



MANUAL DE TRANSFORMAÇÃO URBANA LOCALIZADA

TUL

COMUNIDADES CONECTADAS

SEDUR

Secretaria de
Desenvolvimento
e Urbanismo



SALVADOR
PREFEITURA

PRIMEIRA CAPITAL DO BRASIL





Prefeito da Cidade do Salvador

Antônio Carlos Peixoto de Magalhães Neto

Vice Prefeito

Bruno Soares Reis

Chefe de Gabinete

Kaio Moraes

Chefe da Casa Civil

Luiz Antônio Vasconcellos Carreira

Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Urbanismo**Secretário**

José Sérgio de Sousa Guanabara

Subsecretário

Fábio Miguel Rosa

Chefe da Assessoria Técnica

Eliana Gesteira Mattos

Diretora de Desenvolvimento Urbano

Jealva Ávila Lins Fonseca

Diretor de Análise e Licenciamento

Misael Aguiar Silva Neto

Gerentes

Ana Vitória Mello de Souza Gomes

Maria Cândida D'Assumpção Beltrão

Equipe Casa da Ponte Maestro Ubiratan Marques**Diretor de Patrimônio**

Ernesto Regino Xavier de Carvalho

Colaboradores Associados

Saul Kaminsky Bernfeld Oliveira

Kyze Caroline Silva Vasconcelos

Filippo Rota

Colaboradores

Silvia Proserpio Fontes Lima

Lucas Garboggini

Equipe Instituto Baiano de Direito Imobiliário IBDI**Presidente**

Bernardo Giesta Romano

Diretora Geral

Iracema Macêdo

Diretora de Relações Institucionais

Maria Amélia Garcez

Diretora Acadêmica

Layanna Piau Vasconcelos

Diretora de Eventos

Isabel Silva Tomas Carvalho

Manual Técnico da TUL, 1ª edição, impressão revisada em dezembro 2020**Prefeitura Municipal de Salvador.**

Secretaria de Desenvolvimento e Urbanismo – SEDUR.

Av. Antônio Carlos Magalhães, 3244 - Edf. Emp. Thomé de Souza, Caminho das Árvores, Salvador/Bahia.





Um pacto pelo direito a cidade

Nos últimos oito anos, Salvador tem passado por uma grande transformação, mas isso acontece não apenas através de obras físicas, mas principalmente pela mudança provocada na vida das pessoas. Em razão disso, a prefeitura tem investido com recursos próprios e criado atrativos para incentivar investimentos privados na cidade que fomentem o desenvolvimento, geração de emprego e renda e a melhoria na qualidade de vida da população da capital baiana.

Por meio do decreto n. 30.799/2019 foi regulamentada a Transformação Urbana Localizada (TUL), um instrumento previsto no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador Lei n. 9.069/2016 (PDDU), que tem o objetivo de incentivar a urbanização, reurbanização e requalificação das áreas públicas ou privadas, nas proximidades das estações dos sistemas de transporte de alta e média capacidade. Os novos empreendimentos e suas contrapartidas facilitarão os acessos aos terminais, além de promover o desenvolvimento e melhorar os serviços nessas áreas.

Esse Manual Técnico destina-se a apresentar as possibilidades de aplicação da TUL sob o ponto de vista urbanístico e social, adaptadas à realidade de Salvador e sua legislação, possibilitando a criação de soluções eficientes e sustentáveis. Essas intervenções visam melhorar os problemas das cidades contemporâneas, integrando meios de transportes, facilitando a circulação de pessoas e o acesso aos equipamentos públicos, aos serviços e aos recursos culturais e ambientais.

A concepção da TUL está em consonância com as mais modernas estratégias de planejamento e desenvolvimento urbanístico adotadas pelos grandes centros urbanos em todo o mundo. A possibilidade dos novos projetos, flexibilização das leis e os incentivos fiscais fomentam o desenvolvimento de novos negócios, além de melhorar a mobilidade e acessibilidade junto aos terminais e promover uma verdadeira transformação na cidade.

José Sérgio Guanabara

Secretário Municipal de Desenvolvimento e Urbanismo

SUMÁRIO

SALVADOR UMA CIDADE EM TRANSFORMAÇÃO 04 - 13

APRESENTAÇÃO	06
E A QUEM SERÁ QUE SE DESTINA	10

TRANSFORMAÇÕES URBANAS NA CIDADE DO SALVADOR E OUTRAS PERSPECTIVAS 14 - 49

1.1 O SÉCULO XVI - SALVADOR A POVOAÇÃO ANTES DA CIDADE	17
1.2 A CIDADE DE TOMÉ DE SOUSA 1549	18
1.3 O SÉCULO XVII	20
1.4 O SÉCULO XVII	23
1.5 O SÉCULO XIX A VINDA DA FAMÍLIA REAL PARA O BRASIL E A ABERTURA DOS PORTOS	25
1.6 O CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO E TERRITORIAL	37
1.7 O SÉCULO XX.	39
1.8 O SÉCULO XXI	45
1.9 OUTRAS PERSPECTIVAS DE TRANSFORMAÇÕES URBANAS	47

2. QUESTÕES JURÍDICAS SOBRE A TUL 50 - 89

2.1 INTRODUÇÃO	53
2.2 DESVENDANDO A TUL: CONCEITUAÇÃO TEÓRICA ESPECÍFICA	55
2.3 QUAIS OS INSTRUMENTOS LEGAIS APLICÁVEIS A TUL?	57
2.4 A TUL E A SUA APLICABILIDADE	59
2.5 ONDE A TUL PODERÁ SER IMPLEMENTADA?	69
2.6 QUEM PODERÁ SOLICITAR A IMPLEMENTAÇÃO DA TUL?	72
2.7 AS CONTRAPARTIDAS A SEREM OFERECIDAS E AS DIRETRIZES DE SEUS CÁLCULOS	74
2.8 FATORES DE REDUÇÃO DO CÁLCULO DE CONTRAPARTIDA	77
2.9 E COMO O INTERESSADO DEVE PROCEDER?	79
2.10 O PASSO A PASSO DO PROCESSO ADMINISTRATIVO PARA IMPLEMENTAÇÃO DA TUL	80

3. DIRETRIZES PARA BOAS PRÁTICAS 90 -101

3.1 FORTALEÇA OS ESPAÇOS ABERTOS E OS ESPAÇOS DE CONEXÃO DA CIDADE	92
3.1 PROMOVA A ACESSIBILIDADE E A CONEXÃO DOS ESPAÇOS DE CONVIVÊNCIA	94
3.3 MELHORAR A QUALIDADE DE VIDA DOS RESIDENTES	96
3.4 URBANISMO E URBANIDADE E OS NOVOS DESAFIOS URBANOS	98

REFERÊNCIAS 102 - 104



SALVADOR UMA CIDADE

EM
TRANSFORMAÇÃO

APRESENTAÇÃO

Salvador, como primeira capital do Brasil, traz consigo valores imemoriais de paisagem e de cultura ainda pouco explorados pela nossa historiografia e antropologia.

Desde sua fundação, marcada historicamente pela chegada de Tomé de Sousa e do mestre Luís Dias, a cidade se notabilizou por sua singularidade geográfica e cultural, se conformando às mais diversas influências.

A ocupação da cidade e modo de vida dos seus habitantes refletem essas tantas camadas de memória e de diversidade social, cultural e econômica, mas também de paisagem e topografia.

6

Os movimentos orgânicos dessas camadas demandam do poder municipal um olhar constante para os novos modos de viver o espaço urbano e para as necessidades da população para melhor experimentá-lo. É preciso estar atento para (re)descobrir e (re)fazer a cidade para os seus habitantes refazendo tudo.

Alguns instrumentos de política urbana ajudam a organizar esse movimento de transformação e servem para orientar essa multiplicidade de camadas.

Bem por isso, ao longo dos últimos anos, inúmeras iniciativas do poder público municipal se voltaram a (re)pensar a cidade, buscando diminuir os impactos advindos do crescimento desordenado, e para isso foi preciso identificar os quereres para o território e melhor projetar o desenvolvimento da cidade.

Nesse contexto de iniciativas para o desenvolvimento urbano, merece destaque o Plano Salvador 500. Nele, foram traçadas diretrizes e proposições para o que se espera da cidade até o ano de 2049. O Plano rompe com a tradição de pensar a cidade do Salvador de forma pontual e a curto prazo, projetando o planejamento da cidade até o marco histórico dos 500 anos de sua fundação, com o objetivo de ver gradualmente superadas

as desigualdades e de se promover o desenvolvimento sustentável da capital baiana.

A aprovação de um novo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) e de uma nova Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo (LOUOS), ocorrida em 2016, também merece destaque no cenário das iniciativas públicas relevantes.

Já alicerçadas no Plano Salvador 500, essas duas leis fixaram parâmetros e instrumentos de política urbana aptos a concretizar o que se projetou para o processo de desenvolvimento e expansão urbana da Cidade do Salvador.

Nessa caminhada para o desenvolvimento da cidade, parte importante do repertório normativo foi atualizado e modernizado. Foi assim que, além de reformar o Código Tributário e de Rendas e o Código de Obras, o Município criou novas políticas públicas e programas específicos de desenvolvimento.

Estruturado a partir de oito eixos (Simplifica, Negócio, Investe, Centro Histórico, Cidade Inteligente, Cidade Criativa, Cidade Sustentável e Inclusão Econômica) e contemplando 360 medidas para impulsionar e acelerar o desenvolvimento da cidade, o Programa Salvador 360 previu uma série de ações coordenadas e interdependentes a serem implementadas para simplificar a vida do cidadão, atrair empresas, gerar empregos e fortalecer a economia informal.

Ao lado dele, a Política Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, o Programa de Incentivo ao Desenvolvimento Sustentável e Inovação, o Programa de Parcerias Público-Privadas do Município de Salvador, o Plano Diretor de Arborização Urbana do Município de Salvador, o Plano de Incentivos Fiscais no Âmbito do Programa Salvador 360, o Programa Revitalizar, o Vem pro Centro e o Programa de Regularização Fundiária Urbana são exemplos das tantas iniciativas

municipais.

Ainda nessa direção, o poder público dedicou esforços para regulamentar instrumentos urbanísticos previstos na legislação que pudessem ser aplicados na transformação do tecido urbano em acordo com o que se projetou para a cidade.

Há, de fato, muito a ser feito para que as desigualdades sejam superadas, mas o atual momento é propício e oportuno para engajar e unir a sociedade para atuar como agente principal na perpetuação desse novo modelo de cidade diversa, agregadora, participativa e sustentável.

Bem por isso, a Prefeitura Municipal do Salvador, por meio da sua Secretaria de Desenvolvimento Urbano, com a colaboração da Casa da Ponte Maestro Ubiratan Marques e do Instituto Baiano de Direito Imobiliário – IBDI, elaborou este Manual Técnico de Transformação Urbana Localizada (TUL).

O manual objetiva apresentar a TUL, indicando algumas práticas para sua aplicação como efetivo instrumento de transformação urbana.



E A QUEM SERÁ QUE SE DESTINA?

Esse manual quer apresentar à comunidade esse importante instrumento urbanístico, verdadeiramente facilitador de uma modificação sustentável do tecido urbano.

Assim, o manual se propõe a ilustrar algumas boas práticas de aplicação do instrumento, revelando o poder do cidadão para agir como motor do processo de desenvolvimento urbano, reconectando-o, de forma mais profunda, com seu direito de vivenciar a cidade.

Como seu nome busca indicar, a TUL é um instrumento de transformação urbana cujo objetivo é promover a urbanização, reurbanização e requalificação de partes do território de Salvador, viabilizando projetos urbanísticos especiais através de intervenções de menor porte.

Em linhas gerais, as transformações urbanas podem ser conceituadas como o conjunto de intervenções a serem realizadas de forma pontual, justificadas por sua combinação com o planejamento urbano geral da cidade.

Esse modo planejado de exceção urbanística vem sendo adotado em diversas cidades do mundo e do Brasil nas últimas décadas. O instrumento busca solucionar algumas das emergências das cidades contemporâneas, integrando os meios de transporte, facilitando a circulação de pessoas e o acesso aos equipamentos públicos, aos serviços e aos recursos culturais e ambientais, com a participação ativa da sociedade e sob a coordenação do poder público.

Algumas dessas experiências mundiais serão expostas mais adiante, especialmente buscando evidenciar os exemplos mais próximos da realidade de Salvador e que são considerados mais bem sucedidos sob o ponto de vista urbanístico e social.

Como já dito, as transformações urbanas localizadas representam a possibilidade de aplicação de exceções dos parâmetros urbanísticos previstos na legislação diretiva da cidade em áreas específicas.

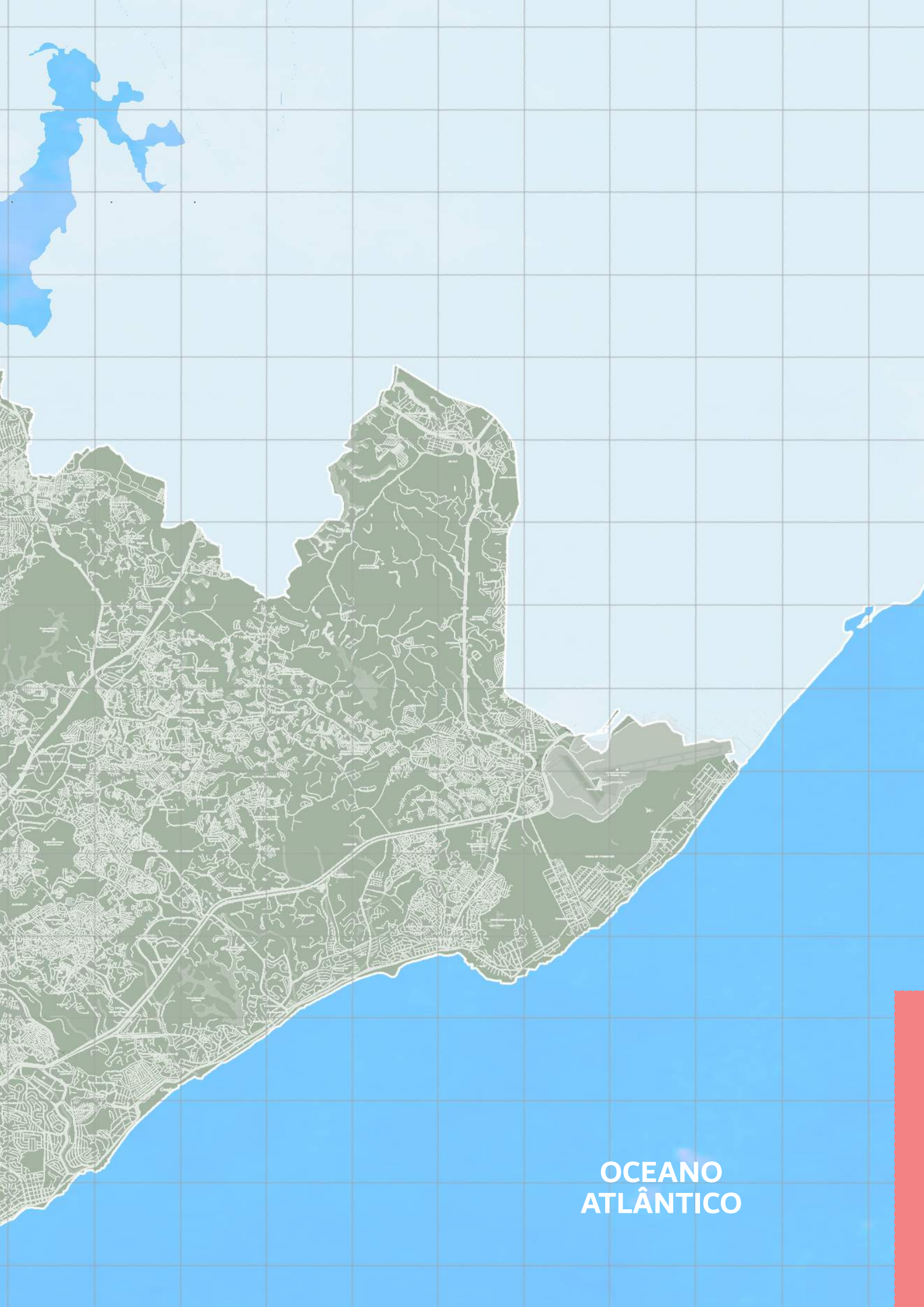
O planejamento urbanístico traduzido em um Plano Diretor pressupõe a concepção de que, em determinadas áreas, os parâmetros urbanísticos e de ocupação previstos em caráter geral poderão ser modificados para permitir a implantação do projeto pontual de desenvolvimento urbano.

É o que acontece, por exemplo, nas Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), onde se aplica regimento específico para a utilização do solo urbano, diante das necessidades específicas das áreas assim legalmente classificadas.

Em outras palavras, a exceção planejada permitida pela implementação da TUL, embora inovadora, não pode ser considerada inédita, sem precedentes históricos, como se verá mais a frente.

A stylized map of the Baía de Todos os Santos region. The background is a solid blue color with a light blue grid pattern. On the right side, there is a detailed white line map of the coastline and urban areas. Three islands are shown in the upper left and upper right: Ilha de Itaparica (top left), Ilha de Maré (top right), and Ilha de Boipeva (bottom right). The text "BAÍA DE TODOS OS SANTOS" is centered in the blue area.

