das comunidades dos bairros, a exemplo do Hidroporto da Ribeira, da Estação Ferroviária da Calçada, do Farol de Monte Serrat, da Vila Operária da Boa Viagem, da Igreja de Nossa Senhora dos Mares, do Mercado laô/Fábrica Cultural, no bairro da Ribeira, da Igreja de Nossa Senhora dos Alagados, no bairro do Uruguai; e do Santuário de Santa Dulce dos Pobres, no bairro de Roma.

Há, ainda, as edificações remanescentes do período em que Itapagipe concentrava usos industriais, que se destacam pelo volume e pelo espaço ocupado. Não obstante a relevância enquanto memória, poucas apresentam elementos de interesse arquitetônico e a maior parte encontra-se deteriorada ou em ruínas, caracterizando “vazios construídos”, seja pela desocupação ou subutilização. No Território de Interesse Social, onde as altas densidades construídas predominam e os espaços públicos em geral são subdimensionados, esses vazios podem ser a única possibilidade de implantação de usos comunitários e de espaços abertos de lazer.

Santuário de Santa Dulce dos Pobres (antigo Cine Roma).
2021. Foto: @myphantomtoy





Santuário do Bom Jesus do Bonfim. 2019.
Fotos: Fernando Teixeira.



Ao patrimônio edificado associa-se o imenso patrimônio imaterial representado por tradições e práticas culturais religiosas e profanas da população de Itapagipe. São manifestações que repercutem em toda Salvador e até além das fronteiras da cidade, a exemplo da Festa e da Lavagem do Bonfim, da Segunda-Feira Gorda da Ribeira, da Procissão do Nosso Senhor dos Navegantes e da Festa da Boa Viagem. Há, também, as tradicionais festas juninas, os blocos de carnaval e alguns eventos de tradição mais recente, como o Mercado laô Verão, que tem à frente a cantora Margareth Menezes, em articulação com a Fábrica Cultural e a Rede CAMMPI – Comissão de Articulação e Mobilização dos Moradores da Península de Itapagipe.

12.3. TERRITÓRIO SANTO

Em Itapagipe localizam-se três importantes santuários para a fé católica: a Basílica de Nosso Senhor do Bonfim; o Santuário Santa Dulce dos Pobres e a Paróquia de Nossa Senhora dos Alagados e São João Paulo II. Cada um deles está fortemente associado à história dos bairros dos quais fazem parte e a todo um conteúdo simbólico que não é referente apenas às práticas e tradições religiosas, mas a personagens, eventos e edificações que são indissociáveis da própria história de Itapagipe e potencializam o interesse cultural e turístico na região.

O Senhor do Bonfim é um ícone da fé baiana que atrai anualmente milhares de devotos, turistas e peregrinos ao seu templo. O santuário, localizado na Colina Sagrada, uma das poucas elevações da Península de Itapagipe, é ponto tradicional de peregrinação desde o século XVIII, quando foram entronizadas as imagens do Senhor do Bonfim e de Nossa Senhora da Guia, trazidas diretamente de Portugal, dando origem ao culto, às devoções e às tradições que se mantêm fortes no tempo e ultrapassam os limites locais. Exemplo dessas tradições, os ex-votos são testemunhos de fé deixados no templo em agradecimento por graças

alcançadas pelos devotos com o intermédio do Senhor do Bonfim e de Nossa Senhora da Guia, e que, atualmente, podem ser visitados em um museu especialmente dedicado. Porém, o símbolo mais importante das devoções e tradições relacionadas ao Senhor do Bonfim são as famosas fitinhas introduzidas há cerca de duzentos anos, originalmente chamadas de “medidas”, porque correspondiam ao comprimento do braço direito da imagem principal do santuário. Com o tempo, as fitinhas tiveram o seu significado ampliado, transcendendo o simbolismo religioso para se converterem em uma das lembranças mais desejadas pelos visitantes da Cidade de Salvador.

Santa Dulce dos Pobres, a primeira santa católica nascida no Brasil, construiu sua trajetória principalmente nos bairros de Itapagipe, onde, por volta de 1935, deu início ao trabalho assistencial junto aos operários e à população pobre dos aterros e palafitas dos Alagados. Posteriormente, em 1949, ocupou um galinheiro ao lado do convento de freiras, inaugurado em 1947 no Largo de Roma, criando o embrião do hospital dedicado aos pobres e desassistidos que hoje constitui-se em um dos mais importantes complexos de saúde de toda Salvador, parte fundamental das Obras Sociais Irmã Dulce (OSID). Antes mesmo da canonização, concluída em 13 de outubro de 2019, o santuário dedicado à veneração de Irmã Dulce foi instalado no antigo Cineteatro Roma, importante centro cultural de Itapagipe nas décadas de 1950 e 1960, cuja renda contribuía para a manutenção do Círculo Operário da Bahia e sua fundação se deve, principalmente, à própria Irmã.

A igreja de Nossa Senhora dos Alagados, no bairro do Uruguai, se constitui em um dos únicos templos católicos do mundo que recebeu três santos em vida: Papa João Paulo II, Madre Teresa de Calcutá e Santa Dulce dos Pobres. A construção na colina correspondente à antiga Ilha de Santa Luzia, incorporada ao continente em razão dos aterros na Enseada dos Tainheiros, foi especialmente projetada pelo arquiteto João Filgueiras Lima (o Lelé) para sediar a paró-



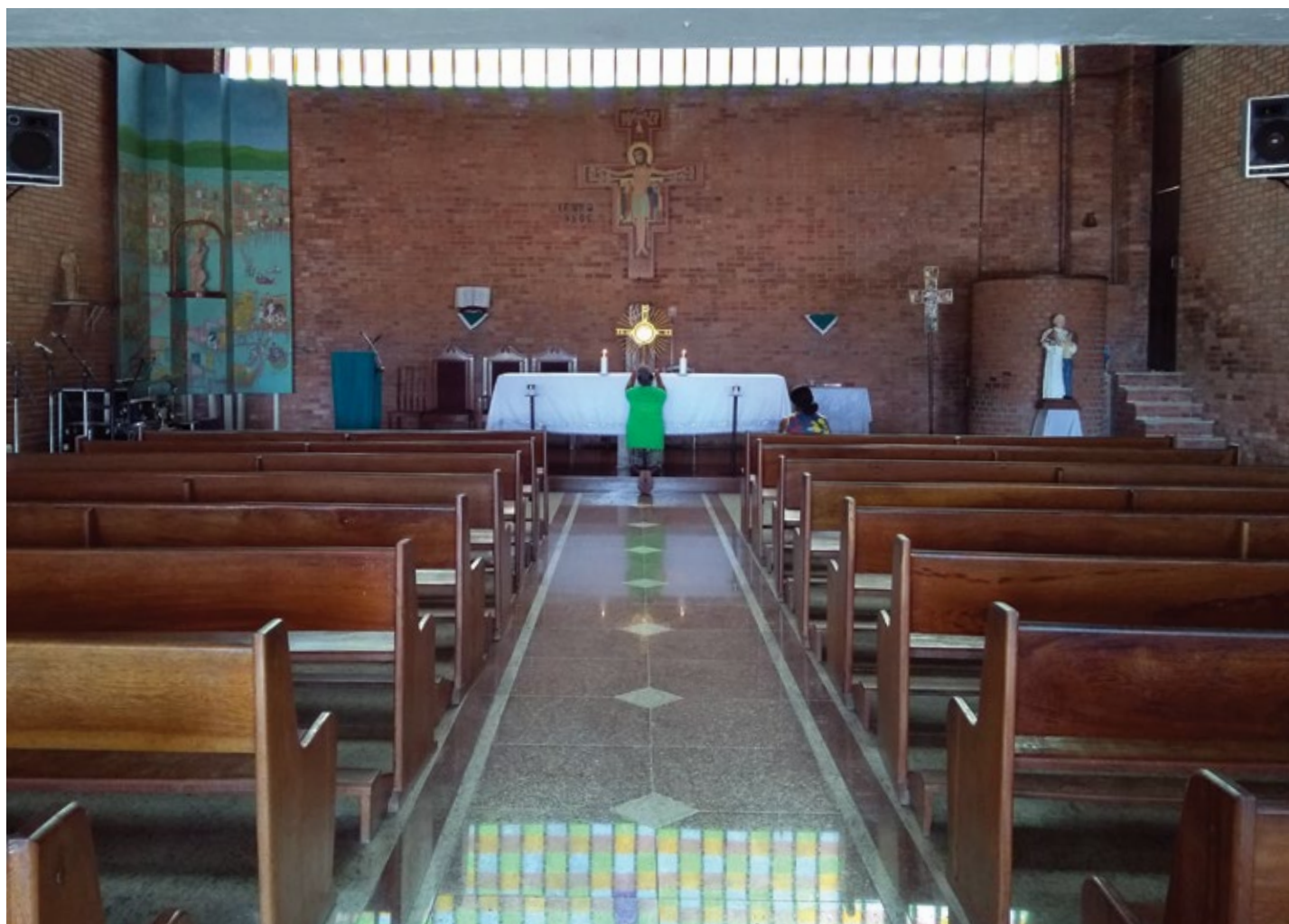
Santuário de Santa Dulce dos Pobres. 2020. Fotos: Fernando Teixeira.

quia criada pelo então Papa João Paulo II, por ocasião de sua visita pastoral à Bahia em 1980. Com a canonização do santo padre, em 2014, a igreja passou a se chamar Paróquia Nossa Senhora dos Alagados e São João Paulo II.

Localizados em pontos extremos de Itapagipe, os três santuários distam entre si algo em torno de 1.300 a 1.800 metros e se conectam diretamente pelas vias principais da região, podendo estruturar corredores de peregrinação, abrindo oportunidades associadas à cadeia produtiva do turismo religioso, que pode ser responsável pelo incremento positivo da economia, da cultura e da qualidade de vida das comunidades da região.

Somados a muitos outros aspectos, Salvador já é um grande destino neste segmento turístico. Nessa perspectiva, a OSID vem liderando esforços visando o fortalecimento do "Território Santo" a partir da promoção do turismo religioso católico em Itapagipe, por meio da articulação, proposição, execução e monitoramento de projetos, entre os quais a estruturação e agenciamento do Roteiro Caridade e Fé, criado pela Pastoral do Turismo da Arquidiocese de Salvador (Pastur), considerando infraestrutura, meios de hospedagem, serviços de alimentos e bebidas, entre outros aspectos do turismo receptivo.

Igreja de Nossa Senhora dos Alagados e São João Paulo II. 2018.
Foto: Fernando Teixeira.



13. ORDENAMENTO TERRITORIAL

13.1. ZONEAMENTO DO USO E DA OCUPAÇÃO DO SOLO

Há pelo menos 35 anos, os diferentes territórios que integram a região de Itapagipe vêm recebendo um tratamento relativamente conservador no que se refere às normas de uso e ocupação do solo. As sucessivas versões do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) e da Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo (LOUOS) definiram para a região um paradigma normativo orientado por critérios de conservação da geografia, do patrimônio histórico e da paisagem ímpar da Península na sua relação com a Cidade de Salvador e com a Baía de Todos os Santos, como também de proteção aos espaços de moradia conquistados pela população dos Alagados e das áreas de concentração de usos comerciais e de serviços ancorados nos corredores da mobilidade urbana. Os critérios se traduziram na definição de três tipos de zonas:

- a) uma predominantemente residencial, de baixa densidade construtiva, com coeficientes de aproveitamento próximos a 1, correspondente aos espaços urbanizados tradicionais de Itapagipe, como Bonfim, Ribeira, Boa Viagem e Monte Serrat;
- b) outra, de concentração de usos comerciais e de serviços, com grande diversidade de atividades e alta densidade construtiva e com coeficientes de aproveitamento igual ou superior a 2, correspondente à região da Calçada e Caminho de Areia;
- c) uma zona residencial de interesse social sujeita a regime específico, com altas densidades construtivas e sem coeficiente de aproveitamento predefinido, correspondente aos bairros do Uruguai, Massaranduba, Jardim Cruzeiro e adjacências.

Adicionalmente, foram definidas limitações de altura para as edificações na forma de gabaritos, que variam entre 6 metros (ou 2 pavimentos) até 12 metros (ou 4 pavimentos), podendo chegar até 24 metros (ou 8 pavimentos) em alguns poucos trechos.

Com pequenas alterações, essa configuração de usos, de padrões de ocupação do solo e de restrições urbanísticas perpassou quatro edições do Plano Diretor (1985, 2004, 2008 e 2016) e duas leis de uso do solo (1984 e 2016). Mesmo com mudanças na terminologia, o conceito associado a cada zona é essencialmente o mesmo desde os anos 1980. Apenas nas últimas versões do PDDU (Lei nº 9.069/2016) e da LOUOS (Lei nº 9.148/2016) os coeficientes de aproveitamento da zona predominantemente residencial foram majorados, ainda que em termos, já que o coeficiente básico permaneceu igual a $CAB=1$, podendo chegar ao máximo de $CAM=2$ mediante o instituto da Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC).

À exceção dos bairros populares onde se observa um processo contínuo de adensamento construtivo, em sua maior parte informal, no restante de Itapagipe há pouca incidência de novas edificações, portanto não se pode atribuir exclusivamente à legislação urbanística o baixo dinamismo de uso e ocupação do solo dos espaços tradicionais da região. Trata-se de uma urbanização bastante consolidada, com espaços residenciais que resguardaram o seu valor de uso em razão das condições de ambiência e da baixa pressão do mercado imobiliário. Acrescenta-se, ainda, a relação de pertencimento que mantém os itapagipanos bastante vinculados ao seu território.

Entretanto, há elementos de rigidez na legislação que ajudam a configurar a estabilidade dos padrões urbanísticos. Alguns desses elementos se vinculam à preservação da memória e do patrimônio cultural da cidade, com destaque para os sítios e monumentos arquitetônicos tombados pelo IPHAN, no Bonfim, em Monte Serrat, na Boa Viagem e na Ribeira. Esses elementos, distribuídos nas extremidades geográficas e em um dos pontos mais elevados da Península, definem um trecho urbano relativamente contínuo cuja morfologia precisa ser preservada em seu conjunto para que se mantenham os atributos e conteúdos associados.

Foram definidas pela legislação municipal três Áreas de Proteção Cultural e Paisagística (APCP), que têm por finalidade a conservação do tecido urbano das áreas do entorno dos monumentos e da conformação da paisagem na qual estão inseridos: APCP de Monte Serrat, APCP da Colina e Baixa do Bonfim e APCP da Penha/Ribeira. Essas áreas estão regulamentadas pela Lei Municipal nº 8.165/2012, que foi recepcionada pelo PDDU em 2016, porém, por se tratar de sítios e monumentos tombados no âmbito federal, as definições finais sobre intervenções nas áreas remetem-se diretamente à competência do IPHAN.

Os bairros populares, por sua vez, estão definidos como Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), que se destinam à regularização fundiária de áreas de moradia precária ou à produção de moradia de interesse social. Em Itapagipe, são distinguidos 4 territórios como ZEIS, sendo três na categoria de ZEIS 1 (assentamentos precários consolidados) e um deles, localizado na Rua Jardim Avalice, na categoria de ZEIS 3 (vazios). Na primeira categoria, se enquadram as comunidades do Bonfim, Pedra Furada e Alagados/Uruguai. A maior delas corresponde ao complexo de Alagados, que integra categorias de áreas de interesse social para fins de moradia desde quando foi editada a Lei nº 3.592/1985, que delimitou as Áreas de Proteção Socioecológica (APSE) previstas na LOUOS (1984) e no PDDU (1985) e que se constituíram em embriões normativos das atuais ZEIS.

As centralidades urbanas, nas suas diferentes escalas de abrangência, se distinguem na legislação urbanística por comportarem maior diversidade e complexidade de usos em relação às zonas circunvizinhas. Geralmente são ancoradas em equipamentos nodais do sistema de transporte, possibilitando maior fluidez para a circulação de pessoas e de mer-

cadorias. Em Itapagipe, a grande centralidade corresponde aos bairros da Calçada e dos Mares e se estruturou, principalmente, a partir da linha ferroviária e das atividades do Porto de Salvador. O PDDU e a LOUOS a definem como Zona Centralidade Municipal (ZCMu), que se caracteriza por uma abrangência regional.

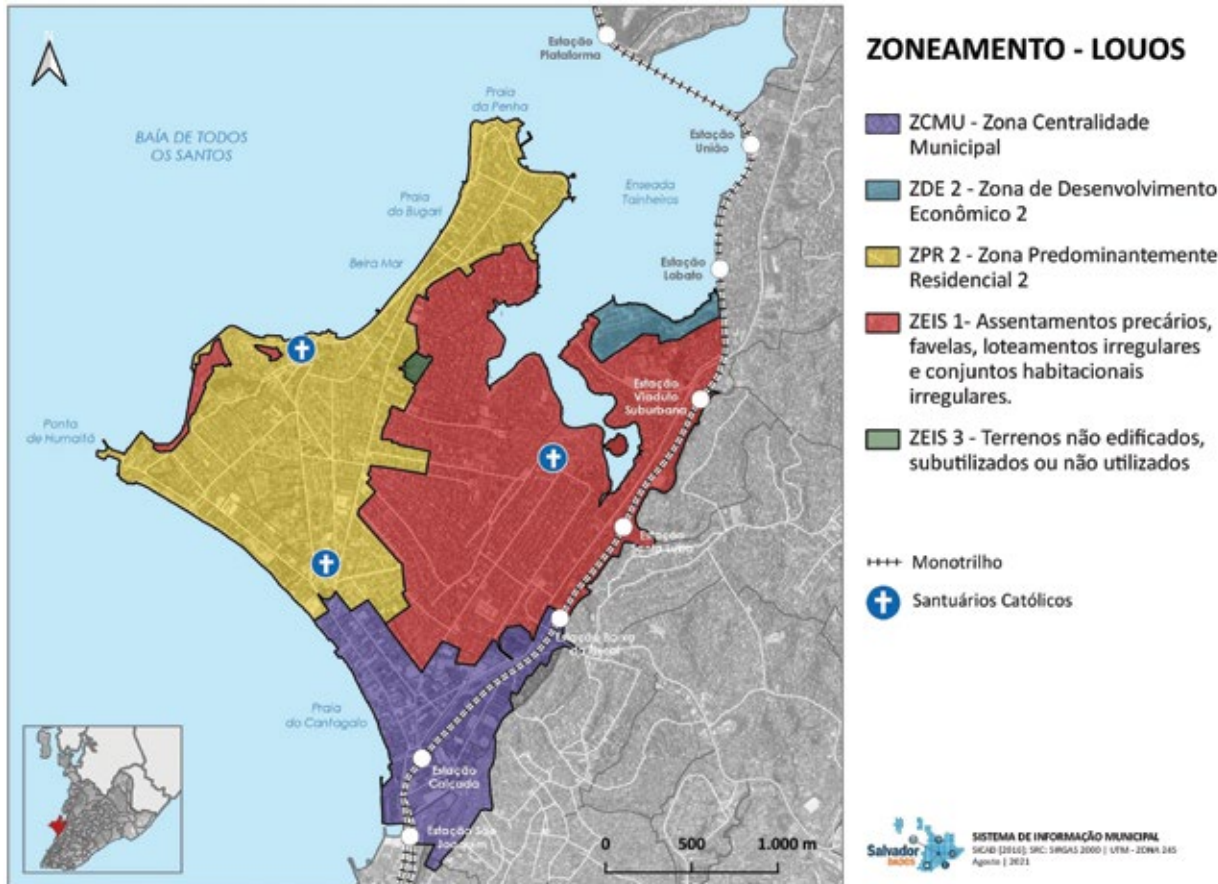


Figura 20 – Zoneamento de uso e ocupação do solo em Itapagipe. Fonte: Lei Municipal nº 9.148/2016, Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo.