BAÍA DE TODOS OS SANTOS



OCEANO
ATLÂNTICO

TRANSFORMAÇÕES URBANAS NA CIDADE DO SALVADOR

**E OUTRAS
PERSPECTIVAS**



1.1

O SÉCULO XVI - SALVADOR A POVOAÇÃO ANTES DA CIDADE

É digno o consenso sobre o pioneirismo de Diogo Álvares na implantação da primeira povoação de origem europeia que se tem notícia, na antiga capitania da Bahia, após naufragar no seu litoral e estabelecer relações com os Tupinambás, em 1510 (FERREIRA, 2005, p. 25). Seu mito teria surgido acerca do que se conta da lenda de Caramuru, encontrado na praia pelos índios Tupinambás e posteriormente tornado personagem por demais influente entre eles, estabelecendo-se, a partir daí, o seu grande valor na colonização portuguesa, colonizando os arredores do Porto da Barra com as casas dessa povoação.

Posteriormente, em dezembro de 1536, com a instituição do regime das Capitanias Hereditárias, o capitão donatário, Francisco Pereira Coutinho, ao chegar à capitania da Bahia com sua armada e todo o seu aporte levantou fortaleza no porto da Barra, e recolhendo-se na povoação de Caramuru, ergueu ali a Vila Velha, ou Vila do Pereira (FERREIRA, 2005, p. 34-35.), nas proximidades da enseada da Barra, de acordo com as ordens do rei de Portugal.

A vila de Pereira Coutinho teria encontrado certo período de prosperidade, instalando a sua unidade administrativa, até o começo das desavenças com os tupinambás, que resultaram em um grande levante indígena trazendo a destruição de todo o local e findando a vida de todos os seus homens. Coutinho obrigado a fugir, juntamente com Caramuru para a capitania de Porto Seguro, devido à revolta dos gentios, morre posteriormente na ilha de Itaparica nas mãos dos Tupinambás, em 1547. Marcou-se, portanto, o fim da Chamada Vila Velha do Pereira - 1ª tentativa de se fundar a cidade capital da capitania da Bahia, onde nada do que foi edificado por ele teria remanescido.

A CIDADE DE TOMÉ DE SOUSA 1549

1.2

A partir da derrota trágica de Pereira Coutinho e por força da falência do sistema de Capitanias Hereditárias, a coroa portuguesa tomou para si o controle dessa capitania, que passou a se chamar “de Sua Vossa Majestade”.

Dessa forma, o rei de Portugal trouxe para si a posse da capitania da Bahia, uma vez que Pereira Coutinho não havia deixado herdeiros. Salvador, que por determinação régia haveria de ser o centro de todas as suas decisões, e dessa forma, Portugal tinha aí se lançado ao primeiro grande desafio físico, territorial e estratégico na colonização do Brasil, baseado na medida em que, a posse de um território somente era garantida a partir de sua ocupação.

Assim sendo, tratou de planejar a capital dessa nova colônia, responsável pela tomada e difusão de todas as decisões administrativas militares, políticas, religiosas, portuárias e comerciais. Para tanto, uma cidade totalmente nova foi planejada em detalhes em Portugal e regimentada a Tomé de Sousa e aos cuidados do mestre Luís Dias e à sua tripulação, especialmente designada para tal evento (TEIXEIRA, 1995, p. II-15).

A grande empresa de Tomé de Sousa partiu de Portugal com cinco naus, duas caravelas e um bergantim. A expedição destinada a fundar a nova cabeça do Brasil, contava, além da figura do Governador Geral e do mestre Luís Dias, com todo um corpo administrativo, enviado para a construção da cidade do Salvador, como Antônio Cardoso de Barros (provedor-mor da Fazenda), Pero Borges (ouvidor geral), Pero Góis, Manuel Nóbrega (da Companhia de Jesus), Gonçalo Ferreira (tesoureiro das rendas do Brasil), Garcia D’Avilla (futuro feitor e almoxarife da cidade) e Luís Dias (mestre das obras da fortaleza). Além destes, muitos outros homens fizeram parte dessa missão portuguesa, como militares acostumados tanto às armas como à outros ofícios, como o

1586



de pedreiros, carpinteiros, além de escrivães, operários, calafates, taapeiros, serralheiros, telheiros e degradedados (SILVA, 1950, p.15-20).

O regimento de Tomé de Sousa não deixava dúvidas quanto às suas intenções: “[...] ordenei ora de mandar, nas ditas terras, fazer uma fortaleza e povoação grande e forte em local conveniente” (MALHEIROS, 1921, p.345-350).

Todo o planejamento prévio, em Portugal, consoante com as decisões tomadas no local, responderam com o sucesso ao primeiro desafio proposto ao rei de Portugal sobre o Brasil.

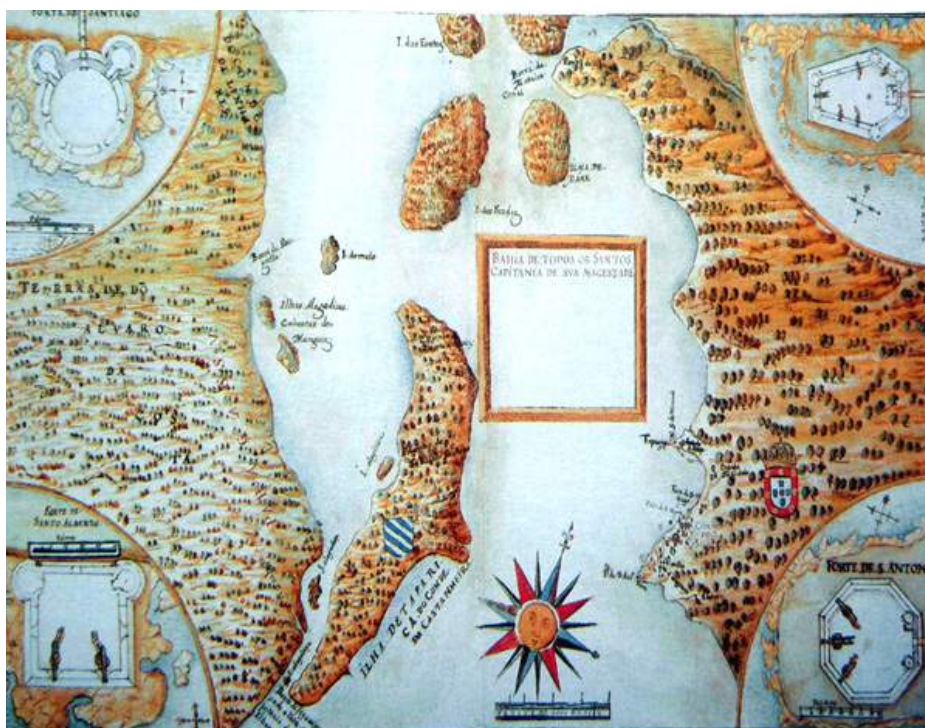
Foi rápida e bem-sucedida a implantação da cidade edificada por seu futuro governador Tomé de Sousa, implantada no alto de uma escarpa com aproximadamente 60 metros de altura. O sítio escolhido – a partir da Praça do Palácio dos Governadores - possuía uma excelente condição de defesa, uma vez que três de seus lados estavam protegidos pela própria topografia, formando um fosso natural na base da parede de taipa. Um dos lados era voltado para a falha geológica em frente à Baía de Todos os Santos e à ilha de Itaparica. Com água abundante e vegetação generosa para abastecê-la de madeira e caça, dentre outros recursos, estava edificada a cidade em 1549.

O SÉCULO XVII

1.3

A entrada no século XVII traria um novo desafio a Coroa Portuguesa voltado a questão da manutenção territorial a partir da questão da defesa, ainda mais que a sua cidade capital prosperava juntamente com a conquista e exploração do Recôncavo Baiano acessado a partir das crescentes e proveitosas rotas marítimas e fluviais através da Baía de Todos os Santos.

A capitania da Bahia se torna bem sucedida e com isso os interesses de outras nações se tornam evidentes na questão da exploração dos recursos naturais. A invasão holandesa, ocorrida em 1624, com mais de seis mil homens (mais do que a população adulta e masculina da cidade pronta para a guerra), resultou em quase um ano de ocupação pelos batavos, que mesmo expulsos, se voltaram a uma 2ª tentativa de invasão, em 1638, sem maiores resultados.



1624

A agricultura (cana de açúcar, fumo, algodão e especiarias) e a iniciante mineração de pedras preciosas, ouro e prata, fazem refletir na cidade capital e na sua arquitetura os seus resultados. A Cidade expande seus limites e população de 6.000 homens para quase treze mil habitantes e o triplo de sua área (passa de 66 hectares para 166 hectares ao final desse século), um forte centro militar e religioso com uma zona portuária e comercial cada vez mais atuante. Salvador se torna centro de atração não somente de Portugal, mas também de outras nações europeias. Estando mais bem defendida e articulada, continua a fazer jus a sua posição de capital da colônia.

A defesa sempre foi pauta no planejamento da Cidade desde finalizada a sua implantação. Salvador, ao final do século XVI já possuía os fortes avançados de Santo Antônio da Barra, Monte Serrat, Santo Alberto, que guarneciam a frente voltada para a Baía desde a sua entrada até a ponta de Itapagipe, contudo esta pequena rede de defesa não rebateu a invasão de 1624, e assim a Cidade do Salvador foi mantida ocupada por quase um ano até a sua libertação em 1625.

Um novo desafio proposto foi o de organizar as suas defesas após a sua retomada se reestruturando mais uma vez para evitar novas invasões.

As antigas fortalezas foram modernizadas, muralhas reparadas e atualizadas enquanto o planejamento de novos fortes avançados como os fortes do Barbalho, Santo Antônio Além do Carmo e São Pedro foram levadas a cabo, demonstrando que a Cidade aprendeu com as estratégias militares e de ocupação dos holandeses, tanto que, quando em 1638, a 2ª tentativa de invasão batava, fora devidamente rechaçada.

A política de manutenção territorial através da defesa não mudaria até o começo do século XIX. A despeito da sua organização estratégica para a manutenção

territorial, Salvador, internamente contava ainda com a sua administração e economia internas, baseadas na economia agrícola,

Salvador desde a sua fundação organizava seu espaço a partir do que era editado na sua Casa de Câmara e Cadeia, centro das decisões, leis e posturas que organizavam a cidade dentre todo o espectro de decisões cabíveis sobre hábitos, costumes, edificações e procedimentos sobre o espaço público, e nas questões ligadas aos costumes, à arquitetura e ao desenvolvimento da cidade

Mesmo a despeito do poder da Câmara Municipal historicamente ter estado vinculado a um sistema centralizador em Portugal, a municipalidade vai desenvolver o espaço da cidade com a preocupação e engajamento com os problemas de sua época, a exemplo dos desabamentos das encostas do painel da cidade.

1624



Planta de restituição da Bahia, 1624, Teixeira Albernaz. Fonte Mapoteca do Itamaraty. Ministério das Relações Exteriores.

1.4

O SÉCULO XVIII

Toda prosperidade e riqueza geradas, somadas ao crescimento da cidade trouxe a luta pelo poder interno, e dessa maneira, diversas revoltas ocorreram na cidade. A Coroa Portuguesa entende que, mesmo apesar do sucesso da Cidade, do Salvador, que esta já não seria o melhor local para garantir a segurança política e administrativa, bem como a ordem da capital da colônia. E assim, em 1763, a capital é transferida para a pacata cidade do Rio de Janeiro.

Nesse mesmo século ocorre a expulsão dos Jesuítas, em um forte embate de forças políticas entre o governo e a Igreja, que a partir do Marquês de Pombal, em 1759, termina por afirmar de maneira definitiva o poder da Coroa Portuguesa.

O Recôncavo Baiano exhibe francos sinais de crescimento e diversificação da sua produção ampliando as riquezas locais através do porto de Salvador.

A cidade conta com melhores e mais modernas e consolidadas defesas como o forte do Barbalho, Santo Antônio Além do Carmo e São Pedro e São Marcelo, dentre outros, que se espalhavam desde o Rio Vermelho até Itapagipe. Seu porto protegido, mesmo a despeito da transferência da capital para o Rio de Janeiro é o maior e mais movimentado até meados do século XIX. Da mesma forma, Salvador é ainda a capital militar, religiosa e administrativa do Brasil.

1714



Vue de la Ville de ST. Salvador du coté de la Baye/PLAN DE LA VILLE DE ST. SALVADOR/Capitale du Bresil'. Autor: Amédée François Frézier, engenheiro militar. 1714 Apud. (REIS FILHO, 1995. p.30).

1.5

O SÉCULO XIX A VINDA DA FAMÍLIA REAL PARA O BRASIL E A ABERTURA DOS PORTOS

O grande momento de quebra de paradigmas viria a partir do século XIX, com a transferência da corte portuguesa ao Brasil, em 1808, abrindo a colônia com os tratados de 1810, a elevação de colônia a Reino Unido a Portugal e Algarves em 16 de dezembro de 1815, e em 7 de setembro de 1822, o Brasil precipitaria e afirmaria a sua independência – a independência da Bahia, se daria em 2 de julho de 1823.

O século XIX foi o século das grandes mudanças em todas as áreas na principal colônia portuguesa nas Américas. As Guerras Napoleônicas terminaram por gerar mudanças globais e não foi diferente com o Brasil. A chegada da Família Real no Brasil e a Abertura dos Portos de 1808, se desenvolvendo nos Tratados de Amizade e de Comércio e Navegação de 1810 terminaram por dar poder aos comerciantes e investidores e a inevitável quebra do Exclusivo Colonial terminou por precipitar o movimento de independência do Brasil, ao mesmo tempo em que, dado permissão inédita de comércio do Brasil com os estrangeiros, notadamente com os ingleses, terminou por dar a estes um poder antes visto apenas nas mãos dos portugueses, gerando influências em todas as áreas e segmentos sociais.

A primeira metade do Século XIX foi marcada por vários fatores que, na verdade, representavam consequências do cenário político, econômico e social da sua época.

Muitas residências foram readequadas quando da chegada da Família Real a Bahia, e muito da estrutura urbana e seus equipamentos tomaram o mesmo rumo. A Abertura dos Portos traria mudanças sem precedentes na cidade que mudariam completamente a visão urbana e social nessa época, a exemplo, a fundação da mais antiga faculdade de medicina do Brasil na Bahia no Terreiro de Jesus.

Os movimentos, que tornaram a Bahia independente em 02 de julho de 1823 (quando o Brasil declarou independência em 07 de setembro de 1822) terminaram no episódio do “Mata Marotos” de intolerância aos portugueses que moravam em Salvador, fazendo com que muitos fossem para o interior. Em função de todo um quadro de instabilidade a situação econômica na Bahia entra em recesso, só voltando a se recuperar a partir do ciclo dos diamantes na Chapada Diamantina na década de 1840.

Ainda, uma série de revoltas eclodiram na cidade a exemplo da conjuração dos alfaiates de 1798 de cunho anticolonialista, como a Revolta dos Malês, em 1835, a Cemiteirada, em 1836 e a Sabinada, em 1837.

Diversas epidemias irromperam na cidade como casos de cólera, febre amarela dentre outras.

26

Os anos de 1850, 1871 e 1888 trouxeram respectivamente o fim do tráfico de escravos, lei do Ventre Livre e a Abolição da Escravidão no Brasil, pondo um relativo fim a uma chaga que forçou tantos seres humanos a serem deportados de seus países de origem e obrigando-os a trabalhar de maneira desumana no Brasil desde 1551. Mesmo apesar dessas iniciativas, estas decisões ainda marcariam o começo de um novo problema socioeconômico e cultural do qual enfrentamos as consequências até os dias de hoje.

A segunda metade do século XIX é uma consequência direta dos eventos que ocorreram na 1ª metade e de consolidação do processo de independência e desenvolvimento comercial, que resultaram na valorização e reforma do Comércio e de Bairros nobres na Cidade Alta como a Barra, Canela e Vitória, dotando os mesmos de edifícios e estrutura urbana comparados a de muitas cidades na Europa.

Desta forma a ex-colônia rapidamente perseguiu a sua devida autonomia, em tempo de manter a sua soberania no momento de célere passagem de economia colonial agrícola para o sistema liberal, devendo mais uma vez empreender esforços em diversas esferas para organizar o estado de forma a garantir seu crescimento e seu sucesso. Coube ao planejamento e a organização

do Estado mais uma vez garantir não somente a sua soberania, mas, da mesma forma seu desenvolvimento, e assim o país buscou mudar rapidamente sua constituição administrativa econômica e jurídica.

Nesse contexto, duas leis são de fundamental importância para estabelecer essa mudança; o lançamento do Código Comercial Brasileiro, Lei nº 556, de 25 de junho de 1850 e a Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850, que dispõe sobre as terras devolutas no Império, a chamada Lei da Terra, cujo lançamento que se dispunha sobre as terras devolutas no Império foi a grande quebra do paradigma sesmeiro sobre a posse da terra no Brasil – desta forma, a propriedade passa a ser um bem privado e comercializável, devidamente regulado pelo Estado (CARVALHO, 2018, p.138-145).

O século XIX traria ainda o pensamento científico sanitário de época, fruto do novo discurso médico na Europa desde o século XVIII. A Cidade do Salvador que historicamente fora descrita como exuberante, porém suja, passava a voltar os seus cuidados a uma visão mais consciente.