O ordenamento territorial de Salvador distingue uma outra categoria de zona/centralidade que se estrutura também a partir dos corredores de transporte de passageiros, mas se desenvolve ao longo de todo o corredor. As Zonas Centralidade Linear (ZCL) possibilitam uma maior diversidade e intensidade de usos, principalmente de comércio e serviços, em relação às zonas circunvizinhas de uso predominantemente residencial. Em Itapagipe existem três dessas concentrações, localizadas no Uruguai, no Caminho de Areia e no Bonfim.

Por fim, há uma área localizada na Península do Joanes, no bairro do Lobato, definida como Zona de Desenvolvimento Econômico (ZDE). Segundo a definição do PDDU, esta zona permite a implantação de usos diversificados, voltados ao fomento e à modernização de atividades produtivas e à logística, aproveitando a infraestrutura de transportes existente e a localização estratégica às margens da Baía de Todos os Santos.

Portanto, a partir dessas categorias de zonas, tem-se a seguinte configuração em Itapagipe:

QUADRO 3 - ZONEAMENTO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO – LEI Nº 9.148/2016

ZONA	CATEGORIA	LOCALIZAÇÃO	CA Min	CAB	CAM
ZPR 2	Zona Predominantemente Residencial	Ribeira/ Bonfim/ Monte Serrat/ Boa Viagem/ Roma	0,20	1,0	2,0
ZCMu 2	Zona Centralidade Municipal	Calçada/ Mares	0,3	1,5	3,0
ZEIS 46	Zona Especial de Interesse Social 1	Alagados/ Uruguai	0,3	1,5	3,0
ZEIS 80	Zona Especial de Interesse Social 1	Pedra Furada	0,3	1,5	3,0
ZEIS 81	Zona Especial de Interesse Social 1	Bonfim	0,3	1,5	3,0
ZEIS 217	Zona Especial de Interesse Social 3	Rua Jardim Avalice	0,3	1,5	3,0
ZCLMu 21	Zona Centralidade Linear Municipal	Av. Dendezeiros - Bonfim	0,3	1,5	3,0
ZCLMu 22	Zona Centralidade Linear Municipal	Praça Irmã Dulce	0,3	1,5	3,0
ZCLMu 23	Zona Centralidade Linear Municipal	Av. Caminho de Areia/ Porto dos Mastros	0,3	1,5	3,0
ZCLMu 68	Zona Centralidade Linear Municipal	Rua do Uruguai	0,3	1,5	3,0
ZDE 2	Zona de Desenvolvimento Econômico	Lobato	0,20	1,0	2,0

Fonte: Lei nº 9.069/2016.

Pode ser observado que, apesar da diferenciação conceitual, funcional e locacional das zonas, há uma uniformidade nos coeficientes de aproveitamento em praticamente toda a Península. Apenas nos bairros da Ribeira, Bonfim, Roma, Boa Viagem, Monte Serrat e Caminho de Areia, que correspondem à ZPR 2, e em um trecho do bairro do Lobato, integrante da ZDE 2, os coeficientes de aproveitamento são inferiores aos do restante do território, em razão das diretrizes de conservação ambiental ou cultural incidentes.

13.2. INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO HABILITADOS NO TERRITÓRIO

13.2.1. Operações Urbanas Consorciadas – OUC

A OUC destina-se à promoção de transformações urbanas estruturais em áreas, como a implantação de infraestrutura, de equipamentos urbanos e de soluções urbanísticas e ambientais adequadas ao território. Estas transformações podem ser financiadas com a participação do setor privado, mediante a emissão de títulos negociáveis no mercado e resgatáveis na forma de potencial construtivo a ser utilizado na área da operação.

Em 2014, por meio de uma Manifestação de Interesse Privado (MIP), a empresa Odebrecht obteve autorização da Prefeitura para a elaboração de estudos urbanísticos, ambientais e de viabilidade econômica e financeira para a estruturação de uma OUC envolvendo os bairros da Borda Marítima de Salvador, desde Itapuã até a Barra, e daí até o Centro Antigo e Itapagipe. Os estudos não chegaram a um modelo de negócio que assegurasse a viabilidade econômica e financeira da OUC, em parte porque sua continuidade foi comprometida por alterações nos cenários econômico e político, mas, também, pela pouca disponibilidade de áreas capazes de receptionar o montante de adicional construtivo que poderia ser gerado pela operação. Foram ponderados nesta avaliação fatores como a rigidez dos padrões de ocupação do solo, as restrições urbanísticas e ambientais e a existência de outros instrumentos urbanísticos concorrentes já incorporados pelo mercado imobiliário.



Área em torno da Estação da Calçada. 2021.
Foto: @myphantomtoy

13.2.2. Transformação Urbana Localizada – TUL

Outro dos instrumentos habilitados pelo PDDU em 2016, a TUL tem por objetivo viabilizar projetos urbanísticos especiais em áreas públicas ou privadas que estejam situadas em um raio de 800 metros das estações dos sistemas de transporte de alta e média capacidade (metrô e VLT), compreendendo intervenções abrangentes a uma área bruta de até 50.000 m². Considerando este pré-requisito, a aplicação do instrumento em Itapagipe está vinculado às futuras estações do VLT (monotrilho), o novo corredor de transporte de passageiros que está sendo implantado sobre o leito da antiga ferrovia. As novas estações poderão ampliar muito as possibilidades do instrumento no território, alcançando, inclusive, áreas subutilizadas no Lobato.

Considerando a Estação Ferroviária da Calçada, o raio de abrangência da operação em Itapagipe incluiria parte dos bairros dos Mares, do Uruguai e do próprio bairro da Calçada. Nesta circunvizinhança existem grandes terrenos vazios e grandes edificações que se encontram subutilizadas, elementos que podem favorecer projetos de transformação urbana coordenados tanto pelo setor público quanto pelo privado. Por outro lado, toda a região dos bairros de Mares e Calçada demandam intervenções urbanísticas para resolução de conflitos viários e renovação de usos, caracterizando o interesse público.

No entorno da Estação de Lobato, que integrará o corredor do monotrilho, localizam-se grandes terrenos remanescentes de usos industriais na Península do Joanes, com boa condição portuária na Enseada dos Tainheiros. Estes terrenos podem ser beneficiados com parâmetros mais intensivos de uso do solo, favorecendo a implantação de grandes empreendimentos e equipamentos urbanos. Por meio da TUL, poderiam ser viabilizadas ações coordenadas visando a melhoria das condições de mobilidade e a criação de novas condições de acesso à Itapagipe.

13.2.3. Transferência do Direito de Construir – Transcon

O instrumento da Transcon se desenvolve em duas fases distintas: a geração do crédito de potencial construtivo e a transferência propriamente dita, quando o direito é realizado em um empreendimento receptor. A legislação municipal define finalidades e critérios específicos para que uma área possa transferir potencial construtivo para outra, entre elas, a implantação de equipamentos públicos e a conservação ambiental, situações que colocam Itapagipe como um território potencialmente gerador de crédito de potencial construtivo.

Quanto à recepção de potencial gerado em outras áreas, o instrumento possibilita a utilização de coeficientes de aproveitamento até o limite do Coeficiente de Aproveitamento Máximo (CAM) da zona de uso, devendo a diferença em relação ao Coeficiente de Aproveitamento Básico (CAB) ser compensada com créditos de Transcon. Em todas as zonas de Itapagipe o CAM possibilita até o dobro do potencial construtivo permitido pelo CAB. A equação que equilibra a relação entre áreas receptoras e doadoras baseia-se nos respectivos VUPT (Valor Unitário Padrão de Terreno) e podem incidir no cálculo de fatores de redução como formas de incentivo para a implantação de usos específicos.

13.2.4. Outorga Onerosa e Transferência do Direito de Construir

Assim como a Transcon, o instrumento da Outorga Onerosa do Direito de Construir faculta a utilização de coeficientes de aproveitamentos superiores ao limite permitido pelo CAB até o limite do CAM, porém a compensação se dá por meio de contrapartida financeira. O cálculo da contrapartida baseia-se no adicional construtivo utilizado no empreendimento e nos Valores Unitários Padrão de Terreno (VUPT), que também referenciam o cálculo do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU). Podem incidir sobre o cálculo fatores de redução da contrapartida definidos pelo próprio PDDU como forma de incentivo a determinados usos, ou como forma de desoneração quando configurar interesse público. Atualmente tanto a Outorga como a Transcon podem ser utilizadas alternativamente em áreas receptoras localizadas em quase todo o território municipal, incluindo a região de Itapagipe.

14. CONSULTA PÚBLICA SOBRE O PLANO DE BAIROS DE ITAPAGIPE

14.1. FINALIDADE E FORMATO DA CONSULTA PÚBLICA

Entre os dias 8 e 30 de julho de 2020 foi realizada Consulta Pública sobre o Plano de Bairros de Itapagipe, promovida pela Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF), com a finalidade de ampliar os elementos do diagnóstico a partir da visão da população de Salvador sobre a região.

Aberta a qualquer cidadão interessado em contribuir com informações, opiniões e propostas para a região de Itapagipe, a consulta teve por base um questionário com seis campos, sendo três deles referentes à identificação do respondente e outros três referentes à sua visão sobre Itapagipe.

Com o intuito de informar sobre o território, subsidiar e orientar a Consulta Pública, foi posto à disposição junto com o questionário uma síntese do diagnóstico construído pela equipe técnica responsável pela elaboração do Plano.

Perguntas realizadas na consulta pública:

1. Identificação.
2. Você faz parte de alguma organização?
3. Como você tomou conhecimento dessa Consulta Pública?
4. Quais os pontos fortes que você identifica na área de Itapagipe?
5. Quais os pontos fracos que você identifica na área de Itapagipe?
6. Apresente suas propostas, ideias e sugestões para melhorar a área de Itapagipe.

As perguntas 1, 2 e 3 dizem respeito à identificação do respondente. As questões 4 e 5 admitem apenas respostas objetivas, mas há a possibilidade de múltipla escolha sem um limite preestabelecido de opções. Em ambas se adapta uma metodologia bastante conhecida para identificar as forças e fraquezas da região na visão dos respondentes, sendo tabulados os resultados de acordo com os temas propostos. A questão 6 admite resposta aberta na qual o respondente tem liberdade para expressar suas proposições para o território, sendo tabulados os resultados segundo agregações de temas mais mencionados. A variedade e a amplitude das proposições exigiram o agrupamento das proposições em 18 blocos temáticos. Ao todo foram recebidas 259 respostas à Consulta Pública, cujos resultados serão apresentados a seguir.



Figura 21 – Banner da Consulta Pública do Plano de Bairros de Itapagipe. Fonte: FMLF. 2020.

14.2. RESULTADOS DA CONSULTA

14.2.1. Pontos Fortes de Itapagipe

Os resultados dessa questão indicam que os aspectos culturais são intensamente celebrados na Península. Aqueles relativos ao **patrimônio histórico, artístico e cultural, turismo religioso, náutico, comunitário** e a **religiosidade** tiveram valores expressivos, presentes em 75% das respostas. Por sua vez, valores ambientais, como **beleza natural e praias**, foram selecionados por aproximadamente 70% da população, o que mostra a imagem marítima como grande valor simbólico. A esta percepção associa-se, também com destaque, a **prática de esportes náuticos**, tópico selecionado por cerca de 55% dos respondentes.

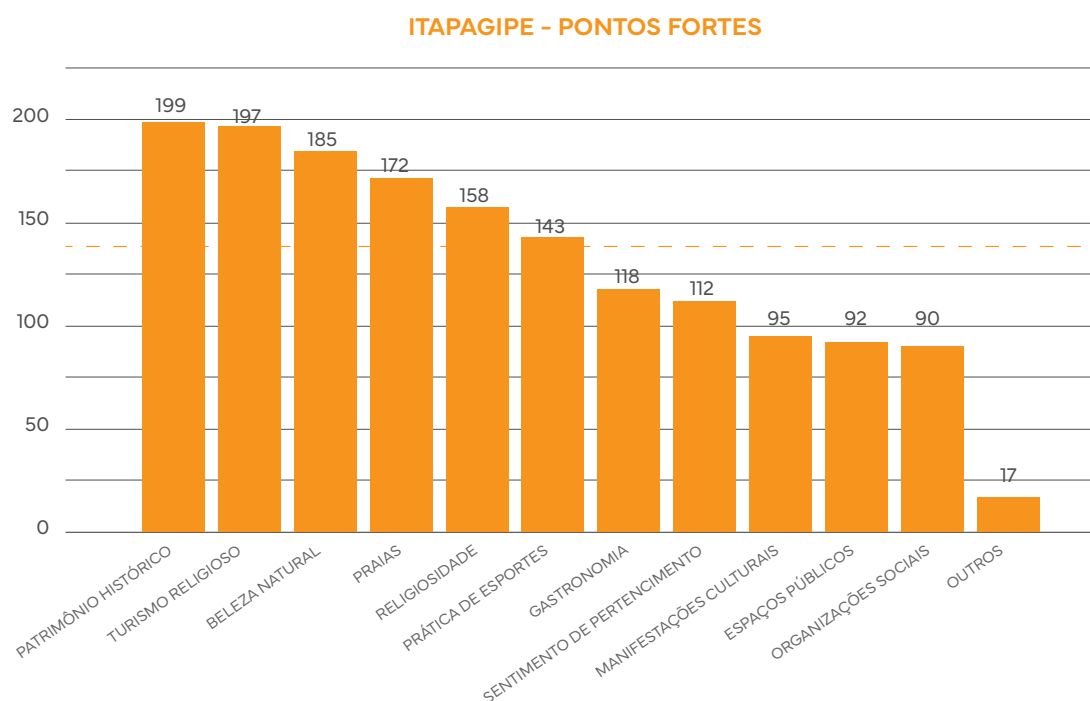


Figura 22 – Quais os pontos fortes que você identifica em Itapagipe? Fonte: Consulta Pública FMLF. Elaboração DIPLAN/FMLF, 2020.

Identificados como pontos fortes em percentuais bastante relevantes, esses aspectos demonstram a importância do patrimônio natural e construído, assim como do patrimônio imaterial associado à memória, aos saberes, ao modo de vida, ao lazer e a outros elementos valorizados pela população local. Sob essa perspectiva, a borda da Baía de Todos os Santos e suas praias, elementos estruturantes da paisagem e da ocupação de Itapagipe, com amplas possibilidades de atividades econômicas, náuticas e esportivas. Por outro lado, também são considerados pontos fortes a **gastronomia** (tópico selecionado por 46% dos respondentes), o sentimento de **pertencimento ao lugar** (43%) e as **manifestações culturais** (37%). Em menor proporção aparecem os **espaços públicos** (36%) e as **organizações sociais** (35%).

14.2.2. Pontos Fracos de Itapagipe

São destacados como pontos fracos de Itapagipe diversos problemas relacionados ao saneamento básico e ambiental: deficiência no **sistema de drenagem** de águas pluviais com vários pontos de alagamento (referido por 85% dos respondentes), deficiência do **esgotamento sanitário** (66%), **poluição ambiental** (59%) e **limpeza urbana** (57%). Esses resultados confirmam o que foi observado pelo relatório do diagnóstico e reiteram as notícias constantemente veiculadas nos meios de comunicação sobre colapso nos sistemas por insuficiência de infraestrutura ou problemas de manejo. Vale salientar que, embora dados oficiais indiquem o atendimento do **abastecimento de água** para quase 100% do território da Península, o abastecimento se dá de forma intermitente nos bairros mais precários, o que explica o fato de 30% das respostas mencionarem este serviço como um ponto fraco. Por outro lado, também aparece negativamente, com um percentual de 21%, a fragilidade dos **serviços de telefonia e internet**, essenciais para a comunicação no trabalho e na vida social.

Outros tópicos que se destacam como pontos fracos são a **conservação/largura de vias** (referida por 52% dos respondentes) e a pouca densidade de áreas vegetadas, tanto nos espaços públicos como nos privados, fator destacado por 43% dos respondentes da consulta no tópico **arborização**. Esses são números que colocam como central a necessidade de intervenções voltadas para viabilizar um melhor ambiente urbano para Itapagipe. Nesse sentido, convergem estudos no âmbito acadêmico e dos órgãos da própria Prefeitura no sentido da adequação das espécies vegetais para a arborização urbana, possibilitando agrupamentos vegetais que tenham maior eficiência ambiental especialmente na mitigação de zonas de calor.

A **segurança pública** é outro ponto considerado fraco em Itapagipe. 74% dos respondentes destacam esse fator como uma grande preocupação, requerendo para sua superação uma política de segurança pública mais eficiente e socialmente adequada. A incidência de **obras públicas não concluídas** tempestivamente também aparece como fator de insegurança apontado em 36% das respostas. As obras inacabadas resultam em insegurança pelo uso indevido do canteiro de obras, pela insalubridade das áreas do entorno e pelos transtornos na mobilidade de pessoas e veículos. A Fig. 23 apresenta os pontos fracos destacados.