O rebatimento desse pensamento no espaço físico da Cidade é imediatamente conectado à nova consciência sobre o seu saneamento e refletido consequentemente na arquitetura e no urbanismo, almejando o bem-estar de sua população. Este traduziu a nova organização da cidade como uma cidade salutar, onde os urbanistas progressistas dos séculos XIX e XX lançam os modelos utópicos de uma realidade higiênica tanto física quanto moral, bela, harmônica e equilibrada, com ruas ordenadas, funcionais e arborizadas onde seja garantido o bem-estar social da população. (COSTA, 2004, p. 61).

Nesse contexto, outras medidas de cunho higiênico-social são adotadas no urbanismo de forma que rebatessem na melhoria das condições de saúde e de moradia da população. O ordenamento do espaço urbano a partir da intervenção do seu meio enfermo, trazia a necessidade de propostas de “medicalização” da cidade, na qual a expressão se torna um sinônimo de controle sobre os ambientes doentes e prejudiciais à saúde da cidade. (COSTA, 2002, p. 63).

1870



Planta da Cidade da Bahia entre o Unhão e a Igreja de S. Francisco

1850



Vista de Salvador, do porto a Ladeira da Misericórdia Autoria Desconhecida, c.1850 Apud (FERREZ, 1988, pp.24-25).

Como resultado dessa reorganização de amplo espectro é observada a mudança da Cidade do Salvador de uma cidade colonial para uma cidade pós liberal de forte característica comercial, sendo comparada a diversas cidades da Europa ainda ao final do século XIX.

Constatou-se um intenso volume financeiro e a valorização da moeda local entre as décadas de 1850 e 1890, onde tal volume de capitais teria chegado mesmo a dobrar de valor. Como consequência e suporte, bancos e instituições financeiras se instalavam em Salvador. Em 1781, D. Marcos de Noronha e Brito, o oitavo Conde dos Arcos, instituiu a Caixa de Descontos. A Caixa Econômica foi instituída em 1834, sendo mais tarde, em 1893, transformada no Banco Econômico da Bahia. Em 1862, foi fundado em Londres o London and Brazilian Bank Limited. Em 1895, foram criados o British Bank of South America e o Brazilian Bank Limited, bancos britânicos nos quais os estrangeiros investiam mais seguramente (CALMON, 1925, p. 385).

Como consequência dessa nova organização e através da geração de riquezas, a 2ª metade do século XIX trouxe para a Salvador mais moderna a partir de seus equipamentos públicos, como a Estação de Trens da Calçada, em 1860, Estação de armazenamento, tratamento e Distribuição de água da Usina do Queimado (1853), Rede de Bondes nas cidades alta e baixa.

Desde o Século XVI que Salvador enfrentava os problemas oriundos do desnível entre as suas partes alta e baixa, problema que até os meados da segunda metade do século XIX era resolvido exclusivamente com a construção de ladeiras, como foi o caso da construção da Ladeira da Montanha, inaugurada em 1885, a partir do uso do arranque da Ladeira da Misericórdia e da chegada da Ladeira da Conceição.

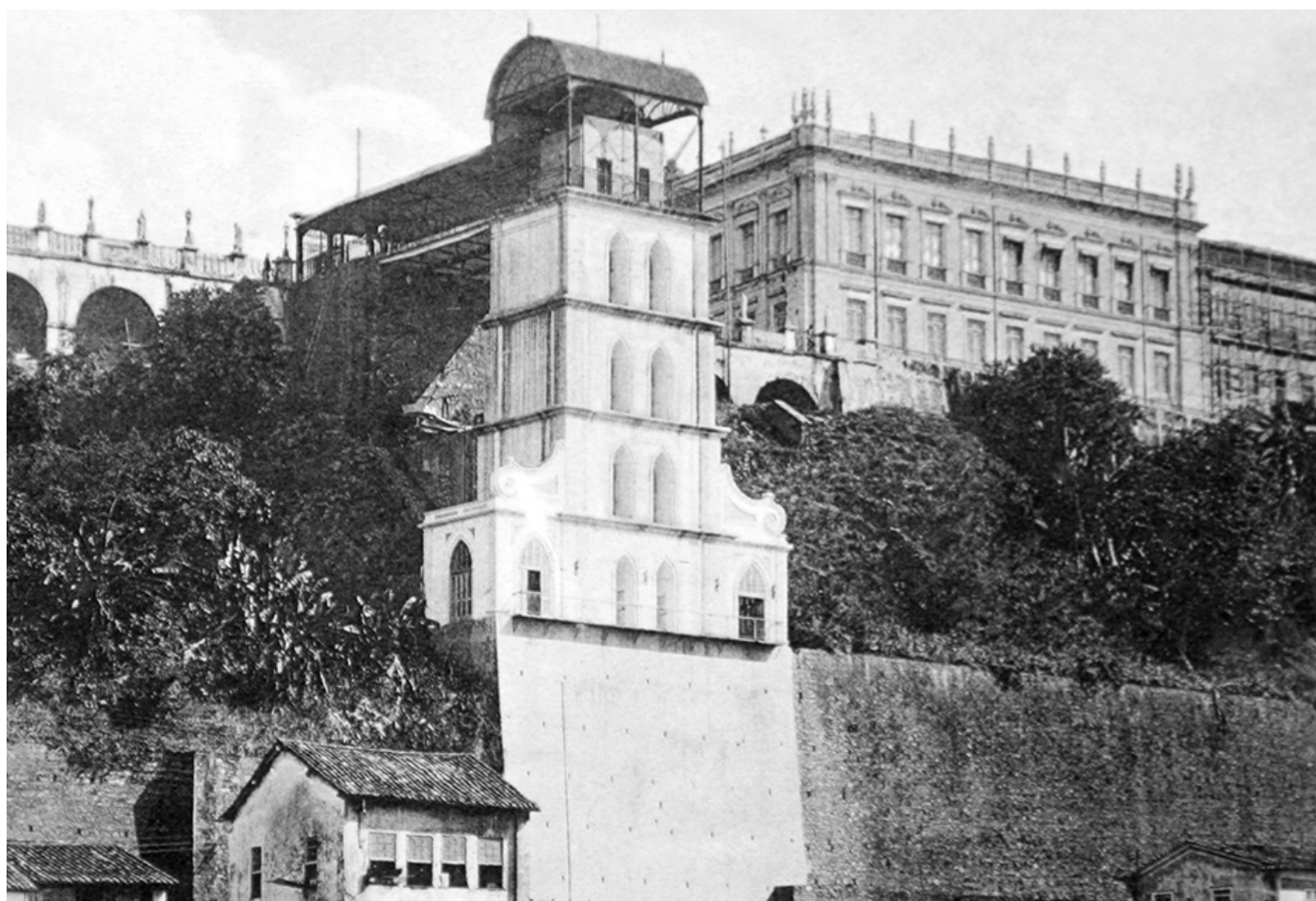
Novos equipamentos propostos pela Revolução Industrial trariam outra abordagem para resolver esse problema que apesar de ter originalmente resguardado a defesa da cidade por vários séculos, era agora um desafio a ser vencido em função de uma nova razão dessa mobilidade, agora mecanizada.

Salvador, de forma inovadora, mesmo para várias cidades europeias passou a ter um conjunto de ascen-

sores públicos (dois elevadores e dois planos inclinados entre as regiões da Conceição da Praia até Santo Antônio Além do Carmo) que buscou dinamizar a questão da circulação entre a Cidade Alta, e seu centro administrativo, religioso e jurídico, e a Cidade Baixa, com suas zonas portuárias, comercial e bancária, sem falar que era ainda nos limites do Bairro do Comércio e da Calçada que se encontrava a Estação da Calçada e todo o sistema ferroviário para o interior da Bahia. (CARVALHO, 2018, p.255-264).

O ascensor mais representativo do painel da Cidade do Salvador, o Elevador Lacerda, é um dos grandes marcos visuais da cidade desde a sua construção. Este, originalmente batizado de “Elevador Hydraulico da Conceição da Praia,” devido à sua data de inauguração no dia de Nossa Senhora da Conceição da Praia, em 8 de

1910



Cartão postal de Salvador - Mello & Filhos, Elevador da Conceição (c. 1906 - 1912.).

1940



31

Ladeira da Conceição, década de 1940.

Fonte Pinacoteca do Estado de São Paulo, Exposição Voltaire Fraga Abundante Cidade Dessemelhante Bahia - 11/01/2000



dezembro de 1873, e de sua proximidade com a referida basílica, teve suas obras iniciadas em 1869, por António de Lacerda e representou um marco para as edificações públicas e pelo desafio técnico que representou à sua época, escavando a rocha da encosta do painel da cidade e chegando a ser o elevador público mais alto do mundo (TRINCHÃO, 2010, pp. 154-155).

No século XX, o Elevador Lacerda é ampliado e ganha uma linguagem estilística arquitetônica modernista com traços Art Déco e estruturas de concreto, forma que se mantém até os dias de hoje.

O Elevador do Taboão é inaugurado em 19 de janeiro de 1896 e foi operado pela empresa Transportes Urbanos.

Da mesma forma que seu antecessor este fora edificado em local de destaque na cidade ao pé da escarpa da montanha, próximo à Praça do Comércio, ligando dois pontos fortes do comércio movimentado na cidade e ao mesmo tempo uma área residencial de destaque. Segue ao longo de uma das ladeiras mais antigas da Capital, a Ladeira do Taboão, da qual se origina seu nome.

O Plano Inclinado Gonçalves, que estabelece a comunicação entre a Praça Ramos de Queiroz, na Cidade Alta, atrás da Catedral Basílica, e a Rua Francisco Gonçalves, na Cidade Baixa, em funcionamento desde 1889, foi implantando pela Companhia Linha Circular para fazer concorrência ao elevador da Conceição, e possui cerca de 150 metros de comprimento, adaptado a encosta com inclinação de 32 graus.(SAMPAIO, 2005. p. 213-214).

O Plano Inclinado do Pilar, que serve à comunidade do Santo Antônio Além do Carmo e vizinhança desde a sua inauguração, em 1897, e se equivale ao Plano Inclinado Gonçalves, possuindo as mesmas características tanto dimensionais quanto construtivas.

O desenvolvimento e expansão da área portuária reforçaria a implantação de mercados e trapiches, como o Mercado do Ouro, Trapiche Querino, Barnabé, e a criação da Alfandega Nova, em 1860.

Os outrora subúrbios rurais como Penha, Mares, Itapagipe e Vitória passaram ainda no século XIX a se constituírem como zonas urbanas frente a seus desenvolvimentos físicos e aos equipamentos urbanos e outras instalações que foram introduzidos na cidade como, fábricas, linhas de bondes, gasômetros e telégrafos, iluminação a gás, no século XIX e iluminação elétrica a partir do século XX.

A segunda metade do século XIX ainda veria a substituição da iluminação a azeite de baleia pela iluminação gás, em 1862, privilégio da Gaz Company Limited (RUY, 1996, pp. 292-295), começando desde a Rua Chile e Praça do Palácio Rio Branco, estendendo-se, provavelmente, seguindo o caminho dos bondes, onde os gabaritos de suas ruas foram previamente dimensio-



Elevador do Taboão em fins do Século XIX. Apud (SAMPAIO, 2005, p.200).

nados para tanto, e a novas praças surgentes, como o Campo Grande. A extensão desse modelo para bairros como Barra e Rio Vermelho tornou necessária a implantação do gasômetro em São Joaquim com uma estação de recalque na Barra (RIO, 2008, p. 43).

As condutas higienistas não tardariam a gerar leis específicas que atuariam em todos os espectros da sociedade, da organização física da cidade até questões sociais, comportamentais e habituais da sua população, modelando tanto o comportamento quanto a estrutura urbana e social da Cidade do Salvador dentro de um novo modelo econômico liberal baseado no capitalismo industrial.

Cemitérios foram implantados como o Cemitério dos Ingleses (1811), Campo Santo (1836-1850), e Cemitério dos Estrangeiros (1851) (CARVALHO, 2006, P.70-73), novos hospitais, a exemplo do antigo Hospital Português (1864-1866), dos Asilos de Santa Isabel (1871), e Dom Pedro II (1887), e o Hospital Santa Isabel (1884-1893) (AZEVEDO, 1985, p. 20), e o “Hospital de Isolamento de Monte Serrat”, em 1853 (LORENZO, 1994, pp. 3-5).

Não bastou a reorganização de amplo espectro preparatório do Estado para definir essa nova realidade. Para dar conta desse cenário tão complexo era necessário ter corpo de lei e administrativo que fizesse frente a tamanho desenvolvimento, e sendo assim as posturas municipais passam a se organizar, em 1897 sob a forma de código de posturas organizado na forma de um código de obras, uso e ordenamento do solo traduzindo todas as realidades que a cidade passava a ter.

No que diz respeito a organização física da Cidade, o Código de Posturas do Município da Cidade do Salvador, em 1897, versava desde a delimitação física da Cidade, estradas e caminhos até alinhamentos das ruas construtores, construções, instalações elétricas, dutos de ventilação, proporção de áreas de piso e de janelas, dimensionamento e regras sobre escadas, escoamento de águas pluviais e passeios, além de inovações à época como elevadores e o uso e dimensionamento do concreto armado e novos estilos arquitetônicos como vilas operárias e a novas tipologias residenciais como foram

os casos dos ‘Chalets’ e da habitações proletárias denominadas à época de ‘Avenidas’ e das ‘Vilas operárias’.

Este Código parece ter abrangido um bom alcance, tanto é que a sua versão publicada como “Posturas municipais da câmara da cidade do Salvador, publicada entre os anos de 1921 a 1932” representa basicamente uma transcrição literal do anterior Código de Posturas de 1897.

Em 1926, é apresentada por Joaquim Wanderley de Araujo Pinho à Cidade do Salvador, consubstanciada no Ato no 38, do Conselho Municipal da Cidade, a Lei nº 1.146 de 19 de junho de 1926, “que regula as construções, reconstruções, accressimos e modificações de prédios”, dividida em três títulos (Disposições preliminares, Construções em geral e Disposições gerais), e 316 Artigos divididos em seções específicas, que cobrem desde definições, atos administrativos, multas, habilitações profissionais, gabaritos, relação de insolação, iluminação e ventilação, protocolos de apresentação de projetos e alvarás de construção e habitação, dentre outros aspectos ligados à realidade das obras públicas e legislação e ordenamento e uso do solo, o que demonstra que a administração pública municipal buscou se organizar da melhor forma para continuar a garantir o devido desenvolvimento a cidade.

1.6

O CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO E TERRITORIAL

Salvador trouxe consigo a marca do crescimento, prosperando de seus mil habitantes trazidos por Tomé de Sousa, distribuídos por 16 hectares, em 1549, para 4.000 habitantes em 66 ha, em 1637, 13.000 habitantes em 180 ha, em 1699, 21.000 habitantes em 200 ha, em 1708 e 60.000 em 1823 em aproximadamente 450 hectares.

Salvador apresenta um crescimento físico e populacional típico de áreas de economia concêntrica e, apesar da perda do título de capital, em 1763, mantém-se como forte cidade tanto portuária quanto militar, religiosa e administrativa, conquistada por séculos de tradição como capital desde sua fundação.

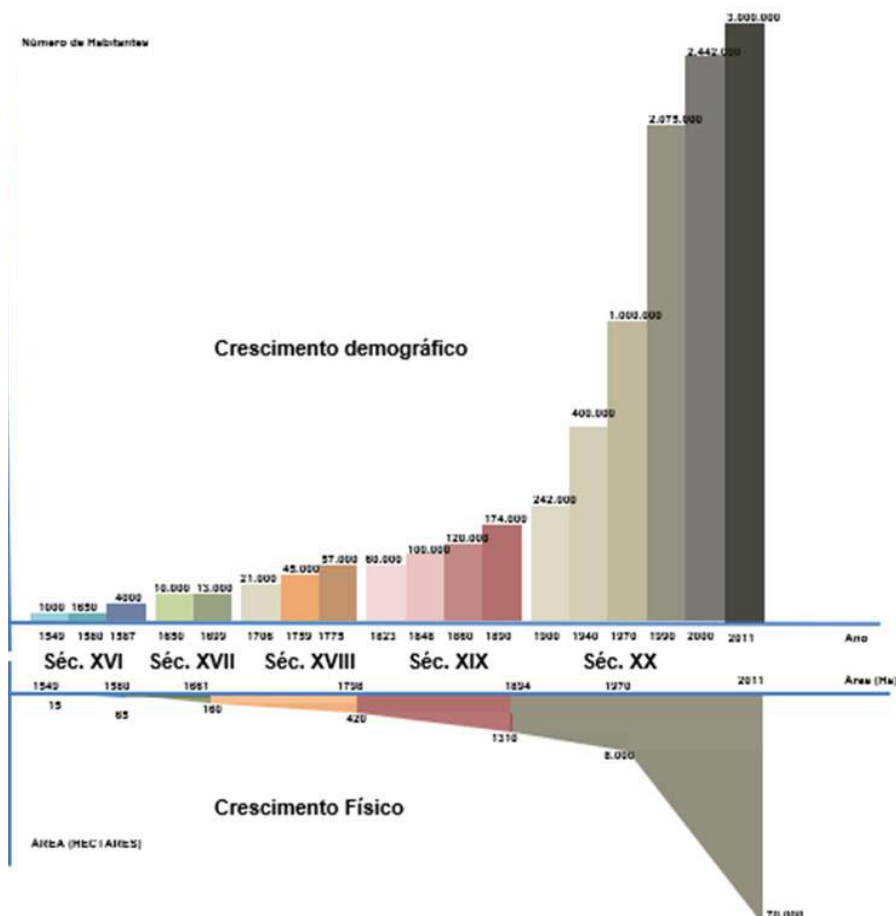
Dessa forma, expressa esse momento de mudança de começo do século XX em seus números de crescimento tanto populacional quanto físico (ver figura 1). Salvador inicia o século XIX com pouco menos de 60 mil habitantes e 420 hectares de área circunscrita. Já em 1850 chega a pouco mais de 100 mil habitantes ocupando cerca de 6.000 hectares, formando um centro da cidade densamente ocupado, que se espalha através de sua primeira linha de cumeada, desde o Campo Grande de São Pedro até os limites do forte e da Igreja de Santo Antônio além do Carmo.