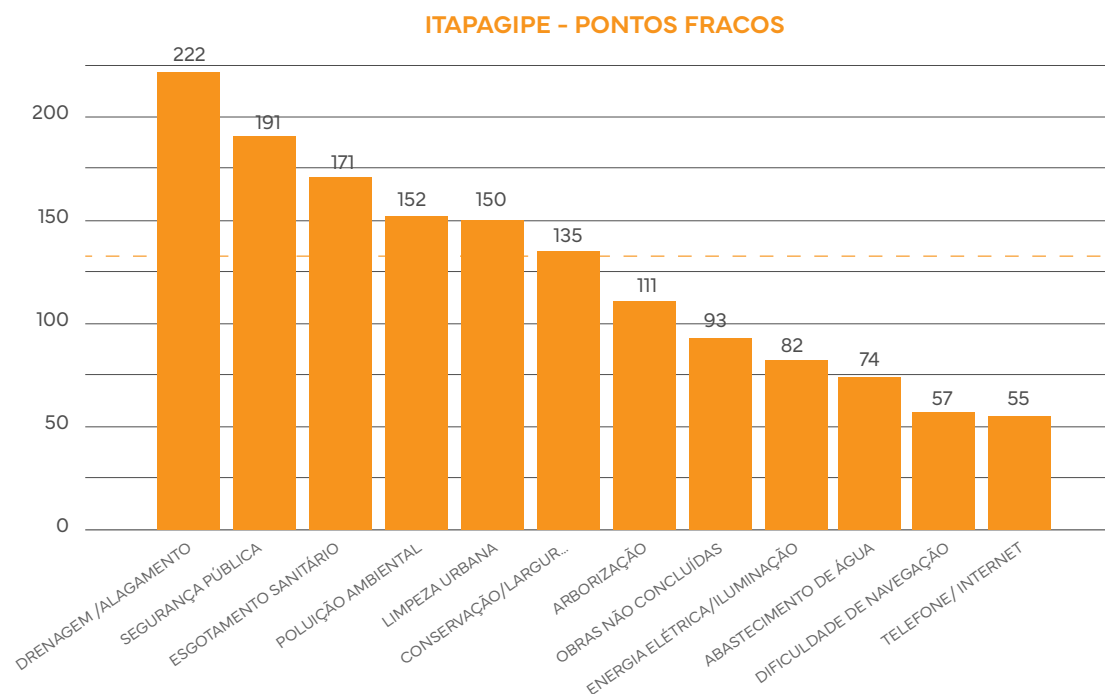


Figura 23 – Quais os pontos fracos que você identifica em Itapagipe? Fonte: Consulta Pública FMLF. Elaboração DIPLAN/FMLF, 2020.

O contexto traçado pelas respostas indica que a população valoriza a região onde mora, embora demande soluções permanentes para problemas antigos, como a existência de áreas ambiental e urbanisticamente degradadas, bairros ainda não suficientemente atendidos pela infraestrutura e serviços urbanos, além da pouca integração entre os territórios urbanisticamente mais consolidados e aqueles em que persiste a precariedade como padrão, o que acentua a segregação socioespacial referida por lideranças e moradores da região.

14.2.3. Propostas, ideias e sugestões para Itapagipe

Por admitir respostas abertas, a organização dos resultados exigiu um trabalho de sistematização por meio do agrupamento das sugestões e proposições em 18 categorias definidas a partir de critérios de similaridade e afinidade temática, independentemente da complexidade, abrangência ou escala de cada proposição. Nas respostas, alguns temas foram apenas destacados como relevantes sem resultar em proposições. A Fig. 24 apresenta os resultados da quantidade de respostas em cada categoria propositiva.

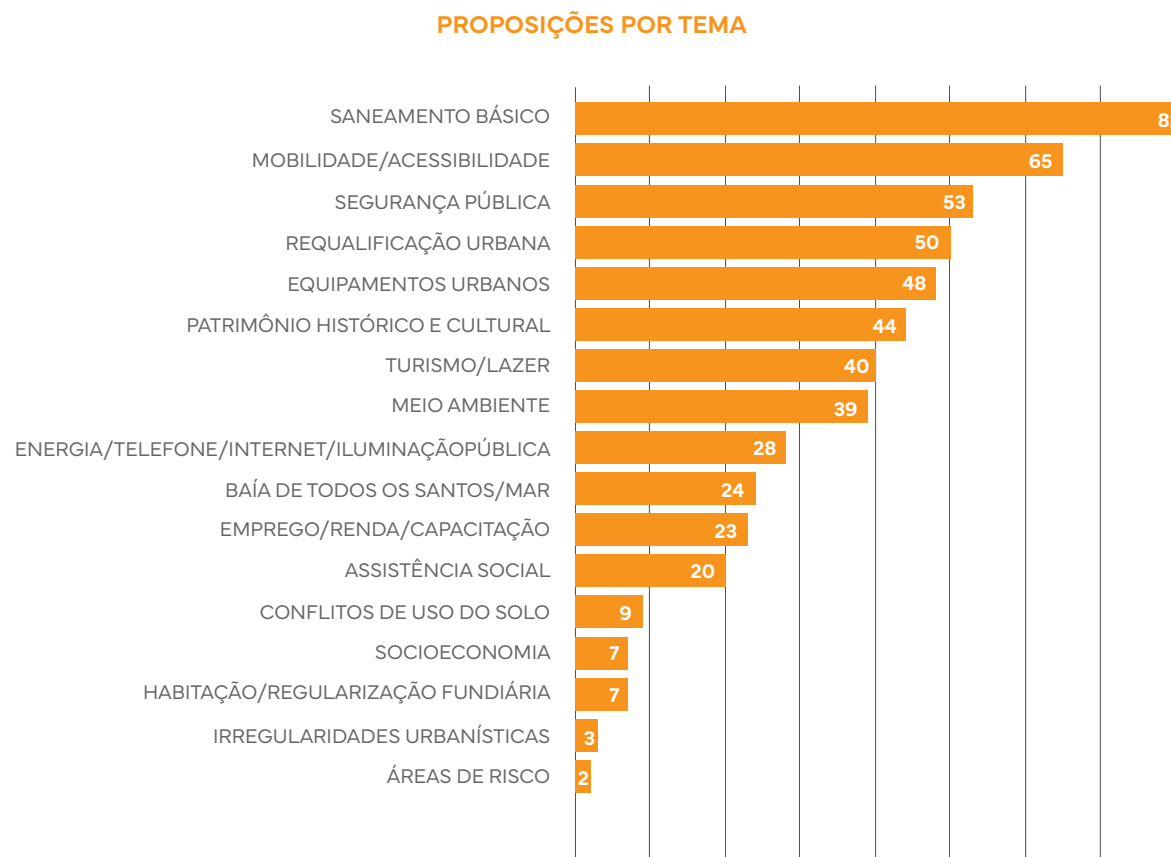


Fig. 24 – Propostas indicadas pelos moradores para Itapagipe. Fonte: Consulta Pública FMLF. Elaboração DIPLAN/FMLF, 2020.

14.3. PROPOSTAS APRESENTADAS

14.3.1. Saneamento Básico

As propostas apresentadas podem ser divididas em quatro eixos: **drenagem, limpeza urbana, esgotamento sanitário** e **abastecimento de água**. A maior parte das referências, sugestões e proposições acerca do saneamento básico se reporta à ocorrência frequente de alagamentos em Itapagipe, evidenciando as deficiências do sistema de **drenagem** em toda a região. Em seguida, destacam-se aquelas relacionadas à limpeza urbana: deposição indevida de entulhos na proximidade de antigas fábricas desativadas, manejo inadequado de resíduos sólidos com acumulação em diversas áreas e ausência ou irregularidade na frequência da coleta de lixo, além de sugestões para a implantação de pontos de coleta seletiva. Várias sugestões foram realizadas com foco na limpeza das praias e dos logradouros na beira-mar. A figura 25 apresenta a distribuição de respostas nos temas.

PROPOSTAS - SANEAMENTO BÁSICO

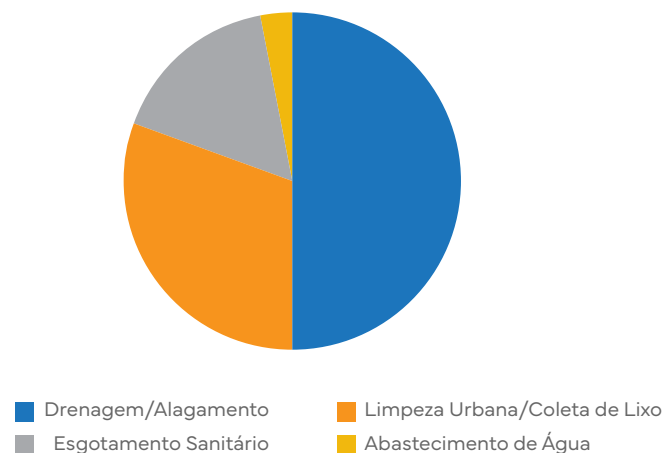


Figura 25 – Classificação da subcategoria Saneamento Básico. Fonte: Consulta Pública FMLF. Elaboração DIPLAN/FMLF, 2020.

Sobre **esgotamento sanitário**, pode-se inferir a partir das contribuições recebidas que este é um dos grandes problemas dos bairros de Massaranduba, Uruguai e Jardim Cruzeiro. No que se refere ao **abastecimento de água**, houve solicitação de melhoria na frequência do serviço (solução da intermitência) e o destaque de que em alguns locais falta água durante o ano inteiro.

14.3.2. Mobilidade e acessibilidade

As proposições tratam de problemas antigos de Itapagipe, como o congestionamento de veículos nos horários de pico do tráfego nas principais vias de acesso e o estacionamento em locais indevidos, mas também são destacadas soluções (ou a necessidade delas) para o transporte público de passageiros, a acessibilidade e qualidade das vias. Com relação ao **transporte de passageiros**: demandas de novas linhas de ônibus e o retorno de algumas que foram retiradas dos bairros da região; melhorias na urbanização dos finais de linha de Vila Ruy Barbosa e Massaranduba; linha de metrô conectando a Estação da Calçada ao Centro da Cidade. Com relação à **acessibilidade**: insuficiência e inadequação dos passeios; problemas relacionados à conservação das vias, a exemplo de buracos e obstáculos que dificultam a mobilidade do pedestre, provocando acidentes; ausência de sinalização horizontal para travessia das vias. Os problemas de **conservação das vias** também foram pontuados no que tange ao tráfego de veículos.

Algumas proposições dizem respeito a **intervenções no sistema viário**: abertura de nova alça de acesso ao viaduto dos motoristas; alargamento da Rua Barão de Cotegipe para me-

lhorar o fluxo do tráfego; abertura de vias transversais entre as avenidas Afrânio Peixoto e Luís Régis Pacheco; conclusão da urbanização da pista de borda do bairro de Mangueira; e alargamento e urbanização da Avenida Constelação. Com relação ao **modo cicloviário**, destacam-se propostas de aumento dos circuitos na região por meio da implantação de ciclovias e ciclofaixas. Também foi requisitado: aumento no número de placas de identificação dos logradouros públicos; controle de tempo das sinalleiras; e sinalização/urbanização dos pontos turísticos.

O **transporte náutico** é pouco explorado na região. Há preocupação com a dinamização do transporte náutico e aproveitamento do potencial marítimo de Itapagipe, com suas águas calmas, além da oferta de um transporte mais barato. As propostas, nesse sentido, referem-se à realização de conexão hidroviária entre Ribeira, Boa Viagem, Calçada e Baixa do Bonfim, e destes bairros para outras áreas da cidade, como o Comércio, Subúrbios e Ilhas. Intervenções como as sugeridas também poderão ter impacto positivo sobre a visitação e o turismo.

14.3.3. Segurança Pública

Os moradores que participaram da Consulta Pública anseiam por mais segurança na região, com muitas reclamações quanto à grande quantidade de assaltos e ao tráfico de drogas. As sugestões giram em torno da instalação de módulos policiais/bases comunitárias/quartéis e aumento das rondas, principalmente nos pontos turísticos.

14.3.4. Requalificação Urbana

As propostas de requalificação urbana abrangem um variado conjunto de intervenções em espaços e equipamentos públicos e privados significativos para a população da Península. Para alguns proponentes, é vista como fator de ordem pública, ou seja, há a percepção de que a urbanização, quando melhora o espaço de convivência, também possibilita que o cotidiano transcorra de forma mais harmoniosa.

As propostas orientam-se, principalmente, para: a reforma do entorno de grandes e significativos equipamentos, como é o caso da colina da Igreja dos Alagados; a reforma e ampliação de praças e quadras localizadas nas áreas densamente urbanizadas dos bairros populares; o ordenamento do comércio informal, com destaque para barracas e trailers/*food trucks* e barracas de praia; as mudanças no desenho e no padrão de urbanização das vias, envolvendo a ampliação do espaço para os modos de deslocamento ativos, o usufruto do espaço público pelas pessoas, com soluções adequadas de mobiliário urbano, a arborização de vias e a adoção de soluções de pavimento mais permeáveis, que possibilitem melhor escoamento das águas pluviais e favoreçam a prática de esportes.

Especificamente, destacam-se proposições de requalificação para os seguintes espaços: praça do fim de linha da Massaranduba e seu entorno, Largo do Papagaio, trechos da orla marítima de Itapagipe ainda não requalificados, Canal do Bate-Estaca e seu entorno, além de recuperação ambiental da Ilha do Rato.

14.3.5. Equipamentos Comunitários

As propostas relativas aos equipamentos comunitários para Itapagipe foram reunidas em quatro categorias: equipamentos sociais, equipamentos de saúde, equipamentos de educação e cultura e espaços públicos.

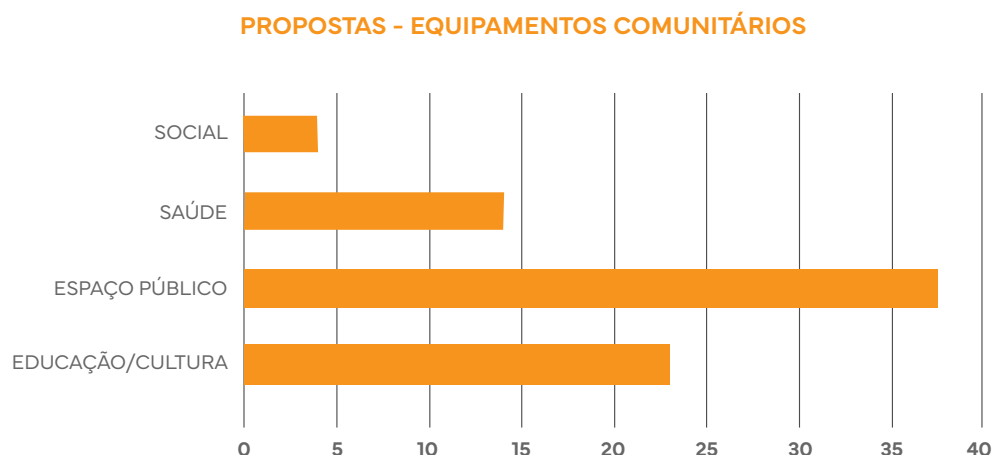


Figura 26 – Classificação da subcategoria Equipamentos Comunitários. Fonte: Consulta Pública FMLF. Elaboração DIPLAN/FMLF, 2020.

7. **Equipamentos Sociais:** criação de um Centro Social para atendimento de crianças de famílias de trabalhadores que atuam no mercado informal e como ambulantes nas festas tradicionais, possibilitando atividades nos períodos de férias escolares, evitando que durmam nas ruas sem segurança e higiene; reforma da creche e orfanato Minha Vó Flor, localizado no bairro da Ribeira; potencializar ações para a implantação de escolas/creches em imóveis vazios ou subutilizados, sejam públicos ou privados.

8. **Equipamentos de Saúde:** ampliação do número de unidades de atenção à saúde (UBS, USF ou Multicentro); destinação de áreas subutilizadas, como o Clube de Itapagipe, para uso hospitalar ou de atenção básica à saúde; criação de um centro de traumatologia – anteriormente o PAM de Roma, hoje Hospital da Mulher, para realizar procedimentos de pronto atendimento, estabilizando o paciente até ser regulado para outras unidades de pronto-socorro; construção de novos postos de saúde na Ribeira e no Uruguai; reativação da unidade de pronto atendimento para adultos; implantação de clínicas públicas especializadas nas áreas médicas de maior demanda popular; implantação de consultórios odontológicos públicos; ampliação da rede especializada em procedimentos pós-operatórios.

9. Equipamentos de Educação/Cultura: criação de escola ou centros educacionais voltados para as artes, dança, música e formação de artesãos; criação de centro de serviços, capacitação e produção para atividade pesqueira; criação de museus ou outros espaços culturais voltados para a preservação da história da Cidade Baixa, a exemplo do Memorial das Palafitas, a ser implantado na região dos Alagados; implantação de espaços adequados para a realização de shows e exposições dos trabalhos produzidos pelos artistas e artesãos da região; construção do Centro Cultural dos Alagados – CENCA (antigo Cine Teatro), integrando-o com a Paróquia de Nossa Senhora dos Alagados; implantação do Parque Marinho da Cidade Baixa; construção de Anfiteatro; incentivar as escolas da região a participarem da vida cultural de Itapagipe por intermédio dos espaços culturais propostos, de modo a promover o conhecimento do território.

10. Espaços Públicos: o maior número de proposições se concentrou nos aspectos de reformulação, revitalização e manutenção das praças de Itapagipe, com destaque para a Praça André Rebouças, Praça na Rua Marquês de Santo Amaro (Ribeira), Largo do Papagaio, Largo da Madragoa, Praça da Redenção (Massaranduba); requalificação da Paróquia Nossa Senhora dos Alagados e do seu entorno, com melhoria na iluminação pública; requalificação do terminal de ônibus do final de linha de Massaranduba; reordenação das bancas de feira no Jardim Cruzeiro; implantação de equipamentos públicos na área de articulação entre a Avenida Constelação (Monte Serrat), Marina do Bonfim e a praça existente no local; implantação do projeto de reforma do Horto Municipal, que fica ao lado do Hospital Sagrada Família; construção de píer em todo o trecho que vai do Uruguai até o Leblon; implantação de espaços públicos arborizados e com aparelhos para atividade física voltados, principalmente, ao atendimento de pessoas da terceira idade (os bairros do Bonfim e Boa Viagem concentram uma grande quantidade de idosos).