A zona do Porto, ao longo do Comércio é, também, densamente ocupada e seu franco crescimento iria ao longo do tempo, propiciar aterros sucessivos para melhor desenvolvimento econômico e financeiro dessa zona tão profícua, e que em dez anos ganharia uma conjuntura razoavelmente articulada entre porto, estrada de ferro e indústrias de um surto industrial que reforçaria as bases de comércio. Para além dessas zonas, a segunda linha de cumeada seria ocupada desde o desterro, Saúde, Nazaré até os Barris.

A partir daí vemos as nucleações da Penha, Mares, de um lado da cidade e, do outro, Barra, Corredor da Vitória, Canela, Graça já contíguos ao Campo Grande e

a povoação do Rio Vermelho. Dos pouco mais de 100 mil habitantes distribuídos por 600 hectares, em 1850, Salvador passa a ter 120 mil habitantes em 800 hectares, em 1860, e 174 mil habitantes, em 1.310 hectares.

Esse crescimento foi fruto das ações políticas, econômicas e administrativas que tomaram corpo com a nova situação advinda em conjunto com a Família Real Portuguesa, em 1808. Salvador já não mais lembraria a cidade que era ao começo do século XIX, e que muito disso teve a influência, direta ou indireta dos Ingleses, devido a esta ter se estabelecido, primeiramente sobre os portugueses e depois sobre o Brasil já independente.



Crescimento demográfico e físico de Salvador – Séculos XVI a XXI.

Fonte: Apud (CARVALHO, 2018, p.46).
 Compilação dos Autores, MATTOSO, 1992; NASCIMENTO, 2007; RUY, 1996; SIMAS FILHO, 1998; SAMPAIO, 2005; SOUZA, 1938; TAVARES, 2001; TEIXEIRA, 1995; E VILHENA, 2005

1.7

O SÉCULO XX

O século XX termina por se mostrar uma continuação do século anterior, que a despeito da frenética onda de mudanças ocorrida, um clima de estagnação econômica havia se instalado na cidade de Salvador, com exceção apenas da produção cacaueteira e de fumo, que foram as únicas culturas que deram algum fôlego à economia baiana. Mesmo assim a cidade ainda apresentava desdobramentos de desenvolvimento como foi o caso da instalação da energia elétrica para a iluminação pública da cidade na altura do Palácio Rio Branco, que de forma gradativa se estendeu ao restante da cidade (TEIXEIRA, 1995, p. 199).

O desafio de atrair investimentos naquela época demandou que a cidade se apresentasse moderna e viável, e para tanto foram tomadas uma série de medidas que buscassem refletir esse espírito como foi o caso do alargamento da avenida Sete de Setembro e aterros do Comércio para incremento do porto.

Esse processo foi particularmente penoso para o Centro histórico que durante as primeiras décadas do século XX viu perder muito do seu patrimônio histórico nas urbanizações de José Joaquim Seabra (1912-1916) nas fachadas de sua cidade e na perda parcial da Igreja da Ajuda, demolição da Igreja de São Pedro e a demolição da Sé Primacial que, 1932 até hoje nos invoca homenagens como a cruz caída que foi erguida em seu local para nos lembrar da demolição de tão forte referencial religioso e paisagístico, que nos mostra a Praça da Sé como a conhecemos hoje.

A enorme atração de contingente para a capital em virtude das secas no interior do estado resulta em uma explosão demográfica contínua na cidade. Bairros oriundos de invasões, favelas são as alternativas restantes para uma massa excluída numa cidade que já não pode mais suprir sua demanda.

Em 1920, Salvador já possuiria 242 mil habitantes em cerca de cinco mil hectares, demonstrando que com seu crescimento populacional acentuado, sua expansão fora até então, exclusivamente horizontal. Os outrora subúrbios rurais como Penha e Vitória passaram ainda no século XIX a se constituírem como zonas urbanas frente a seus desenvolvimentos físicos e aos equipamentos urbanos que foram introduzidos na cidade.

Já em 1939 a administração municipal de Salvador já buscava implementar um plano urbanístico para a cidade a partir de contatos com escritórios do Rio de Janeiro. Em junho de 1942, o engenheiro baiano Mario Leal Ferreira realiza através da equipe multidisciplinar do Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (EPUCS) entre os anos de 1943 a 1947 o Plano Urbanístico da Cidade do Salvador, que pensava a cidade como organismo evolutivo e considerando seus aspectos morfológicos e históricos, partiu de um modelo que articulava vias radiais ligando o centro da cidade aos bairros mais distantes e as vias concêntricas realizando as ligações entre os bairros.

A política de uso de avenidas de vale e as ligações de cumeada, o sistema de áreas verdes e de moradia proletária viabilizada pelo poder público se tornaram aspectos inovadores dessa época, bem como os seus diagramas radiocêntricos e o “trevo de quatro folhas” demonstrando a esquematização das unidades de vizinhança. O Plano ainda levava em conta os aspectos sanitários e de infraestrutura, o zoneamento, a distribuição dos equipamentos de saúde e educação.

É, a partir do Decreto-Lei nº 701, de 24 de março de 1948, que dispõe sobre a divisão e utilização da terra na Zona Urbana da Cidade, regula o loteamento de terrenos na mesma zona situados e dá outras providências, que se propõe a divisão da cidade em 12 setores (Central, Portuário e Comercial, Industrial, sete setores Residenciais e dois setores de Transição).

O plano desenvolvido pelo EPUCS, é absolutamente bem integrado a chamada segunda fase de planos urbanísticos no Brasil, entre os anos de 1930 a 1965 – os chamados planos de avenidas, cujo objetivos apontavam na direção da reorganização global da malha urbana, reestruturando a cidade com o poder vigente,

criação de um zoneamento com desenvolvimento próprio, ordenamento do crescimento urbano e transportes. No entanto vai além, buscando interagir uma visão tecnocrática multidisciplinar e o reforço do Planejamento Urbano como visão de Estado, característico da fase seguinte.

A morte de Ferreira traz um lapso na implantação de seu plano que somente é retomado a partir de 1975, considerando um novo plano diretor para a cidade – O Plano de Desenvolvimento Urbano (PLANDURB), retomaria, como parte de sua metodologia, a experiência do EPUCS (FERNANDES, 2014, p.98), a cargo do Arquiteto Heliodório Sampaio e Waldeck Ornelas representando o Órgão Central de Planejamento do Município.

Com a bem sucedida construção da avenida do Contorno, na década de 60, concebida para ligar a área do Comércio ao vale do Canela, é na década de 70 em um conjunto de intervenções viárias que Salvador vê surgir as principais avenidas conectoras da cidade sob a forma de sistema, a exemplo da avenida Luís Viana Filho, Paralela, em 1974 (ligação Iguatemi, São Cristóvão Lauro de Freitas), Vasco da Gama, ligando o Dique do Tororó ao Rio Vermelho e a Ligação entre o vale do Canela ao Iguatemi, via avenida Garibaldi e ACM, a avenida Mário Leal Ferreira, Bonocô (Liga a BR-324 ao bairro do Comércio e o porto de Salvador), o Ogunjá, ligando a as avenidas Bonocô e Vasco da Gama, a Orla Atlântica descortinando o percurso do mar do Farol da Barra até Itapuã.



Construção da Avenida Paralela. Fonte: Jornal da Bahia – Os novos caminhos da Bahia - matéria publicada em 22-11-1970



Avenida Paralela em 1970. Fonte: SCHEINOWITZ, A. S. O macroplanejamento da aglomeração de Salvador. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, EGBA, 1998, p.62



Construção da Avenida Vale do Canela. Década de 1970. Detatthe.

A partir daí Salvador retoma o seu crescimento, inclusive industrial, perdido no começo do século XX na área de Itapagipe, sendo criado o centro industrial de Aratu, desenvolvido a partir da descoberta e da produção de petróleo, em 1967, e do Complexo Petroquímico de Camaçari (Copec) em 1978.

Foi, na década de 70, que ocorreu o deslocamento do centro administrativo do governo do estado da Bahia para o Centro Administrativo da Bahia (CAB), em 1972, com traçado viário de autoria de Lúcio Costa. Em 1974 é inaugurado o Terminal Rodoviário de Salvador (TRS) e o shopping Iguatemi, em 1975. Se na década de 1950, Salvador já possuía 400 mil habitantes distribuídos em oito mil hectares - salta, em crescimento exponencial para 1 milhão de habitantes em 1970, e para pouco mais de dois milhões, em 1990, atingindo 3 milhões em 2011. Conta atualmente com a marca de 2,7 milhões de habitantes distribuídos em 70 mil hectares.

A segunda metade do século XX traz a necessidade de entendimento dos planos urbanísticos integrados, onde surgem as primeiras preocupações referentes aos processos de metropolização e da questão da urbanização brasileira, valorizando uma visão tecnocrática e o reforço do discurso do planejamento urbano como visão de estado e não de governo e a visão de urbanismo cooperativo conjugando as áreas de economia, geografia, engenharias, arquitetura, história e sociologia. A nova compreensão dos entes federativos em fomentar ações de Estado sobre as questões urbanas trouxe um novo rol de questões a serem consideradas:

- A Lei nº 4.380, de 21 de agosto de 1964, institui o Plano Nacional da Habitação e, a partir da criação o Banco Nacional da Habitação (BNH), buscando “promover a construção e aquisição da casa própria, especialmente pelas classes de menor renda”, dinamizando o setor da construção civil, bem como aumentar as oportunidades de emprego, sendo o gestor do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) e da formulação e implementação do Sistema Financeiro do Saneamento (SFS), e do Sistema Financeiro da Habitação (SFH) cuja finalidade era fornecer recursos que garantissem a execução do Plano Nacional da Habitação.

- É criada, em 1967, a Fundação do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia, que posteriormente é transformado em Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia (IPAC), que capitaneia juntamente com o CONDER a revitalização do Pelourinho na década de noventa.

- A lei nº 2181, de 24 de dezembro de 1968, que autoriza a alienação de bens dominicais e dá outras providências, chamada de lei da reforma Urbana de 1968 privatiza diversas áreas públicas a partir da alienação do domínio direto dos imóveis enfitêuticos .

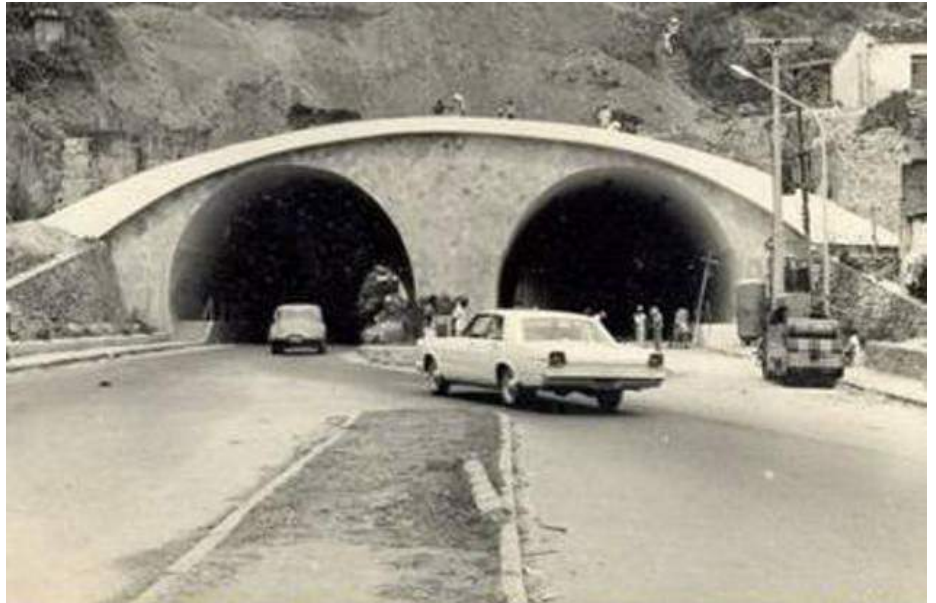
- Na década de 1970 registra-se a preocupação com o crescimento das principais cidades brasileiras e o rebatimento do crescimento desordenado na sociedade. A região metropolitana de Salvador é instituída em a partir da lei complementar nº 14 de 1973, juntamente com São Paulo, Belo Horizonte, Salvador, Curitiba, Belém, Fortaleza, Porto Alegre. - Os primeiros sinais de conurbação com o município de Lauro de Freitas alteram a relação da cidade com o seu litoral norte e com a ilha de Itaparica, trazendo a possibilidade mais dinâmica de morada, comércio e serviços com os municípios vizinhos.

- A Lei 6.766 de 1979 – Lei do parcelamento do solo.

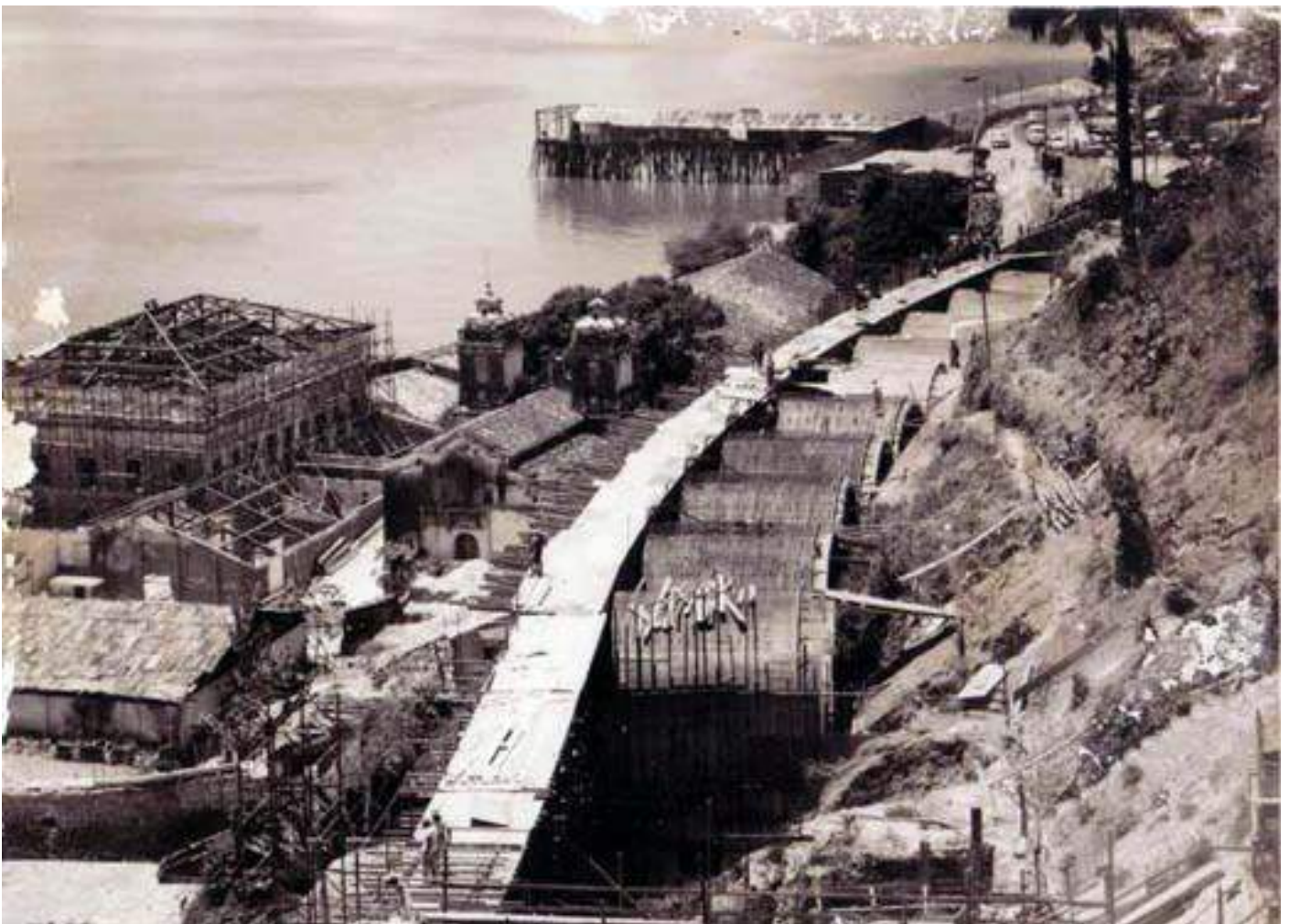
- Constituição Federal, de 1989 – ARTs 182 e 183.

- É lançado o Projeto de Lei 5.788, em 1990 e o Fórum Nacional de reforma urbana.

Desde a instituição das Leis de Ordenamento Uso e Ocupação do Solo (Lei 3.853/88 e Lei 3.377/84), a Lei nº 3.525, de 11 de setembro de 1985, dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), e o Código de Obra, estabelecido pela Lei 3.903/88, que a cidade busca superar o desafio de conjugar todos os interesses envolvidos no seu desenvolvimento físico, e assim a cidade assistiu, em maior ou menor proporção, as consequências dos planos e leis aprovados nesse sentido.



Túnel Teodoro Sampaio, Avenida Centenário, 1968.



Avenida do Contorno 13 10 1963, Apud (ZOLLINGER, 2007, p.15)

1.8

O SÉCULO XXI

A crescente característica participativa na questão das discussões relativas a tem se reforçado a medida em que planos urbanos, participativos ou mesmo de bairros, discussões sobre patrimônio histórico, leis, decretos concessões e parcerias público-privadas tem tido ampla participação não somente de todos os entes federativos, representados pelos seus mais diversos setores e ou departamentos, como também de associações de moradores, organizações civis do terceiro setor e membros da sociedade organizada.

Toda essa diversidade tem buscado a devida evolução de um corpo de leis, normas e pensamentos que façam frente a complexa administração de uma cidade com tantas camadas de memória (representada pela sua história, brevemente exposta aqui nesse texto), tantas identidades sócio culturais, religiosas, identitárias e ou físicas propostas pela cidade.

Esse pensamento tanto participativo quanto interdisciplinar traz de forma evolutiva o Estatuto da Cidade – Lei 10.257 de 2001, que cria mecanismos legais para o planejamento urbano regulamentando os espaço públicos no sentido de reduzir os impactos negativos criados pelo rápido crescimento, buscando o viés da sustentabilidade e o Estatuto da Metrópole, - LEI Nº 13.089, DE 12 DE JANEIRO DE 2015. altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Nesse contexto e decorridas duas décadas do século XXI, Salvador buscou nos últimos oito anos, através da sua administração municipal uma razão integrada de desenvolvimento a partir da revisão de seus principais instrumentos reguladores administrativos, jurídicos e físicos como a Lei 9.148/2016, que dispõe sobre o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo do Município de Salvador e dá outras providências, e a Lei Nº 9.069/2016 de 30/06/2016 – Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador – PDDU

2016 e dá outras providências, além da Lei Orgânica do Município, articuladas a partir de programas e de planos como o Salvador 500.

O desafio proposto é bem mais complexo e tridimensional que aqueles dos séculos anteriores, mas que em essência, busca a mesma razão de desenvolvimento e organização da cidade, promovendo a equidade espacial e a justiça social.



1.9

OUTRAS PERSPECTIVAS DE TRANSFORMAÇÕES URBANAS

As cidades são fotografias das relações sociais e traduzem o modo de viver da sua população, logo é função do poder público promover mecanismos que melhor organizem o seu crescimento e sua ocupação.

Os planos diretores orientam o uso e a ocupação do solo nas cidades brasileiras e, como já dito, trazem as possibilidades de exceção na ocupação com objetivos específicos.

As transformações urbanísticas estão previstas em planos diretores de outras cidades brasileiras, embora tenham outras denominações.

Na cidade de São Paulo - SP, por exemplo, há, no respectivo plano diretor, a previsão do chamado Projeto de Intervenção Urbana (PIU), enquanto que em Belo Horizonte - MG, há a previsão da Operação Urbana Simplificada (OUS).

Em ambas cidades, os instrumentos vem sendo aplicados com bastante êxito sempre mirando nos objetivos gerais da transformação localizada, gerando a reurbanização e o desenvolvimento das áreas onde foram realizada





UM OLHAR SOBRE O

PANORAMA JURÍDICO DA TUL



2.1

INTRODUÇÃO

A Constituição Federal de 1988 traz, pela primeira vez em relação às constituições anteriores, um capítulo específico destinado à política urbana, composto pelos artigos 182 e 183. Ali, o constituinte ao utilizar a expressão cidade buscou traduzir a ideia de que a cidade extrapola o conceito de territorialidade para habitação, contemplando, também, todas as suas funções sociais, a exemplo da habitação, circulação, lazer e integração.

Em concretização às referidas normas constitucionais, surge a necessidade de regulamentar, no plano infraconstitucional, as diretrizes gerais a serem observadas para a implementação da política urbana.

Assim, 13 anos após o início de sua tramitação enquanto projeto legislativo foi aprovado e sancionado o Estatuto da Cidade, Lei n. 10.257/2001, destinado a regulamentar os ditos artigos 182 e 183 da Constituição Federal, ao estabelecer diretrizes gerais da política urbana e a fixar outras providências acerca do direito urbanístico.

O Estatuto da Cidade, além de trazer as diretrizes gerais da política urbana brasileira, define os instrumentos a serem adotados na sua execução, trata sobre o plano diretor e sua obrigatoriedade para municípios com mais de 20.000 habitantes, sendo, portanto, o instrumento direcionador do desenvolvimento de cidades.

Desde então, o Município do Salvador vem editando seus planos diretores e normativas urbanísticas correlatas, destinadas à regulamentação mais específica do projeto de cidade traduzido pelo respectivo plano.

Como já falamos brevemente, o Plano Salvador 500 inaugura uma nova forma de projetar a cidade, se propondo a pensá-la a longo prazo, mais precisamente até o ano de 2049, quando a cidade completa 500 anos de sua fundação.

O plano diretor vigente (Lei n. 9.069/2016) já considera essa diretiva de olhar de forma mais perene para o que se quer da cidade e disciplina instrumentos urbanísticos em alinhamento com esse objetivo.

De uma forma geral, os instrumentos urbanísticos podem ser conceituados como instrumentos de controle da ocupação e do uso do solo. Assim, o próprio plano diretor constitui um de seus exemplos, ao lado de normas atinentes a incentivos fiscais, normas construtivas específicas e tantas outras criadas para que o poder público possa intervir nos processos urbanos e na produção do espaço, sempre em conformidade com a função social da cidade.

A TUL, então, surge como um dos instrumentos urbanísticos que podem servir como meio para a transformação da cidade em respeito ao dinamismo de suas movimentações orgânicas, sem desconsiderar o planejamento geral da cidade. O instrumento encontra-se previsto nos artigos 333 a 335 e seguintes do PDDU e foi regulamentado pelo Decreto Municipal n. 30.799/2019.

Assim, num rápido sobrevoo normativo, é possível dizer que a TUL se mostra como uma concretização do programa constitucional de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana. No plano infraconstitucional, seu embasamento se centra, como dito, no Estatuto da Cidade (Lei. 10.257/2001); no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano vigente (Lei n. 9.069/2016) e no Decreto Municipal n. 30.799/2019.

1988

Constituição Federal Política Urbana
Constitucional – Artigo 182

2001

Lei Federal 10.257/2001 - Estatuto da
Cidade – Artigo 4º

2004

Lei nº 6.586/ 2004 - Plano Diretor de
Desenvolvimento Urbano

2006

Lei Orgânica do Município de
Salvador

2008

Lei 7.400/ 2008 - Plano Diretor de
Desenvolvimento Urbano

2012

Lei nº 8.376/2012
Lei Prefeituras-Bairro

2012

Lei nº 8.167/2012
Lei de Ordenamento do Uso e da
Ocupação do Solo

2016

Lei 9.069/2016 - Plano Diretor de
Desenvolvimento Urbano

2016

Lei 9.148/2016 - Lei de Ordenamento
do Uso e da Ocupação do Solo

2017

Lei municipal Nº 9278/2017
Lei de Bairros

2019

Decreto 30.799/2019
Regulamenta a TUL

2.2

DESVENDANDO A TUL: CONCEITUAÇÃO TEÓRICA ESPECÍFICA

A TUL é um instrumento de política urbanística previsto no artigo 333 a 335 e seguintes do PDDU, regulamentada pelo Decreto Municipal n. 30.799/2019.

Os mencionados dispositivos legais autorizam a implementação da TUL, enquanto instrumento de controle da ocupação e uso do solo, para viabilizar projetos urbanísticos especiais, a serem implementados em áreas especificamente definidas, assegurada a participação popular.

É nesse sentido que o PDDU e o respectivo Decreto Municipal regulamentador preveem que a Transformação Urbana Localizada deverá ser implementada, mediante lei específica para cada localidade proposta, garantindo ampla participação popular, “sempre atendendo ao interesse público relacionado à urbanização, reurbanização e requalificação de partes do território do Município, objetivando viabilizar projetos urbanísticos especiais”.

Por projetos urbanísticos especiais compreendem-se aqueles em que se pretende que sejam admitidas exceções a determinados parâmetros urbanísticos e construtivos previstos em caráter geral, a partir da demonstração da utilidade pública de uma ou mais contrapartida(s) a ser(em) implementada(s) para a melhoria do espaço urbano como um todo.

As intervenções devem ser de pequeno porte, assim consideradas como intervenções em área bruta total de até 50.000m², e podem abranger áreas públicas ou privadas que estejam situadas num raio de 800m das estações dos sistemas de transporte de alta e média capacidade (art. 333, PDDU).

A escolha legislativa acerca das áreas mais próximas dos sistemas de transporte indica a intenção de promover uma maior conexão entre esses sistemas e os habitantes da cidade, dando maior permeabilidade no fluxo de ocupação do espaço urbano e buscando requalificá-lo.

No entanto, considerando o dinamismo social e o provável interesse público na implementação de projetos que promovam a melhoria de outras áreas da cidade, será possível a implementação da TUL em outras áreas com potencial de transformação. Para tanto, será necessário aprovação de lei específica prévia, precedida de participação popular, inclusive com audiência pública, com a demonstração do atendimento ao interesse público do projeto (art. 334, PDDU).

Significa dizer, portanto, que o interessado na implementação da TUL deve, primeiro, identificar o interesse público de seu projeto, orientando-se pela promoção de melhorias no tecido urbano. Constatados esses elementos, será possível – e bem-vinda – a proposta de intervenção no espaço urbano.

56

Assim, os projetos de Transformação Urbana Localizada contemplarão estudos técnicos necessários a promover o ordenamento e a reestruturação urbana em áreas subutilizadas e com potencial de transformação na cidade do Salvador.

As propostas de projetos da TUL deverão ser elaboradas a partir de premissas do PDDU e terão a finalidade de criar mecanismos urbanísticos que permitam o melhor aproveitamento do uso do solo da infraestrutura urbana, com o gradual aumento das densidades demográficas e construtivas, de modo a permitir o desenvolvimento de novas atividades econômicas.

Por certo, os projetos da TUL deverão ser guiados tanto pelas diretrizes do plano diretor, quanto pela demonstração do interesse público, a ser realizada por meio dos estudos técnicos urbanísticos, econômicos, sociais e ambientais para o desenvolvimento da área, que justifiquem as intervenções e parâmetros urbanísticos a serem aplicados.

Assim, a consequência esperada da implementação dos projetos de TUL é a criação de empregos, a produção de habitação de interesse social e a implantação de equipamentos públicos para a população, bem como a requalificação do espaço urbano.

2.3

QUAIS OS INSTRUMENTOS LEGAIS APLICÁVEIS A TUL ?

Seguindo a dinâmica do direito urbanístico que objetiva a conjunção harmônica dos diversos instrumentos urbanísticos para que seja alcançado os objetivos de desenvolvimento da cidade, para o alcance das transformações urbanas localizadas, poderão ser aliados outros instrumentos de política urbana, a saber:

- Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios.
- IPTU Progressivo no Tempo e Desapropriação com Títulos da Dívida Pública.
- Consórcio Imobiliário.
- Outorga Onerosa do Direito de Construir.
- Transferência do Direito de Construir (TRANSCON).
- Direito de Preferência.
- Direito de Superfície.
- Desapropriação Urbanística e por Zona.
- Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV).
- Estudo de Impacto Ambiental (EIA).
- Licenciamento Urbanístico e Ambiental.
- Cota de Solidariedade.
- Pagamento por Prestação de Serviços Ambientais.
- Outorga Onerosa de Alteração de Uso.

Na mesma esteira de conjunção, aos projetos da TUL poderão ser aliados alguns instrumentos de planejamento e de democratização da gestão urbana, como por exemplo:

- Sistema de planejamento e gestão.
- Sistema de informações.
- Assistência técnica e jurídica gratuita para as comunidades e grupos sociais menos favorecidos.
- Órgãos colegiados de controle social das políticas públicas.
- Debates, audiências e consultas públicas.
- Conferências sobre assuntos de interesse urbano.
- Iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

Há que se destacar dada a sua importância que a TUL poderá ser contemplada com os fundos municipais de financiamento das políticas urbanas.

2.4

A TUL E A SUA APLICABILIDADE

Já sabemos que a TUL tem por propósito essencial promover um melhor aproveitamento do território da cidade do Salvador, conectando seus habitantes com a infraestrutura urbana existente e aquela que ainda será criada.

A melhoria da infraestrutura urbana aplicada às áreas de entorno das estações de transporte de alta e média capacidade proporciona ao cidadão uma diversidade de opções de mobilidade e de fruição dos serviços e equipamentos públicos.

Vale dizer que uma série de Programas de Sustentabilidade foram implantados no município, em reforço ao compromisso com as metas de desenvolvimento sustentável da Organização das Nações Unidas. Entre os programas, destacam-se o Salvador Capital da Mata Atlântica; Disque Mata Atlântica; Coleta Seletiva de Salvador; Para Praia; Salvador Solar; Carnaval Sustentável; IPTU Verde; IPTU Amarelo; Bandeira Azul, e outros.

A TUL incentiva projetos urbanísticos especiais que viabilizem novos espaços públicos, comunitários ou privados de uso e fruição pública, podem ser vocacionados ao uso público através da implantação de equipamentos públicos, que poderão ser aliados a programas municipais como Trânsito Calmo; Adote sua Praça; Casa Legal; Eu Curto Meu Passeio; Vem pro Centro.

Assim, os conceitos que inspiraram esses e outros programas, notadamente referentes ao uso sustentável dos recursos, podem inspirar também os projetos de Transformação Urbana Localizada. Ao propor a alteração dos parâmetros urbanísticos e construtivos a serem aplicados em determinada área, o interessado na implantação da TUL pode, por exemplo, propor a criação de um sistema de coleta seletiva, contribuindo para a valorização do meio ambiente e para o uso consciente de recursos naturais.

Equipamentos como ciclofaixas, ciclovias, paraciclos e bicicletários, bem assim dispositivos que informem e integrem os meios de transporte público e de espaços de uso público no entorno das estações poderão ser incentivados através de transformações urbanas localizadas.

A TUL é um instrumento urbanístico cuja razão de ser também é de ajudar o processo de distribuição de recursos urbanos, promovendo novos padrões de descentralização, acompanhando as características e peculiaridades de cada região da cidade, por meio da participação da sociedade no planejamento urbanístico, desenvolvendo uma governança participativa em prol da qualidade de vida e do direito à cidade.

60

Um dos seus fundamentos é a projeção do tecido urbano de Salvador de forma mais compacta, menos dispersa, no intuito de provocar situações que tragam oportunidades de crescimento para todos os núcleos que integram a cidade, visando uma melhor distribuição dos equipamentos urbanos, privilegiando a preservação histórica e o direcionamento sustentável.

A concentração de atividades no entorno das estações de transporte público de média e alta capacidade incentiva padrões compactos de uso de solo, constituindo-se, ao longo do tempo, polos de articulação do transporte com o desenvolvimento urbano.

Valorizar as conexões dos núcleos da cidade significa participar ativamente do processo de inclusão urbana através do desenvolvimento orientado pelo transporte sustentável, que prevê a distribuição homogênea de acessibilidade, favorecendo a distribuição de atividades econômicas.

A importância de que os locais de integração dos modais de transporte de massa ocupem o núcleo mais estimulado das transformações urbanas localizadas justifica-se pelo fato de que tais locais são importantes cenários de interação social, espacial e econômica, sendo

aptos a atraírem novas atividades, como serviços básicos, culturais e comerciais dirigidos à mobilidade sustentável.

Além disso, o estudo de áreas de influência de estações de transporte público de média e alta capacidade tem um papel estratégico para a promoção de padrões de usos do solo e de mobilidade sustentáveis.

Como já ficou claro até aqui, a ideia central da TUL é incentivar intervenções que promovam o direito à cidade, sempre com embasamento em estudos técnicos específicos, dentre os quais o Estudo de Impactos de Vizinhança e o Relatório de Impacto de Trânsito.

Também poderão ser estudados incentivos fiscais específicos, no caso de projetos urbanísticos especiais que resultem no desenvolvimento de novas atividades econômicas, criação de empregos, produção de moradia, sobretudo habitação de interesse social e regularização fundiária urbana, além de equipamentos públicos para a população.

Há incentivos para a utilização de parâmetros qualificadores da ocupação, de modo a promover melhor relação entre espaços públicos e privados, bem como ações e práticas sustentáveis destinadas a redução do consumo de recursos naturais e dos impactos ambientais.

Com base no interesse público, poderão ser criadas medidas de estímulo a criação de emprego e renda a partir da implementação do uso misto do solo.

Como exemplo, seria possível conceber a aprovação do funcionamento de atividades comerciais em áreas não ocupadas ou subutilizadas em condomínios e imóveis situados no entorno das estações, trazendo dinamismo econômico e evitando a formação de planos fechados sem permeabilidade visual no passeio público, facilitando a circulação de pessoas e a fruição pública.

A TUL terá o potencial de incentivar que nos empreendimentos a serem desenvolvidos e na ampliação e reforma dos existentes, sejam aplicadas as inúmeras vantagens da fruição pública e do limite de vedação do terreno, com a implantação de áreas livres externas ou internas às edificações que estimulem o direito à cidade.