14.3.6. Patrimônio Histórico-Cultural

As proposições se orientam, principalmente, para a conservação do importante acervo arquitetônico da região de Itapagipe, que detém sítios e edificações monumentais reconhecidos como patrimônio nacional e do Estado da Bahia, mas, também, de edificações e espaços de uso públicos relevantes vinculados à história e aos processos do desenvolvimento urbano, econômico e social de Itapagipe. Destacam-se as seguintes proposições:

1. revitalização da Paróquia de Nossa Senhora dos Alagados e São João Paulo II, com melhoria da acessibilidade ao local;
2. recuperação das instalações do antigo hidropuerto, destinando-as a novas funções;



Igreja de Nossa Senhora dos Alagados e São João Paulo II. 2021.
Foto: @myphantomtoy

3. recuperação da Igreja de Nossa Senhora da Penha, que possui tombamento pelo IPHAN;
4. reforma e revitalização de prédios abandonados, especialmente os casarões antigos remanescentes e melhoria da Igreja Nossa Senhora da Piedade, na Massaranduba;
5. realização continuada de intervenções culturais, artísticas e pedagógicas;
6. construção do Memorial das Palafitas de Alagados e do conjunto das alternativas e soluções históricas para sua urbanização;
7. construção de Memorial do Patrimônio Industrial;
8. desenvolvimento de projeto de educação patrimonial para que os moradores de Itapagipe conheçam e valorizem a sua história.

Observa-se que a população está atenta e valoriza a importância das edificações históricas e culturais, assim como do seu entorno, e o valor socioterritorial da região de Alagados, além do impacto no turismo. É relevante destacar que as edificações identificadas pela população são as mesmas que são reconhecidas institucionalmente como patrimônio material da região.

14.3.7. Turismo/Lazer

As propostas apresentadas estão relacionadas com o fomento ao turismo local por meio da dotação de equipamentos que proporcionem e otimizem as práticas e atividades. Também é salientado o fomento para o fortalecimento das atividades culturais, a saber:

1. **Criação e recuperação de áreas de lazer multifuncionais** que sejam adequadas à prática de esportes, à meditação, às manifestações culturais e atividades comunitárias diversas, que incorporem palco para *shows* gratuitos. Foram mencionados o Largo do Papagaio, que se considera abandonado, e o entorno da Colina de Nossa Senhora dos Alagados e São João Paulo II, que necessita de melhoria e requalificação dos campos de futebol e das quadras poliesportivas já existentes;
2. **Fomento e incentivo às atividades relacionadas ao turismo** nos seus diversos segmentos e modalidades: turismo esportivo e náutico (regatas, remo, mergulho, natação, caiaque etc.), turismo religioso, gastronômico, artístico e cultural;
3. **Criação, ampliação e fortalecimento de roteiros turísticos** na Cidade Baixa, dentre eles: as sete igrejas na Cidade Baixa; a Rota da Fé; além do Forte no Humaitá; casarões históricos; Orla de Itapagipe; travessia marítima para o Subúrbio; os trilhos urbanos; artistas plásticos; gastronomia (culinária diversa e o melhor sorvete da Bahia);
4. **Criação da marca Itapagipe:** georreferenciamento das principais instituições e atrativos, com desenvolvimento de aplicativo, onde o morador e o visitante possam criar circuitos de seu interesse para visitaçãõ; utilização de QR Code que leve para *site* com informações sobre as localidades; criação do calendário promocional de Itapagipe com eventos nos fins de semana;
5. **Promoção de festivais gastronômicos** dos bares e restaurantes dos bairros. Apoio aos artistas e aos grupos folclóricos existentes;
6. **Ampliação dos meios de hospedagem:** hotéis e pousadas, albergues e imóveis para locação temporária (Airbnb).

Fortemente vinculada à questão anterior do patrimônio, as demandas que surgem conso-

lidam as duas abordagens – patrimonial e de turismo/lazer. Entende-se que um ambiente urbano qualificado (bons espaços de lazer, referências históricas e culturais recuperadas e valorizadas) proporciona melhores condições de vida para os moradores e atrai o turismo.

14.3.8. Meio Ambiente

Destacam-se problemas relacionados ao controle de incomodidades de atividades urbanas, à manutenção dos espaços públicos e à conservação ou recuperação da qualidade ambiental dos ambientes costeiros e ecossistemas remanescentes do ambiente original, ainda que bastante modificados.

1. **Poluição sonora:** a maioria dos respondentes manifesta desconforto com a emissão de ruídos por bares e restaurantes, pelos próprios moradores, e pelos vendedores ambulantes. Chega-se a sugerir, inclusive, a instalação na Prefeitura-Bairro de um setor especializado no combate à poluição sonora.
2. **Preservação dos espaços públicos:** referem-se, principalmente, à necessidade de arborização de praças e outros logradouros públicos (destaque para a Avenida Dendezeiros do Bonfim), assim como de toda a orla marítima. Também é apontada a necessidade de poda frequente das árvores na Rua Frederico Lisboa e a revitalização do largos da Madragoa e do Papagaio, por meio da implantação de projeto paisagístico.
3. **Gestão Ambiental:** foi muito enfatizada a necessidade de conscientização e educação ambiental dos moradores, assim como a intensificação da fiscalização das áreas costeiras e a adoção de medidas corretivas baseadas em dados técnicos de qualidade da água emitidas pelo Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (INEMA).

14.3.9. Infraestruturas de energia, telecomunicações e internet

A principal demanda deste tópico é a troca das lâmpadas amarelas antigas pela iluminação branca de LED. Não existe um local específico que chamou mais atenção, porém foram citados os bairros Jardim Cruzeiro, Bonfim, Monte Serrat e Boa Viagem.

Outra demanda que se destacou foi a instalação de antenas de telecomunicações na área de Pedra Furada. Aparentemente, os moradores de lá sofrem por não possuírem sinal de celular de qualidade nessa área.

14.3.10. Ambiente costeiro

As proposições estão assentadas em uma visão que reconhece as fragilidades de uma base ambiental alterada profundamente pelo processo de constituição espacial de Itapagipe. Ao mesmo tempo, indica saídas para proteção e/ou recuperação do que ainda resta dos ecossistemas originais e a possibilidade de novos usos. As propostas foram agrupadas de acordo com os dois principais ambientes costeiros:

- a) **Orla da Baía de Todos os Santos:** As propostas se situam, principalmente, em torno da revitalização das praias do Canta Galo e da Boa Viagem, com muitas questões referentes à organização das barracas de praia, à falta de fiscalização dos espaços ocupados e à existência de lixo na faixa de praia. Propõem a implantação do Parque Marinho da Cidade Baixa e da Praia de Boa Viagem, com a realização das obras necessárias para a sua operação. Nesse sentido, situam a importância da divulgação do projeto da Orla à comunidade.
- b) **Orla da Enseada dos Tainheiros:** Em todo o trecho que vai do Uruguai até o “Leblon” é sugerida a construção de píeres. Especificamente para o bairro da Ribeira são propostas: potencialização do funcionamento do Terminal Marítimo e dos ancoradouros existentes que se encontram parcialmente degradados; reativação do espaço do antigo hidroporto com novas funções; retirada dos barcos estacionados na faixa de areia que limitam o uso e degradam a imagem do belo cenário dessa região; urbanização da antiga área da COREMA Estaleiro, com aproveitamento para uso não habitacional, focando no resgate ambiental e na implantação de marina pública.

14.3.11. Emprego, renda e capacitação

Há uma preocupação de melhor instruir as comunidades em questões de segurança, limpeza, urbanização e receptivo. As propostas para os temas transitam basicamente em dois âmbitos:

- a) **Capacitação:** cursos profissionalizantes para moradores atuarem no suporte às atividades náuticas e de turismo; educação ambiental e social orientada à preservação ambiental na área de produção pesqueira, como meio de fortalecer e estruturar profissionalmente a atividade de pesca na região; e cursos profissionalizantes nos setores produtivos populares.
- b) **Políticas públicas:** neste âmbito, destacam-se proposições relacionadas à permanência das políticas e seus instrumentos para além do ciclo de gestões espe-

cíficas de governo, integrando diversas ações para efetivar o desenvolvimento estrutural. As propostas incluem ações nos campos educacional, cultural, turístico, ambiental, pesqueiro e economia criativa desta região.

14.3.12. Conflitos de uso e ocupação do solo

O uso indevido do espaço público pelos ambulantes, bares e restaurantes é destacado como um dos maiores problemas enfrentados hoje pela comunidade de Itapagipe, assim como a existência de empreendimentos do tipo *Call Center*, que produzem grande afluência de pessoas em seus arredores, considerada prejudicial à ambiência residencial. Nessa perspectiva, a organização dos ambulantes aparece como questão importante.

Propõe-se: a retirada dos *trailers* de comida de frente à empresa LIQ para a reurbanização da rua Polidoro Bittencourt; a retirada do Bar da Torre da praça da Boa viagem; a remoção das embarcações estacionadas na Rua Frederico Lisboa que estão obstruindo o espaço público; a relocação dos quiosques muito próximos às casas (que incomodam com o barulho) e a remoção dos quiosques em desuso; recomenda-se a organização das barracas de praia de forma setorial, onde seja possível promover a vida noturna.

Por fim, é solicitada a instalação na sede da Prefeitura Bairro de um setor responsável pela fiscalização do ordenamento do solo e, caso já exista, que funcione de forma mais direta e efetiva para atender a demanda local.

14.3.13. Habitação/Regularização Fundiária

A principal solicitação refere-se à conclusão do processo de regularização fundiária, que é considerado um entrave para a construção de Conjuntos Habitacionais. Outra questão recorrente diz respeito ao medo da população residente há mais de 100 anos em imóveis localizados próximos ao mar de ter seus imóveis desapropriados em razão de projetos de reurbanização, principalmente no bairro de Roma. Por outro lado, há sugestões no sentido de facilitar a titularidade das ocupações existentes em espaços privados e propostas de aproveitamento de galpões e edificações vazias, não somente para habitação, mas também para empreendimentos cooperativos e sociais.

14.3.14. Irregularidades urbanísticas

As propostas, nesse sentido, focam na simplificação das normas urbanísticas e edilícias, na adequação dos parâmetros de uso e ocupação do solo e de construção à realidade local, assim como dos procedimentos aprobatórios, de modo a incentivar melhorias e reformas nas edificações e em sua configuração final.





PARTE III

PROPOSIÇÕES



Península do Joanes - Lobato/ Enseada dos Tainheiros. 2021. Foto: @myphantomtoy

15. PROPOSIÇÕES DO PLANO DE BAIROS DE ITAPAGIPE

15.1. ESTRUTURA DAS PROPOSIÇÕES

O Plano de Bairros de Itapagipe tem como produto final um conjunto de proposições construídas a partir das leituras técnicas realizadas sobre o território e da colaboração, em todas as suas etapas, de entidades públicas e privadas atuantes na região, bem como de especialistas e diversos atores locais reunidos com o propósito de construir uma nova perspectiva de futuro.

Os resultados atendem ao objetivo geral do Plano de “promover o desenvolvimento sustentável e integrado do conjunto de bairros de Itapagipe, orientado para a elevação da qualidade de vida de das pessoas e das comunidades, dos padrões de urbanização, à melhoria do ambiente natural e construído, à superação dos déficits de infraestrutura e ampliação das oportunidades de trabalho e de produção econômica e sociocultural”.

As proposições foram estruturadas em objetivos, metas e ações reunidas nos oito Eixos Temáticos que durante as etapas de realização do Plano de Bairros se destacaram como os mais significativos para o desenvolvimento local: Projetos Estruturantes; Desenvolvimento Econômico; Cultura e Turismo; Habitação; Meio Ambiente; Saneamento; Mobilidade e Acessibilidade Urbana; e Serviços Públicos.

Aos Eixos Temáticos estão associados um conjunto de objetivos, que se complementam, e metas relacionadas a cada objetivo, que se desdobram em ações suficientes para que a proposição se efetive. As metas dizem respeito aos resultados que se pretende alcançar no espaço ou no tempo, expressando o alcance territorial e a duração do investimento para a sua consecução dentro de uma escala de prioridade. As ações são a parte do planejamento onde se realiza o produto, podendo contemplar desde procedimentos administrativos até a elaboração e implantação de programas, projetos e obras. O resultado de cada ação está programado segundo uma escala temporal de curto, médio e longo prazo, assim definida:

1. **Curto prazo** – ações de implantação prioritária ou que não dependam de pré-requisitos para a sua implantação e que podem ser concluídas até dezembro de 2024.
2. **Médio prazo** – ações que dependam de estudos prévios para a sua implantação, podendo ser concluídas até dezembro de 2028.
3. **Longo prazo** – ações que, independentemente do seu início, requerem um tempo maior para a efetivação dos seus resultados, extrapolando o horizonte de dezembro de 2028.

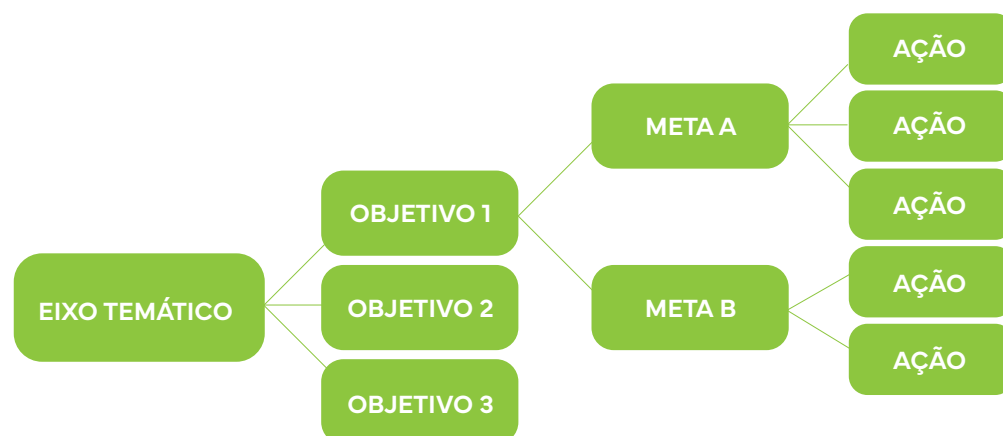


Figura 27 – Estrutura das proposições do Plano de Bairros de Itapagipe. Fonte: Plano de Bairros de Itapagipe. FMLF. 2021.

15.2. QUADRO PROPOSITIVO

EIXO TEMÁTICO 1 - PROJETOS ESTRUTURANTES

Compreende objetivos potencialmente capazes de desencadear processos indutores de transformações no território por meio de programas e projetos de desenvolvimento sustentável. Pretende-se que as proposições tenham impacto em toda a região e possam repercutir em regiões vizinhas, destacando-se as relacionadas ao turismo religioso, especialmente o fortalecimento do "Território Santo", aquelas relacionadas à Economia do Mar, contemplando o suporte às atividades náuticas e pesqueiras e os projetos de requalificação urbanística em todo o território, que se orientam para a promoção da acessibilidade, da segurança, do conforto ambiental, a prática de esportes, o lazer e a convivência entre pessoas, além daqueles que propõem novos usos para imóveis que não estão cumprindo a função social da propriedade imobiliária urbana.

OBJETIVOS	METAS	AÇÕES/PRAZO	C	M	L
1.1 – Dar suporte ao turismo religioso ancorado nos santuários católicos do Caminho da Fé	Requalificar a Colina de Nossa Senhora dos Alagados e o seu entorno	Elaboração e implantação de projeto urbanístico integrado ao Caminho da Fé abrangendo: Cine Teatro e Espaço Cultural Alagados, fim de linha do Uruguai e seu entorno, Praça João Paulo II e Santo Expedito, assim como as ruas vizinhas		●	
	Requalificar o Largo de Roma e o entorno do Santuário de Santa Dulce dos Pobres	Elaboração e implantação de projeto urbanístico integrado ao Caminho da Fé para o Largo de Roma, abrangendo a Praça Irmã Dulce, o estacionamento público e os logradouros adjacentes		●	
		Elaboração e implantação de projeto urbanístico integrado ao Caminho da Fé para o corredor do Largo da Calçada e pela Rua do Uruguai até o Santuário de Nossa Senhora dos Alagados e São João Paulo II		●	
	Conectar os santuários católicos do Caminho da Fé	Elaboração e implantação de projeto urbanístico integrado ao Caminho da Fé para o corredor do Largo do Bonfim e pela Avenida Salvador e ruas Duarte da Costa, Resende Costa e Rua Boa Vista até o Santuário de Nossa Senhora dos Alagados e São João Paulo II			●
		Implantação de sinalização, marcos indicativos e totens desde a Igreja da Conceição da Praia até a Igreja do Bonfim, passando pelas igrejas do percurso: Corpo Santo, Nossa Senhora do Pilar, Santíssimo Sacramento, São Francisco de Paula, Nossa Senhora dos Mares e Santa Dulce dos Pobres		●	

EIXO TEMÁTICO 1 - PROJETOS ESTRUTURANTES					
OBJETIVOS	METAS	AÇÕES/PRAZO	C	M	L
1.2 – Incentivar as atividades náuticas	Requalificar as orlas da Ribeira e da Penha	Elaboração e implantação de projeto urbanístico para as orlas da Ribeira e da Penha, desde o Clube dos Saveiros até o Largo da Penha e suas áreas no entorno, orientado para apoio às atividades náuticas e às atividades de esportes e de lazer		●	
		Elaboração e implantação de projeto de estruturação urbanística e funcional do “Porto dos Saveiros no Largo da Ribeira”, associado à implantação de feira de produtos do Recôncavo Baiano		●	
		Elaboração e implantação de projeto de entrepostos para armazenamento e venda de peixes e mariscos – Feira da Penha			●
	Elevar a qualidade urbanística e ambiental da Enseada dos Tainheiros	Elaboração e implantação de projeto urbanístico para a via de borda do mar, orientado às atividades de lazer e de esportes, especialmente os náuticos			●
		Elaboração e implantação de projeto de dragagem do canal de entrada da Enseada dos Tainheiros para melhorar o fluxo das marés, possibilitando a renovação das águas internas e a penetração de embarcações de maior calado			●
	Melhorar os acessos ao mar para a prática de atividades esportivas	Elaboração de projetos e implantação de equipamentos de suporte às atividades náuticas: rampas públicas, fingers, píers, poitas, pequenos estaleiros e áreas de esporte e lazer		●	
		Implantação de atracadores e guarderias em parceria com a iniciativa privada para dar suporte às atividades náuticas de pequenas embarcações: canoas havaianas, remo tradicional, <i>stand up paddle</i> , <i>windsurf</i> , <i>jet ski</i> , natação e outros			●