Salvador poderá contar com empreendimentos que contem com áreas destinadas à livre circulação de pessoas, não sendo exclusivas de moradores ou usuários.

62

Para a promoção de estrutura urbana e de melhorias no sistema viário e de transporte público, relacionada a microacessibilidade à Rede Estrutural de Transporte Público Coletivo, será incentivada a doação de áreas e o desenvolvimento de empreendimentos em Zonas de Especial Interesse Social para a produção de Habitação de Interesse Social, observadas as ferramentas de governança participativa prevista na transformação urbana localizada.

O resgate de edificação em ruína e obras inacabadas ou paralisadas há mais de 05 anos é outro exemplo de contrapartida que poderá ser utilizada no projeto da TUL para alcançar melhorias na micro acessibilidade dos meios de média e alta capacidade, para a produção de Habitação de Interesse Social e consequente geração de emprego e renda.

No mesmo sentido, o proponente do projeto de TUL poderá propor a Transferência do Direito de Construir (TRANSCON) como contrapartida urbanística.

Em resumo, a TUL tem grande potencial de aplicação, sendo certo que a participação popular na identificação das áreas vocacionadas aos seus objetivos é fundamental para garantir a melhor conexão entre os espaços públicos e os cidadãos.

A aplicação do instrumento envolve investimentos públicos e privados, seguindo a diretriz de que as alterações do espaço urbano devem derivar da interação sustentável entre o poder público e o setor privado, levando sempre em consideração o objetivo em comum da promoção do crescimento urbano de forma ordenada, a criação de áreas de interesse especial, a regulação do uso e ocupação do solo visando uma sociedade mais justa e sustentável.

Assim, o ente privado poderá promover melhorias e requalificação no entorno das estações de transporte público e, em contrapartida, os parâmetros urbanísticos aplicáveis ao seu empreendimento poderão ser alterados.

Através da criação de novos empreendimentos, além da movimentação do mercado imobiliário, é possível apontar a geração de novos empregos como um aspecto econômico-social que será alavancado pela TUL.

Há ainda o incentivo à recuperação de áreas verdes e programas de proteção ambiental, com obras que facilitem a mobilidade urbana não poluente, como a implantação de ciclovias.

Diante dos objetivos traçados pela TUL, verifica-se que ela pode alcançar um modelo de desenvolvimento e crescimento da cidade de forma ordenada, em que a função social da propriedade será amplificada e a mobilidade e acesso às zonas centrais de comércio serão facilitados, modelo este que cumpre os preceitos norteadores e reguladores do planejamento urbanístico contemporâneo.

O Plano de Mobilidade de Salvador indicou a necessidade de integração e melhorias a serem implementadas na acessibilidade das áreas de, prioritariamente quanto à microacessibilidade no entorno das estações

dos sistemas de transporte de alta e média capacidade, que podem ser aliadas a ações comunitárias que valorizem espaços antes não ocupados ou mesmo subutilizados.

A Síntese dos Programas para Implementação do PlanMob Salvador está contida na tabela abaixo e que poderão ser estudadas e aliadas a indicadores municipais e estudos de impacto de vizinhança e relatório de impacto de trânsito propostos em projetos urbanísticos especiais de transformação urbana localizada.

O Programa de Requalificação de Calçadas visa atender à diretriz de qualificar a microacessibilidade à rede estrutural de transporte com o tratamento dos pas-

EIXO DO PROGRAMA		PROGRAMA
Transporte Ativo	Pedestres	Medidas associadas à gestão pública do setor de mobilidade a pé
		Requalificação de calçadas em eixos viários de acesso ao transporte coletivo
		Melhoria da microacessibilidade vertical e entre cumeadas
		Sinalização e semafização específica para pedestres
	Bicicleta	Articulação dos agentes promotores da mobilidade por bicicleta
		Gestão da oferta de infraestrutura viária
		Indução da mobilidade cicloviária
		Promoção de intermodalidade
Transporte Coletivo	Políticas de Infraestrutura	Implantação da Rede Integrada Multimodal de Transporte Coletivo
		Projeto, construção, implantação e operação de dispositivos de transferência (Terminais de Transferência)
		Projeto, construção e manutenção dos dispositivos viários de tratamento do sistema de transporte coletivo (BRT, BRS e Faixas Exclusivas)
		Planejamento de adequação das linhas metropolitanas de transporte coletivo
	Políticas de Gestão	Implantação, administração, supervisão e operação do sistema de bilhetagem eletrônica com integração tarifária em âmbito multimodal
		Gestão integrada, monitoramento e fiscalização dos serviços de transporte coletivo em conformidade com as melhores práticas
		Planejamento e melhoria contínua dos componentes da rede
Sistema Viário	Infraestrutura do Espaço Público	Obras Viárias
		Trânsito
		Otimização do Espaço Utilizado para Estacionamento
		Ação Imediata para a Regulamentação de Estacionamento
		Sinalização de Tráfego
		Circulação de Cargas
	Operação do Espaço Público	Segurança Viária
		Acessibilidade Urbana
		Controle de Estacionamento
		Fiscalização e Controle de Circulação
		Gestão de Demanda
		Educação de Trânsito
Uso do Solo	Adensamento, Polos Geradores de Viagens e Habitação de Interesse Social	Programa de Ordenamento Territorial e Mobilidade
		TUL - Transformação Urbana Localizada
		Centralidades de Salvador

Fonte: Elaboração PlanMob Salvador (2017).

seios priorizando o entorno dos acessos das estações.

Conforme determinado pelas diretrizes consolidadas do PlanMob Salvador, a melhoria da qualificação de calçadas deverá ser direcionada para aquelas localizadas no entorno dos acessos ao sistema de transporte de média e alta capacidade.

As calçadas e as passarelas de microacessibilidade às estações já implantadas podem ser aprimoradas, com previsão de transformações urbanas localizadas que facilitem esses acessos e valorizem o território das áreas no entorno das estações.

Os requisitos urbanísticos e de doação para alargamento de calçadas poderão ser estudados de acordo com o projeto urbanístico especial proposto na transformação urbana localizada.

No Programa de Melhoria da Microacessibilidade Vertical e entre cumeadas são propostos dispositivos para facilitar a microacessibilidade vertical, em locais com ocupação urbana e existência de fortes impedências para o acesso direto ao transporte de média e alta capacidade, por conta de declividades e diferenças de cotas relevantes na topografia urbana:

- a) de requalificação de escadarias;
- b) de implantação de novas escadarias;
- c) de implantação escadas rolantes;
- d) de implantação de planos inclinados;
- e) de implantação de elevadores; e
- f) de implantação de teleféricos.

Estes dispositivos podem ser aplicados em transformações urbanas localizadas deem maior eficiência, integração e sustentabilidade.

O Programa de Oferta de Infraestrutura Cicloviária e intermodalidade está associado à complementação da malha de infraestruturas cicláveis e equipamentos de apoio, com o objetivo de estruturar e consolidar uma rede conectada de transporte sustentável.

Para isto, o Programa prevê a complementação da infraestrutura existente, sobretudo através de ciclofaixas, ciclovias, paraciclos e bicicletários; melhorias na qualidade ambiental, orientando a implantação de mobiliários urbanos, de arborização nas vias públicas e de iluminação pública (medidas que também impactam positivamente na circulação de pedestres e na segurança pública); e na gestão pública para fomentar o uso do modal bicicleta.

66

Nos aspectos mais específicos da intermodalidade, estão previstas medidas de treinamento e educação dos agentes da mobilidade (gestores, motoristas, funcionários do transporte público e agentes de trânsito); além do porte da bicicleta no sistema de mobilidade.

O urbanismo tático, prática que vem ganhando destaque nos últimos anos, tem se mostrado uma estratégia atrativa para coletivos ativistas, arquitetos, urbanistas e designers ao redor do mundo por propor, a baixo custo e numa micro-escala, intervenções urbanas pontuais na intenção de promover o direito à cidade. Essa maneira de se pensar espaços públicos na cidade busca atuar por uma lógica não-hierárquica, na qual a sociedade civil (em colaboração ou não com o Estado e/ou empresas privadas) propõe alternativas ao processo tradicional de projeto na esfera urbana.

Esse modelo de intervenção no espaço urbano surge na busca por respostas rápidas a problemas relacionados ao espaço público.

Profissionais envolvidos na prática do urbanismo tático afirmam que esse modo de intervir consiste em ações pontuais de pequena escala que visam a mudança de comportamento e de cultura a longo prazo.

Os modos de ação das propostas inseridas nesse âmbito variam entre pinturas (de vias, muros, equipamentos, etc.), realização de oficinas, disponibilização de mobiliário urbano móvel, entre outras formas de intervenção pontual, como forma de promover mobilidade, acessibilidade, segurança, espaços de lazer e cultura e direito à cidade. Informações coletadas por pesquisas relativas à mobilidade urbana mostram que alternativas de baixo custo podem ser efetivas na pedestrianização das cidades.

Intervir na escala urbana, seja no urbanismo tático ou qualquer outra estratégia, é parte de um processo que envolve mais que soluções rápidas para problemas complexos, envolve também a reavaliação tanto de políticas públicas como dos papéis dos atores nos processos urbanos. Então o papel de urbanistas, arquitetos, designers e ativistas nesse processo é também questionar como as atuais medidas, como as intervenções pontuais, podem se configurar potências para tornar as cidades mais justas.

Considerando o caso de um edifício anexado a uma estrutura maior preexistente, este pode servir como uma solução para um problema urbano, dentro de um contexto densamente ocupado. Essa solução deve servir a um propósito de natureza pública em sintonia com a função da edificação maior aderida e seu contexto imediato. Assim, o edifício menor aderido se incorpora firmemente ao tecido urbano local.

Como um novo edifício aderido, e se esta nova arquitetura:

- Contasse com uma arquitetura hospedeira para sua estrutura, serviços e acesso?
- Crescesse em torno de um elemento arquitetônico e de infraestrutura existente eficientizando o mesmo?
- Servisse como agente de mudança social?

A arquitetura tem sofrido transformações constantes ao longo do tempo.

A todo instante surgem inovações que podem auxiliar o profissional dessa área a aprimorar sua função. Com o uso da tecnologia na arquitetura e urbanismo não é diferente: se bem utilizada, poderá ser uma aliada eficiente para a visualização de artefatos e/ou elementos arquitetônicos e urbanísticos, como forma de mostrar ao cliente o produto final, antes mesmo de ele começar a ser executado.

Ela também pode ser utilizada para trazer interação entre a circulação de pessoas e os espaços de uso público existentes no entorno das estações de transporte de média e alta capacidade, fazendo o uso da Realidade Virtual e da Realidade Aumentada como alternativas de otimização do direito à cidade, acesso à informação e de visualização de elementos arquitetônicos e urbanísticos a serem utilizados no tratamento dos espaços de uso público.

A interação dos espaços de uso público com o pedestre também é muito importante para a micromobidade e a utilização de dispositivos simples como QR Code's podem trazer informações de baixo custo sobre o patrimônio cultural, horários de transporte, tipos de uso e disponibilidade de recursos urbanos.

Poderão ser realizados concursos de projetos como forma de governança participativa e de engajamento social nas transformações urbanas localizadas.

2.5

ONDE A TUL PODERÁ SER IMPLEMENTADA?

O PDDU define que a TUL poderá ser implementada em áreas situadas no raio de 800 metros das estações de rede estrutural de transporte público coletivo e que tenham tamanho de até 50.000 metros quadrados.

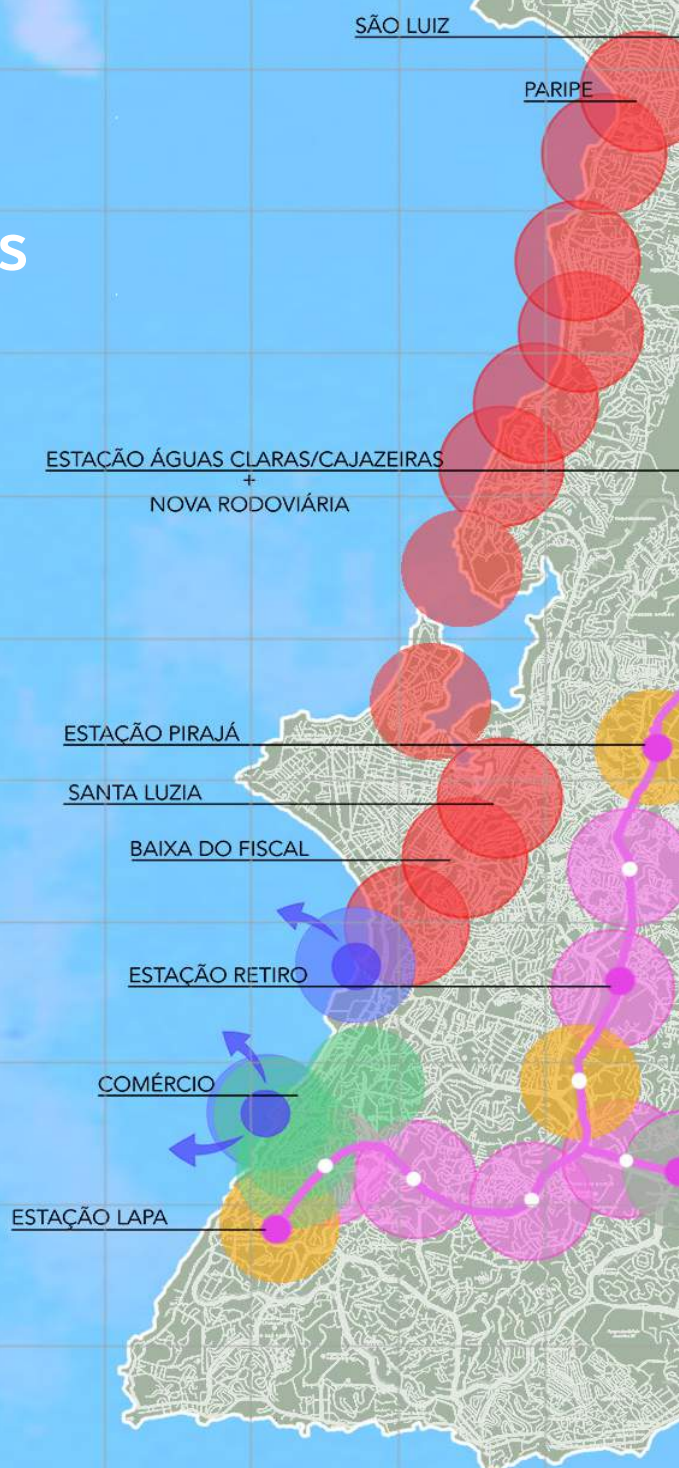
Lei municipal específica poderá aprovar a TUL fora do referido raio, na hipótese de identificação de outras áreas com potencial de transformação urbana desde que seja justificado o interesse público e assegurada tanto a ampla participação popular como a realização de audiência pública no local escolhido.

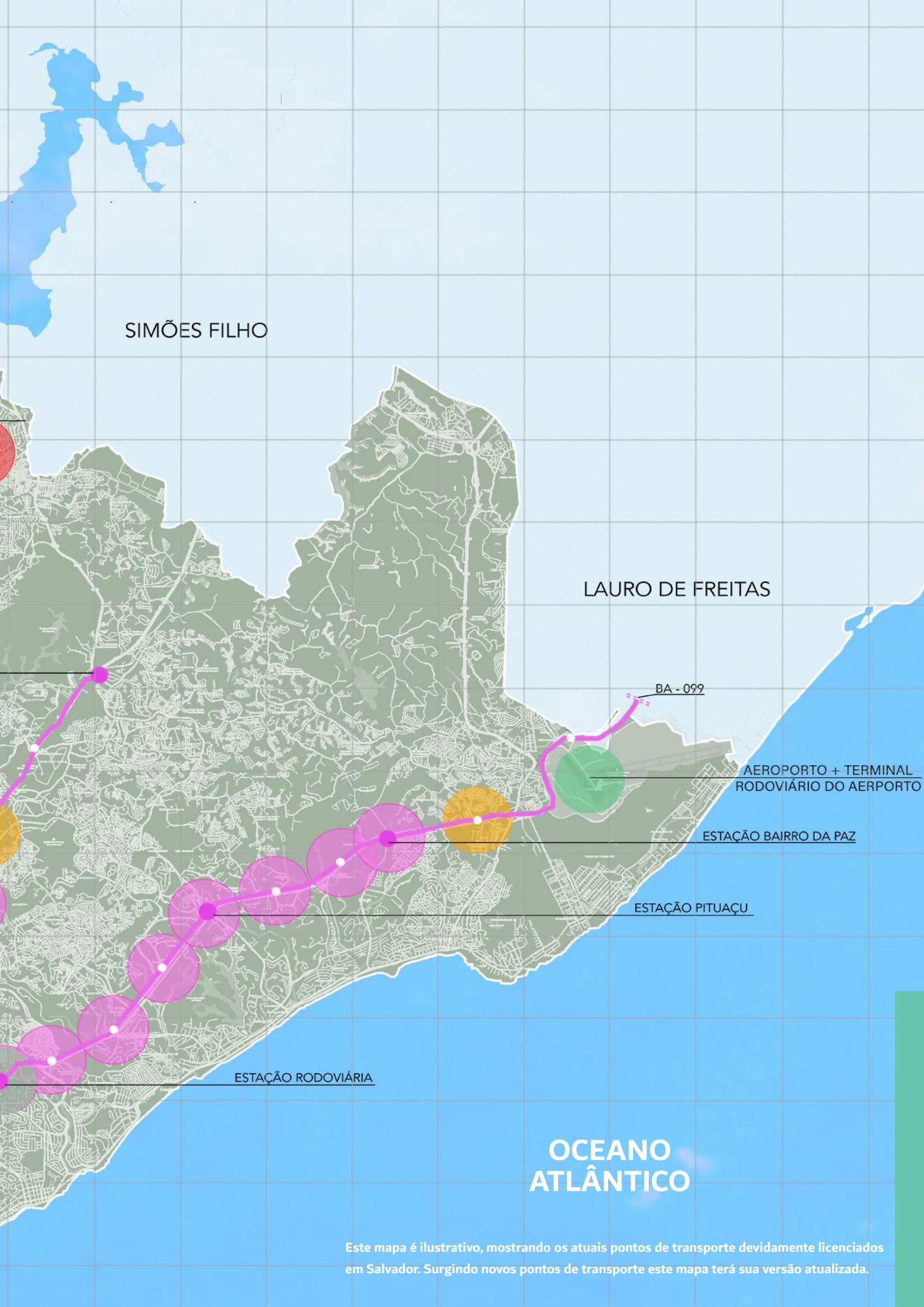
Caberá à Comissão de Política Urbana do Município analisar a caracterização do interesse público de cada proposta de TUL, assegurando que não haja projetos de intervenções conflitantes na mesma área, em caso de mais de um requerimento por raio de ação.

Dentre outros usos possíveis, a TUL poderá contemplar a regularização urbanística de edificações, desde que caracterizado o interesse público.

BAÍA DE TODOS OS SANTOS

-  Terminais Metroviários
-  Terminais Ferroviários
-  Terminais Misto
-  Terminais Rodoviários
-  Terminais Hidroviários





SIMÕES FILHO

LAURO DE FREITAS

BA - 099

AEROPORTO + TERMINAL
RODOVIÁRIO DO AEROPORTO

ESTAÇÃO BAIRRO DA PAZ

ESTAÇÃO PITUAÇU

ESTAÇÃO RODOVIÁRIA

OCEANO
ATLÂNTICO

Este mapa é ilustrativo, mostrando os atuais pontos de transporte devidamente licenciados em Salvador. Surgindo novos pontos de transporte este mapa terá sua versão atualizada.

QUEM PODERÁ SOLICITAR A IMPLEMENTAÇÃO DA TUL?

2.6

A TUL poderá ser implementada a partir da solicitação do responsável técnico, do responsável legal e também a partir da iniciativa popular.

Desse modo, qualquer cidadão ou grupo de cidadãos organizados em associações civis, munido dos documentos descritos na carta de serviços da SEDUR poderá apresentar projetos que contemplem soluções para partes do território de Salvador.

O Município de Salvador também poderá identificar áreas para essas intervenções. Para assegurar a transparência do procedimento, também nessa hipótese, serão realizados estudos técnicos que evidenciem o interesse público no aproveitamento do local identificado e a confirmem que os critérios técnicos e ritos específicos estão sendo respeitados.



AS CONTRAPARTIDAS A SEREM OFERECIDAS E AS DIRETRIZES DE SEUS CÁLCULOS

2.7

A implantação da TUL exigirá o oferecimento de contrapartida para melhoria urbana do município. Afinal, a possibilidade de mudança de parâmetros urbanísticos tem por finalidade incentivar um melhor desenvolvimento da cidade.

Assim, na lei específica em que a TUL for aprovada, será estabelecida a forma da contrapartida e seu respectivo valor, a ser obtido a partir do cálculo proporcional ao valor agregado ao empreendimento pela adoção das regras específicas de aprovação do projeto, tais como regras relacionadas à concessão de potencial construtivo adicional, ao aumento da densidade populacional, à alteração de uso ou à modificação de qualquer outro parâmetro urbanístico que incorpore mais valor ao imóvel.

Vejamos abaixo alguns critérios utilizados para o cálculo da contrapartida:

- a) O valor de referência da contrapartida ao Município, quando se tratar de permissividade de uso, será calculado com base no cálculo previsto em lei específica que aprovar a TUL;
- b) O valor de referência da contrapartida ao Município, quando se tratar de utilização de um número de pavimentos superior ao gabarito de altura das edificações, previsto na legislação urbanística municipal abstratamente aplicável, será calculado com base na fórmula disposta no Decreto 29.581/2018;
- c) O valor de referência da contrapartida ao Município, correspondente à outorga onerosa de potencial construtivo adicional, calculada com base no PDDU vigente;

Quando o projeto da TUL envolver a utilização simultânea de mais de uma hipótese de permissividade dos parâmetros urbanísticos, o valor da contrapartida



corresponderá ao somatório dos valores encontrados conforme critérios indicados acima.

Os custos das intervenções serão previstos no orçamento da contrapartida. Aqui, é importante saber que, caso o custo da execução das intervenções seja menor que o previsto (saldo remanescente), o requerente da TUL continuará vinculado ao valor total do orçamento.

Nesse caso, o saldo remanescente deverá ser utilizado pelo município em outras as ações de qualificação a serem adotadas na vizinhança e em regiões abrangidas pela TUL.

Em função da natureza específica do empreendimento, poderá ser admitida a utilização de critério para o cálculo de contrapartida distinto daqueles aqui indicados, desde que a proposta seja acompanhada de parecer técnico que contenha justificativa para adoção do critério proposto ser aprovado na forma da Lei específica da TUL.

2.8

FATORES DE REDUÇÃO DO CÁLCULO DE CONTRAPARTIDA

As normas regulamentadoras da TUL previram redução do valor da contrapartida a ser exigida do interessado, tendo em vista o interesse social na implementação dos projetos.

Assim, nas situações em que os projetos de Transformação Urbana Localizada contemplem uma, ou mais de uma das hipóteses abaixo, o valor de referência da contrapartida poderá ser reduzido:

- Promoção de estrutura urbana e de melhorias no sistema viário e de transporte público, relacionada à micro-acessibilidade à Rede Estrutural de Transporte Público Coletivo;
- Empreendimento em ZEIS, produção de HIS e doação de terrenos para HIS;
- Construção em terreno edificado em que a área construída inferior ao CAMín ou edificação com 80% das unidades imobiliárias desocupadas há mais de 5 anos, e
- Edificação em ruína e obras inacabadas/paralisadas há mais de 5 anos.

Para além disso, na hipótese de serem adotados parâmetros qualificadores da ocupação, de modo a promover melhor relação entre espaços públicos e privados, bem como ações e práticas sustentáveis destinadas a redução do consumo de recursos naturais e dos impactos ambientais, também será possível considerar a redução do valor de referência da contrapartida.

Nesses casos, deverá ser considerada a existência de outros incentivos fiscais já concedidos ao requerente pelo Poder Público.

A forma de pagamento da contrapartida em espécie, notadamente no que se refere às possibilidades de parcelamento, se encontra detalhadamente prevista no decreto regulamentador, que integra este manual como anexo.



2.9

E COMO O INTERESSADO DEVE PROCEDER?

Para apresentação do projeto junto ao município, são esse os primeiros passos para o interessado:

- a) Identificar a área que sofrerá a intervenção urbanística, mapeando as suas características e as oportunidades de melhorias de reurbanização, ou seja, uma análise prévia da viabilidade do seu projeto;
- b) Verificar se a área escolhida se encontra numa distância de 800 (oitocentos) metros das estações da rede estrutural de transporte público coletivo;
- c) Confirmar se o local selecionado para a implementação do projeto possui área bruta de 50.000m² (cinquenta mil metros quadrados);
- d) Elaborar anteprojeto contemplando todas as premissas previstas na legislação vigente, em especial no PDDU e no Decreto Regulamentador da TUL;
- e) Identificar a(s) possível(is) contrapartida(s) a ser(em) oferecida(s) ao Município do Salvador;
- f) Apresentar uma análise prévia de necessidade do seu projeto confirmando a viabilidade do negócio, após o estudo dos instrumentos urbanísticos e das contrapartidas que serão adotadas no projeto;
- g) Apresentar o anteprojeto ao Município e acompanhar a tramitação do processo administrativo previsto na legislação.

O PASSO A PASSO DO PROCESSO ADMINISTRATIVO PARA IMPLEMENTAÇÃO DA TUL:

2.10

A implementação da TUL dependerá de aprovação em lei específica, observando que todas as etapas do procedimento administrativo visam garantir a ampla participação popular e o atendimento ao interesse público.

O procedimento será composto por duas fases, que serão vistas a seguir.

Fase 1

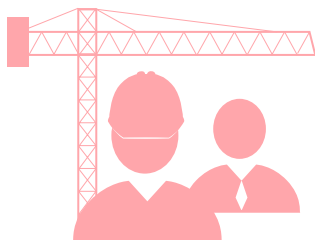
Protocolo da caracterização da proposta de TUL:

O responsável legal ou responsável técnico deverá realizar o protocolo da caracterização da proposta de TUL junto à SEDUR, seguindo os requisitos da carta de serviços disponível na página eletrônica da Secretaria.

O empreendedor será identificado desde a caracterização da TUL como o responsável legal pelo empreendimento e, em caso de grupo de empreendedores, será necessária a designação de uma pessoa como responsável legal pelo empreendimento objeto de TUL.

Nessa etapa, que se caracteriza como uma manifestação de vontade, o responsável legal deverá apresentar proposta de transformação urbana localizada que contenha as seguintes informações e documentos técnicos e legais:

Processo Fase 1



Identificação e caracterização do empreendimento, do responsável legal e do responsável técnico pelo projeto arquitetônico.



Estudo preliminar e descrição da proposta da TUL com indicação dos parâmetros especiais pretendidos, demonstrando o interesse público na aprovação do projeto e, se possível, sugestão de contrapartida



Caracterização do empreendimento indicando sua localização, situação, parâmetros urbanísticos e concepção arquitetônica.

Análise do Projeto pela Comissão de Política Urbana do Município:

Em seguida, o projeto seguirá para a análise da Comissão de Política Urbana do Município que, no prazo máximo de até 90 (noventa) dias, contados do protocolo, emitirá parecer com a análise técnica de caracterização preliminar de interesse público da TUL.

A análise técnica será acompanhada de:

- a) Configuração de interesse público da proposta da TUL segundo o Plano Diretor, bem como a partir de planos, programas e projetos urbanísticos em desenvolvimento no Município;
- b) Parâmetros urbanísticos preliminares para o empreendimento objeto da TUL;
- c) Diretrizes urbanísticas preliminares para a unidade de vizinhança a ser qualificada pela TUL;
- d) Termo de referência com indicação para elaboração de estudo dos impactos urbanísticos e repercussões do empreendimento na vizinhança;
- e) Estimativa preliminar da contrapartida a ser exigida do responsável legal, baseada em estudo de viabilidade econômica e financeira, elaborado a partir de dados do empreendimento fornecidos por seus responsáveis e de análise da Comissão.

Audiência Pública:

Emitido parecer favorável ao projeto, será realizada audiência pública para garantir a participação popular.

A audiência será realizada preferencialmente na área de influência direta do empreendimento objeto da TUL e deverá ocorrer com a disponibilização dos estudos técnicos com pelo menos 15 (quinze) dias de antecedência para os interessados e terá por finalidade debater a proposta, colher sugestões, recomendações e críticas.

A audiência pública deverá ser amplamente divulgada pelo responsável legal pela TUL em 2 (dois) jornais de grande circulação e o responsável legal deverá também providenciar o local e a estrutura necessária para sua realização, sendo responsabilidade da SEDUR convocá-la através do Diário Oficial do Município.

A realização da audiência em questão tem como principal objetivo a gestão participativa em escala local, devendo os responsáveis pela TUL apresentar estudo

específico que considerem a alteração de cenários nas unidades de vizinhança objeto da TUL e na área de influência direta do empreendimento.

Em função da complexidade dos impactos urbanísticos associados à proposta da TUL, a Comissão poderá determinar a realização de mais de uma audiência pública com vistas à verificação do interesse da população, bem como a subsidiar o desenvolvimento dos estudos subsequentes.

Emissão de análise técnica de caracterização complementar de interesse público da TUL:

Após a audiência, a Comissão de Política Urbana do Município deverá emitir a análise técnica de caracterização complementar de interesse público da TUL contemplando as observações colhidas na audiência pública que forem acatadas pelo Executivo.

82

Aqui, é fundamental destacar que, na hipótese de a Comissão de Política Urbana do Município constatar que a proposta apresentada na fase 01 já se revela completa, inexistindo adequações a serem realizadas após a audiência pública, deverá encaminhar o processo à Procuradoria do Município para emissão de parecer acerca do atendimento aos demais requisitos legais.

Fase 2

Protocolo de proposta complementar pelo responsável legal e pelo responsável técnico:

Após tomar conhecimento da análise técnica complementar, o responsável legal ou responsável técnico deverá protocolar a proposta complementar com a apresentação da proposta completa da TUL que atendendo às recomendações e solicitações da análise técnica da Comissão.

Nessa etapa, a proposta deverá ser complementada com a apresentação das seguintes informações:

Processo Fase 2

ÁREAS	
	m ²
	m ²
	m ²
	m ²
	m ²
	m ²

Quadro de áreas a serem utilizadas para constituição do empreendimento objeto da TUL.

USOS

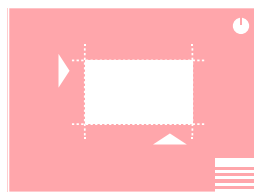
Lista de usos e atividades a serem exercidas no empreendimento.



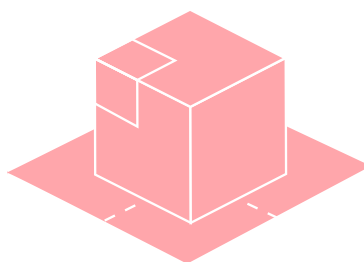
Pesquisa de percepção ambiental com os moradores, trabalhadores e usuários da área de influência direta da TUL.



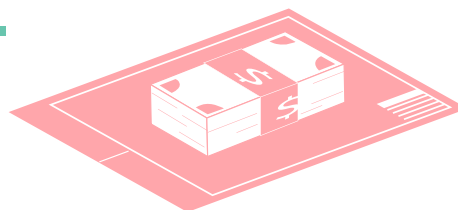
Medidas de qualificação urbanística, a serem efetivadas independentemente do enquadramento do empreendimento objeto da TUL como de impacto pela legislação vigente, que visem a assegurar o desenvolvimento da TUL em compatibilidade com a qualificação de unidades de vizinhança contínuas ou descontínuas.



Estudo dos impactos urbanísticos e repercussões do empreendimento na vizinhança, projeto básico de implantação e situação do empreendimento objeto da TUL, com identificação dos principais acessos.



Estudo da inserção e de volumetria do empreendimento objeto da TUL no contexto urbano, caso seja implantado em nova edificação ou haja acréscimo ao volume construído de edificação existente.



Estudo de viabilidade econômico-financeira do empreendimento, incluindo, facultativamente, sugestão para fixação da contrapartida.



Parecer conclusivo da Comissão de Política Urbana do Município:

Após a análise do projeto de proposta complementar, a Comissão deverá emitir parecer conclusivo do projeto.



A assinatura de termo de acordo e compromisso (TAC):

Emitido parecer final favorável, em até 30 dias, será firmado Termo de Acordo e Compromisso entre o Executivo e o responsável legal, por meio do qual este último se comprometerá a cumprir as obrigações e os prazos constantes da proposta de texto legal.

Entre os compromissos, o responsável legal da TUL se comprometerá a proceder ao licenciamento do empreendimento.

Por outro lado, o Poder Executivo aprovará o empreendimento com as alterações de parâmetros urbanísticos e construtivos previstos no projeto da TUL e cumprirá todas as obrigações em seus respectivos prazos.

O Termo de Acordo e Compromisso instruirá a minuta do Projeto de Lei a ser encaminhada para a Câmara Municipal pelo Executivo em até 30 (trinta) dias, contados da assinatura do termo.

Apresentação de projeto de lei específico à Câmara Municipal, que ali tramitará até sua eventual aprovação:

Firmado o TAC, o Executivo deverá encaminhar à Câmara Municipal o projeto de lei específico que deve conter, no mínimo, os seguintes elementos:

- a) A finalidade da Transformação Urbana Localizada, ou seja, as alterações no desenho urbano que se pretende sejam alcançadas com a implementação do projeto;
- b) A delimitação do perímetro da área a ser abrangida, ou seja, a poligonal de até 50.000m² em que se pretendem que sejam aplicadas as intervenções de menor porte admitidas;

c) Os procedimentos de natureza econômica, administrativa, urbanística ou jurídica necessários ao cumprimento dos objetivos da operação, ou seja, quais as condutas que serão adotadas pelo responsável legal para que o projeto seja implementado em sua potencialidade de melhoria para o tecido urbano;

d) O plano urbanístico, caso sejam necessárias regras urbanísticas diferenciadas, com os parâmetros urbanísticos, edifícios e de posturas a serem adotados na operação, sempre tomando como referência a área total construída da edificação;

e) A contrapartida a ser exigida do responsável legal em função dos benefícios decorrentes da Transformação Urbana Localizada e seus respectivos prazos de cumprimento, dimensionadas em função dos benefícios conferidos pelo Município por meio do instrumento;

f) O programa básico de intervenções urbanas e diretrizes de ocupação da área, contemplando aspectos econômicos, sociais, ambientais ou culturais conforme o caso, em conformidade com o plano urbanístico;

g) Os requisitos e diretrizes para participação em certame licitatório como garantia de igualdade na concorrência para a obra pública e eficiência técnica, quando for o caso, isso é, quando o projeto não for proposto por particulares;

h) As eventuais transferências de bens públicos ao privado, como dação em pagamento ou em caráter temporário de concessão, conforme o caso;

i) As penalidades a serem aplicadas em caso de descumprimento da legislação específica da operação urbana, bem como das condições previstas no TAC;

j) O prazo de vigência, isso é, de execução do projeto.