EIXO TEMÁTICO 1 - PROJETOS ESTRUTURANTES					
OBJETIVOS	METAS	AÇÕES/PRAZO	C	M	L
1.2 – Incentivar as atividades náuticas (cont.)	Implantar projeto de requalificação da Península do Joanes	Elaboração e implantação de projeto urbanístico e de mobilidade para a Península do Joanes, abrangendo as áreas ociosas das antigas fábricas de Lobato, adequando-as para usos de lazer e para a prática de esportes náuticos			●
		Elaboração de projeto e implantação de um Centro de Esportes Náuticos			●
		Elaboração de projeto e implantação do “Parque de Bairro do Lobato” integrado às unidades educacionais existentes na Península do Joanes			●
	Implantar a Escola de Esportes do Mar, com cursos de formação profissional e treinamento para a prática de esportes náuticos	Elaboração de projeto e implantação da Escola de Esportes do Mar (natação, remo, vela e canoagem) para crianças e jovens matriculados nas escolas públicas de Itapagipe e seu entorno		●	
		Elaboração e implantação de projeto para um centro de treinamento para a qualificação de mão de obra especializada em consertos e construção de embarcações			●
1.3 – Promover transformações urbanas no entorno da Estação da Calçada	Dar nova configuração aos espaços públicos e privados em torno da Estação da Calçada	Aplicação do instrumento da Transformação Urbana Localizada (TUL), previsto no PDDU, para a promoção de transformações urbanísticas e de uso do solo nos espaços localizados no entorno da Estação da Calçada, impactados pela implantação do corredor e estações do VLT (Monotrilho)			●

EIXO TEMÁTICO 1 - PROJETOS ESTRUTURANTES					
OBJETIVOS	METAS	AÇÕES/PRAZO	C	M	L
1.4 – Requalificar espaços e equipamentos públicos	Requalificar o Largo do Papagaio e seu entorno	Elaboração e implantação de projeto urbanístico e arquitetônico para área de recreação e de lazer da comunidade			●
	Requalificar a Orla da praia do Cantagalo	Elaboração e implantação de projeto urbanístico para a Orla do Cantagalo, no bairro da Calçada, orientado para o lazer da comunidade e o desfrute da frente marítima			●
	Requalificar o Largo dos Mares/ Avenida Fernandes Vieira	Elaboração e implantação de projeto urbanístico e de mobilidade para o Largo dos Mares e Rua Fernandes Vieira e suas áreas de entorno		●	
	Requalificar o Largo da Mandragoa	Elaboração e implantação de projeto urbanístico para o Largo da Mandragoa e áreas de entorno		●	
1.5 – Implantar equipamentos urbanos em imóveis vazios ou subutilizados	Converter imóveis vazios e subutilizados em novos espaços e equipamentos públicos	Elaboração e implantação de projetos em espaços e imóveis vazios que possam ser transformados em espaços de convivência ou implantação de equipamentos destinados à prática de esportes, recreação e lazer		●	
	Recuperar os equipamentos públicos existentes	Recuperação de quadras de esportes, campos de futebol e outros espaços destinados à prática de esportes, recreação e lazer	●		
1.6 – Apoiar as atividades econômicas da população local	Adaptar espaços públicos e edificações para apoio a atividades econômicas	Definição de espaços adequados para a recuperação e consertos de embarcações e outros equipamentos náuticos na Enseada dos Tainheiros	●		
		Implantação do projeto de urbanização da Feira do Curtume, no bairro da Calçada	●		
		Elaboração e implantação do projeto de urbanização para a área do Polo de Reciclagem nos bairros de Massaranduba e Mangueira		●	



Figura 28 – Proposições: Projetos Estruturantes. 2021

EIXO TEMÁTICO 2 – DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Os objetivos voltam-se para o apoio e fomento das atividades dos setores econômicos com maior representatividade no território de Itapagipe, particularmente aquelas vinculadas ao setor de turismo (com destaque para o turismo religioso e de base comunitária), ao setor náutico e a toda a cadeia produtiva da Economia do Mar, assim como da Economia Criativa, Economia Circular e Economia Popular Solidária. As proposições abrangem desde a implantação e melhoria da infraestrutura de apoio às atividades e a criação de novos postos de trabalho, até a capacitação de pessoas para atender ao incremento de demanda de mão de obra qualificada.

OBJETIVOS	METAS	AÇÕES/PRAZO	C	M	L
2.1 – Incentivar a implantação de empreendimentos vocacionados para setores estratégicos	Implantar programas de incentivo para empreendimentos e atividades da cadeia produtiva do setor turístico	Publicação de Edital do Programa de Incentivo ao Desenvolvimento Sustentável e Inovação (PIDI) para incentivar o incremento de atividades tais como: pousadas, hotéis, restaurantes	●		
	Implantar programas de incentivo para empreendimentos e atividades da cadeia produtiva do setor náutico	Publicação de Edital do Programa de Incentivo ao Desenvolvimento Sustentável e Inovação (PIDI) para incentivo à implantação de novas marinas e outros equipamentos de apoio náutico, assim como regularização das instalações já existentes	●		
2.2 – Incentivar a Economia Criativa	Dotar Itapagipe de espaços e equipamentos adequados para o fomento à Economia Criativa	Elaboração e implantação de programa para incentivar novas oportunidades de negócios, abrangendo o desenvolvimento e a qualificação de produtos para os diversos setores da Economia Criativa	●		
	Apoiar projetos e grupos culturais	Manutenção dos programas culturais existentes com incentivos financeiros e sua ampliação para novos grupos	●		

EIXO TEMÁTICO 2 – DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO						
OBJETIVOS	METAS	AÇÕES/PRAZO	C	M	L	
2.3 – Incentivar a Economia Circular	Dotar Itapagipe de equipamentos e locais adequados para o fomento à Economia Circular	Elaboração e implantação de programa de incentivos à Economia Circular	●			
		Provisão e manutenção de suporte técnico e financeiro para incremento dos setores	●			
2.4 – Incentivar a Economia Popular Solidária e o pequeno empreendedor	Dotar Itapagipe de equipamentos e locais adequados para o fomento à Economia Popular Solidária	Permissão, padronização e regulamentação do funcionamento das feiras livres locais para garantir o abastecimento de alimentos em Itapagipe, priorizando o apoio e o fomento para a comercialização solidária dos feirantes locais	●			
		Cessão e adaptação de espaços públicos para os empreendimentos econômicos solidários para o desenvolvimento e fortalecimento do setor e a geração de novos postos de trabalho		●		
		Instalação do Centro de Desenvolvimento Socioambiental e Economia Solidária da Península de Itapagipe em parceria com entidades atuantes no território		●		
	Apoiar as atividades da Economia Popular Solidária	Elaboração de programas e projetos de apoio e fomento aos Empreendimentos Econômicos Solidários (EES), visando o apoio técnico e a identificação de ações para o desenvolvimento de suas atividades	●			
	Aperfeiçoar as atividades de empreendedores e trabalhadores de Itapagipe	Desenvolver e implantar programa de capacitação para apoio ao desenvolvimento de negócios do pequeno empreendedor			●	
		Desenvolver e implantar programa de formação e capacitação para trabalhadores do mercado formal e informal identificados pelo SIMM			●	

EIXO TEMÁTICO 3 – CULTURA E TURISMO

Os objetivos se orientam para a recuperação e conservação dos sítios e monumentos de importância cultural e paisagística, para a valorização das tradições culturais e manifestações populares, a salvaguarda da memória da estruturação socioespacial do território e o aproveitamento do potencial turístico associado à cadeia produtiva do turismo religioso, do turismo náutico e o de base comunitária. As propostas visam atrair mais visitantes para a região, possibilitando o incremento de novas e maiores estadias de turismo em Salvador, assim como a diversificação e o fortalecimento das referências da cultura local, com a criação de centros especializados e a adaptação de estruturas obsoletas para novos usos

OBJETIVOS	METAS	AÇÕES/PRAZO	C	M	L
3.1 – Proteger os sítios e monumentos de importância cultural e paisagística	Atualizar a regulamentação das Áreas de Proteção Cultural e Paisagística (APCP)	Revisão e atualização das regulamentações da Lei nº 8.165/2012 para as APCP de Monte Serrat, da Colina e Baixa do Bonfim e da Penha/Ribeira		●	
	Recuperar o Patrimônio Histórico construído	Elaboração e implantação de projeto de restauração da Igreja e do Hospício de Nossa Senhora da Boa Viagem			●
		Elaboração e implantação de projeto de restauração do Solar Machado (antigo Asilo Dom Pedro II), adaptando-o para atividades educacionais ou culturais		●	
		Elaboração e implantação de projeto de restauração do conjunto de edificações em Monte Serrat, na ponta de Humaitá			●
		Elaboração e implantação de projeto de restauração das edificações do antigo Hidroporto da Ribeira associado a projeto expográfico sobre a aviação na Bahia			●
3.2 – Preservar a memória dos processos de estruturação socioespacial de Itapagipe	Implantar novos equipamentos de referência cultural	Elaboração e implantação de projeto de recuperação do antigo Cine Teatro Alagados, mantendo os seus fins culturais		●	
		Elaboração e implantação do projeto da Casa da Memória os Alagados (memorial das palafitas), preferencialmente nas imediações da colina de Nossa Senhora dos Alagados (antiga Ilha de Santa Luzia)		●	

EIXO TEMÁTICO 3 – CULTURA E TURISMO						
OBJETIVOS	METAS	AÇÕES/PRAZO	C	M	L	
3.2 – Preservar a memória dos processos de estruturação socioespacial de Itapagipe (cont.)	Viabilizar a conservação das referências do patrimônio fabril	Elaboração e implantação do projeto do “Memorial da Industrialização na Bahia”, preferencialmente utilizando as estruturas remanescentes da Companhia Empório Industrial do Norte		●		
		Elaboração e implantação de projetos de reforma e adequação para novos usos das edificações remanescentes de instalações industriais em Itapagipe, a exemplo da Fábrica Cultural implantada nas ruínas da Fábrica de Tecidos Nossa Senhora de Fátima			●	
3.3 – Aperfeiçoar e estimular o turismo marítimo	Consolidar roteiros de visitaçaõ subaquática	Organização de roteiros de visitaçaõ subaquática, especialmente nos restos de naufrágios nas imediações da praia da Boa Viagem		●		
		Implantaçaõ de estruturas de apoio ao turismo subaquático, com centros de expografia especializada, lojas para venda ou locaçãõ de equipamentos de mergulho e de <i>souvenirs</i> , serviços de apoio à visitaçaõ, entre outros.		●		
	Implantar Circuito Náutico Turístico na Baía de Todos os Santos	Implantaçaõ de terminais marítimos na Ribeira e Humaitá, integrados a outros terminais na Feira de São Joaquim, Rampa Mercado Modelo e Gamboa				●
		Elaboraçaõ e implantaçaõ de projetos de requalificaçaõ das áreas de entorno dos pontos de atraçaõ do Circuito Náutico Turístico em Itapagipe		●		

EIXO TEMÁTICO 3 – CULTURA E TURISMO					
OBJETIVOS	METAS	AÇÕES/PRAZO	C	M	L
3.4 – Apoiar a realização de eventos e manifestações culturais	Dotar Itapagipe de equipamentos e locais adequados para a realização de <i>shows</i> e outros eventos culturais	Elaboração e implantação de projetos de equipamentos culturais em espaços com potencial para a realização de eventos de médio e grande porte e atração de investimentos		●	
	Promover o calendário cultural	Inserção do calendário cultural de Itapagipe nos roteiros turísticos da Cidade e ampliação da divulgação dos eventos culturais nos canais de comunicação da Prefeitura de Salvador	●		
3.5 – Estimular o turismo religioso em Itapagipe	Consolidar roteiros turísticos vocacionados para o turismo religioso	Inclusão do Caminho da Fé no roteiro de turismo de Salvador	●		
		Construção de roteiros alternativos de visitação turística aos territórios, santuários e templos das diversas tradições religiosas presentes em Itapagipe, baseados em narrativas, manifestações e tradições locais		●	
3.6 – Estimular o turismo sustentável de base comunitária (TBC)	Estruturar o setor em associação com os segmentos comunitários	Desenvolvimento de estudos e projetos em cooperação com as comunidades para que sejam potencializados os aspectos positivos da atividade e minimizados os impactos negativos		●	
		Desenvolvimento e implantação de programa para a divulgação do TBC em Itapagipe e inclusão nos roteiros do turismo de Salvador	●		

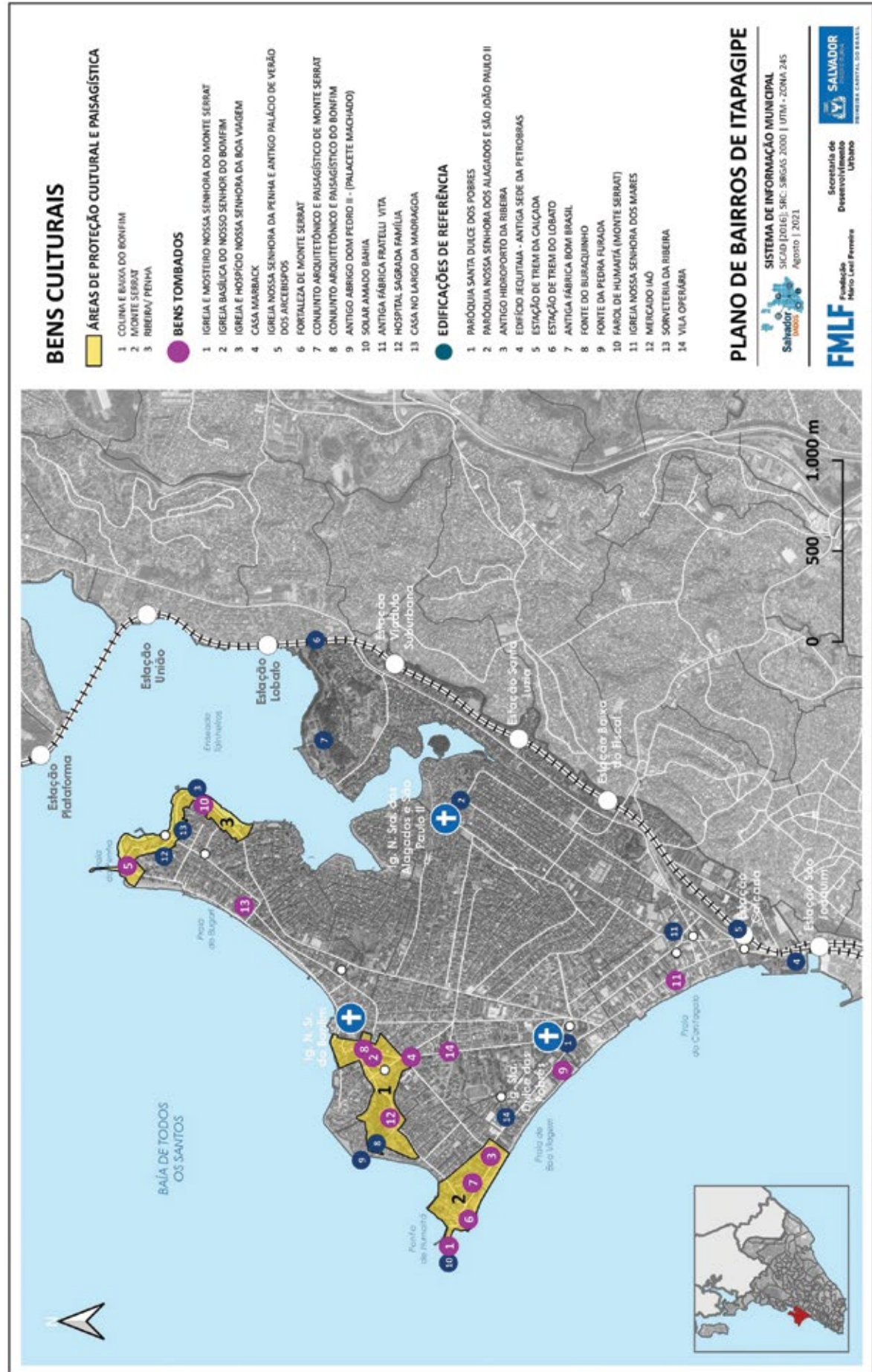


Figura 29 – Proposições: Patrimônio Cultural. 2021

EIXO TEMÁTICO 4 – HABITAÇÃO

Os objetivos focam na melhoria das condições do habitat e voltam-se para a requalificação urbanística e edilícia dos espaços e equipamentos públicos, melhorias habitacionais e a regularização fundiária da Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), especialmente no território correspondente à antiga ocupação dos Alagados, assim como a produção de novas moradias em imóveis vazios, ociosos ou em ruínas, para atendimento ao déficit habitacional local.

OBJETIVOS	METAS	AÇÕES/PRAZO	C	M	L
4.1 – Melhorar o habitat nas Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS	Regularizar a ZEIS 46 – Alagados/Uruguai	Elaboração do Plano Urbanístico, do Plano de Massa e do Plano Social para a ZEIS 46 (a regularização fundiária está sendo executada pela CONDER)			●
		Definição de normas de uso e ocupação do solo adaptadas às especificidades urbanísticas e à tipologia das edificações			●
	Regularizar a ZEIS 81 – Bonfim	Elaboração do Plano Urbanístico, do Plano de Massa e do Plano Social para a regularização da ZEIS 81		●	
		Definição de normas de uso e ocupação do solo, adaptadas às especificidades urbanísticas e à tipologia das edificações		●	
		Implantação da regularização fundiária da ZEIS			●
	Regularizar a ZEIS 80 – Pedra Furada	Elaboração do Plano Urbanístico, do Plano de Massa e do Plano Social para a regularização da ZEIS 80			●
		Definição de normas de uso e ocupação do solo, adaptadas às especificidades urbanísticas e à tipologia das edificações			●
		Implantação da regularização fundiária da ZEIS			●
	Implantar programas e ações para a melhoria da moradia nas ZEIS de Itapagipe	Implantação do programa Morar Melhor da Prefeitura de Salvador para as melhorias habitacionais		●	
		Implantação do programa Casa Legal para execução da Regularização Fundiária Urbana (REURB)		●	
		Implantação de um Escritório Público em Itapagipe para assistência técnica à moradia		●	
	4.2 – Atender à demanda do déficit por novas moradias	Produzir novas moradias para a população na faixa de interesse social e do mercado popular	Elaboração de projetos para produção de moradias em imóveis vazios, ociosos, em ruínas e terrenos que não atendem a função social da propriedade		●
Adesão aos programas federais de financiamento para produção de moradias				●	

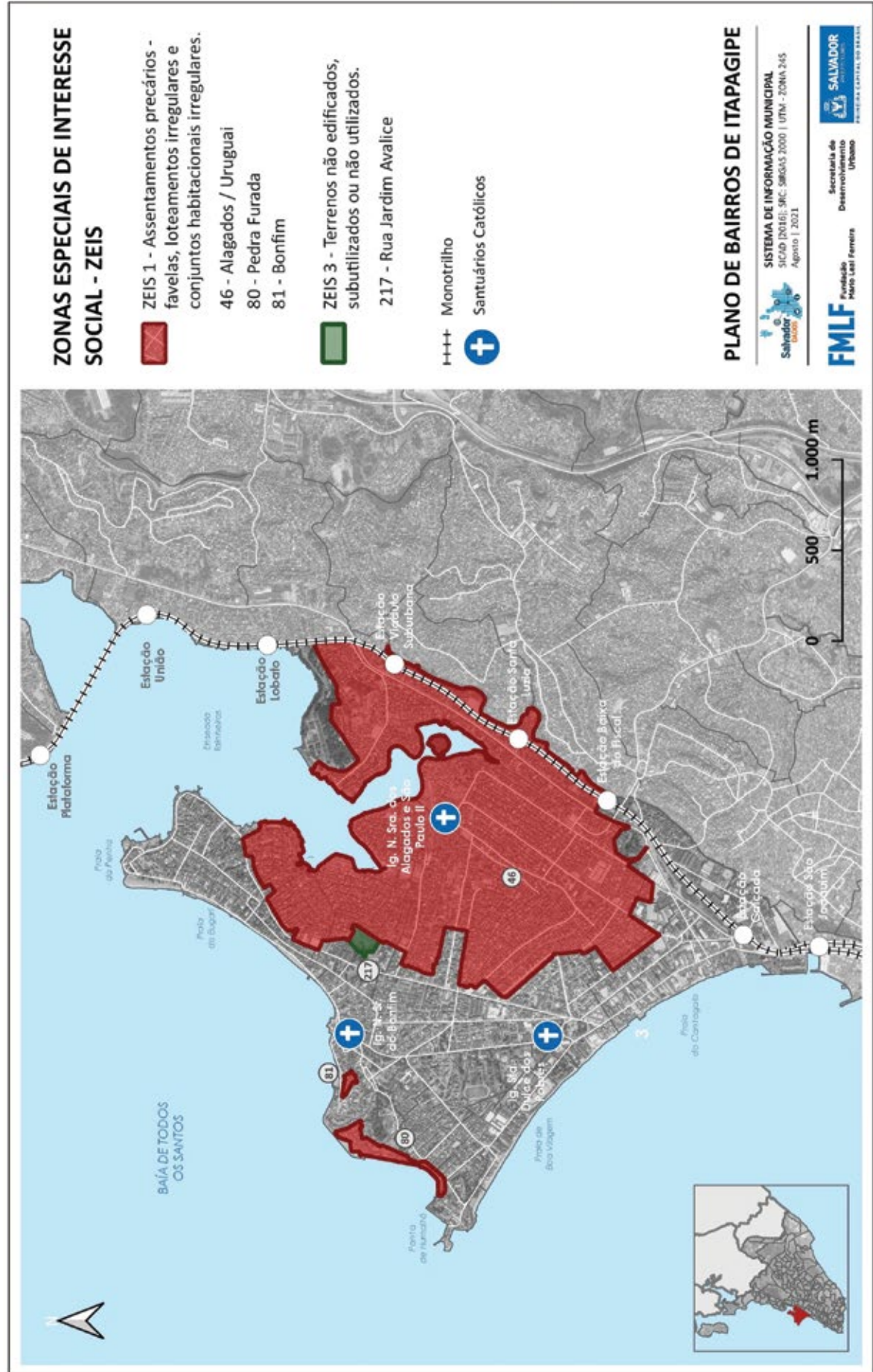


Figura 30 – Proposições: Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS. 2021

EIXO TEMÁTICO 5 – MEIO AMBIENTE

Os objetivos voltam-se para a melhoria das condições ambientais dos bairros e do ambiente marinho que envolve a Península, abrangendo a conservação de áreas de interesse ambiental, a implantação de unidades de proteção, a remediação de passivos ambientais, especialmente na Enseada dos Tainheiros, o conforto ambiental urbano e a adaptação do território aos cenários de eventos extremos relacionados às mudanças climáticas. Dentre as proposições destacam-se a implantação do novo Horto Municipal e do Parque Marinho da Cidade Baixa.

OBJETIVOS	METAS	AÇÕES/PRAZO	C	M	L
5.1 – Implantar áreas de conservação e proteção ambiental	Implantar o Parque Marinho da Cidade Baixa no bairro da Boa Viagem	Instituição do Parque Marinho da Cidade Baixa como unidade do SAVAM por meio de Decreto do Executivo Municipal	●		
		Elaboração do zoneamento ambiental e do plano de manejo do Parque Marinho da Cidade Baixa	●		
		Elaboração de projetos arquitetônicos de equipamentos de apoio ao Parque Marinho da Cidade Baixa.	●		
	Implantar o Horto Municipal de Salvador no bairro do Bonfim	Implantação do projeto urbanístico do Horto Municipal de Salvador	●		
		Instituição legal do Horto Municipal de Salvador como unidade do SAVAM		●	
		Elaboração do plano de manejo do Horto Municipal de Salvador			●
	Implantar a APRN da Ilha dos Ratos no bairro do Bonfim	Instituição da APRN da Ilha dos Ratos como unidade do SAVAM por meio de Decreto do Executivo Municipal		●	
		Elaboração do plano de manejo da Ilha dos Ratos			●
		Elaboração de projeto para recuperação da vegetação do manguezal, promovendo o reequilíbrio da biodiversidade e riqueza do ecossistema	●		

EIXO TEMÁTICO 5 – MEIO AMBIENTE					
OBJETIVOS	METAS	AÇÕES/PRAZO	C	M	L
5.2 – Mitigar passivos ambientais	Melhorar a qualidade das águas da Enseada dos Tainheiros	Recuperação ambiental do ecossistema de mangues presente no interior da Enseada dos Tainheiros		●	
		Coibição da prática de aterros clandestinos e da deposição de entulho e resíduos de materiais de construção nas margens da Enseada	●		
		Implantação de procedimentos e tecnologias de remediação que contribuam para promover a melhoria da qualidade das águas na Enseada dos Tainheiros		●	
		Elaboração e implantação de projetos de educação ambiental junto aos moradores e trabalhadores do entorno para evitar lançamentos nas águas da Enseada de efluentes de esgoto sanitário, resíduos sólidos e rejeitos da construção civil		●	
5.3 – Melhorar o conforto térmico nos bairros	Reduzir os efeitos das zonas de calor	Criação de uma rede de áreas vegetadas integradas aos espaços públicos dos corredores viários estruturantes		●	
		Adoção de soluções de pavimentação de vias com maior eficiência ambiental, possibilitando maior permeabilidade do solo e redução do albedo		●	
5.4 – Reduzir a probabilidade e a gravidade de riscos nas encostas	Estabilizar as encostas em situação de risco	Elaboração de projetos e realização de obras para as áreas instáveis identificadas no mapa de risco da Defesa Civil, adotando soluções ambientalmente adequadas	●		
5.5 – Ampliar a matriz energética com a utilização de fontes limpas, renováveis e de baixo custo	Implantar sistemas de captação de energia fotovoltaica para geração de energia elétrica	Estruturação de programa de incentivo e de financiamento, com foco nas moradias populares, para implantação de sistemas de captação de energia solar no teto das edificações		●	
		Implantação de sistemas de geração de energia solar para iluminação de espaços e equipamentos públicos		●	
5.6 – Fortalecer a resiliência da cidade em face dos cenários de eventos extremos associados às mudanças climáticas	Implantar o Plano de Mitigação e Adaptação à Mudanças Climáticas (PMAMC) em Itapagipe	Elaboração de programa de intervenções para adaptação do território de Itapagipe à previsão de elevação do nível do mar, tendo em vista a vulnerabilidade das áreas de cotas altimétricas mais baixas		●	
		Estudo de soluções de engenharia para adaptação das redes subterrâneas e superficiais da infraestrutura de drenagem e do esgotamento sanitário à elevação do nível do mar			●

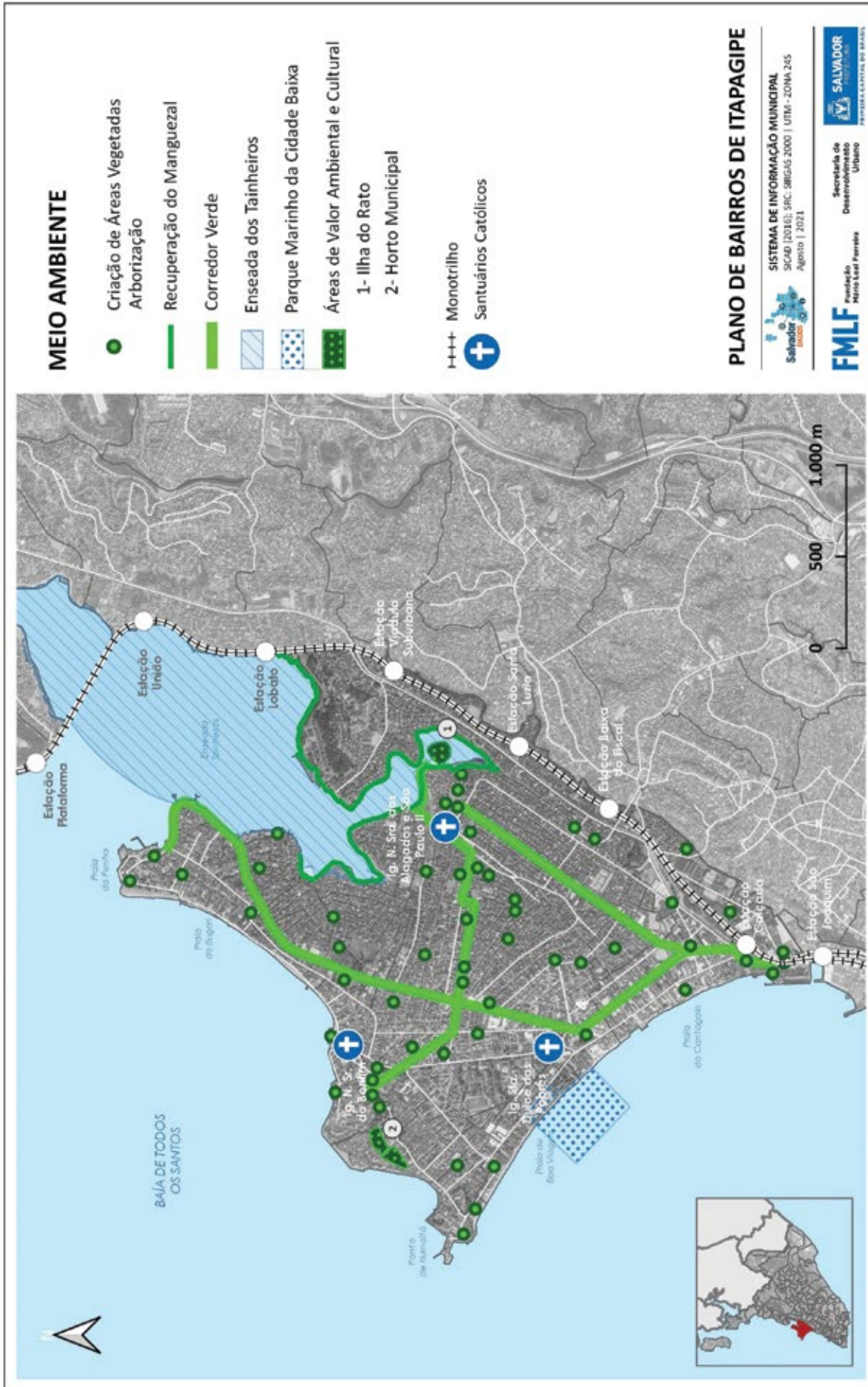


Figura 31 – Proposições: Meio Ambiente. 2021

EIXO TEMÁTICO 6 – SANEAMENTO BÁSICO

Os objetivos se relacionam à melhoria das condições do saneamento básico, especialmente no que se refere à complementação e a adequação das redes de infraestrutura para operação dos serviços, de modo a possibilitar o manejo adequado dos efluentes líquidos e dos resíduos sólidos que impactam diretamente o ambiente dos bairros e a Enseada dos Tainheiros. As proposições convergem para a resolução dos problemas das redes de drenagem e do esgotamento sanitário, assim como para o manejo adequado dos resíduos sólidos.

OBJETIVOS	METAS	AÇÕES/RESPONSABILIDADE/PRAZO	C	M	L
6.1 – Solucionar as deficiências do manejo de águas pluviais em Itapagipe	Complementar a rede de drenagem de águas pluviais	Elaboração de projeto e implantação da rede de drenagem para a sub-bacia da Boa Viagem		●	
		Implantação do projeto de drenagem para a sub-bacia de Alagados/Massaranduba/Vila Ruy Barbosa – responsável CONDER			●
		Implantação do projeto de drenagem, para a sub-bacia do Bairro Machado – responsável CONDER		●	
		Execução do canal de drenagem da Rua Nilo Peçanha			●
		Execução do canal de drenagem da Rua Luiz Régis Pacheco			●
		Execução do canal de drenagem da Baixa do Fiscal			●
		Execução do trecho final do canal de drenagem do Bate-Estaca – responsável CONDER			●
		Execução do canal de drenagem da Rua Resende Costa – responsável CONDER			●
		Execução do canal de drenagem da Rua Resende Costa			●
		Conclusão das obras de drenagem em execução nos bairros da Calçada – Canal da Rua Luiz Maria e Canal do Lobato			●
Manter a funcionalidade operacional dos canais de drenagem		Manutenção regular para a desobstrução dos canais e bocas de lobo em toda a rede de drenagem de Itapagipe	●		
		Erradicação dos lançamentos de esgoto na rede de águas pluviais em articulação com a EMBASA		●	

EIXO TEMÁTICO 6 – SANEAMENTO BÁSICO					
OBJETIVOS	METAS	AÇÕES/PRAZO	C	M	L
6.2 – Promover o manejo adequado dos resíduos sólidos	Implantar medidas para ampliação da eficiência dos serviços de limpeza urbana e gestão de resíduos sólidos	Instalação de coletores de resíduos sólidos nas ruas, praças e praias	●		
		Eliminação dos depósitos de entulho e de materiais inertes acumulados em áreas públicas ou em imóveis particulares desocupados	●		
		Programação de limpeza de resíduos de embarcações nas praias e no mar da Enseada dos Tainheiros	●		
		Elaboração de programas de educação ambiental nas escolas e comunidades, em parceria com cooperativas e ONGs locais	●		
		Implantação de jardins ecológicos para a extinção de pontos de descarte irregular nos bairros do Uruguai e Jardim Cruzeiro/Vila Ruy Barbosa	●		
		Implantação de coleta programada para resíduos da construção civil e volumosos	●		
6.3 – Promover a inclusão dos catadores de materiais recicláveis no manejo adequado dos resíduos sólidos	Implantar programa para gerenciamento dos resíduos sólidos gerados em Itapagipe com a inclusão socioeconômica dos catadores de materiais recicláveis	Definição de instrumentos de apoio e fomento para organização coletiva, fortalecimento do trabalho e qualificação das ações executadas por trabalhadores avulsos e em situação de rua	●		
		Contratação de prestação de serviço das associações/cooperativas de catadores de materiais recicláveis para a coleta seletiva	●		
		Incentivo às iniciativas comunitárias nos processos de reciclagem e compostagem		●	
		Implantação de central de gerenciamento de resíduos eletroeletrônicos		●	
		Incentivo à implantação de sistema de Logística Reversa, com a inclusão dos catadores de materiais recicláveis		●	

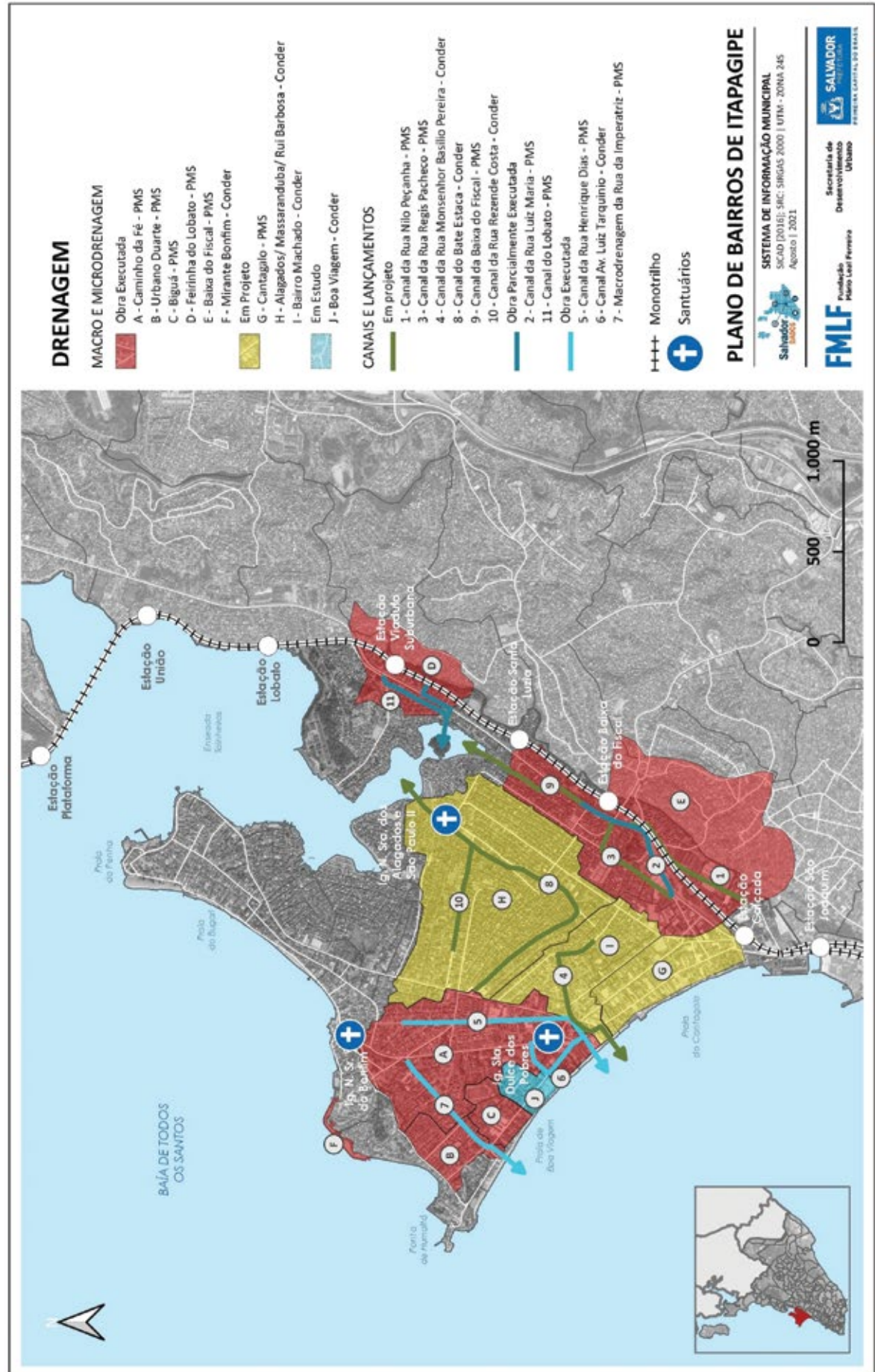


Figura 32 – Proposições: Saneamento Básico. 2021

EIXO TEMÁTICO 7 – MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA

Os objetivos buscam a eficácia dos sistemas de mobilidade, com a resolução dos conflitos de tráfego, incentivo à mobilidade ativa e promoção da acessibilidade. As proposições contemplam: a criação de novos acessos à Península de Itapagipe, em Santa Luzia e no Lobato, conectados à Avenida Afrânio Peixoto (Suburbana); a implantação de uma rede interna de ciclovias; a requalificação do viário estrutural, ampliando as áreas para pedestres e bicicletas; e a conclusão da via de borda na Enseada dos Tainheiros e entre o Porto da Lenha e a Pedra Furada.

OBJETIVOS	METAS	AÇÕES/PRAZO	C	M	L	
7.1 – Criar novas conexões e melhorar as existentes com os bairros de Salvador	Requalificar funcional e urbanisticamente os acessos rodoviários à Península de Itapagipe	Elaboração e implantação de projeto de requalificação dos acessos à Itapagipe pelo Largo da Calçada e pelo Viaduto dos Motoristas, envolvendo todo o trecho entre os dois acessos, considerando a relação com o corredor do Monotrilho (linha férrea) e a Avenida Afrânio Peixoto (Suburbana)		●		
	Implantar novo acesso à Península de Itapagipe através do bairro de Santa Luzia	Desenvolvimento de estudos de viabilidade técnica e projeto funcional para a conexão da Rua Luiz Régis Pacheco com a Avenida Afrânio Peixoto (Suburbana) nas imediações do fim de linha do bairro do Uruguai		●		
		Elaboração de projeto e implantação da via			●	
	Implantar novo acesso à Península de Itapagipe através do bairro de Lobato	Desenvolvimento de estudos de viabilidade técnica e projeto funcional para implantação de nova conexão, por ponte, entre Itapagipe e Lobato, através da Península do Joanes				●
		Elaboração de Projeto Executivo e implantação da via				●
	7.2 – Buscar a eficácia dos sistemas de mobilidade	Requalificar o sistema viário estrutural	Elaboração e implantação de projeto de requalificação do corredor viário estrutural Avenida Fernandes da Cunha/Avenida Caminho de Areia/Rua Porto dos Mastros		●	
Elaboração e implantação de projeto de requalificação do corredor viário estrutural Rua Luiz Régis Pacheco/Rua Resende da Costa/Rua Duarte da Costa/Avenida Caminho de Areia				●		
Elaboração e implantação de projeto de requalificação do corredor viário estrutural da Rua do Uruguai				●		
Elaboração e implantação de projeto de requalificação do corredor viário estrutural Rua Barão de Cotegipe/Avenida Luiz Tarquínio/Rua da Imperatriz/Avenida São Salvador				●		
Elaboração e implantação de projeto de requalificação do corredor viário estrutural Lobato/Rua do Tubarão/Rua do Leblon/Rua Santos Titara/Avenida Caminho de Areia					●	

EIXO TEMÁTICO 7 – MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA				PRAZO		
OBJETIVOS	METAS	AÇÕES/PRAZO	C	M	L	
7.2 – Buscar a eficácia dos sistemas de mobilidade (cont.)	Ampliar as condições urbanísticas para favorecer a mobilidade ativa	Complementação da Via de Borda Marítima da Baía de Todos os Santos nos trechos Porto da Lenha, Pedra Furada e Cantagalo		●		
		Complementação da Via de Borda Marítima da Enseada dos Tainheiros com implantação de novos trechos nos bairros de Santa Luzia e Mangueira		●		
		Implantação de rede de ciclovias nos corredores viários estruturantes da mobilidade em Itapagipe, integrando novos trechos aos existentes			●	
		Estruturar e implantar programa de requalificação das vias locais, acessos e caminhos de pedestres	●			
		Elaboração de projetos para as vias de menor fluxo de tráfego baseadas no conceito de ruas compartilhadas	●			
		Requalificação e ampliação das calçadas das vias principais, dotando-as de acessibilidade universal			●	
7.3 – Melhorar as condições de Transporte Público de Passageiros	Proceder adequações nas condições do Transporte Público de Passageiros, considerando a interface com o Monotrilho	Avaliação das linhas do transporte público de passageiros existentes, verificando a necessidade de novas adequações		●		
		Elaboração de projeto e implantação para tratamento urbanístico do entorno das estações do monotrilho	●			

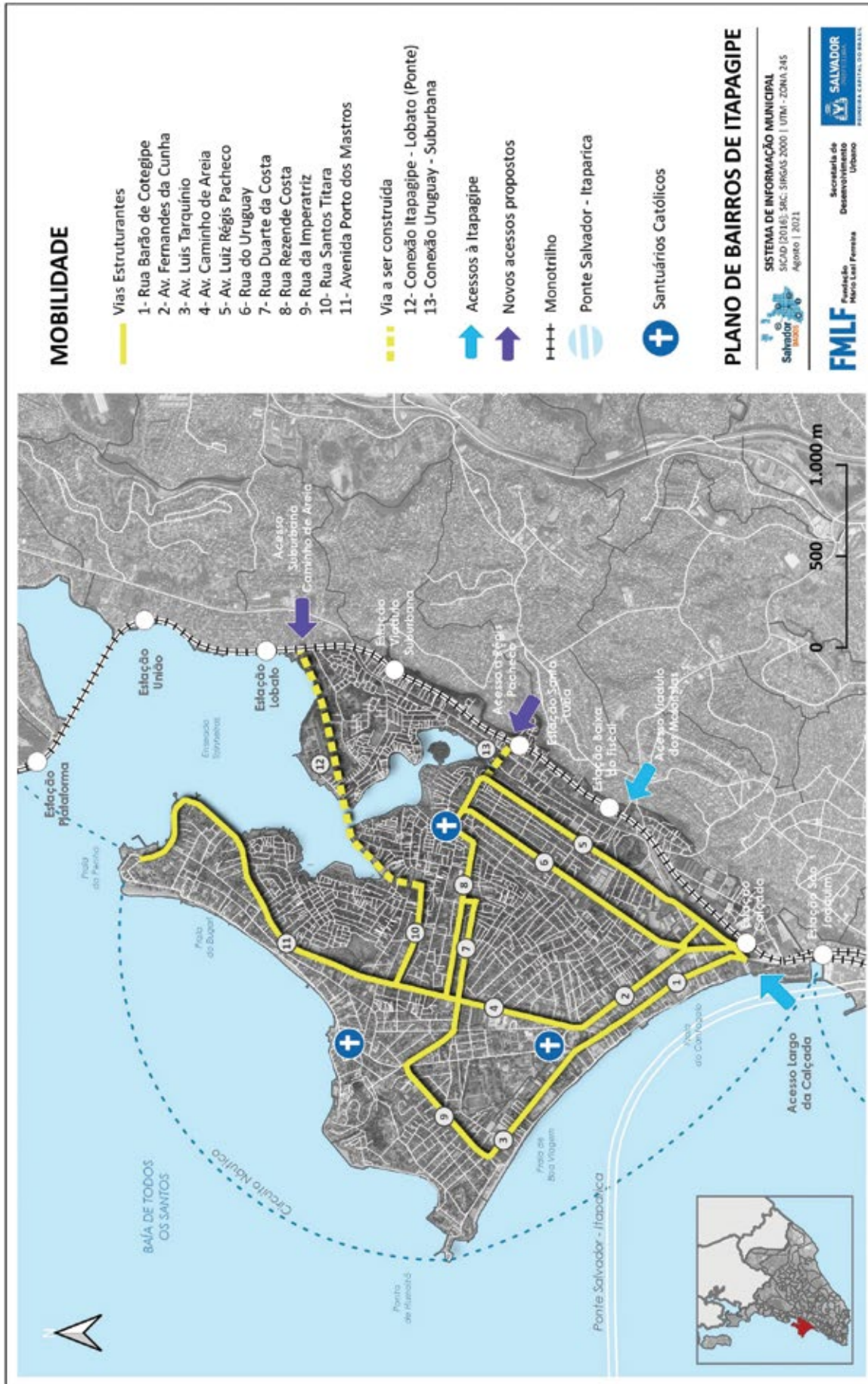


Figura 33 - Proposições: Mobilidade. 2021

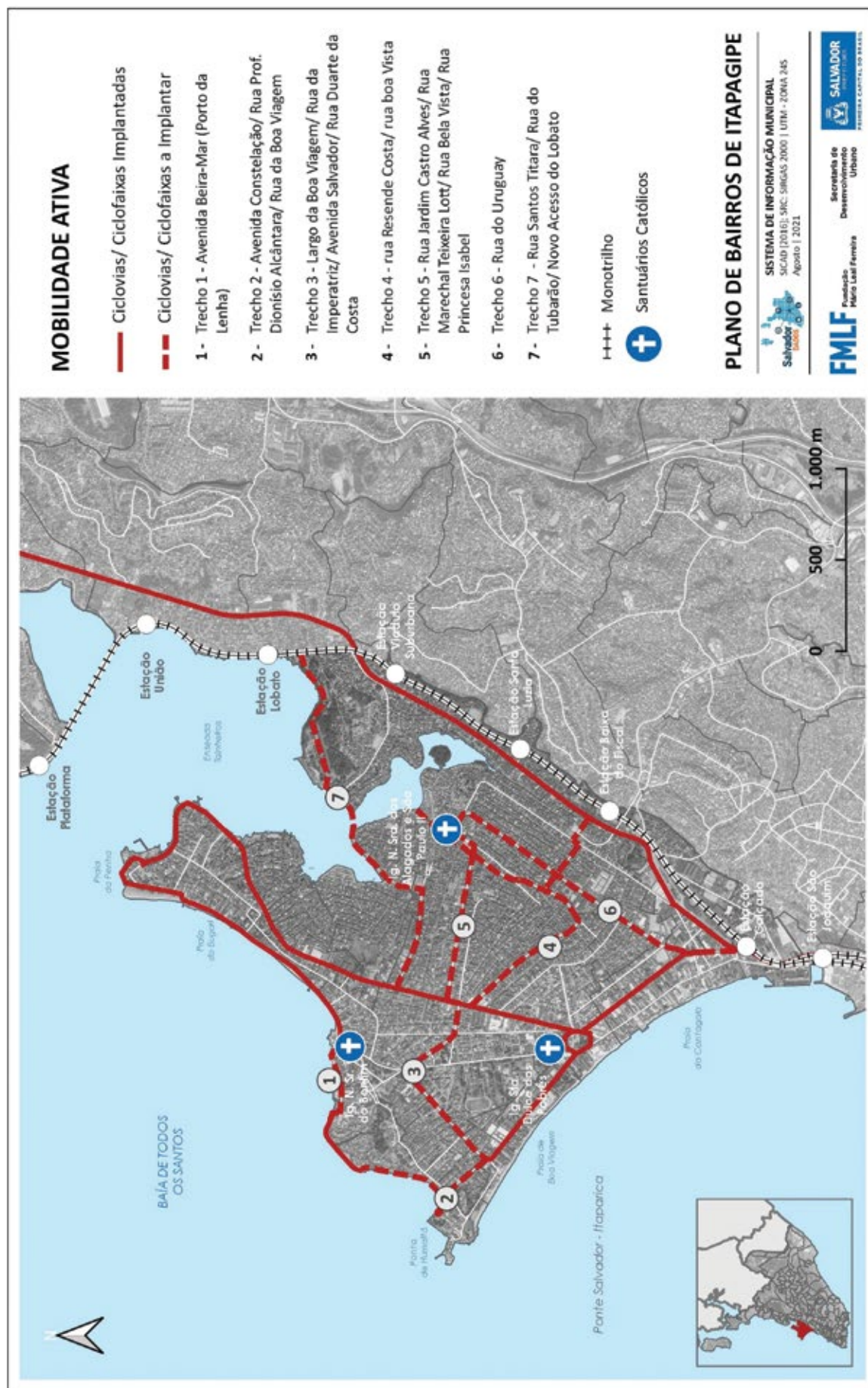


Figura 34 – Proposições: Mobilidade Ativa. 2021

EIXO TEMÁTICO 8 – SERVIÇOS PÚBLICOS

Os objetivos se orientam para o fortalecimento dos serviços públicos prestados pelo Município, envolvendo a atenção à saúde, a melhoria da rede de educação básica, a ampliação dos serviços de assistência social, a conservação dos espaços e equipamentos públicos e a eficácia das políticas e ações municipais relacionadas à ordem pública e à segurança da população.

OBJETIVOS	METAS	AÇÕES/PRAZO	C	M	L
8.1 – Fortalecer a atenção à saúde da população	Ampliar a rede de equipamentos de saúde de Itapagipe	Realização de estudos para implantação de Unidades de Saúde da Família (USF) visando o equilíbrio da rede e melhor atenção às pessoas e grupos sociais		●	
		Adoção de soluções para a melhoria da cobertura da Atenção Básica à Saúde da população nos bairros do Uruguai, Jardim Cruzeiro/Vila Ruy Barbosa, Massaranduba, Mangueira e da localidade do Areal da Ribeira		●	
		Avaliação da viabilidade de implantação de policlínica para atendimento à população dos bairros de Itapagipe		●	
8.2 – Fortalecer a rede de educação de Itapagipe	Ampliar e fortalecer a rede de educação	Ampliação de vagas para o regime de educação em tempo integral, em articulação com organizações sociais do território e as secretarias municipais		●	
		Requalificação e reequipamento das unidades da rede de educação municipal em Itapagipe		●	
		Ampliar a oferta de Educação Infantil em creches, de forma a atender, no mínimo, 60% (sessenta por cento) das crianças de 0 (zero) a 3 (três) anos até o horizonte de 2026 (Meta do Plano Municipal de Educação)		●	
		Criação de programas públicos de formação de leitores e outros com a utilização das bibliotecas comunitárias nos fins de semana		●	
8.3 – Ampliar os serviços de assistência social	Atender às pessoas em situação de vulnerabilidade social	Implantação de Centro de Referência Especializado da Assistência Social (CREAS), preferencialmente no bairro do Uruguai, para atuação integrada aos Centros de Referência em Assistência Social (CRAS) em Itapagipe		●	
		Implantação de Centro Especializado em População de Rua (Centro Pop) para atendimento e acolhimento de pessoas em Itapagipe	●		
		Ampliação da capacidade de atendimento do Centro de Atenção Psicossocial de Itapagipe (CAPS)	●		

EIXO TEMÁTICO 8 – SERVIÇOS PÚBLICOS					
OBJETIVOS	METAS	AÇÕES/PRAZO	C	M	L
8.4 – Melhorar as condições de iluminação e de comunicação nos espaços públicos	Complementar a rede de iluminação pública	Ampliação e requalificação da rede de iluminação pública contemplando a instalação de novos pontos de iluminação com tecnologia LED e manutenção dos pontos existentes	●		
	Ampliar o acesso da população à rede mundial de computadores (<i>internet</i>)	Instalação de pontos de conexão de rede <i>Wi-Fi</i> aberta nos espaços públicos dos bairros populares	●		
8.5 – Manter a funcionalidade e a qualidade dos espaços e equipamentos públicos	Buscar parcerias para a manutenção dos espaços públicos	Concepção e implantação de programa de conservação e manutenção de monumentos e de logradouros públicos com a participação da iniciativa privada		●	
		Manutenção de reuniões regulares entre Polícia Civil, Polícia Militar e Guarda Municipal para atuação conjunta nos bairros de Itapagipe	●		
	Qualificar o abastecimento em feiras e mercados públicos	Regulação do espaço e funcionamento das feiras e mercados públicos	●		
		Cadastramento e capacitação dos vendedores ambulantes	●		

15.3. CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Segundo a Organização das Nações Unidas (ONU), Desenvolvimento Sustentável é aquele capaz de atender as necessidades da geração atual sem comprometer o atendimento às necessidades das gerações futuras. A partir desse conceito foi definido um elenco de objetivos de desenvolvimento orientados para a superação dos maiores desafios contemporâneos: o cuidado com o planeta e a melhoria da vida das pessoas. Imbuídos desse propósito os **17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)** são um apelo à ação global para acabar com a pobreza, proteger o meio ambiente e o clima e garantir que as pessoas possam desfrutar de paz e de prosperidade em todos os lugares.



Figura 35 – Objetivos do Desenvolvimento Sustentável. Fonte: Disponível em <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>. Acesso em: 27 set. 21.

Visando contribuir para o desenvolvimento integrado e sustentável dos 14 bairros da região, os objetivos e metas do Plano de Bairros de Itapagipe são aderentes a pelo menos doze dos dezessete ODS ao propor projetos e ações com capacidade de transformar positivamente a vida das pessoas, promover o desenvolvimento contínuo das comunidades, reduzir as desigualdades territoriais pela elevação dos padrões do desenvolvimento humano e preservar o meio ambiente das agressões a que vem sendo submetido.

ODS 1 - ERRADICAÇÃO DA POBREZA

Visando a geração de oportunidades de trabalho e de geração de renda para a população economicamente ativa, o plano articula esforços para a superação da situação de pobreza que atinge grande parte dos residentes em Itapagipe, mediante o fortalecimento dos setores produtivos mais relevantes da Península, pela capacitação para o trabalho e pela inclusão das pessoas sem trabalho ou sem trabalho decente.

ODS 3 - SAÚDE E BEM-ESTAR

Foi incorporada à pauta do Plano a reivindicação das comunidades dos bairros populares (especialmente do Uruguai, Jardim Cruzeiro/Vila Ruy Barbosa e Massaranduba) que reportam a necessidade de ampliação da rede de atendimento com implantação de novas unidades para o bem-estar da sua população.

ODS 4 - EDUCAÇÃO DE QUALIDADE

Não obstante Itapagipe ter apresentado nas últimas décadas significativas melhoras nos indicadores relacionados à educação, ainda há muito a progredir no que diz respeito à qualidade do ensino e aos resultados no aprendizado, que evoluem positivamente em toda a região, enquanto permanecem as disparidades entre os bairros mais tradicionais e os mais populares.

ODS 6 - ÁGUA LIMPA E SANEAMENTO

O Plano define como prioritárias as ações junto às prestadoras de serviços de abastecimento de água, esgotamento sanitário, drenagem e limpeza urbana para universalização dos serviços e adequação da qualidade do atendimento.

ODS 7 - ENERGIA LIMPA E ACESSÍVEL

O Plano propõe a geração de energia fotovoltaica, que vem se tornando cada vez mais viável tecnológica e economicamente, por meio da captação da radiação solar no teto das edificações, possibilitando uma alternativa limpa e renovável de energia elétrica acessível à toda a população.

ODS 8 - TRABALHO DECENTE E CRESCIMENTO ECONÔMICO

O desenvolvimento econômico local e a qualificação de mão de obra para serviços diversos são bastante enfatizados, especialmente no que se refere ao turismo receptivo e de outros segmentos. Também são propostas ações visando oportunidades de trabalho e de renda para pessoas em situação de rua ou sob outra forma de vulnerabilidade social.

ODS 9 – INDÚSTRIA, INOVAÇÃO E INFRAESTRUTURA

Faz parte das estratégias do Plano o fortalecimento e a ampliação das estruturas produtivas em Itapagipe com a utilização de tecnologias sustentáveis que compreendam: a incorporação de novas matrizes energéticas limpas e renováveis, a exemplo da energia solar; a introdução de conceitos relacionados à Economia Circular nos processos produtivos e de

consumo; e o incentivo às indústrias criativas, desde o artesanato e o design, o audiovisual e as artes performáticas, até o desenvolvimento de *softwares* e de soluções com uso da Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC).

ODS 10 - REDUÇÃO DAS DESIGUALDADES

O Plano tem como um dos objetivos principais reduzir as desigualdades entre os bairros da região, especialmente entre aqueles localizados no Território de Interesse Social (que possuem os indicadores mais desfavoráveis).

ODS 11 - CIDADES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS

A melhoria das condições do habitat e do ambiente urbano de modo geral é um dos focos do Plano de Bairros, que propõe a conservação dos remanescentes dos ambientes naturais e o adensamento da vegetação nos espaços públicos para reduzir o desconforto ambiental e prevenir a formação de ilhas de calor. Também, a adoção de soluções permanentes e sustentáveis para o manejo de resíduos sólidos e a facilitação da caminhabilidade e de outros modos da mobilidade ativa.

ODS - 13 - AÇÃO CONTRA A MUDANÇA DO CLIMA GLOBAL

Considerando a vulnerabilidade do território de Itapagipe em face da extensão da faixa costeira e das baixas altitudes, o Plano de Bairros propõe a construção de agendas objetivas para a prevenção dos efeitos das mudanças climáticas com ações de curto, médio e longo prazos.


ODS - 14 - VIDA NA ÁGUA

O Território Marinho, onde se desenvolvem atividades náuticas e se estrutura toda uma cadeia produtiva relacionada à economia do mar, foi destacado no Plano de Bairros como um dos mais estratégicos para o desenvolvimento da região. A proposição do Parque Marinho da Cidade Baixa e da Via Náutica faz parte dos objetivos que vão ao encontro do desenvolvimento sustentável.

ODS - 17 - PARCERIAS E MEIOS DE IMPLEMENTAÇÃO

Para atingir seus objetivos, o Plano de Bairros estabelece como indispensável a articulação do Poder Público Municipal com os demais níveis de governo e o estabelecimento de parcerias com a iniciativa privada e instituições do Terceiro Setor, que possuem forte atuação em toda a região para a realização das metas e ações.

16. CONSIDERAÇÕES FINAIS: NOVAS PERSPECTIVAS PARA O FUTURO DE ITAPAGIPE

 Plano de Bairros de Itapagipe sinaliza importantes desafios para o futuro da região e ambiciona estabelecer bases para a construção de novas estratégias para o desenvolvimento local apoiadas nas vocações e nas oportunidades que se vislumbram no território. Espera-se que as proposições possam conduzir à superação dos problemas identificados e à reversão de tendências indesejáveis nos âmbitos econômico, social e ambiental. Mais do que isso, pretende-se que projetos estruturantes sejam capazes de transformar a realidade de Itapagipe, com efeitos abrangentes e duráveis, e dessa maneira ampliar as perspectivas de futuro para o conjunto de bairros, consolidando a visão de um território produtivo, inclusivo e ambientalmente sustentável, que proporcione boa qualidade de vida para moradores, trabalhadores e visitantes.

As soluções relativas ao meio ambiente, à mobilidade urbana, ao saneamento básico e ao bem-estar social são componentes necessários a uma equação de oportunidades de negócios para pequenos e médios empreendedores, com efeitos diretos na criação de postos de trabalho, orientadas às vocações do território para o turismo, atividades culturais e toda a cadeia produtiva da economia criativa, da economia do mar e da economia de base comunitária. Por sua vez, a reconfiguração dos espaços públicos baseada em padrões contemporâneos de funcionalidade e de conforto ambiental assume papel determinante ao oferecer possibilidades de transformação do ambiente urbano, favorecendo o convívio social e a sustentação das atividades econômicas.

Alinhado às diretrizes do Plano Diretor da cidade, o Plano de Bairros consubstancia um compromisso do planejamento municipal e das sucessivas gestões de governo com o desenvolvimento sustentável e integrado dos bairros que fazem parte da região de Itapagipe, e nesses termos a sua publicação é um importante instrumento de controle social sobre as ações governamentais no território, como também dos demais atores intervenientes.

O plano é estruturado a partir de um conjunto de objetivos de desenvolvimento a serem alcançados por meio de metas e de ações programadas para diferentes horizontes de tempo. Para ter efetividade há de ser incorporado pelas políticas setoriais e pela programação e execução orçamentária dos órgãos e entidades governamentais, assim como pela sociedade por intermédio de seus atores econômicos e sociais. Ao passo que as ações comecem a ser realizadas, prioridades podem ser redefinidas e adequadas a cada momento, novas ações também podem ser demandadas em razão da reconfiguração de

cenários ou do surgimento de oportunidades de negócios e de investimentos propícios ao desenvolvimento local.

A cooperação com os grupos que participaram da elaboração do plano, como também de outros atores que venham a se incorporar ao processo de implantação, torna-se fundamental para manutenção de um diálogo permanente com o território e para a sinergia entre as 147 ações propostas, potencializando resultados. Nesse sentido, o processo participativo será sustentado mediante consultas regulares aos protagonistas econômicos e sociais e às comunidades dos bairros de Itapagipe visando o acompanhamento dos resultados e o mapeamento de oportunidades e parcerias com outras esferas públicas, privadas e do terceiro setor.

Durante as fases de implantação do Plano de Bairros de Itapagipe, a Fundação Mário Leal Ferreira será o órgão responsável pela atualização das informações e a monitoração das ações, assim como a avaliação dos resultados no decurso dos prazos estabelecidos. Para tanto, serão implantados no Sistema de Informação Municipal, o Salvador Dados, indicadores específicos para avaliar os efeitos dos do plano sobre o desenvolvimento dos bairros e de todo o território itapagipano.

REFERÊNCIAS

ALAGADOS MELHORAMENTOS S.A. **Plano urbanístico de Alagados**: relatório final consolidado. Salvador: Amesa, 1975. 192 p. Disponível em: <http://biblioteca.fmlf.salvador.ba.gov.br/phl82/pdf/livros/HAB-49.pdf>

ALIANÇA DE CIDADES. **A vez dos Alagados**: A construção de um programa integrado de urbanização de favelas em Salvador. São Paulo: Aliança de Cidades, fevereiro de 2008. 70p. Disponível em: <<https://www.avsibrasil.org.br/wp-content/uploads/2020/12/1cad-0d74396514a32e2b7890fcde2b92.pdf>>. Acesso em: 20 abr. 2020. Link para Google cache: <<https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:https://www.avsibrasil.org.br/wp-content/uploads/2020/12/1cad0d74396514a32e2b7890fcde2b92.pdf>>.

CACCIA, Lara; PACHECO, Priscila. **WRI Brasil: 5 exemplos de caminhabilidade**. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/10/5-exemplos-de-caminhabilidade>. Acesso em: 02 ago. 2021.

CAMMPI – COMISSÃO DE ARTICULAÇÃO E MOBILIZAÇÃO DOS MORADORES DE ITAPAGIPE; NAI – NÚCLEO DE ARTICULAÇÃO INSTITUCIONAL DE ITAPAGIPE. **Plano Referencial de Desenvolvimento Sustentável da Península de Itapagipe**. Salvador: [s.n.], 2008.

CARDOSO, Ceila Rosana Carneiro. As fábricas na península. Itapagipe como sítio industrial da Salvador Moderna. **Arquitextos**, São Paulo, ano 11, n. 132.06, Vitruvius, maio 2011 <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.132/3894>>. Acesso em: 18 abr. 2020.

CARVALHO, Eduardo Teixeira de. **Os Alagados da Bahia**: intervenções públicas e apropriação informal do espaço urbano. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2002.

CARVALHO, Pollyanna. **Itapagipe 1: Plano Geral de Intervenção para Península de Itapagipe, Salvador, Bahia, Brasil**. Produzido para disciplina Atelier IV. 2016. Disponível em: <https://issuu.com/pollyannacarvalho5/docs/itapagipe_-_plano_geral_de_interven>. Acesso em: 13 mar. 2020.

CONDER – Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia. **Painel de Informações: dados socioeconômicos do município de Salvador por bairros e por Prefeituras–Bairro**. Governo do Estado da Bahia, Salvador, 2016.

FLEXOR, Maria Helena Ochi; SCHWEIZER, Peter José (Orgs.). **Península de Itapagipe**: patrimônio industrial e natural. Salvador: EDUFBA, 2011. Disponível em: <<http://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/16789>>. Acesso em: 17 mar. 2020.

HATJE, Vanessa; ANDRADE, Jailson Bittencourt de (Orgs.). **Baía de Todos os Santos**: aspectos oceanográficos. Salvador: EDUFBA, 2009. Disponível em: <<http://www.repositorio.ufba.br/ri/handle/ufba/187>>. Acesso em: 18 mar. 2020.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Aglomerados Subnormais 2019**. Resultados preliminares. Nota técnica. Rio de Janeiro: IBGE, 2019.

_____. **Censo Demográfico – Downloads**. 2010a. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/saude/9662-censo-demografico-2010.html?=&t=downloads>>. Acesso em: 6 abr. 2020.

_____. **IBGE Cidades – Salvador**, 2010b. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/salvador/panorama>>. Acesso em: 26 abr. 2020.

_____. **Mapa de Biomas do Brasil**: primeira aproximação. Rio de Janeiro: IBGE/Ministério do Meio Ambiente/Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2004. 1 mapa, color. Escala 1:5.000.000.

INEMA – INSTITUTO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS HÍDRICOS. **Boletim de Balneabilidade**. Nº 11/2020. 2020. Disponível em: <<http://www.inema.ba.gov.br/wp-content/uploads/2020/03/Boletim-N11-Balneabilidade-para-Litoral-de-Salvador-emitido-em-13-03-2020.pdf>>. Acesso em: 28 maio 2020.

LIMPURB – Empresa de Limpeza Urbana de Salvador. **Caracterização da Península de Itapagipe**. Salvador: PMS, 2020.

LUTHER, Aline de Carvalho. Desafios da preservação do patrimônio industrial na Bahia: o caso da Península de Itapagipe. **Labor & Engenho**, v. 12, n. 3, p. 425–453, jul./set. 2018. Disponível em: <<https://doi.org/10.20396/labore.v12i3.8652843>>. Acesso em: 2 mai. 2020.

MACHADO, Rômulo; SILVA, Marcos Egydio. Estruturas em Rochas. In: TEIXEIRA, Wilson; TOLEDO, Maria Cristina Motta de; FAIRCHILD, Thomas Rich; TAIOLI, Fabio. (Orgs.). **Decifrando a Terra**. 2. ed. São Paulo: Oficina de Textos, 2007. p. 399–420.

MARENGO, Jose A.; SCARANO, Fabio R. (Eds.). **Impacto, vulnerabilidade e adaptação das cidades costeiras brasileiras às mudanças climáticas**: Relatório Especial do Painel Brasileiro de Mudanças Climáticas. Rio de Janeiro: COPPE – UFRJ, 2016.

MOURA, Tereza; NERY, Jussara; ANDRADE, Telma; KATZSCHNER. Mapeando as Condições de Conforto Térmico em Salvador. **Revista de Arquitetura e Urbanismo**, v. 7, n. 01, p. 44–49, 2007.

OLIVEIRA, Anderson Gomes de; SILVA, Gilma Brito da; SILVA, Harlan Rodrigo Ferreira da; SANTOS, Mônica Gualberto; LIMA, Uilliam Disney de Santana. Mapeamento de índices de

cobertura vegetal dos bairros de Salvador–BA com uso de imagens do sensor RapidEye para o ano de 2009. In: Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto, 14., Foz do Iguaçu. **Anais...** São José dos Campos: INPE, 2013. p. 818–825.

PNUD – PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO; IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA; FJP – FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil – Salvador**, BA. 2013.

RODRIGUES, Raul. Marina da Penha, na Ribeira, recebe visita técnica e continua com obras aceleradas. **Secretaria de Turismo do Estado da Bahia – SETUR/BA**. Notícia [site]. 14/08/2020. Disponível em: <<https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://www.setur.ba.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid%3D1739&strip=1&vwsrc=0>>. Acesso em: 18 ago. 2020.

SALVADOR. Lei nº 9.069, de 30 de junho de 2016. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador – PDDU 2016 e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**, Poder Executivo, Salvador, ano XXIX, n. 6.620, 30 jun. 2016. Edição Extra, p. 1–58.

_____. Lei 9.148, de 8 de setembro de 2016. Dispõe sobre o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo do Município de Salvador e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**, Poder Executivo, Salvador, ano XXX, n.6.672, 08 set. 2016. Edição Extra. p. 1-42.

_____. Lei nº 9.148, de 5 de julho de 2018. Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador, institucionaliza as determinações do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**, Poder Executivo, Salvador, ano XXXI, n. 7.150, 06 jul. 2018, p. 2–5.

_____. Lei nº 9.374, de 5 de julho de 2018. Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador, institucionaliza as determinações do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**, Poder Executivo, Salvador, ano XXXI, n. 7.150, 06 jul. 2018, p. 2–5.

_____. **Plano Diretor de Encostas do Município de Salvador**. Salvador: Prefeitura Municipal de Salvador, 2004.

_____. **Foto n. 1422**. In: Levantamento Aerofotogramétrico da Cidade de Salvador 1973. Salvador: [s.n.]. [1973]. 216 f.p&b. tam 0,70x0,70. Esc. 1:2000.

SALVADOR. Secretaria de Desenvolvimento e Urbanismo; Fundação Mário Leal Ferreira. **Caderno Agenda do Plano**. Salvador: [s.n.], 2020. 156 p. Documento Digital. (Cadernos Plano Salvador 500).

_____. **Caderno Cenários**. Salvador: [s.n.], 2020. 407 p. Documento Digital. (Cadernos Plano Salvador 500).

SALVADOR. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, Habitação e Meio Ambiente. **Uso e ocupação do solo em Salvador. Salvador**: [s.n.], 2009. 111 p. Documento Digital. (Cadernos da Cidade, 1).

SANTOS, Elisabete; PINHO, José Antonio Gomes de; MORAES, Luiz Roberto Santos; FISCHER, Tânia (Orgs.). **O Caminho das águas**: Bacias hidrográficas, bairros e fontes. Salvador: CIAGS/UFBA; SEMA, 2010.

SBAU – SOCIEDADE BRASILEIRA DE ARBORIZAÇÃO URBANA. Carta à Londrina e Ibiporã. **Boletim Informativo**, v. 3, n. 5, p. 3, 1996.

SEBRAE – SERVIÇO DE APOIO BRASILEIRO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS; OSID – OBRAS SOCIAIS IRMÃ DULCE. **Território Santo** – Arranjo Sócio Produtivo, espaços de esperança, legado e perspectivas. Salvador: s/d.

SILVA, Iracema Reimão; FLEXOR, Maria Helena Ochi; NASCIMENTO, Sérgio; SOUZA FILHO, José Rodrigues de; SANTANA NETO, Sergio Pinheiro de; ALVES, Jamille Evangelista. Subsídios para a Gestão e o Aproveitamento do Espaço Costeiro na Península de Itapagipe, Salvador, Bahia. **Revista da Gestão Costeira Integrada**, v. 10, n. 4, p. 505–519, 2010.

SOUSA, Maria Marineide. **Arranjo produtivo local de confecções da Rua do Uruguai/Itapagipe**. 135 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social) – Superintendência de Pós-Graduação, Universidade Católica de Salvador. Salvador, 2010. Disponível em: <<http://ri.ucsal.br:8080/jspui/bitstream/123456730/251/1/Dissertacao%20Marineide..pdf>>. Acesso em: 18 mar. 2020.

URBIS – HABITAÇÃO E URBANIZAÇÃO DA BAHIA; PMS – PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR; CAIXA ECONÔMICA FEDERAL. **Programa de Requalificação Urbanística da Enseada dos Tainheiros**. Salvador: URBIS, 1998.







FMLF Fundação
Mário Leal Ferreira

Secretaria de
Desenvolvimento
Urbano

 **SALVADOR**
PREFEITURA
PRIMEIRA CAPITAL DO BRASIL