Aprovada a lei específica, deverá ser realizado o licenciamento do projeto pelo responsável legal.



**DIRETRIZES
PARA**

**BOAS
PRÁTICAS**

FORTALEÇA OS ESPAÇOS ABERTOS E OS ESPAÇOS DE CONEXÃO DA CIDADE

3.1

Os espaços abertos e os espaços de conexão que são acolhedores, acessíveis e ou atraentes para os transeuntes reforçam os sentimentos de pertencimento a partir da cultura local dando suporte e referência as interações comunitárias.

Projete para a coesão da comunidade

Os espaços abertos ou de conexão que são atraentes acolhedores ou mesmo necessários ao suporte de serviço e recreação entre as diversas faixas etárias e socioculturais promovem a coesão sociocultural. Espaços adjacentes inclusivos para crianças, adultos e idosos geram espaços e situações mais longevos, seguros e utilizáveis.



Equilibre a inclusão a partir dos prós e contras dos espaços abertos

Espaços abertos para recreação ativa e passiva aumentam a probabilidade de uma variedade de pessoas usá-los ao longo do dia. O urbanismo inclusivo e o design flexível aumentam as possibilidades de interação no nosso dia a dia.



Empodere os caminhos habituais

Visibilidade, iluminação, limpeza, sinalização, mobiliários urbanos e agenciamento paisagístico e urbano, além da devida manutenção dos caminhos habitualmente já utilizados pela população, melhoram a conexão dos transeuntes com seus diferentes espaços (origem, passagem e destino). A sua visibilidade é fundamental para torná-los seguros e agradáveis.



Fortaleça as áreas de descanso e atividade

Comunidades bem conectadas se tornam mais fortes, mais saudáveis e resilientes. Diálogos da comunidade com as autoridades locais, implementando ações de segurança e prevenção ao crime tais como áreas mais iluminadas e mais circuladas, áreas com fácil controle visual, boa manutenção e limpeza, ajudam a fortalecer as comunidades e diminuir o estresse social.



Delimite os espaços públicos dos privados

Definir claramente os espaços públicos dos privados, pode ser realizado a partir da utilização de elementos físicos e visuais que melhoram a perspectiva de uso dos espaços das comunidades.



Criar o sentido de acessibilidade a todos e a integração dos espaços entre si e entre as instituições afirmadoras do bairro (ensino, religião, recreação, cívica, educação, serviços públicos e privados), desenvolver o sentimento de acolhimento nos espaços abertos visíveis e suas conexões seguras para pedestres são componentes fundamentais de uma comunidade bem conectada.

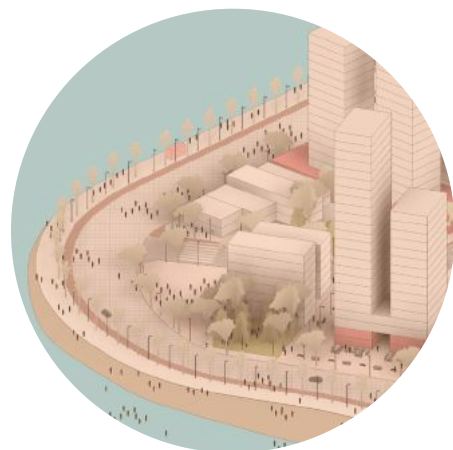
Pratique a inclusão e a acessibilidade

A cidade é constituída de diversos espaços de inclusão e aprendizado. Prever calçadas seguras e confortáveis para pessoas com deficiências, idosos e crianças, estabelecer a visão clara para motoristas dão o devido suporte para áreas mais seguras e interativas.

Rampas, placas em braile, pisos táteis ou equipamentos sonoros isoladamente não tornam necessariamente um espaço acessível. É importante a educação da sociedade e a utilização sistemática de equipamentos urbanos inclusivos e acessíveis a todos para o pleno benefício de uma comunidade.

Pratique a mobilidade inclusiva

Como desdobramento da prática da inclusão e da acessibilidade universal, a questão da mobilidade torna-se um desdobramento da mesma facilitando o acesso a outras partes do bairro, da região e da cidade. Sistemas de transportes eficientes, integrados e acessíveis ajudam a equidade espacial.



Conecte iniciativas institucionais e cívicas

Parcerias, programas ou conexões físicas com as instituições e organizações vizinhas aumentam o acesso, interação e suporte para a comunidade em geral e para a cidade de forma global.



Promova barreiras seguras

Use estratégias de desenho urbano, sinalização e de paisagismo para suavizar tensões entre áreas residenciais, praças e outros locais de convivência com ruas e avenidas movimentadas, rodovias, ferrovias, rios, hidrovias e outros ambientes potencialmente danosos a integridade humana.



Conecte os espaços de convivência com o sistema viário e com outros espaços da vizinhança
Importante iniciativa que visa a devida fruição da cidade com ruas, bairros, regionais parques e vias verdes.



MELHORAR A QUALIDADE DE VIDA DOS RESIDENTES

3.3

Atenção cuidadosa à localização e ao design dos detalhes dos mobiliários urbano, pode afetar positivamente como uma área é percebida pelos residentes e vizinhos. Consistência e boa manutenção desses mobiliários são a chave para um design de sucesso.

Promova a identidade através do design

Uso criativo dos, signos, cores, fomentar o espírito lúdico, artístico e inclusivo ajudam a celebrar a identidade e a cultura de uma comunidade e seus residentes.

98



Equilibre estética e durabilidade

A criação de espaços esteticamente diversos pode aumentar seu apelo para uma variedade de usuários e comemorar a identidade de uma comunidade. Uso consistente de materiais, mobiliários pode reduzir altos custos de manutenção em longo prazo.



Projete para uma paisagem resiliente

Hortas comunitárias e canteiros e praças adotadas por moradores locais. Superfícies claras e a sombra pode ajudar a regular as temperaturas.



Instale uma iluminação que ative e melhore os espaços abertos

Uma iluminação bem projetada pode ajudar as pessoas a se sentirem mais seguras e melhorar a qualidade dos espaços abertos. A iluminação orientada para os pedestres aumenta a visibilidade noturna e incentiva as pessoas a ficarem ao ar livre. Usos criativos de iluminação, como instalações de arte, podem ser eficazes na ativação de espaços abertos.



Redesenhar a gestão de resíduos

Espaços abertos limpos e sem lixo são mais convidativos e aumentam o senso de voluntarismo e pertencimento dos moradores locais. Localizar lixeiras seletivas em locais visíveis a todos pode levar as pessoas a usá-las com mais frequência.



Nos últimos meses temos desenvolvido uma nova percepção sobre o uso dos espaços públicos, bem como o nosso comportamento com as possibilidades de aglomerações.

Desde a necessidade de infraestrutura, saneamento básico frente a pandemia enfrentada até a memória da cidade projetada a partir de sua história e a relação de diálogo entre a comunidade e os especialistas e o retorno a sua cidade.

88 Para além da relação do espaço urbano, e da matéria urbanismo, busca-se entender a relação humana com seu espaço de convivência e de como esta relação se imprime nos espaços coletivos.

A pandemia provocada pela disseminação do novo Coronavírus (COVID-19) tem trazido a pauta novas formas de lidar com o ambiente e a possibilidade de se desenvolver um pensamento mais empático, seguro e proativo.

Fomentar Infraestrutura das comunidades

Instalar e manter redes de água, esgoto, dados, pavimentação, calçadas, iluminação, arborização transporte e segurança pública. Criar possibilidades de desenvolvimento das economias locais através do microempreendedoríssimo como maneira de fortalecer os bairros e as comunidades carentes.



Memoria, historicidade

Salvador é fundamentalmente uma cidade histórica formada pelo acúmulo de memórias ao longo dos seus tantos séculos de existência. Toda essa memória tem registrado sua marca na cidade além daquelas histórias se hábitos sustentados por suas comunidades tão plurais. Fortalecer essa cadeia de memórias é fortalecer a identidade, a cultura e o turismo.



Meio ambiente

Salvador guarda forte peculiaridade no seu cenário ambiental. Cercada de mar em dois lados seus lados, banhada por rios e lagoas, detentora de diversidade de fauna e flora, que merece ser enaltecida. Busque a sustentabilidade e a preservação do meio ambiente.







REFERÊNCIAS

ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE SALVADOR. **Posturas Municipais da Câmara da cidade de Salvador.** 1829-1859.

_____. **Posturas Municipais da Câmara da cidade de Salvador.** 1897.

_____. **Posturas Municipais da Câmara da cidade de Salvador.** 1893-1921.

_____. **Posturas Municipais da Câmara da cidade de Salvador.** 1921-1932.

_____. **Posturas Municipais da Câmara da cidade de Salvador.** 1936 – 1937.

AZEVEDO, Paulo Ormino de. **A alfândega e o mercado:** Memória e restauração. Salvador. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia do Estado da Bahia, Salvador, 1985.

BRASIL. **Carta Régia de 28 de janeiro de 1808.** Abre os portos do Brazil ao commercio directo estrangeiro com excepção dos generos estancados Coleção de Leis do Brasil - 1808, Página 1 Vol. 1, 1808.

_____. **LEI n. 556, de 25 de junho de 1850.** Código Comercial do Império do Coleção de Leis do Império do Brasil - 1850, Página 57 Vol. 1, 1850.

_____. **Lei n. 601, de 18 de setembro de 1850.** Dispõe sobre as terras devolutas no Império, e acerca das que são possuídas por título de sesmaria sem preenchimento das condições legais, bem como por simples título de posse mansa e pacífica: e determina que, medidas e demarcadas as primeiras, sejam elas cedidas a título oneroso assim para empresas particulares, como para o estabelecimento de Colônias de nacionais, e de estrangeiros, autorizando o Governo a promover a colonização estrangeira na forma que se declara. Coleção das leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro, p. 307, v. 1, parte 1, 1851.

_____. **Lei de 1º de Outubro de 1828.** Dá nova forma ás Camaras Municipaes, marca suas attribuições, e o processo para a sua eleição, e dos Juizes de Paz. Registrada a fl. 53 do L. 5º de cartas, leis e alvarás. Secretaria de Estado dos Negócios do Imperio em 14 de Outubro de 1828

CALMON, F. M. de Góes. **Contribuição para o estudo da vida econômico-financeira da Bahia no começo do século XIX: elementos para a história de 1808 a 1899.** Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1925.

CARVALHO, Ernesto Regino Xavier de. **Uma Necrópole Renascida. A História do Cemitério dos Ingleses da Bahia.** Dissertação, Mestrado em arquitetura e Urbanismo. Salvador: PPG AU, Universidade Federal da Bahia, 2006.

_____. **‘Bahianidade’ à moda inglesa ou arquitetura baiana para inglês ver? Ressonâncias britânicas na arquitetura residencial no subúrbio soteropolitano (1850-1948).** Tese, Doutorado em arquitetura e Urbanismo. Salvador: PPG AU, Universidade Federal da Bahia, 2018.

COSTA, Maria Clélia Lustosa. “A Cidade e o pensamento médico: uma leitura do espaço urbano. **Revista de Geografia da UFC,** Ceará, n. 02, 2002.

_____. **“Teorias Médicas e gestão urbana: a seca de 1877-79 em Fortaleza.”** História, Ciências, Saúde - Manguinhos, vol. 11 (1) (jan.-abr. 2004).

FERREIRA, Olavo Leonel. **500 anos de história do Brasil.** Brasília, Senado Federal, Conselho Editorial, 2005. Edições do Senado Federal

FERREZ, Gilberto. **Bahia Velhas Fotografias 1858/1900.** Salvador: Banco da Bahia Investimentos, 1988.

FILHO, José dos Santos Carvalho. **Propriedade, política urbana e constituição.** Revista da Emerj, v. 6, n. 23, Rio de Janeiro, 2003.

FUNDAÇÃO Emílio Odebrecht. **Mapa: imagens da formação territorial brasileira.** – Rio de Janeiro: Fundação Emílio Odebrecht, 1993.

GOVERNO do Estado da Bahia. **A Grande Salvador: posse e uso da terra.** Bahia: Secretaria de Saneamento e Desenvolvimento, 1978.

Jornal da Bahia – **Os novos caminhos da Bahia** - matéria publicada em 22-11-1970

LORENZO, Fátima. **Breve História do Hospital Couto Maia.** Manual de Procedimentos em Doença infecciosas e parasitárias. SSA, Secretaria de Saúde do Estado da Bahia 1994.

MALHEIROS, Carlos. **História da Colonização Portuguesa,** Porto, Litografia Nacional MCMXXI.

MATTOSO, K. M. de Q.. **Bahia, século XIX: uma província no Império.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

MEDAUAR, Odete. **Direito Administrativo Moderno.** Ed. Revista dos Tribunais. São Paulo, 2015.

NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. **Dez Freguesias da cidade do Salvador: aspectos sociais e urbanos do século XIX** – Salvador EDUFBA, 2007.

Pinacoteca do Estado de São Paulo, **Exposição Voltaire Fraga Abundante Cidade Dessemelhante Bahia** - 11/01/2000.

REIS, Nestor Goulart. **Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial.** – São Paulo: editora da Universidade de São Paulo/Imprensa Oficial do Estado, 2001.

RIO, Armando Coutinho do. **Avaliação da redução do impacto ambiental na atividade de ligação de clientes à rede elétrica: estudo de caso Coelba.** Dissertação de Mestrado Universidade Federal da Bahia - Escola Politécnica. Salvador, 2008.

RUY, Affonso. **História da Câmara Municipal da Cidade do Salvador.** Salvador: Câmara Municipal, 1996.

SALVADOR. **Lei n. 1.146 de 19 de junho de 1926, que regula as construções, reconstruções, accessimos e modificações de prédios.** Bahia, Imprensa Oficial do Estado, 1927.

_____. **Decreto-Lei nº 701/1948, que dispõe sobre a divisão e utilização da terra na Zona Urbana da Cidade, regula o loteamento de terrenos na mesma Zona situados e dá outras providências.**

_____. **Lei 3.377/84. Lei de Ordenamento Uso e Ocupação do Solo**

_____. **Lei 3.853/88. Lei de Ordenamento Uso e Ocupação do Solo**

_____. **Lei 3.903/88. Código de Obras.**

_____. **Lei 9.148/2016, que dispõe sobre o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo do Município de Salvador e dá outras providências.**

_____. **Lei Nº 9.069/2016 de 30/06/2016 – Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador.**

_____. **Lei Orgânica do Município de Salvador/BA.**

_____. **Lei Nº 9281/2017 (Código de Obras), que Institui normas relativas à execução de obras e serviços do Município.**

_____. **Lei Municipal Nº 9278/2017 - Dispõe sobre a delimitação e denominação dos bairros do Município de Salvador, Capital do Estado da Bahia, na forma que indica, e dá outras providências.**

_____. **Lei Municipal Nº 9374/2018 - 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.**

_____. **Decreto Municipal Nº 29.929/2018 - Institui o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador - PLANMOB Salvador.**

- Relatório Técnico – Tomo I

- Relatório Técnico – Tomo II

_____. **Decreto Nº 30.799/2019, que Institui a Comissão de Política Urbana do Município e estabelece o procedimento para a instituição de Transformação Urbana Localizada no Município.**

SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 Anos de Urbanização: Salvador da Bahia no Século XIX.** – Rio de Janeiro: Versal, 2005.

SILVA, Alberto. **D. João III e a cidade do Salvador.** – Salvador: Tipografia Beneditina, 1950.

SIMAS FILHO, Américo. **Evolução física de Salvador, 1549 a 1800.** Fundação Gregório de Mattos (Salvador, Brazil), Universidade Federal da Bahia. Centro de Estudos da Arquitetura na Bahia. Ed. A Fundação, Salvador, 1998.

SOUZA, Gabriel Soares de. **Tratado descritivo do Brasil em 1587.** 3. ed. – São Paulo: Nacional, 1938.

SCHEINOWITZ, A. S. **O macroplanejamento da aglomeração de Salvador.** Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, EGBA

TAVARES, Luís Henrique Dias. **História da Bahia.** 10ª edição. Salvador/São Paulo: EDUFBA/UNESP, 2001.

TEIXEIRA, Cid. **Salvador: posse e uso da terra.** – Salvador: Prefeitura Municipal, 1995.

TRINCHÃO, Gláucia Maria Costa. **O Parafuso: de meio de transporte a cartão-postal.** EDUFBA, 2010.

VILHENA, Luís dos Santos. **A Bahia no Século XVIII.** – Salvador: Editora Itapuã, 1969. 3 volumes.

ZOLLINGER, Carla Brandão. **O Trapiche à beira da baía: a restauração do Unhão por Lina Bo Bardi.** Anais do 7º Seminário do.co.mo.mo – Brasil, Porto Alegre 22 a 24 de outubro de 2007.

Fotografia páginas 48 e 49. Manuel Sá.

Fotografia páginas 52. Felipe Ratz e Filippo Rota

Conheça mais sobre a TUL, acesse:

