

FIGURA 4-15 - •Áreas de Proteção Cultural e Paisagística (APCP) Centro Histórico.

Fonte: PMS – Lei 7400/08.

QUADRO 4-8 - Descrição SAVAM para APRN (Áreas de Proteção de Recursos Naturais) e APCP (Áreas de Proteção Cultural e Paisagística).

APRN	APCP
<p>Áreas destinadas à conservação de elementos naturais significativos para o equilíbrio e o conforto ambiental urbano, compreendendo:</p> <p>I - áreas, em geral de pequena extensão, representativas de ecossistemas singulares remanescentes no território do Município; II - áreas cujos valores naturais encontram-se parcialmente descaracterizados em relação às suas condições originais, mas que justificam proteção em razão das funções desempenhadas no ambiente urbano; III - áreas localizadas no entorno de Unidades de Conservação Ambiental, nas quais a intensidade ou as características do uso e a ocupação do solo podem interferir no equilíbrio ambiental dessas Unidades; IV - áreas parcialmente urbanizadas, ou em processo de urbanização, que requeiram a adoção de critérios e restrições específicos de modo a conciliar o uso e ocupação do solo com a preservação dos atributos ambientais existentes.</p>	<p>Áreas destinadas à conservação de elementos significativos do ponto de vista cultural, associados à memória, pluralidade e diversidade de manifestações e formas de expressão das identidades da sociedade local, e para a imagem ambiental urbana, compreendendo:</p> <p>I - sítios integrados por conjuntos monumentais ou monumentos individuais e seu entorno, de valor histórico e/ou cultural reconhecido pela União, o Estado ou o Município; II - áreas com tipologias de edificações e ambiências de valor simbólico e/ou significativo para a fixação da memória e a cultura da cidade, ou de um determinado grupo social, religioso ou étnico; III - áreas de interesse arqueológico, constituídas por segmentos do meio físico modificados pela ação humana segundo comportamentos culturalmente determinados e manifestações materiais que têm potencial informativo sobre relações e processos socioculturais passados IV - elementos de paisagem natural, como flora, formação geológica e geomorfológica, espelhos d'água ou outras condições naturais que configurem referencial cênico e/ou simbólico.</p>

Fonte: PMS – Lei 7400/08.

São diretrizes do SAVAM para a APRN das Bacias do Cobre e Paraguari:

- Estabelecimento de zoneamento para a APRN, compatibilizando-o com o zoneamento da Área de Proteção Ambiental Bacia do Cobre/ São Bartolomeu, e definindo critérios e restrições de ocupação para as áreas adjacentes, não incluídas na poligonal da APA estadual;
- Delimitação das áreas de preservação permanente, em especial as faixas de proteção às nascentes e margens do rio do Cobre e de seus afluentes, e áreas úmidas nas margens do Rio Paraguari;
- Definição de critérios para monitoração da extração de minérios na proximidade da represa do Cobre, de modo a reduzir o dano ambiental resultante da atividade;
- Estabelecimento de critérios e restrições específicos para controle do adensamento das áreas habitacionais incluídas na APRN, compatibilizando o uso do solo com a proteção ambiental;
- Preservação da Mata Atlântica de forma compatibilizada com usos de lazer de contato com a natureza, turismo ecológico;
- E atividades culturais e manifestações religiosas, especialmente na área correspondente ao Parque de São Bartolomeu, e como centro de referência para a educação ambiental

São diretrizes do SAVAM para a APRN de Aratu:

- Zoneamento da APRN, com delimitação das áreas de preservação permanente e áreas de amortecimento, considerando o uso e ocupação do solo existente;
- Realização de estudos ambientais para institucionalização, como Unidade de Conservação, das áreas de mangues e de floresta densa associadas ao domínio de Mata Atlântica integrantes da APRN, atendidos os critérios da legislação pertinente; definição de critérios especiais de uso e ocupação do solo para as áreas urbanizadas ou de ocupação espontânea adjacentes às áreas de proteção rigorosa;
- E compatibilização dos usos industriais com a conservação ambiental.

São diretrizes gerais para as Áreas de Proteção Cultural e Paisagística, APCP:

- I - Regulamentação, mediante legislação específica, das áreas indicadas nesta Lei para institucionalização como APCP;
- II - Identificação, mapeamento e delimitação de novas áreas do Município, passíveis de enquadramento como APCP, que serão institucionalizadas mediante lei específica;
- III - Atualização, ampliação e/ou complementação da legislação municipal vigente, em parceria com órgãos públicos de outros níveis de governo com competência correlata na proteção do patrimônio cultural, abrangendo as áreas de interesse cultural e paisagístico no Município;

- IV - Preservação e valorização dos sítios, dos monumentos e seu entorno quanto a modificações na morfologia, volumetria das edificações, visuais internas e externas, ambiência e silhueta urbana;
- V - Elaboração de projetos urbanísticos, normas, procedimentos específicos e programas de intervenção, com a participação da comunidade, priorizando o uso para o lazer, atividades educativas, culturais e turísticas;
- VI - Definição de projetos estruturantes que possam funcionar como catalisadores de desenvolvimento para áreas em processo de deterioração do tecido urbano, com ênfase na questão habitacional;
- VII - Estabelecimento de parcerias com instituições públicas e privadas para a conservação, recuperação e gestão dos bens culturais integrantes das ACP;
- VIII - Para as áreas de interesse arqueológico:

a) complementação da legislação municipal vigente, com vistas a disciplinar as pesquisas e intervenções nas áreas de interesse arqueológico;

b) exigência de Termo de Responsabilidade para licenciamento de empreendimentos em sítios arqueológicos;

c) controle da integridade dos elementos e áreas de interesse arqueológico, e recuperação daqueles degradados.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BERNARDES, P. S. 2014. Serpentes peçonhentas e acidentes ofídicos no Brasil. Anolis books, 224p.

CRA. Diagnóstico Ambiental da APA Baía de Todos os Santos. Volume I – Caracterização Geral. Fundação Baía Viva/V & S, 2001.

FORNAZARI, F. & TEIXEIRA, C.R. 2009. Salmonelose em répteis: Aspectos epidemiológicos, clínicos e zoonóticos. Vet. Zootec. 16:19-25.

FREITAS, M. A. DE. 2012. Mamíferos no Nordeste Brasileiro: espécies continentais. 133p, USEB.

GALETTI, M. & PIZO, M.A. 1996. Fruit eating by birds in a forestfragment in southeastern Brazil. Ararajuba 4(2):71—79.

HADDAD, C. F. B; TOLEDO, L. F; PRADO, C. P. A.; LOEBMANN, D.; GASPARINI, J. L. & SAZIMA, I. 2013. Guia dos Anfíbios da Mata Atlântica: Diversidade e biologia. Editora Anolisbook.

ICMBio/MMA, 2018. Livro Vermelho da Fauna Brasileira Ameaçada de Extinção: Volume III – Aves /-- 1. Ed.-- Brasília, DF.

IUCN. IUCN Red List of Threatened Species. Version 2016.2. Disponível em <<http://www.iucnredlist.org>>. Acesso em setembro de 2019.

LIMA, P.C. 2006. Aves do litoral norte da Bahia. 1 ed. – Bahia: Atualidades Ornitológicas.

MARINI, M.A. & GARCIA, F.I. 2005. Conservação de aves no Brasil. Megadiversidade. 1(1): 96-102.

MOTA, J. V. L.; CARVALHO, A. A. F.; TINOCO, M. S. 2011. Distribuição e uso de habitat da avifauna na restinga da Reserva Imbassaí, Litoral Norte da Bahia. Revista Brasileira de Ornitologia, 19 (3).

OGAWA, G.M. 2008. Artrópodes em ninhos de *Columba livia* Gmelin, 1789 (Aves, Columbidae) em área urbana de Manaus, Amazonas, Brasil. *EntomoBrasilis*. 1(3): 67-72.

PERLO, B.V. 2009. A field guide to the birds of Brazil. Oxford University Press, Inc.

PIACENTINI, V. Q.; ALEIXO, A.; AGNE, C. E.; MAURÍCIO, G. N.; PACHECO, J. F.; BRAVO, G. A.; BRITO, G. R. R.; NAKA, L. N.; OLMOS, F.; POSSO, S.; SILVEIRA, L. F.; BETINI, G. S.; CARRANO, E.; FRANZ, I.; LEES, A. C.; LIMA, L. M.; PIOLI, D.; SCHUNCK, F.; AMARAL, F. R.; BENCKE, G. A.; COHN-HALF, M.; FIGUEIREDO L. F. A.; STRAUBE, F. C.; CESARI, E. 2015. Annotated checklist of the birds of Brazil by the Brazilian Ornithological Records Committee. Revista Brasileira de Ornitologia, 23 (2).

REIS, N. R., PERACCHI, A. L., ROSSANEIS, B. K. & FREGONEZI, M. N. 2014. Técnica de Estudos Aplicadas aos Mamíferos Silvestres Brasileiros. 2º edição, Rio de Janeiro, Technical Books.

RIDGELY, R.S. & G. TUDOR. 1994. The birds of South America, the Suboscine Passerines. Austin, University of Texas Press, 814p.

SEMA – Secretaria de Meio Ambiente. 2017. Portaria nº 37 de 15 de agosto de 2017 - Torna pública a Lista Oficial das Espécies da Fauna Ameaçadas de Extinção do Estado da Bahia.

SICK, H. 1997. Ornitologia Brasileira. Editora Nova Fronteira, Rio de Janeiro.

SIGRIST, T. 2006. Aves do Brasil: uma visão artística. São Paulo, Editora Avis Brasilis.

STOTZ, D. F.; FITZPATRICK, J. W.; PARKER, T. A.; MOSKOVITS, D. K. 1996. Neotropical birds: ecology and conservation. Chicago: The University of Chicago Press.

TEIXEIRA, R.L. 2001. Comunidade de lagartos da restinga de Guriri, São Mateus – ES, sudeste do Brasil. Atlântica 23: 77-84.

TEIXEIRA, D.M.; OTOCH, R.; LUIGI, G.; RAPOSO, M.A.; ALMEIDA, A.C.C. 1993. Notes on some birds of northeastern Brazil (5). Bull. B.O.C., 113 (1).

TPC-LACERTA, 2015. Programa de Monitoramento da Fauna Terrestre – Projeto Básico Ambiental – Terminal Portuário de Cotegipe S/A - Lacerta Consultoria, Projetos & Assessoria Ambiental LTDA. Salvador Bahia. 117p.

VITT, L. J.; MAGNUSSON, W. E.; ÁVILA PIRES, T. C. & LIMA, A. P. 2008. Guia de Lagartos da Reserva Adolpho Ducke, Amazonia Central. Manaus: Áttema Design Editorial.

METROGREEN SKYRAIL CONCESSIONÁRIA DA BAHIA S/A**ESTUDO DE MÉDIO IMPACTO – EMI, PARA AS OBRAS DO VLT/
MONOTRILHO DO SUBÚRBIO – SALVADOR, BAHIA****SUMÁRIO**

4.	DIAGNÓSTICO AMBIENTAL	4
4.3.	Caracterização do Meio Socioeconômico.....	4
4.3.1.	Aspectos do Meio Socioeconômico da AII	5
4.3.2.	Aspectos Socioeconômicos da AID.....	7
4.3.3.	Sistema de organização social	37
4.3.4.	Adensamento Populacional Induzido	39
4.3.5.	Equipamentos urbanos e comunitários existentes.....	40
4.3.6.	Uso e Ocupação do Solo	43
4.3.7.	Usos atuais do Sistema Trem do Subúrbio	51
4.3.8.	Comunidades Tradicionais.....	66
4.3.9.	ANEXOS.....	86

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 4-1	– Vetores de Expansão, a partir do Centro Histórico na década de 1970.....	6
FIGURA 4-2	– Subdistritos de Salvador na área do VLT - CTB (2018) ²	8
FIGURA 4-3	– Mapas de ocupação da área de influência do VLT/ Monotrilho do Subúrbio.....	10
FIGURA 4-4	– Vista do bairro do Comércio do alto do Elevador Lacerda.....	11
FIGURA 4-5	– Feira de São Joaquim.....	12
FIGURA 4-6	– Largo da Calçada.....	12
FIGURA 4-7	– Rua Luiz Maria, conhecida como Baixa do Fiscal, após obras. Fonte: Jornal a Tarde.....	13
FIGURA 4-8	– Rua dos Voluntários da Pátria, paralela à antiga linha de trem.....	14
FIGURA 4-9	– Vista do bairro Lobato. Fonte: Google Street View.....	14
FIGURA 4-10	– Vista aérea do bairro de Plataforma.....	15
FIGURA 4-11	– Vista aérea do bairro de Itacaranha, onde a orla foi requalificada.....	16
FIGURA 4-12	– Vista da Igreja de Nossa Senhora de Escada.....	16
FIGURA 4-13	– Vista da Rua Almeida Brandão em Praia Grande, próxima a estação do trem do subúrbio.....	17
FIGURA 4-14	– Vista da Avenida Afrânio Peixoto em Periperi, próxima a estação do trem do subúrbio.....	18
FIGURA 4-15	– Vista de cima do túnel do trem da região de Setúbal.....	18
FIGURA 4-16	– Vista da região onde está localizada a estação do trem no bairro de Paripe.....	19
FIGURA 4-17	– Foto da região de São Luiz.....	19
FIGURA 4-18	– Vista da Rua São Raimundo que está paralela a antiga linha do trem na região da Ilha de São João.....	20
FIGURA 4-19	– Área Ocupada de Salvador: 1940. Fonte: FERREIRA, 2009.....	47
FIGURA 4-20	– Área Ocupada de Salvador: 1976. Fonte: FERREIRA, 2009.....	48
FIGURA 4-21	– Área Ocupada de Salvador: 1998. Fonte: FERREIRA, 2009.....	49
FIGURA 4-22	– Distribuição das classes de uso e ocupação na AID do VLT/Monotrilho. Fonte: Elaboração própria.....	50
FIGURA 4-23	– Os usuários levam suas compras, produtos e materiais no chão do trem.....	52
FIGURA 4-24	– Movimentação de passageiros nas estações de Paripe e Calçada.....	53
FIGURA 4-25	– À esquerda, Sra. Helena, Vila dos Pescadores em Periperi, tratando o pescado do dia na porta de casa e à direita, Pescadora da Vila dos Pescadores, Periperi, com o pescado conseguido no dia.....	59

FIGURA 4-26 – Vendedores ambulantes na Estação Calçada.....	61
FIGURA 4-27 – Vendedores Ambulantes e Barracas na Estação Paripe.....	61
FIGURA 4-28 – Barracas erguidas em área de domínio do Sistema Trem do Subúrbio, algumas com indícios de servirem de moradia temporária.....	61
FIGURA 4-29 – Uso do passeio público para exposição de mercadorias.....	62
FIGURA 4-30 – Barracas de uso do comércio informal margeando os trilhos do trem em Plataforma.....	62
FIGURA 4-31 – Barracas de uso do comércio informal na Vila dos Pescadores - Periperi.....	62
FIGURA 4-32 – Atividade de mariscagem na coroa próxima a ponte do trem do subúrbio em Plataforma.....	71
FIGURA 4-33 – Atividade de pesca registrada na entrada da Baía de Itapagipe.....	72
FIGURA 4-34 – Imagens de alguns dos principais tipos de embarcações utilizadas pelos pescadores da Baía de Todos os Santos.....	73
FIGURA 4-35 – Imagens de alguns dos principais tipos de petrechos de pesca e mariscagem utilizados na Baía de Todos os Santos. Fotos: BMA.....	75
FIGURA 4-36 – Mapa com a localização com destaque para as Comunidades Remanescentes de Quilombola do Alto do Tororó e do Rio dos Macacos (CORDEIRO, 2019).....	83

LISTA DE TABELAS

TABELA 4-1 – População residente em domicílios na área de abrangência do empreendimento, 2000 e 2010.....	20
TABELA 4-2 – População residente em domicílios subdistritos da área de abrangência em 2000 e 2010.....	21
TABELA 4-3 – Domicílios particulares na área de abrangência, 2000 e 2010.....	22
TABELA 4-4 – Domicílios particulares permanentes subdistritos – 2000 e 2010.....	23
TABELA 4-5 – População residente por domicílios por sexo nos subdistritos da área de abrangência em 2010.....	23
TABELA 4-6- Pessoas de 10 anos ou mais de idade, total e taxa de alfabetização por sexo nos subdistritos da área de abrangência 2010.....	24
TABELA 4-7 – Domicílios particulares permanentes segundo tipo do domicílio e a condição de ocupação subdistritos da área de abrangência 2010.....	25
TABELA 4-8 – Domicílios particulares permanentes segundo o tipo de domicílio e o destino do lixo nos subdistritos da área de abrangência 2010.....	27
TABELA 4-9 – Domicílios particulares permanentes segundo o tipo de domicílio e a forma de abastecimento de água nos subdistritos da área de abrangência 2010.....	30
TABELA 4-10 – Domicílios particulares permanentes segundo o tipo de domicílio e a existência de energia nos subdistritos da área de abrangência em 2010.....	33
TABELA 4-11 – Domicílios particulares permanentes por classe de rendimento nominal mensal per capita nos subdistritos da área de abrangência 2010.....	34
TABELA 4-12 – Domicílios particulares permanentes segundo a existência de banheiro ou sanitário e número de banheiros de uso exclusivo do domicílio nos subdistritos da área de abrangência em 2010.....	35
TABELA 4-13 – Projeção da população residente em domicílios nos subdistritos 2010-2020.....	39
TABELA 4-14 – Segurança - Ocorrências no Trem do Subúrbio – 2018.....	42
TABELA 4-15 – Lideranças contatadas.....	54
TABELA 4-16 - Lista com os nomes populares e científicos das espécies de peixes, crustáceos e moluscos capturados pelos pescadores e marisqueiras da Baía de Todos os Santos.....	77

LISTA DE QUADROS

QUADRO 4-1 – Posição de Salvador e da RMS quanto à População, PIB e IDH no Brasil.....	6
QUADRO 4-2 – Relação de algumas organizações sociais da área de abrangência do VLT/ Monotrilho do Subúrbio.....	38
QUADRO 4-3 – Equipamentos voltados à educação.....	40
QUADRO 4-4 – Classes de uso e ocupação do solo na AID do Projeto VLT/Monotrilho. Fonte: Elaboração própria.....	50

QUADRO 4-5–Perfil dos funcionários do Sistema Trem do Subúrbio.....	63
QUADRO 4-6 – Transporte Ferroviário - Média de passageiros transportados/Dia- 2019.....	64
QUADRO 4-7 – Transporte Ferroviário - Passageiros transportados/Mês – 2019.....	64
QUADRO 4-8 – Comentários e sugestões feitas pelos participantes dos encontros com as lideranças.	64

4. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

4.3. Caracterização do Meio Socioeconômico

Para analisar os aspectos do meio socioeconômico da área de abrangência do VLT/ Monotrilho do Subúrbio apresenta-se a seguir uma sinopse socioeconômica do município de Salvador como território e área de circunscrição da AII – Área de Influência Indireta do empreendimento. Em seguida, são apresentados dados referentes à ocupação e demografia, renda média da população, educação, caracterização de domicílios, áreas para os subdistritos da Área de Influência Direta – AID, tendo como referência o Plano Salvador 500 (PMS, 2015)¹ e os Estudos Socioeconômicos apresentados pela Companhia de Transportes do Estado da Bahia (CTB, 2018)² para o contrato de concessão patrocinada para a implantação e operação do VLT do Subúrbio.

O presente estudo foi desenvolvido com a utilização de recursos metodológicos adequados a cada atividade que integra sua elaboração, conforme apresentado a seguir:

1. Pesquisa Bibliográfica, Documental e Entrevistas – utilização de diferentes fontes para levantamento de informações:
 - a) Levantamentos Secundários: acesso a bases cartográficas, imagens aéreas, legislação, dados censitários, consulta às bases de dados socioeconômicos de instituições oficiais³, estudos, dentre outros;
 - b) Levantamentos em Campo para composição de um Diagnóstico Perceptivo: caracterização dos usos atuais do Sistema Trem do Subúrbio e o perfil socioeconômico dos usuários, tendo sido realizadas entrevistas qualitativas, amostrais, visitas em campo nas 10 estações atuais do trem e observações sobre a realidade local;
 - c) Levantamentos de informações do Sistema Trem do Subúrbio para composição de um Diagnóstico Perceptivo referente a caracterização do perfil socioeconômico e técnico dos trabalhadores atuais do Sistema Trem do Subúrbio, incluindo servidores e terceirizados: realizadas visitas ao órgão gestor do Sistema Trem para coleta de dados.
2. Análise das Informações – análise das informações levantadas buscando o desenvolvimento de visões integradas e contextualizadas (atual e futura) e focais (em função das questões obrigatórias e complementares para avaliação dos impactos);
3. Pesquisa de Percepção – realização de entrevistas com um grupo amostral composto por: lideranças locais, usuários do trem, estudantes, pescadores e marisqueiras, e comerciantes informais/ ambulantes. A pesquisa contemplou um número de 91 participantes que estavam presentes nos momentos de entrevista.

¹ PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR. Plano Salvador 500. Salvador hoje e suas tendências. Agosto 2015.

² BAHIA. CTB. Companhia de Transportes do Estado da Bahia. Anexo 4 – Apêndice A: VLT – TOMO I. Estudo Socioeconômico. 08/02/2018.

³ IBGE, IMFORMS, CONDER, FJP, IPEA.

Para o desenvolvimento da pesquisa perceptiva utilizou-se um formulário⁴ contendo 16 questões de aspectos gerais quanto a utilização do Sistema Trem do Subúrbio (periodicidade de uso do transporte, percurso, gasto médio, transporte de mercadorias, existência e convívio com ambulantes, entre outras). As perguntas feitas procuraram identificar como os entrevistados usam e percebem o trem do Subúrbio, deixando-os com liberdade para registrar percepções positivas e/ou negativas, com vistas a identificar possíveis impactos do novo empreendimento VLT/ Monotrilho do Subúrbio. Frente às percepções relatadas pelos entrevistados, os pesquisadores avaliaram os relatos no contexto observado a fim de identificar os impactos na socioeconomia. O processo de identificação, descrição e valoração destes impactos é apresentado no Item 5 deste EMI, bem como as respectivas medidas mitigatórias, compensatórias e programas sociais que englobam essas medidas.

4.3.1. Aspectos do Meio Socioeconômico da AII

A década de 1970 marca o início da efetiva metropolização de Salvador, com a implantação de polos industriais em municípios do seu entorno e a criação da Região Metropolitana de Salvador (RMS) pelo governo militar em 1973. As transformações começam com a integração ao mercado nacional, por via rodoviária, com a descoberta de petróleo no Recôncavo nos anos 1950, e com a industrialização dos anos 1960 (Centro Industrial de Aratu - CIA) e 1970 (Polo Petroquímico de Camaçari). Nos anos 1980 consolidou-se um novo centro urbano (sem substituir, até hoje, a centralidade então existente), impulsionado por investimentos públicos e privados realizados na década precedente, com a abertura da avenida Paralela, a construção do Centro Administrativo da Bahia – CAB, da nova estação rodoviária e do Shopping Iguatemi (hoje Shopping da Bahia). A avenida Paralela configurou um vetor de expansão urbana Sul-Norte (PMS, 2015)¹.

Essa nova centralidade direcionou a expansão urbana no sentido da orla atlântica norte e contribuiu para o gradativo esvaziamento do centro tradicional da cidade. A ocupação do Miolo foi fortemente induzida pelo Estado com a implantação do Centro Administrativo da Bahia (CAB), a abertura da Avenida Paralela e a construção de grandes conjuntos habitacionais. As “invasões” e loteamentos irregulares ocupam a área dos subúrbios ferroviários e o entorno dos conjuntos habitacionais do miolo (PMS, 2015)¹.

O mapa (**FIGURA 4-1**) tem como fundo cartografia que mostra a mancha urbana dos anos 1970, o sistema viário implantado no período e os vetores de expansão espacial de Salvador que caracterizam espaços diferenciados em termos sociais e de ambiente construído - infraestrutura, habitação, uso do solo e equipamentos urbanos.

⁴ Instrumento para entrevista semiestruturada que serviu ao diagnóstico de percepção (Questionário no Anexo).

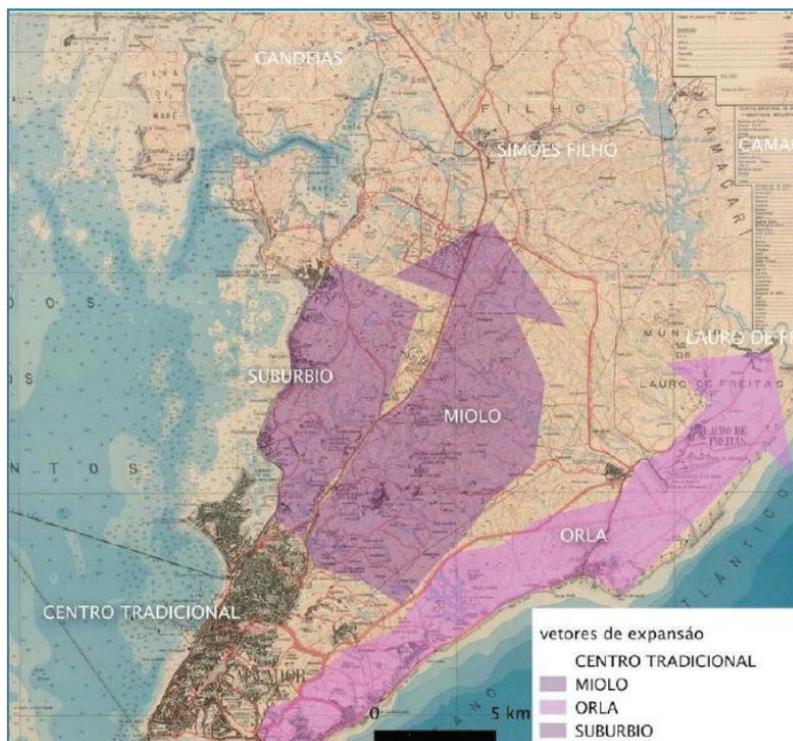


FIGURA 4-1 – Vetores de Expansão, a partir do Centro Histórico na década de 1970.

Fonte:PMS, (2015)¹.

Salvador é a terceira cidade do Brasil, em termos de população, abaixo de São Paulo e Rio de Janeiro. No cenário metropolitano nacional, a Região Metropolitana de Salvador (RMS) é a oitava região metropolitana do país considerada a população.

Em Salvador, habitam 75% dos moradores da RMS, segundo os dados do último censo (IBGE, 2010). O Produto Interno Bruto (PIB) coloca a RMS também em oitavo lugar na comparação com as RMs brasileiras. Se a comparação for feita entre os municípios, a posição de Salvador cai para a décima posição. Considerando o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) para o ano de 2010, Salvador ocupa a posição 383ª do Brasil (**QUADRO 4-1**).

QUADRO 4-1 – Posição de Salvador e da RMS quanto à População, PIB e IDH no Brasil.

Indicador	Valor	Posição no Brasil
População municipal	2.674.923 hab	3ª
População RMS	3.573.973 hab	8ª
PIB RMS	21.155 R\$ per capita	8ª
PIB municipal	13.733 R\$ per capita	10ª
IDH municipal	0,754	383ª

Fonte: PMS, (2015)¹.

De acordo com o Plano Salvador 500 (2015), em 2010, a densidade demográfica da Bahia era de 24,8 habitantes por quilômetro quadrado. A concentração da população na capital fica clara com a densidade mais de 3,7 mil habitantes por quilômetro quadrado, 152 vezes superior à densidade média do estado. É importante ressaltar que a efetiva densidade demográfica de Salvador é muito maior porque a área real do município não corresponde à área divulgada pelo IBGE que seria de 706,8 km², conforme a resolução nº 5 de 10/10/2002, publicada no DOU nº 198 de 11/10/2002. Se considerarmos exclusivamente a área continental temos uma área aproximada de 308 km² o que nos dará em 2010 uma densidade (na área continental) de 8.670 habitantes por quilômetro quadrado.

O PIB de Salvador, por sua vez, oscilou em torno de taxas muito baixas, e mesmo negativas, fechando o período (1999–2012) com uma média de 1,6% ao ano. Com esse desempenho, Salvador chega a 2012 com um PIB per capita de apenas R\$ 14.705,51, que, além de inferior ao PIB per-capita da RMS (R\$ 20.021,00), se situa no 24º lugar no ranking dos PIB per-capita das capitais.

Cabe observar que toda essa dinâmica não significa que as condições de vida tenham piorado para a maioria da população de Salvador, ao longo desses anos últimos. De fato, como em todo o Brasil, elas melhoram. E melhoram, não só porque nesse período o crescimento populacional foi bastante baixo (inferior a 1% ao ano, o que eleva, ainda que a pequenas taxas, o PIB per-capita), pela redução do fluxo migratório em direção à capital, como também em função das políticas de distribuição de renda, habitação e expansão de crédito promovidas pelo Governo Federal PMS, (2015)¹.

As melhoras, no entanto, no tocante a indicadores sociais como taxas de desemprego, níveis de escolaridade, níveis de habitação, etc., como seria de se esperar foram bem inferiores às obtidas na maioria das demais capitais brasileiras.

Apesar de um relativo avanço das atividades industriais, a economia da RMS continua basicamente ancorada nas atividades terciárias, com ênfase na administração pública e nos setores de saúde e educação, no comércio de mercadorias, nas atividades do setor imobiliário, de alojamento e alimentação e nos serviços de caráter pessoal (PMS, 2015)¹.

4.3.2. Aspectos Socioeconômicos da AID

Os resultados da análise socioeconômica apresentados neste item foram baseados nos estudos socioeconômicos da CTB (2018)², com fidedignidade das informações, que são disponibilizados no Brasil pelo IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística nos Censos Demográficos 2000 e 2010.

De acordo com o estudo apresentado pela CTB (2018)², com o Censo Demográfico 2010, o IBGE realizou uma definição de espacialização dos bairros para uma análise com a UFBA, CONDER e os órgãos ambientais da Bahia, onde analisou os bairros em

estatísticas sócio ambientais e demográficas, o que permitiu análises sobre os mesmos. Contudo cartas específicas dos setores por bairro não puderam ser definidas, ou seja, análises temporais ficaram comprometidas entre os bairros e os setores censitários, razão pela qual será utilizado como referência, mas sem oferecer possibilidade de espacialização por bairros para este atual estudo do VLT/ Monotrilho do Subúrbio.

Apesar disso, conclui-se que a condição de espacialização ideal ainda são os Subdistritos, que são os espaços geográficos passíveis de análise temporal. Desta forma foram analisadas as mudanças socioeconômicas dos seus habitantes, assumindo-se que a área analisada se mantém constante ao longo do tempo.

Então, foi realizada, e será apresentada abaixo, uma análise sobre os últimos dez anos entre os Censos Demográficos de 2000 e 2010. É possível obter no site do IBGE, dados sobre domicílios, população, média de moradores, e caracterização socioeconômica. Desta forma, serão analisados nove subdistritos: Mares, Paripe, Penha, Periperi, Pilar, Plataforma, Santo Antônio, São Caetano e Pirajá. Mais especificamente na área do VLT estão seis dos subdistritos, pois mais distantes ficam os subdistritos de Pirajá, Santo Antônio e São Caetano. Esta área abrange ao norte o final da Rua São Luís e ao sul com o Bairro do Comércio (**FIGURA 4-2**).

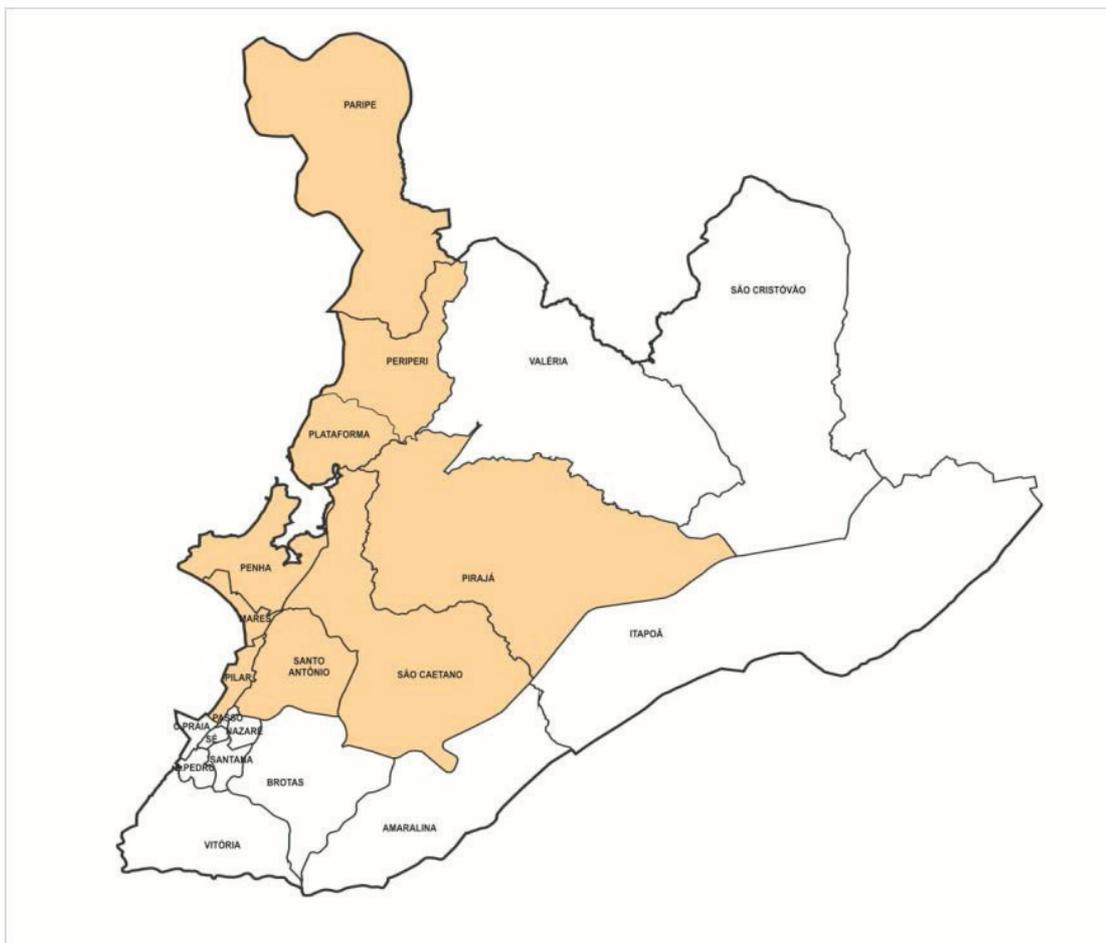


FIGURA 4-2 – Subdistritos de Salvador na área do VLT - CTB (2018)².

4.3.2.1. Histórico da Ocupação

O VLT/ Monotrilho do Subúrbio irá substituir o atual sistema de trens que faz a linha da Estação da Calçada ao Bairro de Paripe, no Subúrbio Ferroviário de Salvador. Ele vai ligar o bairro do Comércio, em Salvador, à Ilha de São João, no município de Simões Filho, na Região Metropolitana de Salvador.

O Subúrbio Ferroviário teve sua ocupação inicialmente ligada à linha férrea, em 1860 e se expandiu a partir do centro em direção norte, na orla da Baía de Todos os Santos, constituindo a partir dos anos quarenta do século XX um local de loteamentos populares, ampliado nas décadas sucessivas sem controle urbanístico, com suas áreas livres invadidas e ocupadas. Concentra uma população pobre e é marcado pela precariedade habitacional, com a maioria de suas habitações autoproduzidas pelos seus moradores(PMS, 2015)¹.

A região do Subúrbio Ferroviário, enquanto território de ocupação histórica secular, foi formada por herdeiros de trabalhadores do sistema ferroviário, ocupados com pequenos comércios e comerciantes informais, além dos pescadores e marisqueiras, residentes nativos, filhos do território. Também recepcionou trabalhadores de outras localidades da cidade, que migraram para o subúrbio por fatores como as mudanças estruturais da economia local, o desemprego, a atração por projetos públicos de reurbanizações populares e, pelo custo benefício dos espaços de habitação de baixa renda. A população, em sua maioria, apresenta uma concentração de baixa renda, escolaridade fundamental e média, habitando em moradias precárias que acompanha todo o traçado do trem⁵.

O espaço urbano adjacente à “linha do trem” é caracterizado pela alta densidade demográfica, tradicionalmente marcado pela precariedade de equipamentos públicos, com o aproveitamento de todo o lote urbano para construções que se erguem em um, dois ou mais pavimentos, a grande maioria com blocos sem reboco.

A **FIGURA 4-3** é ilustrativa do processo estacionário de ocupação da região do subúrbio ferroviário, que desde a década de noventa já apresentava uma ocupação extensa em amplitude de território, que tomava praticamente toda a região do subúrbio, indo do subdistrito do Pilar (Comércio) até São Tomé de Paripe, que só veio ser alterada com mais área ocupada, no trecho do território entre a localidades de Paripe e São Tomé de Paripe, mais de uma década depois.

Destaca-se a ocorrência de um processo de ocupação paralelo as margens dos trilhos e em seu entorno, configurando-se uma região de moradias em alvenaria no padrão de dois pavimentos, sendo a maioria informais, surgindo, em determinadas localidades, um elevado adensamento em áreas contíguas ao mar, tomando as franjas de manguezais e os beirais, que são utilizados para subsistência de comunidades praticantes da pesca artesanal.

⁵IBGE/PMS/PLANDURB. O Subúrbio Ferroviário de Salvador é uma poligonal atualmente formado por 22 bairros, uma área de aproximadamente 4.145ha.

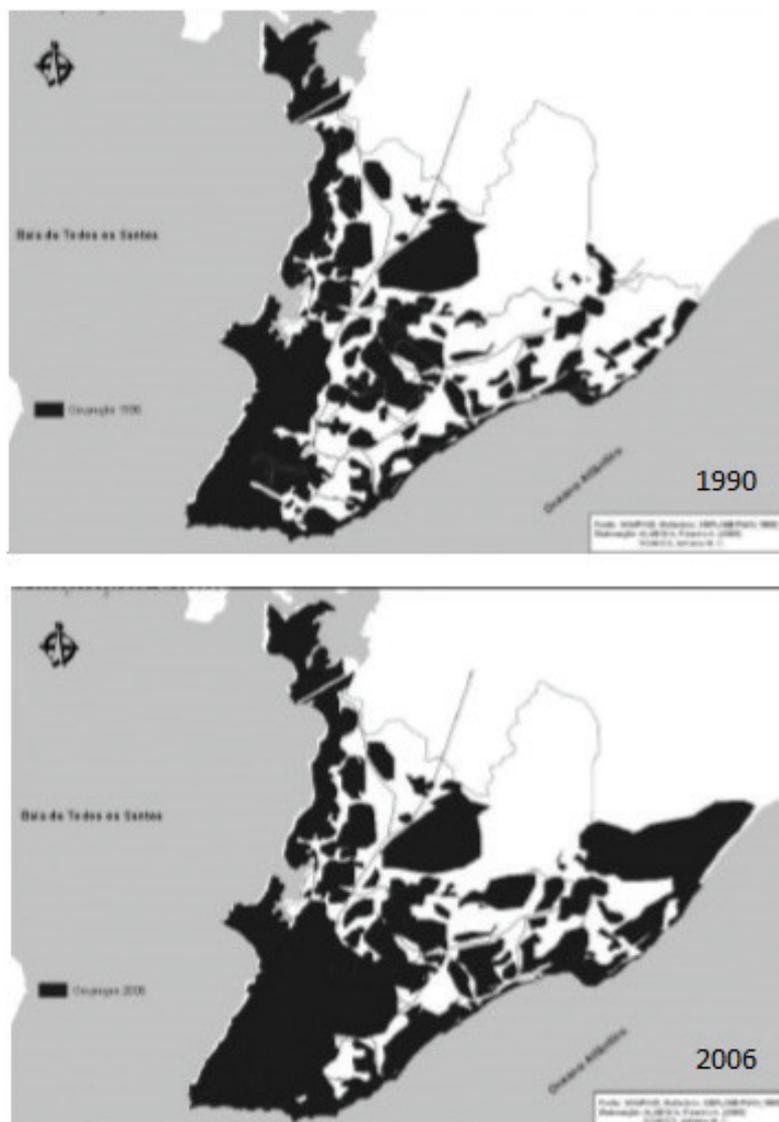


FIGURA 4-3 – Mapas de ocupação da área de influência do VLT/ Monotrilho do Subúrbio.
Fonte: SEPLAN/PMS, 2008.

Abaixo são descritos os aspectos históricos e antrópico das localidades de abrangência no trajeto do VLT/ Monotrilho do Subúrbio.

Comércio, Centro Histórico e Porto

O bairro do Comércio de Salvador se constitui como centro financeiro e de comércio. Nele localiza-se o Porto de Salvador, sendo um dos principais portos do comércio marítimo do Brasil, que se destaca no quadro do continente americano e em suas relações com outros países do mundo. A economia baiana e sua produção agrícola fazia dessa área portuária sua passagem para escoar e gerar a riqueza. Por conta disso, criou-se uma estrutura urbana que levou ao surgimento da rica arquitetura da região central,

histórica, representada pelos grandes prédios comerciais e casarões seculares. Nessa área se encontra um dos primeiros terminais de transporte urbano, o Terminal da França, e alguns pontos de referência histórica de significativa importância turística para Salvador: o Elevador Lacerda, o Plano Inclinado Gonçalves, o Plano Inclinado do Pilar, o Centro Náutico de Salvador, o Mercado do Ouro e o Mercado Modelo (**FIGURA 4-4**).



FIGURA 4-4 – Vista do bairro do Comércio do alto do Elevador Lacerda.

São Joaquim

A Feira de São Joaquim é a maior feira livre da cidade de Salvador e um patrimônio cultural imaterial em processo de registro pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Localiza-se às margens da Baía de Todos os Santos, entre os bairros do Comércio e da Calçada. O seu nome é uma referência à igreja e ao Colégio dos Órfãos de São Joaquim – ambos pertencentes à Ordem dos Jesuítas – localizados em frente à Feira. Fundada há mais de 50 anos pode ser considerada como uma das maiores feiras livres do Brasil. Ocupa uma área de 60 mil m², onde estão distribuídos, aproximadamente, quatro mil boxes que vendem alimentos típicos do estado da Bahia e de outros estados. Nela atuam cerca de 7.000 feirantes, entre comerciantes fixos e vendedores ambulantes (**FIGURA 4-5**).



FIGURA 4-5– Feira de São Joaquim.

Crédito da Foto: divulgação/GovBa.

Largo da Calçada e Baixa do Fiscal

Antigo entreposto comercial da Cidade Baixa, o bairro da Calçada é fortemente ligado ao bairro do Comércio. Este é o primeiro bairro entre a Cidade Baixa e o Subúrbio Ferroviário, conhecido subcentro de Salvador. Com uma grande concentração de pequenos hotéis e pequenas lojas, revela sua função residencial em franca substituição.

O bairro da Calçada teve o seu crescimento e desenvolvimento expandido por décadas, em consequência da sua posição geográfica estratégica, por contar com a presença da Estação Ferroviária da Calçada. Por ter em sua vizinhança a Feira de São Joaquim e o Porto de Salvador se tornou um ponto de referência da cidade com a circulação de usuários do trem, que liga o Centro, através do Largo da Calçada e adjacências ao bairro de Paripe, atravessando todo o Subúrbio Ferroviário.



FIGURA 4-6 – Largo da Calçada.

Por sua vez, a Baixa do Fiscal (Rua Luiz Maria - **FIGURA 4-7**), é um dos principais acessos ao Subúrbio Ferroviário, sendo uma área com características industriais onde estão galpões da antiga RFFSA; é também local que registra uma antiga fábrica de tecidos. Atualmente, tem como destaque uma lavanderia comunitária como equipamento urbano para a localidade.



FIGURA 4-7 – Rua Luiz Maria, conhecida como Baixa do Fiscal, após obras. Fonte: Jornal a Tarde.

Santa Luzia e Viaduto da Suburbana

Na região Santa Luzia, está parada do trem, situada na Rua Voluntários da Pátria, paralelo à linha férrea observa-se uma ocupação consolidada com grande adensamento. A localidade apresenta alta vulnerabilidade social e infraestrutura precária. Teve uma ocupação intensa, depois da construção da Av. Afrânio Peixoto, conhecida como Suburbana. Esta região convive com a falta de emprego, abandono, violência urbana, moradias precárias e a pobreza, apesar de ser uma região de importância histórica na formação da cidade. É cenário de lugarejos, comunidades tradicionais de pescadores, rica cultura popular e belas praias e enseadas da Baía de Todos os Santos.

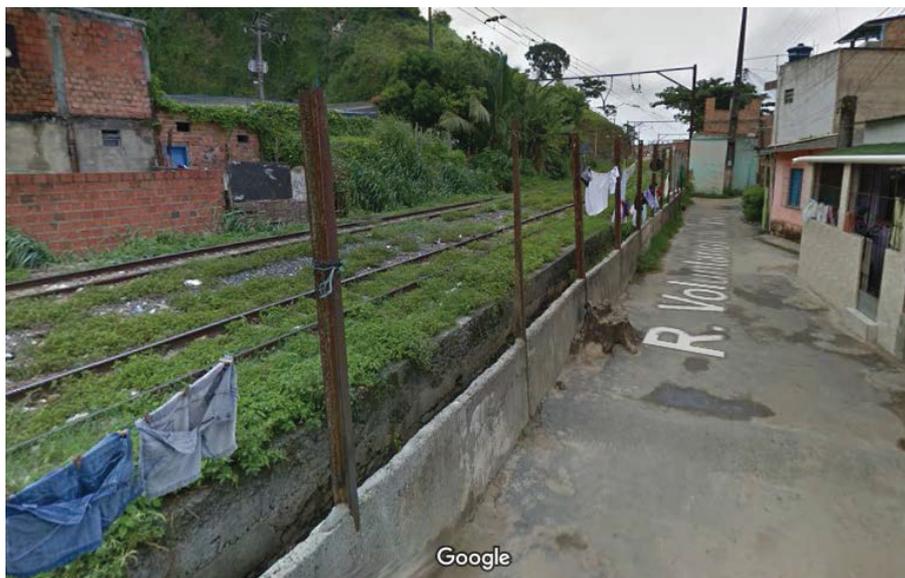


FIGURA 4-8 – Rua dos Voluntários da Pátria, paralela à antiga linha de trem.

Lobato e Parada União

No bairro do Lobato houve o descobrimento do primeiro poço de petróleo em 1939, na Rua do Amparo, dando destaque ao bairro após esse evento. Na década de 1970, devido a uma forte chuva, ocorreu o reassentamento de famílias em obra habitacional do Governo do Estado, fator que favoreceu o crescimento populacional com forte adensamento dessa localidade, formando a estrutura atualmente existente.



FIGURA 4-9 – Vista do bairro Lobato. Fonte: Google Street View.

A parada União tem seu nome oriundo do estaleiro artesanal União, nas imediações da Travessa Alfredo Pereira, às margens da ferrovia. Sua ocupação se dá por moradias informais, contiguas ao mar, tendo do lado esquerdo uma franja de manguezal utilizada para subsistência pelos pescadores e marisqueiras artesanais.

São João, Plataforma e São Braz

Em uma área da Marinha, logo após a ponte ferroviária, localiza-se a Parada São João. Esta região é constituída por inúmeros imóveis populares em alvenaria, e, sua grande maioria apresenta mais de um piso nas construções.

O bairro de Plataforma fica às margens da Baía de Todos os Santos, e é de importância histórica na região e para Salvador. É uma área de boas condições em recursos naturais, habitada por uma população de baixa renda, com sua atividade de subsistência voltada para pesca artesanal. A ocupação foi intensificada pela instalação da Companhia União Fabril, importante fabricante têxtil nos anos 60, que teve como objetivo a geração de emprego. Com o encerramento de suas atividades deixou uma estrutura montada abandonada na localidade. Esse foi o começo do bairro de Plataforma, relativamente populoso, de ocupação desordenada e longe do centro de negócios de Salvador. Apesar da sua situação geográfica, que favorece atividades ligadas ao turismo, ainda não obteve qualquer desenvolvimento nesse sentido.

O mesmo processo aconteceu na comunidade de São Braz, com a chegada da fábrica têxtil de mesmo nome, uma das mais importantes fábricas no processo de industrialização baiana, e que também acabou desativada em 1968. Em São Braz também ocorreu uma intensa ocupação com construção de moradias, em grande parte com mais de dois pavimentos e de padrão popular.

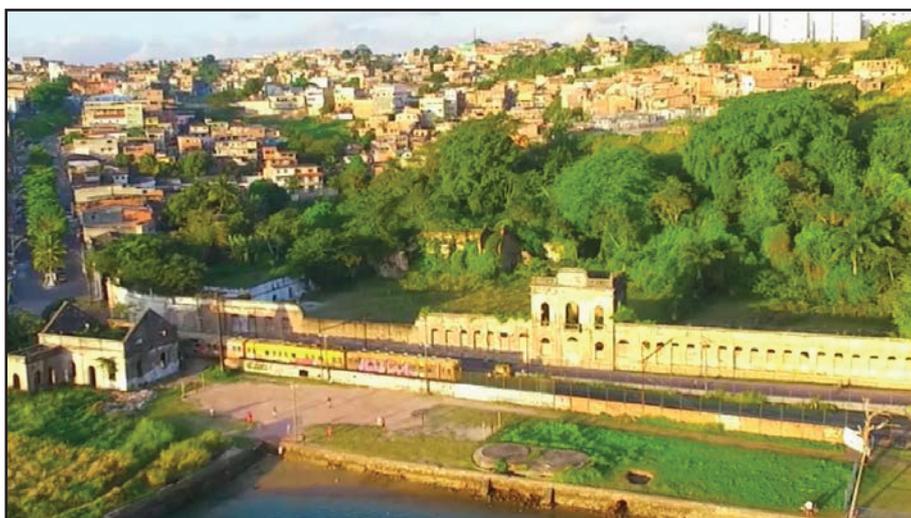


FIGURA 4-10 – Vista aérea do bairro de Plataforma.

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=3T1nbxu9q0Q>.

Itacaranha

Em Itacaranha observa-se um padrão de edificações de um ou mais de dois pavimentos, de característica popular, nas proximidades da faixa de domínio do trem. Em 2018, obras de requalificação do trecho da orla na nova Rua Almeida Brandão foram concluídas melhorando a carência urbana de pavimentação, drenagem, iluminação e equipamentos urbanos. Esta requalificação se deu ao longo da linha férrea que margeia a Baía de Todos os Santos, no intervalo dos bairros de Itacaranha e Plataforma.



FIGURA 4-11 – Vista aérea do bairro de Itacaranha, onde a orla foi requalificada.

Fonte: <https://www.metro1.com.br/noticias/cidade/48778,requilificacao-de-trecho-da-orla-entre-itacaranha-e-plataforma-e-entregue>.

Escada

Considerado um dos bairros mais antigos do Subúrbio Ferroviário de Salvador. Escada apresenta espaços de largos, becos e vielas, com riquezas naturais e arquitetônicas, tornou-se um importante roteiro cultural. Nessa localidade é encontrada a Biblioteca Comunitária Paulo Freire. Também é uma ocupação consolidada situada no limiar da linha do trem, formada por moradias de característica popular em alvenaria.



FIGURA 4-12 – Vista da Igreja de Nossa Senhora de Escada.

Fonte: <http://www.bahia-turismo.com/salvador/igrejas/escada.htm>.

Praia Grande

O bairro Praia Grande, até a década de 1950, foi refúgio de proprietários de terras e de industriais de Salvador, apresentando cenários urbanos com chácaras e casas de grande porte. Após esse período, ocorreu um processo de ocupação que margeia os trilhos, com construções em alvenarias com mais de dois pavimentos, em geral, feitas por uma população de baixa renda. Atualmente verifica-se um elevado adensamento nessa localidade.

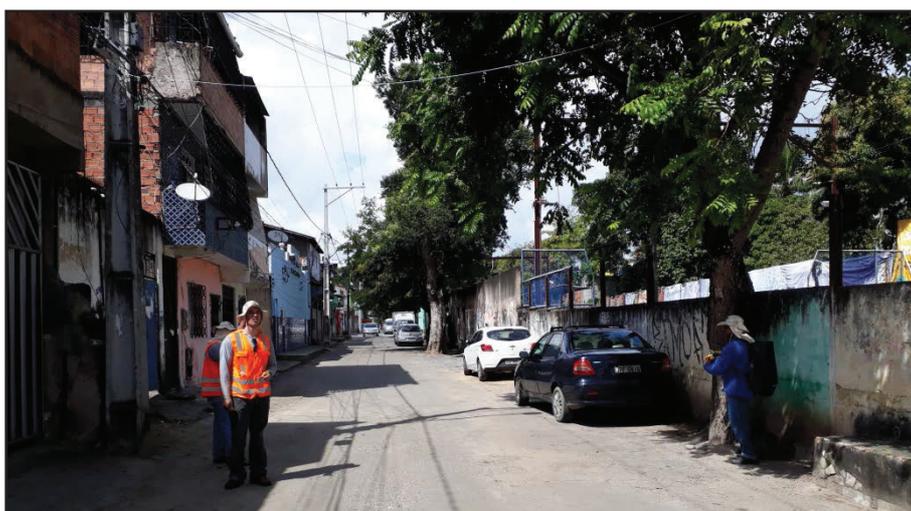


FIGURA 4-13 – Vista da Rua Almeida Brandão em Praia Grande, próxima a estação do trem do subúrbio.

Foto: BMA, 2019.

Periperi

O bairro de Periperi se caracteriza por apresentar distintas configurações urbanas onde prevalece o comércio informal no entorno da estação do trem. Tornou-se uma região de ocupação informal e precária, na qual podemos observar ocupações irregulares entre os trilhos do trem e a zona de praia, enquanto em outros trechos ao longo da borda ferroviária, ocorre uma ocupação informal de padrão popular consolidada e a presença de conjuntos habitacionais construídos pelo Poder Público.



FIGURA 4-14 – Vista da Avenida Afrânio Peixoto em Periperi, próxima a estação do trem do subúrbio.

Foto: Google Street View.

Setúbal e Coutos

A região de Setúbal é uma faixa de território que margeia a Rua Setúbal. Se caracteriza pela ausência de ocupações da população às margens do trilho, embora, haja um adensamento de população consolidada, de baixa renda, com edificações de dois ou mais pavimentos, nas suas proximidades.



FIGURA 4-15 – Vista de cima do túnel do trem da região de Setúbal.

Foto: BMA, 2019.

Paripe

A configuração da ocupação da faixa de domínio do VLT na região de Paripe mostra uma tipologia de construção em alvenaria em geral para uso residencial, com um comércio formal no centro da vila e muitos barracos de madeira no entorno do leito do trilho e da Estação, servindo em parte para moradia e uma parcela deles para o comércio informal.

Conta com via sem pavimentação para o acesso as ocupações da localidade. Próximo a via férrea são vistas muitas casas em alvenariasendo estas as mais antigas, e, as mais recentes ficam na vizinhança da praia. Em sua totalidade as habitações da área possuem redes de esgotamento sanitário, energia elétrica, embora ainda apresente carência de rede de drenagem.



FIGURA 4-16 – Vista da região onde está localizada a estação do trem no bairro de Paripe.

Foto: Google Street View.

São Luiz

Situada na entrada para São Thomé de Paripe São Luiz é a última localidade do Subúrbio Ferroviário. O que existe da linha férrea passa paralelamente a avenida São Luiz. A região é caracterizada por ocupação informal, com edificações de padrão popular, com mais de um pavimento, exclusivamente para a moradia, mas com atividades de pequeno comércio e serviço locais.



FIGURA 4-17 – Foto da região de São Luiz.

Foto: BMA, 2019.

Ilha de São João – Simões Filho

Localizada no município de Simões Filho, a Ilha de São João é um bairro popular da Região Metropolitana de Salvador - RMS e caracterizada por um conjunto habitacional de interesse social implementado pelo Poder Público. Observa-se uma ocupação informal no entorno da região do mangue e das praias, sendo de padrão popular e em geral de dois pavimentos.



FIGURA 4-18 – Vista da Rua São Raimundo que está paralela a antiga linha do trem na região da Ilha de São João.

Foto: Google Street View.

4.3.2.2. Demografia

A região dos subdistritos considerados no estudo do VLT/ Monotrilho do Subúrbio apresentava em 2010 uma população residente de 1.113.650 habitantes (IBGE, Censo 2010). A distribuição da sua população segundo a idade apresentava-se como pirâmide invertida, demonstrando o que os demógrafos têm observado: que a população está envelhecendo e há queda na fecundidade das mulheres, fenômeno demográfico também observado nacionalmente.

TABELA 4-1 – População residente em domicílios na área de abrangência do empreendimento, 2000 e 2010.

Anos	População	População em Domicílios particulares Permanentes	População Em Domicílios improvisados	População Em Domicílios coletivos
2000	1.056.451	1.052.419	2.371	1.661
2010	1.113.650	1.111.846	1.153	1.514
Taxa % a.a.	5,4	5,6	-51,37	-8,85

Fonte: IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

Os dados populacionais indicam que na última década houve um crescimento da população de 5,4 % a.a. (**TABELA 4-1**). O subúrbio ferroviário mostra uma estabilização das migrações, mas algumas regiões são muito dinâmicas como Periperi cuja população cresceu 1,36% a.a. Plataforma e São Caetano aumentam a população pois ainda recebem migrações. As regiões menos dinâmicas perdem população: Mares que decresce 0,28%a.a. e Santo Antônio (-0,07%a.a) enquanto Penha (0,13%a.a), Pilar (0,25%a.a.) e Paripe (0,36%a.a) praticamente pararam de crescer.

TABELA 4-2 – População residente em domicílios subdistritos da área de abrangência em 2000 e 2010.

Anos	População	População em Domicílios particulares Permanentes	População em Domicílios improvisados	População em Domicílios coletivos
Mares				
2000	5.237	4.769	19	449
2010	5.093	4.896	494	61
Taxa % a.a.	-0,28	0,26	38,52	-18,10
Paripe				
2000	125.161	124.940	183	38
2010	129.805	129.481	83	324
Taxa % a.a.	0,36	0,36	-7,60	23,90
Penha				
2000	148.978	148.173	206	599
2010	150.929	150.143	118	786
Taxa % a.a.	0,13	0,13	-5,42	2,75
Periperi				
2000	73.278	73.012	228	38
2010	83.886	83.828	87	58
Taxa % a.a.	1,36	1,39	-9,18	4,32
Pilar				
2000	1.287	1.174	78	35
2010	1.319	1.318	9	1
Taxa % a.a.	0,25	1,16	-19,42	-29,92
Plataforma				
2000	63.738	63.492	238	8

Anos	População	População em Domicílios particulares Permanentes	População em Domicílios improvisados	População em Domicílios coletivos
2010	69.699	69.688	55	11
Taxa % a.a.	0,90	0,94	-13,63	3,24
Santo Antônio				
2000	205.788	205.143	302	343
2010	204.368	204.206	133	147
Taxa % a.a.	-0,07	-0,05	-7,87	-8,12
São Caetano				
2000	432.984	431.716	1117	151
2010	468.551	468.286	174	126
Taxa % a.a.	0,79	0,82	-16,97	-1,79

Fonte IBGE. Censos demográficos de 200 e 2010 - Agregados de Setores.

A população do subúrbio ferroviário apresentou melhoria nas condições da habitação. A população em domicílios particulares permanentes cresceu 0,61% a.a. enquanto caiu expressivamente (-8,89%a.a) a população em domicílios improvisados e coletivos (3,85%a.a) (**TABELA 4-2**). Mares aparece como exceção a estas melhorias, a população em domicílios improvisados aumentou muito nesta década (38%a.a), o que pode indicar que houve uma migração da população mais pobre das outras regiões para esse subdistrito que é de encostas e muito pequeno, registra-se, porém, que também aumentou o número de moradores em domicílios permanentes (0,26%a.a.).

A área de abrangência estudada em toda a sua extensão tem melhorado expressivamente as condições das habitações (

TABELA 4-3). O número de domicílios permanentes cresceu 39,94%a.a enquanto o número de domicílios improvisados caiu 36,87%a.a e os domicílios coletivos praticamente desapareceram com uma redução de 89,32%a.a.

TABELA 4-3 – Domicílios particulares na área de abrangência, 2000 e 2010.

Anos	Domicílios particulares	Domicílios improvisados	Domicílios coletivos
2000	274.265	754	1433
2010	383.825	476	153
Taxa % a.a.	39,94	-36,87	-89,32

Fonte: IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

Os domicílios particulares permanentes cresceram em todos os subdistritos analisados, mais expressivamente em Periperi (3,30%a.a), principalmente devido ao crescimento da população, mas preponderantemente pelas melhorias das habitações (**TABELA 4-4**).

TABELA 4-4 – Domicílios particulares permanentes subdistritos – 2000 e 2010.

Subdistrito	2000	2010	Taxa % a.a.
Mares	1.263	1.629	28,98
Paripe	31.428	44.822	42,62
Penha	38.368	50.190	30,81
Periperi	18.575	28.770	54,89
Pilar	320	506	58,13
Plataforma	16.014	23.702	48,01
Santo Antônio	54.512	71.153	30,53
São Caetano	113.785	163.053	43,30

4.3.2.3. Caracterização das faixas domiciliares

A **TABELA 4-5** revela a composição por sexo, da população residente nos subdistritos, bem como dos responsáveis pelo domicílio. Nos subdistritos, predomina a população feminina, todavia, os responsáveis pelos domicílios são predominantemente do sexo masculino.

TABELA 4-5 – População residente por domicílios por sexo nos subdistritos da área de abrangência em 2010.

SUBDISTRITO E SEXO	POPULAÇÃO RESIDENTE	
	TOTAL	RESPONSÁVEL PELO DOMICÍLIO
Mares	5.093	1.530
Homens	2.336	797
Mulheres	2.757	733
Paripe	129.805	39.420
Homens	62.096	21.589
Mulheres	67.709	17.831
Penha	150.929	46.487
Homens	69.590	23.495
Mulheres	81.339	22.992
Periperi	83.886	25.734
Homens	40.024	13.919

SUBDISTRITO E SEXO	POPULAÇÃO RESIDENTE	
	TOTAL	RESPONSÁVEL PELO DOMICÍLIO
Mulheres	43.862	11.815
Pilar	1.319	423
Homens	684	228
Mulheres	635	195
Plataforma	69.699	21.490
Homens	33.155	11.617
Mulheres	36.544	9.873
Santo Antônio	204.368	64.422
Homens	93.732	33.138
Mulheres	110.636	31.284
São Caetano	468.551	151.705
Homens	219.825	82.312
Mulheres	248.726	69.381

4.3.2.4. Taxas de alfabetização nos Subdistritos em 2000 –2010

Em 2010, a alfabetização alcança quase 97% no subdistrito de Santo Antônio e no caso do sexo masculino essa taxa já é superada. No Pilar e Paripe a alfabetização precisa ser acelerada para aproximadamente 9% de mulheres analfabetas (TABELA 4-6).

TABELA 4-6- Pessoas de 10 anos ou mais de idade, total e taxa de alfabetização por sexo nos subdistritos da área de abrangência 2010.

Subdistrito	Pessoas de 10 anos ou mais de idade								
	Total			Alfabetizadas			Taxa de alfabetização das pessoas (%)		
	Total	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres
Mares	4.546	2.047	2.499	4.298	1.949	2.349	94,54	95,21	94,00
Paripe	109.371	51.716	57.655	102.571	48.741	53.830	93,78	94,25	93,37
Penha	132.719	60.453	72.266	128.286	58.713	69.573	96,66	97,12	96,27
Periperi	71.373	33.695	37.678	67.824	32.074	35.750	95,03	95,19	94,88
Pilar	1.125	577	548	1.050	549	501	93,33	95,15	91,42
Plataforma	59.880	28.253	31.627	57.144	27.130	30.014	95,43	96,03	94,90
Santo Antônio	180.040	81.361	98.679	174.305	79.149	95.156	96,81	97,28	96,43

São Caetano	406.649	188.469	218.180	388.947	181.156	207.791	95,65	96,12	95,24
-------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	-------	-------	-------

Fonte: IBGE Censo demográfico. Nota: Dados do Universo.

4.3.2.5. Domicílios particulares permanentes nos Subdistritos em 2010

Analisando-se os subdistritos na área de abrangência, verifica-se que em 2010 existia uma urbanização predominantemente horizontal. Os domicílios permanentes próprios eram, em sua maioria, 86% casas, casas de vila e condomínios sendo em 2010 ao todo 410 mil unidades (**TABELA 4-7**).

TABELA 4-7 – Domicílios particulares permanentes segundo tipo do domicílio e a condição de ocupação subdistritos da área de abrangência 2010.

Subdistrito e Condição de ocupação do domicílio	Total	Casa	Casa de vila ou em condomínio	Apartamento	Habitação em casa de cômodos, cortiço ou cabeça de porco
Mares	1.371	1.095	34	233	9
Próprio	946	799	17	128	2
Próprio já quitado	939	792	17	128	2
Próprio em aquisição	7	7	-	-	-
Alugado	368	252	17	93	6
Cedido	45	34	-	11	-
Cedido por empregador	5	4	-	1	-
Cedido de outra forma	40	30	-	10	-
Outra condição	12	10	-	1	1
Paripe	39.375	37.043	514	1.670	148
Próprio	32.941	31.237	307	1.302	95
Próprio já quitado	32.806	31.114	305	1.292	95
Próprio em aquisição	135	123	2	10	-
Alugado	4.876	4.442	77	319	38
Cedido	1.310	1.125	129	43	13
Cedido por empregador	153	36	116	-	1
Cedido de outra forma	1.157	1.089	13	43	12
Outra condição	248	239	1	6	2
Penha	46.345	40.066	644	5.432	203
Próprio	35.094	30.863	440	3.649	142
Próprio já quitado	34.565	30.665	309	3.449	142
Próprio em aquisição	529	198	131	200	-
Alugado	9.304	7.469	190	1.609	36

Subdistrito e Condição de ocupação do domicílio	Total	Casa	Casa de vila ou em condomínio	Apartamento	Habitação em casa de cômodos, cortiço ou cabeça de porco
Cedido	1.804	1.617	13	166	8
Cedido por empregador	63	51	-	12	-
Cedido de outra forma	1.741	1.566	13	154	8
Outra condição	143	117	1	8	17
Periperi	25.689	23.461	141	1.359	728
Próprio	20.660	19.000	99	938	623
Próprio já quitado	19.618	18.062	96	837	623
Próprio em aquisição	1.042	938	3	101	-
Alugado	3.871	3.384	36	386	65
Cedido	742	666	6	32	38
Cedido por empregador	28	28	-	-	-
Cedido de outra forma	714	638	6	32	38
Outra condição	416	411	-	3	2
Pilar	419	363	6	47	3
Próprio	304	276	2	25	1
Próprio já quitado	294	267	2	24	1
Próprio em aquisição	10	9	-	1	-
Alugado	84	65	2	17	-
Cedido	27	19	2	5	1
Cedido por empregador	4	4	-	-	-
Cedido de outra forma	23	15	2	5	1
Outra condição	4	3	-	-	1
Plataforma	21.464	20.671	133	476	184
Próprio	17.447	17.018	88	316	25
Próprio já quitado	17.239	16.842	88	284	25
Próprio em aquisição	208	176	-	32	-
Alugado	3.077	2.899	36	141	1
Cedido	655	629	8	17	1
Cedido por empregador	22	22	-	-	-
Cedido de outra forma	633	607	8	17	1
Outra condição	285	125	1	2	157
Santo Antônio	64.352	55.706	750	7.711	185

Subdistrito e Condição de ocupação do domicílio	Total	Casa	Casa de vila ou em condomínio	Apartamento	Habitação em casa de cômodos, cortiço ou cabeça de porco
Próprio	46.960	41.488	452	4.952	68
Próprio já quitado	45.719	40.821	439	4.391	68
Próprio em aquisição	1.241	667	13	561	-
Alugado	15.111	12.282	261	2.498	70
Cedido	1.994	1.738	28	217	11
Cedido por empregador	90	81	2	7	-
Cedido de outra forma	1.904	1.657	26	210	11
Outra condição	287	198	9	44	36
São Caetano	151.608	126.957	1.545	22.663	443
Próprio	114.944	97.346	1.162	16.184	252
Próprio já quitado	110.945	96.480	1.142	13.072	251
Próprio em aquisição	3.999	866	20	3.112	1
Alugado	31.854	25.554	303	5.826	171
Cedido	4.235	3.571	75	570	19
Cedido por empregador	289	138	32	118	1
Cedido de outra forma	3.946	3.433	43	452	18
Outra condição	575	486	5	83	1

4.3.2.6. Descrição do sistema de coleta domiciliar de lixo

Os serviços de limpeza urbana estão presentes em quase todos os domicílios. Somente no subdistrito do Pilar o serviço de coleta abrangia apenas 88% dos domicílios e 10% jogavam em terrenos baldios. Nos demais subdistritos a presença do serviço de coleta ultrapassava 95% dos domicílios (**TABELA 4-8**).

TABELA 4-8 – Domicílios particulares permanentes segundo o tipo de domicílio e o destino do lixo nos subdistritos da área de abrangência 2010.

Subdistrito e Destino do lixo	Tipo de domicílio					
	T.	Casa	Casa de vila/ Condomínio	Apto	Casa de cômodos Cortiço Cabeça de porco	% no total
Mares	1.371	1.095	34	233	9	
Coletado	1.311	1.038	34	231	8	95,62
Por serviço de limpeza	1.219	952	33	226	8	92,98
Caçamba de serviço de limpeza	92	86	1	5	-	7,02
Queimado (na propriedade)	2	2	-	-	-	0,15

Subdistrito e Destino do lixo	Tipo de domicílio					
	T.	Casa	Casa de vila/ Condomínio	Apto	Casa de cômodos Cortiço Cabeça de porco	% no total
Enterrado (na propriedade)	-	-	-	-	-	-
Jogado em terreno baldio ou logradouro	56	53	-	2	1	4,08
Jogado em rio, lago ou mar	-	-	-	-	-	-
Outro destino	2	2	-	-	-	0,15
Paripe	39.375	37.043	514	1.670	148	
Coletado	36.270	34.037	475	1.661	97	92,11
Por serviço de limpeza	19.943	19.087	385	395	76	50,65
Caçamba de serviço de limpeza	16.327	14.950	90	1266	21	41,47
Queimado (na propriedade)	303	294	1	-	8	0,77
Enterrado (na propriedade)	12	12	-	-	-	0,03
Jogado em terreno baldio ou logradouro	2308	2224	37	5	42	5,86
Jogado em rio, lago ou mar	36	36	-	-	-	0,09
Outro destino	446	440	1	4	1	1,13
Penha	46.345	40.066	644	5.432	203	
Coletado	45.167	39.019	643	5.379	126	97,46
Por serviço de limpeza	38.416	33.302	473	4.550	91	82,89
Caçamba de serviço de limpeza	6.751	5.717	170	829	35	14,57
Queimado (na propriedade)	3	3	-	-	-	0,01
Enterrado (na propriedade)	-	-	-	-	-	
Jogado em terreno baldio ou logradouro	918	863	1	46	8	1,98
Jogado em rio, lago ou mar	210	139	-	2	69	0,45
Outro destino	47	42	-	5	-	0,10
Periperi	25.689	23.461	141	1.359	728	
Coletado	24.994	22.859	130	1.358	647	97,29
Por serviço de limpeza	15.232	14.260	93	480	399	59,29
Caçamba de serviço de limpeza	9.762	8.599	37	878	248	38,00
Queimado (na propriedade)	61	52	-	-	9	0,24
Enterrado (na propriedade)	4	4	-	-	-	0,02
Jogado em terreno baldio ou logradouro	519	443	11	-	65	2,02
Jogado em rio, lago ou mar	7	7	-	-	-	0,03
Outro destino	104	96	-	1	7	0,40
Pilar	419	363	6	47	3	

Subdistrito e Destino do lixo	Tipo de domicílio					
	T.	Casa	Casa de vila/ Condomínio	Apto	Casa de cômodos Cortiço Cabeça de porco	% no total
Coletado	372	319	5	46	2	88,78
Por serviço de limpeza	148	114	2	31	1	35,32
Caçamba de serviço de limpeza	224	205	3	15	1	53,46
Queimado (na propriedade)	4	4	-	-	-	0,95
Enterrado (na propriedade)	-	-	-	-	-	
Jogado em terreno baldio ou logradouro	42	39	1	1	1	10,02
Jogado em rio, lago ou mar	-	-	-	-	-	
Outro destino	1	1	-	-	-	0,24
Plataforma	21.464	20.671	133	476	184	
Coletado	20.785	19.998	128	476	183	96,84
Por serviço de limpeza	13.348	12.973	87	288	-	62,19
Caçamba de serviço de limpeza	7.437	7.025	41	188	183	34,65
Queimado (na propriedade)	19	19	-	-	-	0,09
Enterrado (na propriedade)	1	1	-	-	-	0,00
Jogado em terreno baldio ou logradouro	626	622	4	-	-	2,92
Jogado em rio, lago ou mar	21	21	-	-	-	0,10
Outro destino	12	10	1	-	1	0,06
Santo Antônio	64.352	55.706	750	7.711	185	
Coletado	61.832	53.295	735	7.634	168	96,08
Por serviço de limpeza	41.114	34.772	545	5.766	31	63,89
Caçamba de serviço de limpeza	20.718	18.523	190	1868	137	32,19
Queimado (na propriedade)	8	8	-	-	-	0,01
Enterrado (na propriedade)	3	2	-	1	-	0,00
Jogado em terreno baldio ou logradouro	2074	1969	15	74	16	3,22
Jogado em rio, lago ou mar	25	24	-	-	1	0,04
Outro destino	410	408	-	2	-	0,64
São Caetano	151.608	126.957	1.545	22.663	443	
Coletado	145.496	121.209	1.409	22.451	427	95,97
Por serviço de limpeza	83.227	67.688	966	14.418	155	54,90
Caçamba de serviço de limpeza	62.269	53.521	443	8.033	272	41,07
Queimado (na propriedade)	67	65	-	2	-	0,04
Enterrado (na propriedade)	11	11	-	-	-	0,01

Subdistrito e Destino do lixo	Tipo de domicílio					
	T.	Casa	Casa de vila/ Condomínio	Apto	Casa de cômodos Cortiço Cabeça de porco	% no total
Jogado em terreno baldio ou logradouro	5.757	5404	136	202	15	3,80
Jogado em rio, lago ou mar	164	163	-	1	-	0,11
Outro destino	113	105	-	7	1	0,07

Nota: Dados do Universo. Fonte: IBGE - Censo Demográfico

4.3.2.7. Descrição do sistema de abastecimento de água

O subdistrito de Pilar em 2010 ainda tinha 6% dos domicílios sem abastecimento de água pela rede geral. Sendo considerado o subdistrito mais precário neste item, os demais subdistritos são atendidos em 98% dos domicílios (TABELA 4-9).

TABELA 4-9 – Domicílios particulares permanentes segundo o tipo de domicílio e a forma de abastecimento de água nos subdistritos da área de abrangência 2010.

Forma de abastecimento de água	Tipo de domicílio					Participação da rede geral no total %
	Total	Casa	Casa de vila/ Condom.	Aparto.	Habitação casa cômodos Cortiço Cabeça de porco	
Mares	1.371	1.095	34	233	9	
Rede geral	1.360	1.085	34	233	8	99,20
Poço ou nascente na propriedade	4	4	-	-	-	
Poço ou nascente fora da propriedade	-	-	-	-	-	
Carro-pipa ou água da chuva	-	-	-	-	-	
Rio, açude, lago ou igarapé	-	-	-	-	-	
Poço ou nascente na aldeia	-	-	-	-	-	
Poço ou nascente fora da aldeia	-	-	-	-	-	
Outra	7	6	-	-	1	
Paripe	39.375	37.043	514	1.670	148	
Rede geral	38.588	36.328	498	1.622	140	98,00
Poço ou nascente na propriedade	141	93	-	48	-	
Poço ou nascente fora da propriedade	49	45	3	-	1	
Carro-pipa ou água da chuva	19	19	-	-	-	
Rio, açude, lago ou igarapé	9	1	8	-	-	
Poço ou nascente na aldeia	-	-	-	-	-	
Poço ou nascente fora da aldeia	-	-	-	-	-	
Outra	569	557	5	-	7	
Penha	46.345	40.066	644	5.432	203	

Forma de abastecimento de água	Tipo de domicílio					Participação da rede geral no total %
	Total	Casa	Casa de vila Condom.	Aparto.	Habitação casa cômodos Cortiço Cabeça de porco	
Rede geral	46.043	39.790	642	5.411	200	99,35
Poço ou nascente na propriedade	40	25	-	15	-	
Poço ou nascente fora da propriedade	6	5	1	-	-	
Carro-pipa ou água da chuva	9	6	-	2	1	
Rio, açude, lago ou igarapé	1	1	-	-	-	
Poço ou nascente na aldeia	-	-	-	-	-	
Poço ou nascente fora da aldeia	-	-	-	-	-	
Outra	246	239	1	4	2	
Periperi	25.689	23.461	141	1.359	728	
Rede geral	25.360	23.208	141	1.356	655	98,72
Poço ou nascente na propriedade	67	64	-	2	1	
Poço ou nascente fora da propriedade	17	17	-	-	-	
Carro-pipa ou água da chuva	13	13	-	-	-	
Rio, açude, lago ou igarapé	1	1	-	-	-	
Poço ou nascente na aldeia	-	-	-	-	-	
Poço ou nascente fora da aldeia	-	-	-	-	-	
Outra	231	158	-	1	72	
Pilar	419	363	6	47	3	
Rede geral	393	338	6	46	3	93,79
Poço ou nascente na propriedade	-	-	-	-	-	
Poço ou nascente fora da propriedade	14	13	-	1	-	
Carro-pipa ou água da chuva	-	-	-	-	-	
Rio, açude, lago ou igarapé	-	-	-	-	-	
Poço ou nascente na aldeia	-	-	-	-	-	
Poço ou nascente fora da aldeia	-	-	-	-	-	
Outra	12	12	-	-	-	
Plataforma	21.464	20.671	133	476	184	
Rede geral	21.048	20.411	133	476	28	98,06
Poço ou nascente na propriedade	57	55	-	-	2	
Poço ou nascente fora da propriedade	26	26	-	-	-	
Carro-pipa ou água da chuva	4	4	-	-	-	

Forma de abastecimento de água	Tipo de domicílio					Participação da rede geral no total %
	Total	Casa	Casa de vila Condom.	Aparto.	Habitação casa cômodos Cortiço Cabeça de porco	
Rio, açude, lago ou igarapé	4	4	-	-	-	
Poço ou nascente na aldeia	-	-	-	-	-	
Poço ou nascente fora da aldeia	-	-	-	-	-	
Outra	325	171	-	-	154	
Santo Antônio	64.352	55.706	750	7.711	185	
Rede geral	63.996	55.375	747	7.693	181	99,45
Poço ou nascente na propriedade	72	56	1	15	-	
Poço ou nascente fora da propriedade	32	32	-	-	-	
Carro-pipa ou água da chuva	9	9	-	-	-	
Rio, açude, lago ou igarapé	-	-	-	-	-	
Poço ou nascente na aldeia	-	-	-	-	-	
Poço ou nascente fora da aldeia	-	-	-	-	-	
Outra	243	234	2	3	4	
São Caetano	151.608	126.957	1.545	22.663	443	
Rede geral	150.574	125.959	1.544	22.634	437	99,32
Poço ou nascente na propriedade	199	186	1	12	-	
Poço ou nascente fora da propriedade	190	185	-	4	1	
Carro-pipa ou água da chuva	49	49	-	-	-	
Rio, açude, lago ou igarapé	6	6	-	-	-	
Poço ou nascente na aldeia	-	-	-	-	-	
Poço ou nascente fora da aldeia	-	-	-	-	-	
Outra	590	572	-	13	5	

Fonte: IBGE- Censo Demográfico.

4.3.2.8. Descrição do sistema de abastecimento de energia elétrica nos domicílios

O serviço de energia elétrica em 2010 estava presente em 99% dos domicílios particulares permanentes em todos os subdistritos (**TABELA 4-10**).

TABELA 4-10 – Domicílios particulares permanentes segundo o tipo de domicílio e a existência de energia nos subdistritos da área de abrangência em 2010.

Subdistrito e Existência de energia elétrica	Tipo de domicílio					Participação %
	Total	Casa	Casa de vila Condomínio	Aparto	Habitação casa cômodos Cortiço Cabeça de porco	
Mares	1.371	1.095	34	233	9	
Tinham	1.370	1.094	34	233	9	99,93
Não tinham	1	1	-	-	-	
Paripe	39.375	37.043	514	1.670	148	
Tinham	39.210	36.884	513	1.669	144	99,58
Não tinham	165	159	1	1	4	
Penha	46.345	40.066	644	5.432	203	
Tinham	46.267	39.998	643	5.429	197	99,83
Não tinham	78	68	1	3	6	
Periperi	25.689	23461	141	1359	728	
Tinham	25.626	23398	141	1359	728	99,75
Não tinham	63	63	-	-	-	
Pilar	419	363	6	47	3	
Tinham	416	360	6	47	3	99,28
Não tinham	3	3	-	-	-	
Plataforma	21.464	20671	133	476	184	
Tinham	21.409	20616	133	476	184	99,74
Não tinham	55	55	-	-	-	
Santo Antônio	64.352	55706	750	7711	185	
Tinham	64.232	55595	748	7706	183	99,81
Não tinham	120	111	2	5	2	
São Caetano	151.608	126957	1545	22663	443	
Tinham	151.285	126641	1544	22661	439	99,79
Não tinham	323	316	1	2	4	

4.3.2.9. Rendimento nominal mensal per capita

Nos subdistritos analisados a renda mensal per capita de 50% dos domicílios concentrava-se nas classes de renda mais baixas entre 1/4 a 2 salários mínimos mensais. Paripe concentrava os rendimentos mais baixos 44% dos domicílios com renda per capita até ½ salário mínimo.

Em toda a região apenas 10% dos domicílios apresentava rendimentos per capita acima de 5 salários mínimos mensais (**TABELA 4-11**).

TABELA 4-11 – Domicílios particulares permanentes por classe de rendimento nominal mensal per capita nos subdistritos da área de abrangência 2010.

Classes de rendimento nominal mensal domiciliar per capita	Mares	Paripe	Penha	Periperi	Pilar	Plataforma	Santo Antônio	São Caetano
Total	1.371	39.375	46.345	25.689	419	21.464	64.352	151.608
Até 1/4 de salário mínimo	52	6.516	4.406	3.374	54	2.722	5.303	14.387
Mais de 1/4 a 1/2 salário mínimo	158	10.709	9.220	6.544	96	5.341	12.335	32.425
Mais de 1/2 a 1 salário mínimo	370	11.631	14.864	8.059	128	7.037	20.662	48.640
Mais de 1 a 2 salários mínimos	413	5.063	9.948	4.158	88	3.618	14.671	30.668
Mais de 2 a 3 salários mínimos	164	1.025	3.133	947	12	783	4.367	8.501
Mais de 3 a 5 salários mínimos	113	506	1.932	483	7	439	2.706	5.649
Mais de 5 salários mínimos	55	181	888	172	1	121	1.163	2.795
Sem rendimento	46	3.741	1.954	1.951	33	1.403	3.142	8.540

Notas:

1 - Os dados são do Universo.

2 - A categoria Total inclui os domicílios sem declaração de rendimento nominal mensal domiciliar per capita

3 - A categoria Sem rendimento inclui os domicílios com rendimento nominal mensal domiciliar per capita somente em benefícios.

Fonte: IBGE - Censo Demográfico

4.3.2.10. Domicílios segundo a existência de banheiro ou sanitário

A **TABELA 4-12** descreve os domicílios dos subdistritos em análise, segundo a existência de instalações sanitárias. Mais precários se encontravam os domicílios em Pilar onde 1,91% não tinham banheiro nem sanitário, São Caetano (1,83%), Paripe (1,31%) e Periperi (1,09%).

TABELA 4-12 – Domicílios particulares permanentes segundo a existência de banheiro ou sanitário e número de banheiros de uso exclusivo do domicílio nos subdistritos da área de abrangência em 2010.

Subdistrito e Existência de banheiro ou sanitário e número de banheiros de uso exclusivo do domicílio	Tipo de domicílio					% no total
	Total	Casa	Casa de vila Condomínio	Aparto	Habitação casa cômodos Cortiço Cabeça de porco	
Mares	1.371	1.095	34	233	9	
Tinham banheiro de uso exclusivo do domicílio	1.350	1.083	34	233	-	98,47
1 banheiro	776	661	22	93	-	57,48
2 banheiros	452	326	6	120	-	33,48
3 banheiros	100	74	6	20	-	7,41
4 banheirosoumais	22	22	-	-	-	1,63
Tinham sanitário	19	10	-	-	9	1,39
Não tinham banheiro nem sanitário	2	2	-	-	-	0,15
Paripe	39.375	37.043	514	1.670	148	
Tinham banheiro de uso exclusivo do domicílio	38.078	35.905	503	1.670	-	96,71
1 banheiro	32.618	30.708	347	1.563	-	85,66
2 banheiros	4.810	4.595	118	97	-	12,63
3 banheiros	524	481	33	10	-	1,38
4 banheirosoumais	126	121	5	-	-	0,33
Tinham sanitário	782	656	10	-	116	1,99
Não tinham banheiro nem sanitário	515	482	1	-	32	1,31
Penha	46.345	40.066	644	5.432	203	
Tinham banheiro de uso exclusivo do domicílio	45.842	39.784	634	5.424	-	98,91
1 banheiro	33.404	29.577	522	3.305	-	72,87
2 banheiros	10.126	8.109	98	1.919	-	22,09
3 banheiros	1.768	1588	12	168	-	3,86
4 banheirosoumais	544	510	2	32	-	1,19
Tinham sanitário	439	221	10	8	200	0,95
Não tinham banheiro nem sanitário	64	61	-	-	3	0,14
Periperi	25.689	23.461	141	1.359	728	

Subdistrito e Existência de banheiro ou sanitário e número de banheiros de uso exclusivo do domicílio	Tipo de domicílio					% no total
	Total	Casa	Casa de vila Condomínio	Aparto	Habitação casa cômodos Cortiço Cabeça de porco	
Tinham banheiro de uso exclusivo do domicílio	24.381	22.885	137	1.359	-	94,91
1 banheiro	20.217	18.825	117	1.275	-	82,92
2 banheiros	3.584	3.490	17	77	-	14,70
3 banheiros	460	452	2	6	-	1,89
4 banheirosoumais	120	118	1	1	-	0,49
Tinham sanitário	1027	355	4	-	668	4,00
Não tinham banheiro nem sanitário	281	221	-	-	60	1,09
Pilar	419	363	6	47	3	
Tinham banheiro de uso exclusivo do domicílio	390	338	5	47	-	93,08
1 banheiro	334	299	3	32	-	85,64
2 banheiros	50	35	2	13	-	12,82
3 banheiros	6	4	-	2	-	1,54
4 banheirosoumais	-	-	-	-	-	-
Tinham sanitário	21	17	1	-	3	5,01
Não tinham banheiro nem sanitário	8	8	-	-	-	1,91
Plataforma	21.464	20.671	133	476	184	
Tinham banheiro de uso exclusivo do domicílio	21.006	20.402	130	474	-	97,87
1 banheiro	17.135	16.685	113	337	-	81,57
2 banheiros	3.351	3.218	15	118	-	15,95
3 banheiros	427	413	-	14	-	2,03
4 banheirosoumais	93	86	2	5	-	0,44
Tinham sanitário	305	172	3	2	128	1,42
Não tinham banheiro nem sanitário	153	97	-	-	56	0,71
Santo Antônio	64.352	55.706	750	7.711	185	
Tinham banheiro de uso exclusivo do domicílio	63.755	55.317	744	7.694	-	99,07
1 banheiro	47.392	42.273	614	4.505	-	74,33
2 banheiros	13.430	10.614	119	2.697	-	21,07
3 banheiros	2.328	1.877	9	442	-	3,65
4 banheirosoumais	605	553	2	50	-	0,95

Subdistrito e Existência de banheiro ou sanitário e número de banheiros de uso exclusivo do domicílio	Tipo de domicílio					% no total
	Total	Casa	Casa de vila Condomínio	Aparto	Habitação casa cômodos Cortiço Cabeça de porco	
Tinham sanitário	517	314	4	17	182	0,80
Não tinham banheiro nem sanitário	80	75	2	-	3	0,12
São Caetano	151.608	126.957	1545	22.663	443	
Tinham banheiro de uso exclusivo do domicílio	150.065	125.887	1521	22.657	-	98,98
1 banheiro	121.976	105.680	1206	15.090	-	81,28
2 banheiros	24.406	17.501	226	6.679	-	16,26
3 banheiros	2.988	2088	59	841	-	1,99
4 banheiros ou mais	695	618	30	47	-	0,46
Tinham sanitário	1150	685	23	6	436	5,36
Não tinham banheiro nem sanitário	393	385	1	-	7	1,83

Nota: 1 - A categoria tinha sanitário inclui banheiro de uso comum a mais de um domicílio.

2 - Dados do Universo.

Fonte: IBGE - Censo Demográfico.

4.3.3. Sistema de organização social

A área de abrangência do Projeto VLT se caracteriza pela existência de lideranças comunitárias que atuam em defesa das questões sociais das comunidades que representam. Neste território a sociedade civil está representada por diversas associações, grupos pró-moradia, entre outras, que desenvolvem projetos de educação, cultura e arte, sendo reconhecidas como instrumentos de resgate da cidadania da população local. Cabe destacar que os moradores locais muitas vezes recorrem ao suporte de suas associações e movimentos formados na comunidade para atenção dos governos e obtenção de políticas públicas visando soluções estruturantes, com benefícios de mobilidade urbana, acessibilidade e qualidade ambiental. Um bom exemplo desta relação é percebido entre as colônias de pesca e seus associados.

Para o Projeto VLT destaca-se a participação direta e a união destas entidades em colaboração ao novo projeto de mobilidade urbana. A seguir é apresentado o **QUADRO 4-2**, contendo a relação das principais organizações e representações sociais locais.

QUADRO 4-2 – Relação de algumas organizações sociais da área de abrangência do VLT/ Monotrilho do Subúrbio.

Bairro	Representante	Entidade
Coutos	Gilvando Pinheiro	Movimento VLT do Subúrbio
Dique do Cabrito	Gilberto Alves Cazaes Filho	Fórum Social de Direitos Humanos e Cidadania
Fazenda Coutos	Reginaldo Lima dos Santos	Liderança- Ligado a Thiago Ferreira
Itapagipe	Reginaldo De Souza	Comissão de Articulação e Mobilização dos Moradores da Península Itapagipe - REDE CAMMPI
Lobato - Bom Viver	Matilde Oliveira Dos Santos	Associação de Moradores do Lobato
Mirantes de Periperi	Alberto Santos	Fórum FERSUB
Paripe	André Araújo	Liderança de Paripe
Periperi	Eugênio Santos	Liderança de Periperi
Periperi - Nova Constituinte	Arnaldo Anselmo De Oliveira	Associação de Moradores de Nova Constituinte
Periperi - Nova Constituinte	Anderson Santos	Associação Nova Constituinte
Periperi - Nova Constituinte	Carlos Souza	Comissão de Moradores de Nova Constituinte
Plataforma	Ariosvaldo	Liderança da Igreja Evangélica
Plataforma	Joseane Cruz	Centro de Mulheres
Suburbana	Selma Sena	MSTS

Fonte: SERIN, 2019.

Além das entidades supracitadas existem outras tantas que junto com suas lideranças comunitárias exercem um importante papel no que se refere ao processo de gestão urbana. Algumas delas desenvolvem palestras e realizam trabalho social de assistência às famílias. Destaca-se a Associação dos Ferroviários da Bahia, localizada no bairro da Calçada e a Cooperativa de Reciclagem e Serviços do Subúrbio Ferroviário (COOPERSSF), localizada em Ilha Amarela (entre o Parque São Bartolomeu, a Represa do Cobre e os bairros de Praia Grande, Itacaranha e Calçada) que proporciona ocupação profissional e renda fixa para a população participante, através da reutilização e redução de resíduos sólidos.

Outra importante organização social é a cozinha comunitária localizada no Quilombo Tororó, em São Tomé de Paripe, instalada através do Programa Vida Melhor Urbano, desenvolvido pelo Governo do Estado. Este espaço tem a gestão feita por mulheres da referida comunidade. Como parte do Projeto Redes de Cozinhas Solidárias tem o intuito de gerar renda às famílias. Porém, o seu funcionamento depende de parcerias, o que pode ser uma possibilidade de parceria priorizada pelo VLT para fornecimento de alimentos aos seus colaboradores.

Devido à forte característica do Subúrbio Ferroviário ter sua população composta por pessoas que desenvolvem a pesca artesanal, merecem destaque as colônias, cooperativa e associações de pesca existentes no território:

- Associação dos Pescadores do Lobato (Sr. Edvandro de Oliveira).

- Associação de Pescadores e Recreativa do Subúrbio de Salvador (Sr. Maurício Medeiros).
- Colônia Z 02 – Itapagipe (Sr. Carlos Alberto).
- Colônia Z 67 – Plataforma (Sr. Jairo batista).
- Cooperativa de Pescadores da Baía de Todos os Santos – Itapagipe – (Sr. José Dalmo).
- Sindicato dos Pescadores, Marisqueiras e Assemelhados de Plataforma e Adjacências (Sr. Mauricio Oliveira).

Na área de abrangência do Projeto VLT/ Monotrilho do Subúrbio observa-se a existência organizações sociais que desenvolvem atividades e ações pelas comunidades por meio de movimentos por moradia, geração de emprego e renda, assistências sociais diversas e por melhoramentos das condições básicas de vida e qualidade da urbanização de suas comunidades. Torna-se importante o estímulo e o reconhecimento das pessoas de referências e das lideranças comunitárias, efetivando a sua identificação e o registro destas instituições presentes e ativas nessas áreas.

4.3.4. Adensamento Populacional Induzido

A **TABELA 4-13** apresenta as projeções populacionais até 2020 nos oito subdistritos. Em média, nos subdistritos mais dinâmicos prevê-se um crescimento médio de 0,61% a.a. o que correspondeu ao crescimento da região nos últimos dez anos censitários. Nos subdistritos menos dinâmicos manteve-se o mesmo ritmo de crescimento muito próximo do vegetativo. Considera-se que nessas projeções, ainda exista alguma atratividade migratória para a região explicada pela atratividade da mobilidade que se cria com o VLT/ Monotrilho do Subúrbio. No conjunto da região o crescimento da população projeta-se em 0,45%a.a.

TABELA 4-13 – Projeção da população residente em domicílios nos subdistritos 2010-2020.

Subdistritos	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Mares	5.093	5.093	5.093	5.093	5.093	5.093	5.093	5.093	5.093	5.093	5.093
Paripe	129.805	130.272	130.741	131.212	131.684	132.158	132.634	133.112	133.591	134.072	134.554
Penha	150.929	151.125	151.322	151.518	151.715	151.913	152.110	152.308	152.506	152.704	152.903
Periperi	83.886	84.398	84.913	85.430	85.952	86.476	87.003	87.534	88.068	88.605	89.146
Pilar	1.319	1.322	1.326	1.329	1.332	1.336	1.339	1.342	1.346	1.349	1.352
Plataforma	69.699	70.124	70.552	70.982	71.415	71.851	72.289	72.730	73.174	73.620	74.069
StoAntônio	204.368	204.225	204.082	203.939	203.797	203.654	203.512	203.369	203.227	203.085	202.943
S.Caetano	468.551	471.409	474.285	477.178	480.089	483.017	485.964	488.928	491.910	494.911	497.930
Total	1.509.061	1.515.792	1.522.563	1.529.374	1.536.225	1.543.117	1.550.050	1.557.024	1.564.039	1.571.096	1.578.194

Fonte IBGE. Censos demográficos de 200 e 2010 - Agregados de Setores.
Projeções com base na série histórica.

Quando comparado o Subúrbio Ferroviário com bairros da Orla Atlântica, observa-se o forte desequilíbrio nos padrões de densidade urbana. Os bairros do subúrbio, com maior densidade populacional, revelam menores indicadores de renda, com sua população

fortemente dependente de transporte público para realizar seus deslocamentos diários. Porém, apesar desta dependência pelo transporte público, o subúrbio é a região onde evidencia-se maior carência de investimentos em infraestruturas e mobilidade.

Com base nos dados apresentados pelo Censo e tomando como referência a taxa média geométrica de crescimento para a região, pode-se aventar que um adensamento induzido pela introdução do equipamento do empreendimento seria apenas um fator de expectativa, se não conjugado a outros fatores promotores de melhorias, tais como a integração com projetos de qualificação urbana e capacitação capazes de propiciar percepção de valores no mercado local e atrativos culturais, fomentar atividades com dinâmica econômica e o turismo focado no perfil da região do subúrbio ferroviário. A ausência de ações e programas para integração com o projeto e interações de dinamismo socioeconômico poderia reforçar impactos negativos prementes, mesmo com a instalação desse moderno equipamento de mobilidade urbana.

4.3.5. Equipamentos urbanos e comunitários existentes

4.3.5.1. Educação

Nas comunidades que compõem a área de abrangência direta do VLT/ Monotrilho do Subúrbio encontram-se 75 instituições municipais de ensino. Observa-se, ainda, instituições particulares de ensino, conveniadas à Prefeitura e que se ocupam da educação fundamental, do pré-escolar e em alguns locais, com as creches. Existem também 31 escolas estaduais responsáveis pela formação estudantil desde o fundamental 2, ao médio e profissional. Estes equipamentos urbanos e comunitários de educação atendem em torno de 55.000 alunos de todas as faixas etárias e níveis de formação. O **QUADRO 4-3** seguir apresenta uma amostragem dos equipamentos voltados à educação.

QUADRO 4-3 – Equipamentos voltados à educação.

Bairro	Representante	Entidade
Coutos	Gilvando Pinheiro	Movimento VLT do Subúrbio
Dique do Cabrito	Gilberto Alves Cazaes Filho	Fórum Social de Direitos Humanos e Cidadania
Fazenda Coutos	Reginaldo Lima dos Santos	Liderança - Ligado a Thiago Ferreira
Itapagipe	Reginaldo De Souza	Comissão de Articulação e Mobilização dos Moradores da Península Itapagipe - REDE CAMMPI
Lobato - Bom Viver	Matilde Oliveira Dos Santos	Associação de Moradores do Lobato
Mirantes de Periperi	Alberto Santos	Fórum FERSUB
Paripe	André Araújo	Liderança de Paripe
Periperi	Eugênio Santos	Liderança de Periperi
Periperi - Nova Constituinte	Arnaldo Anselmo De Oliveira	Associação de Moradores de Nova Constituinte
Periperi - Nova Constituinte	Anderson Santos	Associação Nova Constituinte

Bairro	Representante	Entidade
Periperi - Nova Constituinte	Carlos Souza	Comissão de Moradores de Nova Constituinte
Plataforma	Ariosvaldo	Liderança da Igreja Evangélica
Plataforma	Joseane Cruz	Centro de Mulheres
Suburbana	Selma Sena	MSTS

No Subúrbio Ferroviário destacam-se duas bibliotecas que complementam os equipamentos de educação importantes: Biblioteca Comunitária Paulo Freire, em Escada e Biblioteca Comunitária Abdias Nascimento, em Periperi. A biblioteca Paulo Freire, fundada em 2001 e tem no seu dia-a-dia uma série de atividades culturais. A biblioteca Abdias Nascimento, fundada em 2007, oferece acervo e conhecimento da cultura africana.

Aparecem também no cenário educativo cultural, o Centro Cultural Plataforma, no bairro de Plataforma, com exposições, shows e uma diversidade de atividades no campo da cultura. Sua administração está a cargo da Secretaria de Cultura do Estado da Bahia.

O único equipamento para a oferta educacional de nível superior localiza-se no bairro da Calçada. Trata-se de uma faculdade particular – Estácio, Campus Fratelli Vita -, com cursos de Administração, Gestão Ambiental, Logística, e Serviço Social.

Registrou-se ainda a carência de equipamentos coletivos, falta de infraestrutura e segurança pública.

4.3.5.2. Saúde

Na área da saúde, no Subúrbio Ferroviário, segundo resumo de levantamento feito pela URBANIZA, foram encontrados dois Centros de Saúde – CS; uma Unidade de Pronto Atendimento – UPA; 12 Unidades de Saúde da Família – USF; um Centro de Especialidades Odontológicas – CEO; um equipamento da Vigilância Sanitária e um Centro de Atenção Psicossocial (CAPS). Contando com quatro equipamentos de saúde, doze equipes do Programa Saúde da Família e um equipamento da vigilância sanitária. Destaca-se como equipamento central, o Hospital do Subúrbio no bairro de Periperi, inaugurado em 2010, com especialidades nas áreas de clínica médica (clínica geral, nefrologia e neurologia), clínica cirúrgica (cirurgia geral, cirurgia torácica, cirurgia plástica, cirurgia vascular, neurocirurgia, ortopedia e traumatologia, urologia, pediatria cirúrgica e anestesiologia), cirurgias da face e pediatria clínica.

4.3.5.3. Segurança

O subúrbio ferroviário é considerado uma região violenta de Salvador. No mapa elaborado pelo IBGE a partir dos dados do Censo de 2010, a Baixa do Fiscal é o bairro com a maior taxa de homicídio do município. Dados do IBGE/2010, destacam as áreas com a maior taxa de homicídios em Salvador, dentre as quais: Paripe, Praia Grande, Plataforma, Lobato, Calçada e Comercio bairros cruzados pela linha férrea do futuro VLT.

A Polícia Militar, por meio de nota, segundo o Portal G1, detalha que os desafios são diários de atuação nos bairros do subúrbio, além dos aspectos geográficos, com encostas de difícil acesso a região é conhecida por disputa territorial relacionada ao tráfico de drogas.

Quanto aos equipamentos de segurança existentes na região foram levantadas três companhias da polícia militar. A 18ª Companhia Independente de Polícia Militar de Periperi, que realiza o policiamento e o Programa Educacional de Resistência às Drogas e à Violência voltado aos adolescentes. A 19ª Companhia Independente da Polícia Militar (CIPM/Paripe) que atua na orla do Subúrbio Ferroviário fazendo policiamento com unidades móveis e bicicletas. E, a 14ª Companhia Independente da Polícia Militar (CIPM/Lobato) que atua nas proximidades da linha férrea popularmente conhecida como a “Linha” pela questão do tráfico. Na região encontram-se duas delegacias da Polícia Civil: a 29ª Delegacia (Plataforma) e a 5ª Delegacia, de Periperi, há também duas Bases Comunitárias de Segurança da Polícia Militar no Rio Sena e em Fazenda Coutos. Em resumo, a região é servida por três companhias militares, duas delegacias e duas bases comunitárias.

No exercício de 2018 (Relatório de Gestão - CTB) foram registradas 32 ocorrências relacionadas à segurança no Sistema Trem do Subúrbio, configurando-se como um resultado satisfatório mediante sistemas correlatos no país. O registro de maior incidência relacionou-se a “briga de facções” dentro da ferrovia, com seis registros. As demais ocorrências registradas foram: alcance de pessoas, vandalismo, ameaças a funcionário, assaltos, incidente no trem (curto circuito), abordagem de pessoas, invasão (instalações da empresa), queda de veículo e mal-estar de passageiro. Todas foram atendidas e tratadas de acordo com as regulamentações vigentes.

A **TABELA 4-14** apresenta os dados correspondentes às ocorrências relacionadas à segurança registradas.

TABELA 4-14 – Segurança - Ocorrências no Trem do Subúrbio – 2018.

Tipo	Ocorrências	%
Abordagem de pessoas	3	9
Agressão	1	3
Alcance de pessoas	5	16
Ameaça	3	10
Assalto	5	16
Briga de facções	6	19
Incidente no trem (CC)	1	3
Invasão	3	9
Mal estar de passageiro	2	6
Queda do veículo	1	3
Vandalismo	2	6
Total	32	100

Fonte: Relatório de Gestão - CTB, 2018.

4.3.5.4. Judiciário

No bairro de Plataforma há o equipamento do judiciário Balcão de Justiça e Cidadania criado pelo TJBA com objetivo de facilitar o acesso à Justiça, realizar mediação e conciliação. O serviço também é prestado em parceria com entidades governamentais e não governamentais, havendo sessões nos bairros: Calçada, Comércio, Lobato, Paripe, Periperi e Plataforma.

4.3.5.5. Assistência Social

Nas proximidades das comunidades pesquisadas foram encontrados dois equipamentos de referência em Assistência Social, um em Paripe: o Centro de Referência de Assistência Social (CRAS), órgão responsável por promover a organização e articulação das unidades da rede socioassistencial, possibilitando acesso da população aos serviços, benefícios e projetos de assistência social. E outro no bairro de Itacaranha: o Centro de Referência Especializado de Assistência Social (CREAS), órgão que oferta Serviço de Proteção e Atendimento Especializado a Famílias e Indivíduos, podendo ofertar outros serviços, como Abordagem Social e Serviço para Pessoas com Deficiência, Idosas e suas famílias. Também é unidade de oferta do serviço de Medidas Socioeducativas em Meio Aberto.

4.3.6. Uso e Ocupação do Solo

4.3.6.1. Histórico da Evolução do Uso e Ocupação do Solo em Salvador

De acordo com a Prefeitura Municipal de Salvador (PMS, 2015)⁶ o Município do Salvador, capital do Estado da Bahia, compreende um único distrito-sede subdividido em 22 subdistritos. Resultado de sucessivos desmembramentos para a criação de municípios na Região Metropolitana, o território atual tem extensão de 692,8 km² e é composto por dois espaços geograficamente distintos: uma porção continental e uma porção insular que inclui parte das águas da Baía de Todos os Santos.

O continente tem extensão de 279,2 km² e corresponde à extremidade da península na qual está localizada a Cidade do Salvador. A porção insular compreende um conjunto de ilhas situadas na Baía que permaneceram nos limites de Salvador após a criação do Município de Madre de Deus em 1989: Ilha de Maré, Ilha dos Frades, Ilha do Bom Jesus dos Passos, Ilha de Santo Antônio e as ilhotas dos Santos e dos Coqueiros. Conjuntamente perfazem um total de 30,3 km², sendo as de maior extensão a Ilha dos Frades (15,7 km²) e a Ilha de Maré (13,8 km²)¹³.

Com uma costa marítima de 156 km de extensão, Salvador limita-se por terra apenas com os municípios de Simões Filho e Lauro de Freitas; por mar, através da Baía de Todos os Santos e da Baía de Aratu, limita-se com os municípios de Vera Cruz, Itaparica, Salinas da Margarida, Saubara, Madre de Deus, São Francisco do Conde e Candeias. O

⁶ PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR. Salvador Hoje e Suas Tendências. Agosto de 2015.

limite marítimo que inclui parte da Baía de Todos os Santos foi estabelecido pela Resolução nº 24/97, de 28 de agosto de 1997, sendo, à época, objeto de controvérsia por mais do que dobrar a extensão territorial de Salvador afetando estatísticas e indicadores territoriais.

A área em estudo compreende a faixa de território correspondente à parte norte da região da falha geológica de Salvador, abrangendo também os terrenos sedimentares voltados para a Baía de Todos os Santos e toda a bacia do rio do Cobre.

De acordo com FERREIRA (2009)⁷, a partir da década de 1970, sob o impacto de um acelerado crescimento demográfico e como consequências das intervenções urbanísticas realizadas nas décadas anteriores, a malha urbana de Salvador expandiu-se em várias direções, distanciando-se do núcleo inicial da Cidade na borda da Baía de Todos os Santos. Novos espaços residenciais surgiram, incorporando áreas até então periféricas e exigindo cada vez mais o uso do automóvel e do ônibus nos deslocamentos. Em pouco mais de 20 anos – entre 1976 e 1998 – o espaço comprometido com o assentamento populacional e de atividades econômicas dobrou, respondendo ao incremento demográfico da mesma ordem ocorrido no período.

Ainda de acordo com FERREIRA (2009 – op. cit.) a década de 1970 foi marcada pela abertura de novas fronteiras de urbanização, que ampliaram substancialmente a área urbana de Salvador, seja por meio de parcelamentos implantados em regiões distantes da Área Urbana Contínua, seja pela implantação de programas habitacionais em áreas periféricas do Município, ou ainda pelo processo de invasões e ocupações espontâneas pela população de menor renda. O incremento populacional mais significativo ainda se concentrava nas regiões próximas ao Centro, mas, em decorrência da expansão da malha viária e da incorporação de novas áreas ao mercado imobiliário, novos vetores de expansão se consolidaram, principalmente na direção da Orla Atlântica, do Miolo e dos Subúrbios. Em meados da década de setenta (1976), a área efetivamente ocupada pela Cidade do Salvador abrangia aproximadamente 75 Km², equivalentes a 30% da atual área continental do Município. Nessa época, na região do subúrbio passava pelo processo de implantação da Av. Suburbana, em 1969, e da Base Naval de Aratu, que tiveram grande impacto no crescimento da população dos Subúrbios, acelerando a ocupação dos lotes vazios ainda remanescentes em parcelamentos implantados nas décadas de 1950 e 1960, e favorecendo o surgimento de novos loteamentos populares a meio caminho entre Plataforma e Paripe, destacando-se o loteamento Fazenda Coqueiro, em Itacaranha, e o Parque Setúbal e Parque Carvalho, em Periperi; também por influência da Av. Suburbana, recrudescceu a ocupação às margens da Enseada do Cabrito, com Alagados e posteriormente Novos Alagados.

Ainda de acordo com FERREIRA (2009 – op. cit.) na década de 1980 a região do subúrbio passou pelas seguintes transformações:

- Adensamento de toda a região dos Subúrbios Ferroviários (RA XVI), ainda pelo efeito da ocupação – regular ou irregular – de lotes dos parcelamentos populares implantados nas décadas de 1960 e 1970, principalmente em Periperi, Coutos e Itacaranha, e também pela implantação e ocupação de parcelamentos

⁷ FERREIRA, M.G.T. Cadernos da Cidade. Volume 1: Uso e Ocupação do Solo. Junho – 2009.

clandestinos, a exemplo do loteamento Santa Bárbara, Parque Bela Vista e Planalto Real;

- Em 1983, o Poder Público municipal iria incrementar o adensamento da região com a implantação do loteamento popular Fazenda Coutos, em três etapas, que se constituiu numa solução emergencial para a transferência dos invasores das “Malvinas”, a primeira tentativa de ocupação coletiva dos terrenos à margem da Av. Paralela, que seriam novamente invadidos anos depois, constituindo o atual Bairro da Paz; posteriormente também seriam transferidas para o local, pessoas desabrigadas pelas fortes chuvas do período.

Ainda de acordo com FERREIRA (2009 – *op. cit.*) nos anos 1990, no município de Salvador observou-se o comprometimento de quase todo o território continental com formas diversificadas e intensivas de uso e ocupação do solo. Dentro da Área Urbana Legal permaneciam como áreas de menor densidade apenas alguns trechos da região de Itapuã e os grandes espaços vazios localizados em torno da Av. Paralela, principalmente na bacia do rio Jaguaribe. Esta, entretanto, consolidou-se cada vez mais como um corredor de usos diversificados e vetor de expansão urbana a partir do qual a ocupação do solo expandiu-se, longitudinalmente, no sentido Iguatemi–São Cristóvão, e, transversalmente, na direção tanto do Miolo quanto da Orla. Intensificou-se, também, a conurbação de Salvador com Lauro de Freitas a partir do vetor formado pelo corredor Av. Paralela–Estrada do Coco.

Nos assentamentos de população de baixa e média renda teve continuidade o processo de adensamento construtivo, que passou a se estender, também, a alguns conjuntos habitacionais, principalmente aqueles integrados por unidades uniresidenciais. Apesar de algumas dessas áreas apresentarem nítidos sinais de saturação do ponto de vista populacional, inclusive com taxas de crescimento negativas, o incremento construtivo ainda era significativo, observando-se o aumento dos domicílios. Por volta desse período a ocupação irregular do solo começava a se constituir em grave ameaça para a preservação dos principais mananciais hídricos localizados no Município e de suas respectivas áreas de proteção, caso da represa do Cobre e das represas do Ipitanga.

Nesta época (década de 1990) a região do subúrbio, o processo de ocupação apresentava as seguintes características:

- Ocupação extensiva de toda a região dos Subúrbios Ferroviários, e expressivo adensamento populacional;
- Intensificação da ocupação do solo na região de Valéria, tanto por meio da ocupação espontânea e loteamentos clandestinos para fins residenciais, como pela implantação de programas habitacionais destinados à população de baixa renda, por intervenção do Governo do Estado;
- Ainda na região de Valéria, a ocupação irregular do solo começava a avançar perigosamente em direção à área de conservação ambiental da represa do Cobre, onde já se observava intenso desmatamento na parte mais ao norte.

Ainda de acordo com FERREIRA (2009 – *op. cit.*) em 2009 na região dos Subúrbios observava-se uma tendência de estabilização da ocupação num padrão um pouco melhor do que nas regiões do Miolo, embora o perfil de renda da população e os padrões de ocupação do solo apresentem características próximas. A região dos Subúrbios Ferroviários apresentava uma área comprometida equivalente a 74,48% do seu território e uma área ocupada bruta de 61,23%, o que resulta num percentual de áreas livres em torno de 13,25%, com destaque para o Parque São Bartolomeu e a reserva da Base Naval de Aratu. A área ainda não comprometida corresponde a 25,52% do território regional, perfazendo um total de 693,73 ha distribuídos de forma bastante descontínua, mas que, em termos absolutos, representam um território maior do que o de muitas regiões de Salvador.

A evolução da ocupação do solo em Salvador entre os anos de 1940 e 1998 é apresentada na **FIGURA 4-19** a **FIGURA 4-21**. Nelas pode se constatar a aceleração da urbanização do município a partir da década de 70.



FIGURA 4-19 – Área Ocupada de Salvador: 1940. Fonte: FERREIRA, 2009.

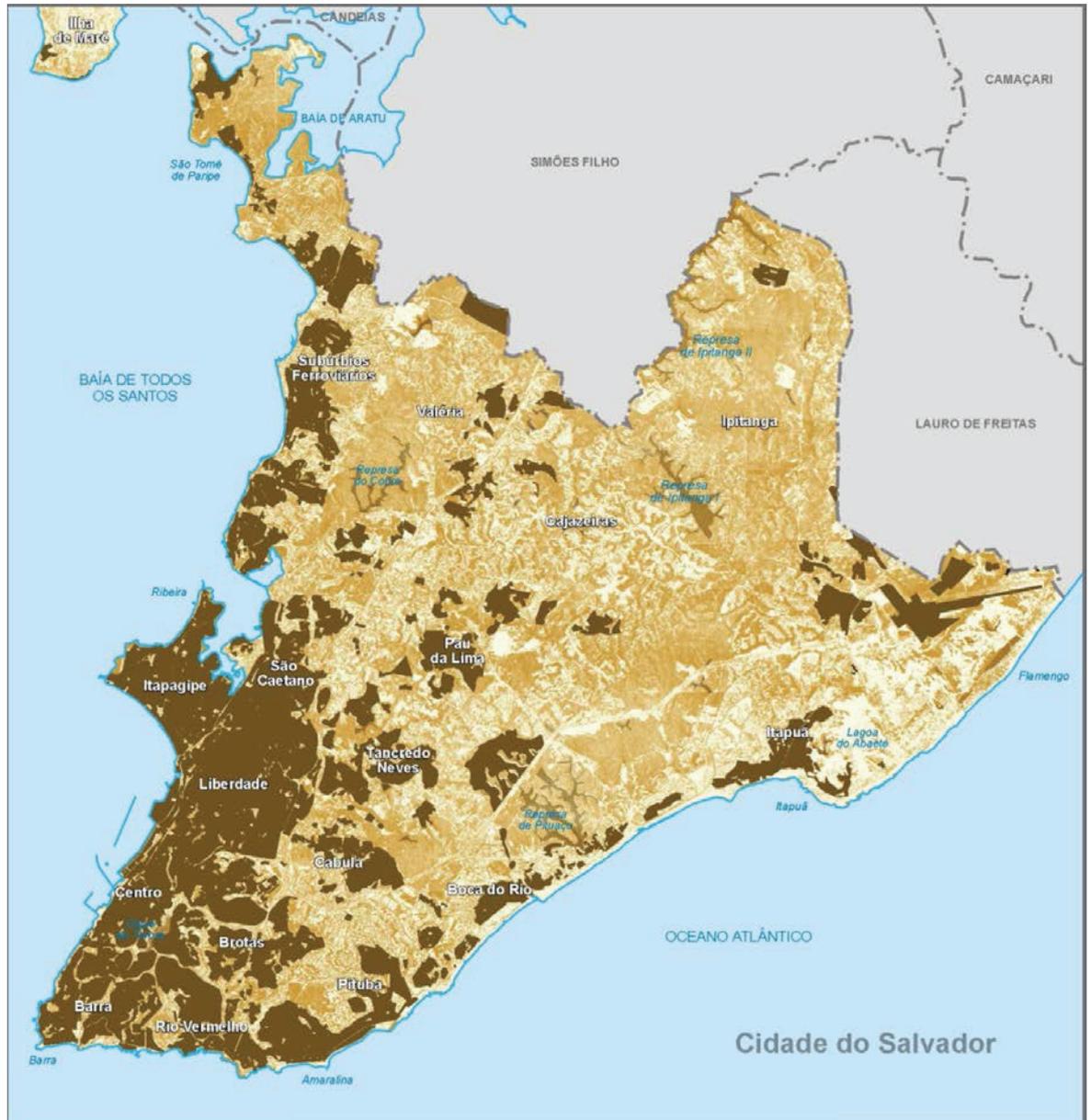


FIGURA 4-20 - Área Ocupada de Salvador: 1976. Fonte: FERREIRA, 2009.

QUADRO 4-4 – Classes de uso e ocupação do solo na AID do Projeto VLT/Monotrilho. Fonte: Elaboração própria.

CLASSE DE USO E OCUPAÇÃO	ÁREA (ha)
Água costeira	167
Área com vegetação antropizada	489
Área urbanizada	753
Corpo hídrico continental	33
Manguezal	98
Mata Atlântica	299
Solo exposto	13
TOTAL	1852

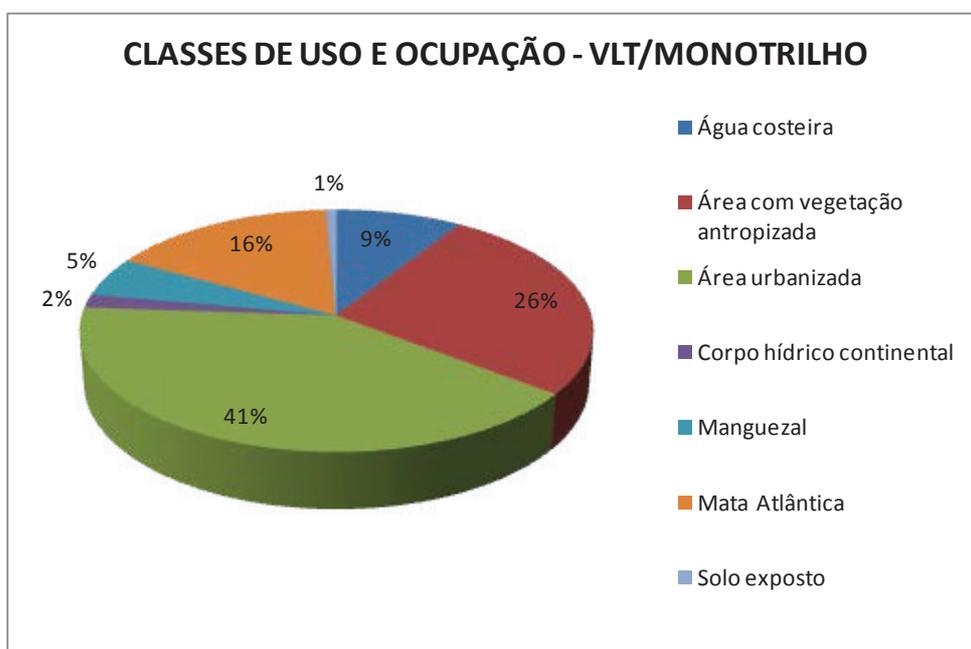


FIGURA 4-22 – Distribuição das classes de uso e ocupação na AID do VLT/Monotrilho. Fonte: Elaboração própria.

Verifica-se que a principal categoria de uso e ocupação do solo na AID do projeto são as áreas urbanizadas. Estas cobrem 753 hectares e representam 41% da área total mapeada. As áreas urbanizadas compreendem áreas ocupadas por habitações, comércios, núcleos de ocupação informal, edificações públicas, vias e acessos viários. A dominância desta classe reflete o intenso processo de ocupação e expansão urbana ocorrida a partir da década de 1970, conforme relatado acima.

A segunda classe de uso e ocupação mais relevante foi a classe de área com vegetação antropizada. Esta cobre 489 hectares e representa 26% da área mapeada. As áreas com vegetação antropizada estão distribuídas de maneira descontínua ao longo da AID, e incluem áreas onde a vegetação nativa foi alterada para fins humanos. Também inclui a vegetação de encostas.

A terceira classe de uso e ocupação mais relevante é representada pelos remanescentes de Mata Atlântica. Essa cobre 299 hectares e representa 16% do total da área mapeada. Em geral isto se deve à existência de Matas preservadas na APA Bacia do Cobre/Parque São Bartolomeu, bem como a alguns remanescentes de Mata Atlântica na região próxima à Base Naval de Aratu, em Simões Filho.

Os manguezais estão representados por 98 hectares e representaram 5% da área mapeada. Estes estão localizados na região da foz dos pequenos cursos hídricos que cortam a área em estudo e atualmente apresentam uma condição bastante comprometida devido tanto ao processo de ocupação urbana propriamente dita, quanto ao despejo de esgotos e lixo nos mananciais.

As demais classes, a saber: água costeira, corpo hídrico continental e solos expostos não apresentam expressão no aspecto quantitativo.

A partir da análise do mapeamento do uso e ocupação da AID do projeto, observa-se que o principal elemento norteador da composição da paisagem são os usos urbanos. Estes, por sua vez, determinam as características das demais categorias de uso e ocupação, resultando assim no processo de degradação ambiental da maior parte das áreas que ainda não foram ocupadas.

4.3.7. Usos atuais do Sistema Trem do Subúrbio

Para caracterizar os usos atuais do Sistema Trem do Subúrbio foram analisadas duas vertentes:

- ✓ o perfil socioeconômico dos usuários;
- ✓ o perfil socioeconômico e técnico dos trabalhadores atuais do Sistema Trem do Subúrbio, incluindo servidores e terceirizados.

Para os resultados que se apresentam neste tópico os procedimentos metodológicos compreenderam três fases: A primeira fase requereu o planejamento para o trabalho em campo, além, de levantamentos de dados secundário. Nesta fase foram elaborados os roteiros de ações em campo, sendo previstas conversas com as lideranças e com usuários nas 10 paradas atuais da área de abrangência do trem. A segunda fase considerou a obtenção de dados primários através de observações participantes e conversas com lideranças locais e usuários do Sistema Trem do Subúrbio. A terceira fase correspondeu a síntese das informações coletadas e aqui relatadas.

a) Perfil socioeconômico dos usuários do Sistema Trem do Subúrbio.

A partir de observações perceptivas realizadas em diversas viagens de trem e em horários distintos foi possível constatar que a realidade dos moradores da região do Subúrbio Ferroviário e de sua orla marítima – chamado pela população de “os beirais do subúrbio”, coloca questões importantes quando se conhecem as condições estruturais urbanas, sociais e as atividades tradicionais que motivam e mantêm a subsistência de grande parte dos moradores. Um padrão de vida simples mostra estar diretamente relacionado ao uso do trem como meio de transporte e ao convívio com o mar.



FIGURA 4-23 – Os usuários levam suas compras, produtos e materiais no chão do trem.

Os hábitos e atividades que fazem parte do dia-a-dia da população relacionados ao uso do Sistema Trem foram levantados a partir da amostragem de informações obtidas por meio de entrevistas semiestruturadas. Através destas foi possível observar a maneira orgânica de conexão diária dos usuários ao modal ferroviário, desenhando uma rede de atividades de natureza local, de pescadores, marisqueiras, trabalhadores, estudantes e do comércio informal existente, para atender a sua subsistência. Contando com um preço simbólico da tarifa da passagem do trem⁸, os usuários transitam pelas diferentes comunidades e retornam ao ponto de origem. O Sistema Trem do Subúrbio é um modal considerado barato e útil por todos que necessitam e o utilizam, mesmo nas condições precárias em que se encontra atualmente.

⁸ As tarifas de viagem no trem do subúrbio estão vigentes desde setembro/2002, com seu valor da passagem inteira mantido em R\$ 0,50 (cinquenta centavos), a meia estudantil em R\$ 0,25 (vinte e cinco centavos) e a gratuidade.



FIGURA 4-24 – Movimentação de passageiros nas estações de Paripe e Calçada.

Durante os dias 03 a 06, 11, 13 e 18 de setembro de 2019 a equipe responsável por este Estudo realizou atividades em campo desenvolvendo conversas com as lideranças e com usuários da área de abrangência do Trem do Subúrbio.

A percepção através da observação direta feita com um grupo amostral e o uso de instrumento de apoio (formulário) possibilitaram a avaliação da situação nessas localidades da região de abrangência do trem em relação ao seu uso atual. Objetivando realizar uma escuta sensível sobre o traçado do Trem do Subúrbio e futuro VLT foram realizados pequenos encontros que envolveram lideranças e usuários do trem de 10 pontos (estações) de amostragem. Para os encontros foram realizados contatos através de telefone com as lideranças locais, esclarecendo o objetivo do encontro e, principalmente, que não se tratava de reunião extensiva. As lideranças ficaram à vontade para convocar um pequeno grupo para uma conversa sobre a relação das comunidades com o trem. Este primeiro contato facilitou a atividade em campo e as lideranças se sentiram privilegiadas em participar e serem ouvidas em seus espaços comuns. Esses encontros tiveram um total de 91 participantes, de várias localidades do traçado do trem e aconteceram em sua grande maioria nas próprias paradas do trem. A exceção foi o encontro com os moradores da Vila dos Pescadores, em Periperi, que aconteceu na

própria comunidade e em Lobato que aconteceu em um espaço público (uma venda local).

Com base nas informações obtidas nesses encontros foi possível um conhecimento maior e melhor sobre essas comunidades e suas relações com o Sistema do Trem do Subúrbio. As experiências credenciam sabedoria a respeito da realidade local nos relatos feitos por várias lideranças e participantes, moradores das comunidades. A **TABELA 4-15** a seguir apresenta as lideranças contatadas que se dispuseram a encontrar a equipe responsável por este estudo, sendo feita uma contagem dos presentes por observação, que chegaram ao número da amostragem de 91 participantes, decorrentes dos encontros realizados.

TABELA 4-15 – Lideranças contatadas

Entrevistado	Representação	Atividade	Contato
Periperi e Paripe			
Joseval Roberto Santos	CSV - Centro Social Voluntário	Subcoordenador	98888-2999
Raiclê dos Santos	Movimento VLT do Subúrbio	Assistente Social /Técnica de Enfermagem	98850-8071
Josemir do Rosário (Zé do Caixão)	Representante local	Comerciante (Funerária)	99147-0012
Plataforma, Coutos, São João e Fazenda Coutos			
Joseane Cruz	CEM - Centro de Mulheres	Liderança /Coordenadora Geral	99917-0671
Gilvando Pinheiro	Movimento VLT do Subúrbio	Liderança / Agente de Saúde	98325-1198
Alberto Santos	Fórum Fersub	Liderança	99979-8734
Dalmo	Cooperativa de Pescadores Baía de Todos os Santos	Coordenador	99912-1832
Wilson Magalhães	Liderança	Professor	98785-0357
Lobato e Santa Luzia			
Matilde Oliveira	AMAR - Associação de Moradores do Lobato	Liderança	98687-4885
Súlvian Santos	Associação Caravana Cultural dos Alagados de Salvador	Liderança/ Radialista de rádio comunitária	99194-7325
Rielino Cardoso de Almeida	Integrante ABMVP - Associação de Moradores da Rua Voluntário da Pátria	Comerciante	98120-0773
Francisco Vanderlei (Chico)	Associação de Moradores de Boa Vista do Lobato	Presidente da Associação	98628-6217
Vilmário Correia	Integrante - Associação Joanes Leste		99970-1691
Periperi, Escada, Praia Grande			
Ramildes	Liderança Vila dos Pescadores	Marisqueira	98374-2085
Maria Helena	Liderança Vila dos Pescadores	Marisqueira	98374-2085
Antônio Carlos Magalhães de Lima	Liderança/Escada		98768-3510
Brito	Liderança/Praia Grande	Pescador	98650-3770
Nilton Magalhães	Liderança/Periperi	Professor	98841-2059

A seguir estão algumas imagens dos encontros realizados.



Encontro com lideranças na Estação Calçada.



Encontro com lideranças na Estação Coutos



Encontro com Colônia de pesca - Itapagipe.



Encontro com lideranças e moradores da Vila dos Pescadores – Periperi.

Nos relatos das lideranças, assim como dos demais participantes desses encontros, evidenciou-se uma realidade repleta de receios e distorção de informações sobre o Projeto VLT/ Monotrilho do Subúrbio. Muitos traziam perguntas ou questões antigas, com dificuldades de esclarecimento pelo poder público, em sua maioria relacionadas ao saneamento básico (esgotos à céu aberto, poluição das fontes e afluentes), a demanda por moradia, segurança, saúde (doenças e lesões desenvolvidas na atividade com o mar) e problemas de acessibilidade. Inúmeros relatos expuseram demandas a respeito do desemprego, da qualificação da mão-de-obra e o abandono dos jovens. Outra questão relevante correspondeu à necessidade de integração dos negócios das localidades com o empreendimento, questionando como isso será feito.

A partir dos encontros com lideranças e da percepção técnica referente a caracterização do perfil dos usuários do Sistema Trem do Subúrbio, organizou-se os usuários em três categorias conforme a atividade que desempenha e a sua relação com o trem.

- a) Comunidades tradicionais – Pesca artesanal e Quilombolas
- b) Comércio Informal – com suas diferentes tipologias

c) Funcionário do Sistema Trem do Subúrbio

Com a análise dos encontros e aplicação dos formulários de apoio foi possível identificar questões e tensões gerais, assim como, àquelas vinculadas às categorias de atividades supracitadas. Como organização desta análise, as questões relacionadas à pesca artesanal, ao comércio informal e aos funcionários do trem estão apresentadas em tópicos específicos. No destaque abaixo, apresentam-se os principais pontos argumentados pelos participantes relacionados à área de abrangência do Projeto VLT de forma geral:

“A Estação da Ilha de São João é próximo da BA-528, tem um do campo de futebol, será que vai sair do local?”

“Precisa manter o trem antigo como tradição. Deve ser criado um museu.”

“Vai ter mais estações entre os pontos de longa distância?”

“Essa escuta que você está fazendo podia ter começado em março, com um cadastro de cada um dos moradores, escutando cada um da comunidade.”

“Muitos andam de Paripe até o Lobato porque não tem o dinheiro do ônibus, usam o trem pelo preço barato.”

“Temos carência de praças de lazer.”

“Pedimos o corte de árvores podres e raízes, tenho os protocolos, mas a Prefeitura não dá retorno.”

“Em caso de acidente, deve existir sala de amparo nas Estações”.

“Precisa Melhorar a acessibilidade dos moradores para a área da Estação”.

“Teremos obras de saneamento para a “água jogada”, para os esgotos a céu aberto?”

“Que olhar temos para o subúrbio, o que o subúrbio oferece?”

“Que qualificação pode ser oferecida aos trabalhadores e jovens, para valorizar a mão de obra local?”

“Tem o exemplo das 12 cozinhas industriais sem mercado”.

“Será que o projeto pode mudar a posição da Estação Almeida Brandão para a Praça São Braz, em frente a Ladeira Úrsula Catarino?”

“Como fortalecer a mão de obra local, tem muitos jovens sem amparo, abandonados”.

“Devemos pensar nas nascentes, afluentes, fontes, ter as praias revitalizadas.”

“Precisa apoiar o turismo, fazer transbordo com os sub-bairros.”

“Tem gente fazendo reunião sobre o VLT, mas não sabe informar nada.”

“O trem está sucateado, é barulhento.”

“Tem que fazer o diferencial na questão da moradia.”

“Tem que disponibilizar um vagão para o pessoal das Ilhas, para quem vai a feira.”

“Vai haver especulação imobiliária.”

“Qual a capacitação da mão de obra local, vai ter vagas de emprego na obra do monotrilho?”

“O trem é útil, usamos para passeio, pagar as contas no banco, ir ao médico, chegar até a Calçada.”

“Vai melhorar a bacia sanitária, a infraestrutura do bairro?”

“Santa Luzia é um bairro que não cresceu (evoluiu), agora que vai crescer as pessoas vão ter de sair de suas comunidades?”

“Os pilares do monotrilho são altos, o que vai ficar embaixo?”

“Os moradores não estão sendo esclarecidos da mudança. Falta informações sobre o reassentamento.”

Ressalta-se que todas as questões relatadas nos encontros presenciais fazem parte do arcabouço teórico discutido neste relatório. A seguir apresenta-se a síntese dos Grupos Comunidades Tradicionais, Comércio Informal e Funcionários do Sistema Trem.

✓ Comunidades Tradicionais - Atividades de Pesca Artesanal e Quilombolas:

Os pescadores e marisqueiras são moradores dos beirais do subúrbio, que exploram em seus bairros um ponto de pesca, onde formam comunidades de vinte ou trinta pescadores e marisqueiras, como é o caso de Coutos, da Boca do Túnel e a Vila dos Pescadores em Periperi, entre outros. São representados pela Colônia de Pesca Z 02 que possui jurisdição de São João do Cabrito até São Thomé de Paripe, pela Colônia de Pesca Z 67, em Plataforma.

Com a análise dos encontros e aplicação dos formulários de entrevistas semiestruturadas foram identificadas questões específicas à atividade da pesca artesanal. Destacam-se, a seguir, os principais pontos argumentados pelos participantes relacionados a área de abrangência do Projeto VLT:

“Cada bairro tem um ponto de pesca, com mais ou menos 20 pescadores.

“Periperi e São Tomé tem as maiores praias em alongamento.”

“Tubarão tem locais com mais ou menos 30 pescadores, com dois pontos de pesca.

“Paripe tem três pontos de pesca. Coutos tem três pontos de pesca. Tem um na Boca do Túnel, no sentido Periperi.”

“Vendem o que pescam e mariscam no local mesmo.”

“As vezes usamos o trem para transportar, tudo em pequena quantidade por que não tem como preservar.”

“Precisamos de um freezer na localidade para conservamos os produtos.”

“Vendemos pequenas porções do que pescamos e mariscamos. Se pescar meio quilo, um quilo, tem que se apressar para vender logo.”

“Como pescadores e marisqueiras, não queremos não sair, aqui tem moradia e meio de sobrevivência.”

“Maria Helena, marisqueira há 60 anos, propõe como melhorias “um galpão, um freezer, um pequeno estaleiro (tem barcos abandonados), novos petrechos.”

“Quando vamos mariscar na Ilha de São João, temos a ajuda de um pescador “irmão”, com catraias, pagando o combustível e ele nos leva.”

“Era bom se tivéssemos uma embarcação nossa, só para transportar as marisqueiras”

“A Colônia Z-67 tem poucos cadastrados daqui.”

“A preocupação não é o trem, é a moradia, o cuidado com as crianças e a preservação das árvores da nossa localidade de pesca.”

“O esgoto é que incomoda. Estraga a praia.”

“O que vai acontecer com o acesso da praia até o outro lado da via do monotrilho?”

“Nessas localidades, 95% é pescador.”

“Não queremos sair do local, o pescador e marisqueira vivem aqui.”

“Não se pesca aqui e leva para vender no Mercado do Peixe ou na Feira, tudo é vendido na localidade. As pessoas chegam até aqui para comprar o peixe.”

“Antônio Manoel, pescador antigo, tem 3000 metros de rede, barco, canoa, casa no local, petrechos e pede: “deixem nossa moradia aqui.”.”

“Guardamos nossas coisas na passarela, precisa ter local para guardar os petrechos dos pescadores e marisqueiras.”

“O projeto precisa ter preocupação com quem vive da pesca.”

Cabe esclarecer que a atividade de pesca artesanal que acontece nos alongamentos de praias é parte representativa da cultura e da população do Subúrbio Ferroviário, assim como para os moradores da Ocupação Quilombo do Paraíso, entre a Praia Grande e Periperi e Alto do Tororó (certificado pela Fundação Palmares) em São Tomé de Paripe, que de várias formas são usuários que se sentem beneficiados pela presença do trem, tanto pela mobilidade propiciada, quanto pela tarifa cobrada, de baixo valor.

No desenvolver do Diagnóstico Perceptivo a principal preocupação revelada por esta população foi a de não querer sair dos locais onde moram, próximo a praia. A prioridade e grande ponto de conflito com o Projeto VLT/Monotrilho do Subúrbio é a moradia, o local em que estão situados, acostumados, seu habitat natural, vizinhos ao alongamento das praias, caminho de fácil e prático acesso, pelo qual fazem o transporte de seus barcos e petrechos, a poucos metros de suas casas. Este ponto deixa claro a resistência quanto a qualquer forma de desapropriação.

O trem é o meio de transporte que pelo preço da passagem é visto como acessível, quando precisam dele. Porém, apesar de ser considerado um modal útil, o uso do trem não é sistemático, diário. O trem parece ter menos importância para quem exerce a atividade da pesca artesanal e da mariscagem, frente ao receio de saírem de suas localidades, mesmo diante de qualquer proposta razoável que exija o seu afastamento desses pontos em que fizeram seu mundo, nos beirais de praia.

Não obstante existir esse vínculo orgânico destes moradores com o mar, também fazem parte de uma população com uma densidade demográfica, em geral, bem alta e que em número de residentes, comparado aos demais residentes do subúrbio ferroviário, não parece demonstrar impacto relevante na implantação e uso do novo modal, enquanto usuários. Trata-se de um contingente que não realiza um significativo fluxo de viagens, nem ocupa maiores espaços para o volume de suas cargas, mas é diferenciado, especialmente para o tipo e a qualidade do produto que levam, que é perecível e tem cheiro peculiar.

Comparados aos números potenciais de passageiros e das cargas transportadas por outros tipos de usuários dessa região, o impacto do sistema trem tem, na verdade, um significado maior para os pescadores e marisqueiras, quanto a sua permanência em sua moradia próximo à sua fonte de subsistência, o mar. Portanto, é pertinente sugerir que o projeto de desapropriação considere essas peculiaridades.

Quanto a maneira da comercialização dos pescados observou-se uma certa autonomia. Segundo a Sra. Helena, marisqueira da Vila dos Pescadores, Periperi, a venda dos produtos ocorre em sua maior parte dentro da localidade onde vive o pescador/marisqueira. O seu deslocamento acontece apenas para uma venda ocasional em outro bairro da mesma região. A pescadora revela que ir fazer a venda do seu pescado e mariscos no Mercado do Peixe (Feira de São Joaquim) não é permitido pelas “autoridades”.

Estas comunidades pesqueiras continuam solicitando a requalificação dos equipamentos existentes, de obtenção das melhorias de saneamento básico prometidas há décadas e de acessibilidade ao emprego com a qualificação dos jovens dessas comunidades.

Os pescadores e marisqueiras têm uma importância histórica e cultural maior que a resiliência de sua atividade artesanal em relação ao trem. Primeiro, porque não tem efetiva dependência desse modal para o transporte de suas mercadorias, pois realizam pelo mar ou caminhando pela praia. Revelam que só tem um significado usarem o trem: pelo preço menor da passagem quando confrontado ao valor da tarifa praticada pelo sistema ônibus, o que se torna um benefício para qualquer residente da região, muito significativo para a maioria dos moradores do subúrbio ferroviário. Os pescadores e marisqueiras que em condições e perfil socioeconômico são semelhantes à grande parte da população local - sobrevivem com um rendimento médio de até um salário mínimo.

De fato, a experiência de um novo modal de transporte, no caso a implantação do monotrilho, oferece impacto junto a essas comunidades, no entanto, esse impacto poderá acontecer, não devido a adoção de uma maior tarifa ou a falta de um vagão adequado para transporte de seus petrechos, mas com a retirada deles para longe de sua fonte de subsistência. Carecem de um olhar atento para a manutenção da sua cultura e formas de vida.



FIGURA 4-25 – À esquerda, Sra. Helena, Vila dos Pescadores em Periperi, tratando o pescado do dia na porta de casa e à direita, Pescadora da Vila dos Pescadores, Periperi, com o pescado conseguido no dia.

✓ Comércio Informal

A análise dos registros dos encontros, a partir da aplicação dos roteiros de entrevista semiestruturada, permitiram identificar ponderações específicas à atividade de comércio informal, estando no destaque os principais pontos argumentados pelos participantes relacionados a área de abrangência do Projeto VLT:

“No trem novo vou poder levar minha caixa de frutas?”

“Quando a obra começar vão deixar passagem pros clientes chegarem até a praia.”

“Não quero sair do local, a barraca é minha vida.”

“A vigilância do trem não deixa vender na estação.”

“Uso o trem pra levar meu carrinho e vendo picolé na Calçada.”

“Se as passarelas não vão mais existir, onde vou guardar os materiais de pesca que hoje ficam embaixo das passarelas?”

“Eu vendo na praia com mesas e cadeiras em frente à minha casa. Não tenho uma barraca. Quero garantir o meu direito a continuar essa atividade”.

O comércio informal tem um significado particular como parte da dinâmica de vendedores locais, com suas atividades de subsistência desenvolvidas com seus tabuleiros, carrinhos e barracas de lanches e feita também por vendedores de passagem ou ambulantes. Dentro dos vagões do trem poucos ambulantes transitam para venda de seus produtos, pois os usuários não têm uma permanência prolongada no interior dos vagões, não favorecendo a esse tipo de comércio. Usam o trem como forma de se locomover entre os bairros do Subúrbio, sendo observadas algumas presenças: vendedor de picolé, com seu carrinho, que faz o trajeto de Lobato para Calçada, seu local de venda diária; vendedor de artesanato com seu mostruário, indo de Santa Luzia para Paripe; vendedor de salgados industrializados, também indo até Paripe; vendedor de frutas indo da Calçada para Coutos, entre outros.

Uma das características dos vendedores de passagem, em razão da sua operacionalidade exigir sempre uma nova freguesia, que pode ocorrer eventualmente, circunstancial ou dispersa, é a dinâmica dos seus clientes. Por isso se concentram nos locais com maior circulação de pessoas. No percurso do trem observa-se que a presença dos ambulantes se dá com mais intensidade nos terminais da Calçada e Paripe, onde esse comércio de passagem tem um grande fluxo de clientes, usuários do trem.

Como se observou, 114 ambulantes estavam em atividade nos pontos de vendas ao longo do traçado do trem. No Largo da Calçada pôde ser visto em torno de 20 tabuleiros de hortifrutigranjeiros, 4 bancas de lanches, 54 barracas e 3 bancas de lanches no percurso da rua de acesso da estação de Paripe, muitas delas servindo como ponto de venda (bebidas, lanches, roupas, artesanatos etc.) e serviços rápidos (chaveiro, sapateiro, consertos em geral etc.). Observou-se ainda que, muitas dessas barracas funcionam também como moradia temporária. Há informação de mais ou menos 690 barracas no grande entorno dessa estação.



FIGURA 4-26 – Vendedores ambulantes na Estação Calçada.



FIGURA 4-27 – Vendedores Ambulantes e Barracas na Estação Paripe.



FIGURA 4-28 – Barracas erguidas em área de domínio do Sistema Trem do Subúrbio, algumas com indícios de servirem de moradia temporária.

Observa-se o uso dos espaços públicos pelo comércio e ambulantes para exposição de mercadorias. Esta ação pode dificultar o trânsito dos pedestres.



FIGURA 4-29 – Uso do passeio público para exposição de mercadorias.

Nos alongamentos de praia, margeando os trilhos do trem, há a instalação de barracas de comércio informal. Estas barracas não possuem padronização, nem instalações sanitárias públicas, de apoio.



FIGURA 4-30 – Barracas de uso do comércio informal margeando os trilhos do trem em Plataforma.



FIGURA 4-31 – Barracas de uso do comércio informal na Vila dos Pescadores - Periperi.

b) Funcionários do Sistema Trem do Subúrbio.

O perfil do contingente de empregados que contribui com o desempenho diário desse modal para atender aos diversos usuários em suas demandas de mobilidade, de vida social e atividades econômicas. A partir de dados fornecidos pela CTB, foi apurado o **QUADRO 4-5** a seguir, que demonstra o número de empregados que estão trabalhando nessa estrutura, com sexo, perfil de renda média e formação.

QUADRO 4-5–Perfil dos funcionários do Sistema Trem do Subúrbio.

		Faixa de renda (R\$)			
		0 a 1.000	1.000 a 2.500	2.500 a 5.000	5.000 a 16.000
Funcionários	Estagiários/Aprendizes	9	0	0	0
	Empregados	0	38	46	12
Terceirizados	Colaboradores	61	126	1	1

		Faixa etária (anos)			
		18 a 30	31 a 50	51 a 70	71 a 100
Funcionários	Estagiários/Aprendizes	9	0	0	0
	Empregados	0	32	63	1
Terceirizados	Colaboradores	18	162	9	0

		Escolaridade		
		Fundamental	Médio e Técnico	Superior
Funcionários	Estagiários/Aprendizes	0	68	0
	Empregados	11	0	26
Terceirizados	Colaboradores	7	176	6

Fonte: CTB, 10/09/2019.

Cabe uma observação, o quadro de funcionários do Sistema Trem do Subúrbio tem em sua composição um perfil socioeconômico praticamente semelhante, em sua maioria, ao universo da população residente e usuária do trem, com suas características de padrão de renda média.

Outra coisa a ser considerada é de que a maior parcela desses empregados atende à funções de serviços de manutenção e segurança (133), conservação e limpeza (35), e de bilhetagem (21), o que tipifica como atividades passíveis de qualificação, rotativas, que são na prática, basicamente receptoras do grande contingente de mão-de-obra da população do subúrbio.

c) Usuários Gerais

O trem, por ser uma opção de transporte barata, atrai, conforme dados fornecidos pela CTB, aproximadamente, 12.000 usuários por dia de operação. As tarifas de viagem no trem do subúrbio estão vigentes desde setembro/2002, com seu valor da passagem inteira mantido em R\$ 0,50 (cinquenta centavos), a meia estudantil em R\$ 0,25 (vinte e cinco centavos) e a gratuidade. O **QUADRO 4-6** e **QUADRO 4-7** abaixo, demonstram a média de passageiros transportados diariamente e mensalmente no decorrer do ano de 2019.

QUADRO 4-6 – Transporte Ferroviário - Média de passageiros transportados/Dia- 2019.

Transporte	Período							
	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maior	Junho	Julho	Agosto
Dias Operacionais	27	24	26	26	27	27	27	27
Média Viagens/dia	38	36	37	35	34	33	38	35
Usuários do Sistema								
Integral	10.539	10.720	9.285	9.846	9.981	8.890	10.464	10.925
Escolar	61	98	11	145	132	90	111	147
Gratuito	1.226	1.262	1.105	1.158	1.156	1.041	1.186	1.238
Total	11.826	12.080	10.401	11.149	11.269	10.021	11.761	12.310

Fonte: CTB, 2019.

QUADRO 4-7 – Transporte Ferroviário - Passageiros transportados/Mês – 2019.

Transporte	Período							
	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maior	Junho	Julho	Agosto
Dias Operacionais	27	24	26	26	27	27	27	27
Média Viagens/dia	1020	875	952	916	907	785	1019	942
Usuários do Sistema								
Integral	284.559	257.280	241.413	255.983	269.481	213.370	282.523	294.972
Escolar	1.636	2.357	2.893	3.775	3.559	2.153	2.998	3.971
Gratuito	33.089	30.299	28.729	30.102	31.220	24.984	32.017	33.417
Total	319.284	289.936	273.035	289.860	304.260	240.507	317.538	332.360

Fonte: CTB, 2019.

Ao longo das entrevistas e das observações feitas durante as viagens de trem observou-se a existência de segurança (funcionários terceirizados) tanto dentro dos vagões como nas paradas, porém, os passageiros relatam sobre a sensação de insegurança que experimentam quando estão fora das estações e paradas. Alguns disseram que conseguem utilizar o celular com tranquilidade, atitude que não reproduzem nos ônibus.

O **QUADRO 4-8** é ilustrativo das principais observações (impactos considerados) e sugestões relatadas e registradas durante a escuta sensível de todos os participantes dos encontros realizados e por lideranças locais:

QUADRO 4-8 – Comentários e sugestões feitas pelos participantes dos encontros com as lideranças.

Comentários	Sugestões
A mudança de tarifa não é bem-vinda – “vai subir muito”.	A integração com outros modais Poderia ter um vagão diferenciado para pescadores e marisqueiras. Um cartão diferente para os moradores do subúrbio para poderem transitar entre as estações do subúrbio.
Possibilidade de perda da memória da cultura do trem.	Criar um museu do trem.
Na área de saúde – precariedade de socorro durante a viagem.	Sala de amparo em caso de acidente nas estações.
Promover a acessibilidade da população, colocando passarelas.	Colocar mais passagens entre as comunidades e preservar as passagens que já existem.
A existência de “água jogada” ou esgotos à céu aberto.	Melhorar a bacia sanitária, infraestrutura do bairro. Olhar para a comunidade.
Necessidade de integração de atividade econômicas existentes nas comunidades: o artesanato (escamas, bijuterias, gastronomia), as cozinhas industriais.	Qualificação da mão de obra e valorização para o mercado.

Comentários	Sugestões
Preocupação com o meio ambiente: impacto nas nascentes, afluentes, fontes.	Preservar as nascentes, afluentes, fontes. Promover a revitalização das praias.
Necessidade de moradia para o povo sem renda. Não sair do local de beira mar.	Requalificação das comunidades. Informações sobre como será a desocupação.
Favorecer a sobrevivência dos moradores de baixa renda – “os jovens abandonados”.	Atenção com mão de obra local. Favorecer o emprego na região e dar vagas de emprego na obra para as pessoas do subúrbio Criar espaço para a juventude.
Como será o transporte no período da construção do VLT.	Disponibilizar alternativos e integração.
Os pescadores e marisqueiras carregam pescados e mariscos e seus petrechos, vivem da pesca.	Local para armazenar os petrechos dos pescadores e marisqueiras. Embarcação apropriada para transporte das marisqueiras para ir até Ilha de São João. Galpão para o pescado e mariscos com conservação. Pequenos estaleiros nas comunidades.
Atitudes da segurança aos passageiros.	Capacitação dos vigilantes.
A avaliação dos imóveis, como fica a realocação (MCMV, aluguel, indenização), os negócios do local serão beneficiados e integrados ao projeto	Diálogo com os responsáveis pelo projeto.
Os equipamentos novos (academia, lazer etc.)	Educação e segurança.
O que vai ficar embaixo dos pilares do VLT.	O parque linear vai ter impactos positivos de integração e segurança para as comunidades.

4.3.8. Comunidades Tradicionais

A seguir são descritas e caracterizadas as comunidades tradicionais existentes na área de influência direta do VLT/ Monotrilho do Subúrbio, sendo estas, as comunidades de pesca e remanescentes de quilombolas.

4.3.8.1. Caracterização da Atividade de pesca e mariscagem

Em razão do extenso litoral brasileiro e elevada taxa de ocupação habitacional na região costeira do Brasil, a atividade pesqueira é uma das mais tradicionais e importantes para população do país, fornecendo alimento, emprego e renda para muitas famílias, movimentando a economia através da comercialização do pescado (ISAAC-NAHUM, 2006⁹; RIOS e GERMANI, 2012¹⁰; OLIVEIRA E NICOLODI, 2012¹¹). Segundo dados do Registro Geral da Atividade Pesqueira - RGP, a região nordeste do Brasil possui o maior percentual de pescadores profissionais registrados, sendo que o estado da Bahia ocupa a segunda posição do ranking (BRASIL, 2013)¹².

A pesca no Estado da Bahia é historicamente caracterizada por ser uma atividade artesanal, situação similar ao de muitos outros estados do Norte, Nordeste, Sudeste e Sul do Brasil (DIAS NETO, 2002¹³; ISAAC-NAHUM, 2006⁹; VASCONCELLOS *et al.*, 2007¹⁴; RIOS e GERMANI, 2012; OLIVEIRA & NICOLODI, 2012). A pesca artesanal ou de pequena escala, é caracterizada pela sabedoria tradicional sobre o mar, diversidade de petrechos empregados na captura multiespecífica dos recursos e pela utilização de embarcações de pequeno e médio porte sem tecnologia avançada. Esse tipo de pesca é utilizado para a subsistência do pescador/marisqueira e sua família, assim como para o abastecimento do comércio local (DIAS-NETO & DORNELLES, 1996¹⁵; FAO, 2012¹⁶).

Na Baía de Todos os Santos – BTS (BA), a pesca artesanal é representada por dois componentes:

- A pesca propriamente dita: que pode ser exercida através do uso de embarcação ou desembarcada, quando embarcada, as embarcações podem ser motorizadas ou não. São utilizados petrechos de pesca para captura de peixes e invertebrados, além de ser praticada basicamente por homens (HYDROS, 2005¹⁷;

⁹ISAAC-NAHUM, V. J. 2006. Exploração e manejo dos recursos pesqueiros do litoral amazônico: um desafio para o futuro. Cienc. Cult. [online]. 2006, v. 58, n. 3, p. 33-36, 2006. ISSN 0009-6725.

¹⁰RIOS & GERMANI, 2012. Anais. In: Encontro nacional de geografia agrária, 21., 2012. Uberlândia. Pescadores e marisqueiras do distrito de Acupe – Santo Amaro (BA): Saberes e práticas na construção dos territórios pesqueiros. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2012. p. 1 - 22.

¹¹OLIVEIRA & NICOLODI. 2012. A Gestão Costeira no Brasil e os dez anos do Projeto Orla.: Uma análise sob a ótica do poder público. Revista da Gestão Costeira Integrada, [s.l.], v. 1, n. 12, p.89-98, mar. 2012.

¹²BRASIL, 2013. Registro geral da atividade pesqueira. Disponível em: <<http://sinpesq.mpa.gov.br/rgp/>>.

¹³DIAS NETO, J. 2002. Gestão do uso dos recursos pesqueiros marinhos no Brasil. Dissertação de Mestrado, Universidade de Brasília, Centro de Desenvolvimento Sustentável, Brasil, 164 p.

¹⁴VASCONCELLOS, M.; DIEGUES, A. C.; SALES, R. R. 2007. Limites e possibilidades na gestão da pesca artesanal costeira. In: Costa, A. L. (Org.). Nas redes da pesca artesanal. Brasília, IBAMA, p. 15-84 e Anexo 2.

¹⁵DIAS NETO, J. E DORNELLES, L. C. C. (1996) Diagnóstico da pesca marítima do Brasil. Brasília, IBAMA, 165 p. (Coleção Meio Ambiente. Série Estudos Pesca, 20).

¹⁶FAO. 2012. FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATION. 2012 State of World Fisheries and Aquaculture.

¹⁷HYDROS. 2005. Análise preliminar de risco à saúde humana. Relatório Final, V. I e II.

PETROBRAS/FUSP, 2005¹⁸; SOARES *et al.* 2009¹⁹; BANDERIA & BRITO 2011²⁰).

- A mariscagem: que é exercida principalmente por mulheres, apesar de alguns homens e crianças também realizarem esta atividade. Geralmente as marisqueiras não utilizam embarcação, embora seja comum que as mesmas paguem aos pescadores que possuem embarcação para fazer o traslado para áreas de mariscagem mais distantes. A mariscagem é geralmente exercida na zona entre marés em áreas de manguezal, praias e coroas, onde através da coleta manual e do uso de alguns rústicos petrechos são capturados crustáceos e moluscos (HYDROS, 2005²¹; PETROBRAS/FUSP, 2005¹⁸; SOARES *et al.* 2009¹⁹; BANDERIA & BRITO 2011²⁰).

A atividade de pesca e a mariscagem na Baía de Todos os Santos – BTS (BA) são desempenhadas principalmente pela população de baixa renda, sendo os produtos resultantes destas atividades (peixes, crustáceos e moluscos) uma das principais fontes de proteínas e renda para as famílias dos pescadores e marisqueiras da região (DIAS-NETO & DORNELLES, 1996¹⁵; BISPO *et al.*, 2004²²; HYDROS, 2005¹⁷; SOARES *et al.* 2009¹⁹).

Colônias e cooperativas de pesca na área de influência do VLT/Monotrilho do Subúrbio

Na área de influência do VLT/Monotrilho do Subúrbio, os pescadores e marisqueiras são moradores dos beirais do subúrbio, onde formam comunidades de vinte ou trinta pescadores e marisqueiras, como é o caso de Coutos, da Boca do Túnel e a Vila dos Pescadores em Periperi, entre outros. São representados pelas Colônias de Pesca Z 02 e Z 67 e pela Cooperativa de Pescadores da Baía de Todos os Santos - COOPESBAS.

A seguir serão apresentadas informações obtidas por Silva (2013)³⁸ através de visitas e entrevistas com os representantes das colônias de pesca Z-02 e Z-67 e pela Cooperativa de Pescadores da Baía de Todos os Santos - COOPESBAS:

✓ Colônia de Pescadores Z-02

Fundada em 1937, a colônia Z-02 está situada no subúrbio ferroviário de Salvador em frente à península de Itapagipe, no bairro de São João do Cabrito – Plataforma. Segundo Santos (2013)²³

¹⁸PETROBRAS /FUSP. 2005a. Programa de Monitoramento Ambiental na Área de Influência da Refinaria Landulpho Alves (PROMARLAM). Relatório Final. São Paulo-SP. 6 volumes.

¹⁹ SOARES *et al.* 2009. Pesca e Produção Pesqueira.p. 157-206. *In*: HATGE, V. & ANDRADE, J.B. Baía de Todos os Santos: Aspectos oceanográficos. Salvador: Edfuba, 2009. 306 p. : il.

²⁰ BANDEIRA, FPSF.,& BRITO, RRC. 2011. Comunidades pesqueiras na Baía de Todos os Santos: aspectos históricos e etnoecológicos. *In*: CAROSO, C., TAVARES, F., & PEREIRA, C., orgs. Baía de todos os santos: aspectos humanos [online]. Salvador: EDFUBA, 2011, pp. 291-325. ISBN 978- 85-232-1162-2.

²¹HYDROS. 2005. Análise preliminar de risco à saúde humana. Relatório Final,V. I e II.

²²BISPO, E.S.; SANTANA, L.R. de; CARVALHO, R.D.S.; LEITE, C.C.; LIMA, M.A.C. 2004. Processamento, estabilidade e aceitabilidade de marinado de vongole (*Anomalocardia brasiliiana*). *Ciência Tecnologia de Alimentos*, 24(3): 353-356.

²³ SANTOS, L. 2013. Pescadores lutam para melhorar colônias. A Tarde, Salvador, 22 jul.2013.Disponível em: <<http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/materias/1519875-pescadoreslutam-para-melhorar-colonias>>.

a notícia do jornal A Tarde publicada no dia 22 de julho de 2013 informa que a colônia possui cerca de 400 pescadores cadastrados e enfrenta problemas como: embarcações defeituosas, falta de equipamento e insegurança. Silva (2013)³⁸ não conseguiu adquirir mais informações sobre a atividade pesqueira dos pescadores associados à Colônia Z-02 pois o presidente da colônia se rejeitou a dar entrevista. Entretanto, próximo a Colônia Z-02 existe a Cooperativa de Pescadores da Baía de Todos os Santos - COOPESBAS, sendo assim Silva (2013)³⁸ conseguiu informações sobre a atividade pesqueira da região de Itapagipe até Paripe.

✓ Cooperativa de Pescadores da Baía de Todos os Santos – COOPESBAS

A cooperativa foi fundada com o objetivo de realizar apoio técnico e social aos pescadores e outros moradores da localidade, visando o desenvolvimento econômico e social, a partir do Programa Ribeira Azul. Os moradores da Península Itapagipana com esse programa foram agraciados com melhorias habitacionais e de infraestrutura (saneamento básico e coleta de lixo), assim aprimorando a qualidade das águas do mar que sofriam poluições constantes com os dejetos que eram frequentemente jogados nele. Essas melhorias refletem positivamente para toda população do subúrbio, principalmente, para os que realizam a pesca nesta localidade, dessa forma viabilizando o trabalho no mar aos pescadores e marisqueiras (SILVA, 2013)³⁸.

A COOPESBAS possui 1.000 associados entre pescadores e marisqueiras, sendo as marisqueiras representam 70% dos associados. Os 22 barcos para a realização da atividade pesqueira, de propriedade dos pescadores, extraem semanalmente cerca de 30 toneladas de pescados, dentre as espécies capturadas a sardinha tem a maior representatividade (SILVA, 2013)³⁸.

As doações realizadas por meio das políticas públicas são concebidas na cooperativa que possui uma fábrica de gelo doada pelo Ministério da Pesca e Aquicultura e uma câmara frigorífica com capacidade para 30 toneladas de pescado doadas pela Secretaria de Desenvolvimento Social e Combate à Pobreza através do projeto Pescado Renda. Esses equipamentos contribuem para a minimização das despesas da cadeia produtiva dos pescadores dessa cooperativa, pois o gelo que é o segundo insumo mais importante para pesca está sendo subsidiado, sendo vendido pela cooperativa por um valor menor que do mercado local. A câmara frigorífica garante aos pescadores que seus pescados terão local de armazenamento adequado, visto que o peixe é um produto perecível e precisa de condições de armazenamento adequado (SILVA, 2013)³⁸.

Dos dois equipamentos doados, somente a fábrica de gelo está funcionando, pois a despesa com energia elétrica é muito elevada e o uso da câmara frigorífica constante, quando avaliado custo-benefício do total de peixes capturado com as despesas posteriores torna-se inviável. A utilização da fábrica de gelo atende à demanda dos pescadores artesanais, que podem realizar uma receita compatível com a despesa, e dos comerciantes locais de outros ramos (SILVA, 2013)³⁸.

Além desse suporte à produção, a cooperativa realiza a compra da produção, beneficia e vende os produtos pesqueiros na peixaria da cooperativa. No beneficiamento dos pescados, participam as marisqueiras que recebem um valor financeiro pelo trabalho realizado. A grande dificuldade na cadeia produtiva é a comercialização, pois o pescado

por não possuírem certificado de qualidade junto ao Ministério da Agricultura, não pode abranger os mine e os supermercados. Assim, além da venda na peixaria, os produtos pesqueiros também são vendidos em feiras livres na capital e no interior do Estado, este último só ocorre quando há um aumento da produção para que os custos da viagem sejam cobertos com a venda (SILVA, 2013)³⁸.

A cooperativa também realiza um trabalho social doando peixes (sardinhas) para as famílias carentes, quando há um aumento expressivo na produção. O consumo de peixes nos lares das marisqueiras é baixo, pois elas informam que o peixe é muito caro para se alimentar todos os dias, e que consomem peixes doados pela cooperativa (SILVA, 2013)³⁸.

Além desses aspectos sociais, os pescadores e marisqueiras sofrem com as questões ambientais do local onde eles realizam a atividade pesqueira. Nas proximidades do bairro Lobato, na Avenida Suburbana, existe uma fábrica de óleo de mamona, que ao emitir seus dejetos polui o mar e prejudica a pesca. As marisqueiras são bastante afetadas, pois aquela região é o seu local de trabalho, como elas não possuem barcos para mariscar em outros locais são muito prejudicadas. Muitas marisqueiras relatam que caminham do Lobato até a Ribeira mariscando, procurando mariscos que tenham valor no mercado, uma vez que a região que elas mariscam está poluída. Já os pescadores que possuem embarcações maiores saem “barra fora”²⁴ para capturar os pescados(SILVA, 2013)³⁸.

Os pescadores e marisqueiras informaram que realizam outra atividade econômica em paralelo, devido à pequena quantidade produtiva que capturam no mar, assim eles precisam complementar a renda. Dentre as atividades exercidas em paralelo, as marisqueiras trabalham fazendo faxina, lavando e passando roupas (SILVA, 2013)³⁸, enquanto que muitos pescadores trabalham na construção civil, como pedreiro, auxiliar de pedreiro e marceneiro, por exemplo, (SILVA *et al.* 2007²⁵; ARAUJO *et al.*, 2009²⁶).

✓ Colônia de Pescadores Z-67

Com cerca de 850 pescadores cadastrados, a Z-67 está localizada no bairro de Paripe, e sua jurisdição vai de São João do Cabrito até São Thomé de Paripe. Das 40 embarcações dos pescadores da colônia de pescadores Z-67 todas realizam sua atividade pesqueira “barra fora”²⁴, para capturarem melhores espécies de pescados. Os produtos pesqueiros são comercializados no mercado local e alguns pescadores possuem clientela fidelizada como restaurantes. Na nova sede da Colônia está sendo construído um anexo para o beneficiamento do pescado e uma peixaria, essas ações segundo o presidente da Colônia de pescadores têm como objetivo oferecer maiores oportunidades de renda à população pesqueira, pois o produto beneficiado aumenta o valor no mercado e pulveriza a renda com a criação de mais empregos (SILVA, 2013)³⁸.

²⁴ Em “alto mar ou mar aberto” fora da Baía de Todos os Santos.

²⁵SILVA, M.C.; OLIVEIRA, A.S.; NUNES, G.Q. 2007. Caracterização socioeconômica da pesca artesanal no município de Conceição do Araguaia, estado do Pará. Amazônia: Ciências e Desenvolvimento2(4): 37-51.

²⁶ARAÚJO, R. C. P.; FREITAS, K. S.; ALBUQUERQUE, R. L. 2009. Impactos Socioeconômicos do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) sobre os pescadores artesanais, São Gonçalo do Amarante-CE. Apresentação Oral do 47º Congresso da Sociedade Brasileira de Economia, Administração e Sociologia Rural, Porto Alegre, 26 a 30 de julho de 2009.

Áreas de Pesca e Mariscagem

Nas comunidades pesqueiras da BTS, geralmente os homens se dedicam à captura de peixes em regiões mais profundas no infralitoral utilizando embarcações, enquanto que as mulheres costumam mariscar moluscos e crustáceos em ambientes rasos, da zona entre marés em áreas de manguezal, coroas e praias, podendo ou não estar acompanhadas dos seus filhos (CRA/HYDROS/CH2MHILL, 2005)²⁷. Na Baía de Todos os Santos as principais áreas de pesca e mariscagem podem ser agrupadas nas seguintes categorias: canais; coroas; enseadas; e mar aberto (PETROBRÁS/SOMA, 2008)²⁸.

De maneira geral, os pescadores da Baía de Todos os Santos (BTS) atuam nas áreas mais próximas de sua comunidade, podendo pescar em outras localidades do município, ou em outros municípios próximos (SILVA, 1996²⁹; GIANNINI, 2000³⁰; PETROBRAS/FUSP, 2005¹⁸), conforme a capacidade de deslocamento (se possui embarcação e se a mesma é motorizada) (HYDROS, 2005¹⁷; SOARES *et al.* 2009¹⁹).

De acordo com um estudo realizado pela UFBA (2010)³¹ sobre a atividade pesqueira praticada no entorno do Porto de Salvador, as áreas de pesca e mariscagem utilizadas pela população da região de Tainheiros foram: na coroa atrás da ponte, dentro da enseada, Ribeira, Plataforma, Paripe, Mapele, Itacaranha, de Periperi até o mercado modelo, Bonfim, Boa Viagem, Comércio, fora do Boião, Pumba, Cocisa, Madre de Deus, Ilha de Maré, Saubara, Cabuçu, perto da Ilha de Itaparica, Mar Grande, Barra, Rio Vermelho, perto da Barra e fora da BTS em mar aberto.

²⁷ CRA/HYDROS/CH2M HILL. 2005. Complementação do diagnóstico do grau de contaminação da Baía de Todos os Santos por metais pesados e hidrocarbonetos de petróleo a partir da análise das suas concentrações nos sedimentos de fundo e na biota associada, e elaboração da análise preliminar de risco à saúde humana associado ao consumo de pescado na Baía de Todos os Santos - Análise preliminar de risco à saúde humana: Relatório Final. v. 1.

²⁸ PETROBRÁS/SOMA. 2008. Monitoramento pesqueiro participativo: relatório técnico final complementar, parte 2.

²⁹ SILVA, S. A. H. 1996. Estudos de aspectos etnobiológicos em populações sobre a influência da Petrobras. In: Aguiar, M. C. P. de e Almeida, V. G. (Coords.). Programa de monitoramento dos ecossistemas ao norte da Baía de Todos os Santos. Relatório Técnico Final. Projeto 7. Salvador-Bahia, 59 p.

³⁰ GIANNINI, R. 2000. Análise da atividade pesqueira na região da Ilha de Madre de Deus, BA. São Paulo, FUNDESPA, 45 p.

³¹ UFBA. 2010. Estudo de Impactos da Ampliação da Ponta Norte do Porto Organizado de Salvador. Capítulo 9. Atividade Pesqueira no entorno do Porto, 2010.



FIGURA 4-32 – Atividade de mariscagem na coroa próxima a ponte do trem do subúrbio em Plataforma.

Fotos: BMA.



FIGURA 4-33 – Atividade de pesca registrada na entrada da Baía de Itapagipe.

Fotos: BMA.

Frota Pesqueira

As embarcações utilizadas na pesca artesanal não são, necessariamente, veículos de produção de pescado, mas de deslocamento (DIEGUES, 1983³²; DIAS NETO, 2002¹³). Ressalta-se que tais embarcações não possuem qualquer dispositivo de auxílio à navegação, comunicação, localização, pesca e conservação do pescado capturado. Na BTS e no município de Salvador a canoa a remo também é o tipo de embarcação mais numerosa (IBAMA 2005³³; BAHIA PESCA, 2007³⁴; CEPENE, 2007³⁵; IBAMA, 2008³⁶; SOARES *et al.* 2009¹⁹).

A área geográfica de atuação da frota pesqueira está diretamente relacionada com o modo de propulsão. Embarcações movidas a remo tendem a permanecerem mais próximas dos seus pontos de atracação. Embarcações motorizadas tendem a se deslocar para regiões mais distantes, chegando inclusive a sair da Baía de Todos os Santos, realizando a pesca em mar aberto, como no caso dos barcos de convés, que chegam a pescar na região da quebra da plataforma continental e talude superior.

³² DIEGUES, A.C.S. 1983. Pescadores, camponeses e trabalhadores do mar. São Paulo, Ática, 287 p. (Ensaio 94).

³³ IBAMA. 2005. Relatório Técnico do Projeto de Cadastramento das Embarcações Pesqueiras no Litoral das Regiões Norte e Nordeste do Brasil. Brasília, 2005: Fundação PROZEE, SEAP/PR, IBAMA, 2005. p.241.

³⁴ BAHIA PESCA. Boletim Estatístico da Pesca Marítima e Estuarina do Estado da Bahia: ano 2006. Salvador, BA: Bahia Pesca, 2007.

³⁵ CEPENE. 2007. Boletim estatístico da pesca marítima e estuarina do Nordeste do Brasil 2005. Ministério do Meio Ambiente, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, Centro de Pesquisa e Gestão de Recursos Pesqueiros do Litoral Nordeste, 211 p.

³⁶ IBAMA. 2008. Monitoramento da atividade pesqueira no litoral nordestino–Projeto Estatpesca. Boletim da Estatística da Pesca Marítima e Estuarina do Nordeste do Brasil – 2006, Tamandaré, 385 p.



FIGURA 4-34—Imagens de alguns dos principais tipos de embarcações utilizadas pelos pescadores da Baía de Todos os Santos.

Fotos: BMA.

Petrechos de Pesca e Mariscagem

De maneira geral, os petrechos (equipamentos/artes) empregados na pesca dentro da Baía de Todos os Santos são simples e rústicos, característicos de um sistema de pesca artesanal ou de pequena escala, (DIEGUES, 1983³²; DIAS NETO, 2002¹³; SOARES *et al.* 2009¹⁹).

Na mariscagem, geralmente em grupos, mulheres e crianças se deslocam, a pé, até os baixios lamosos e/ou arenosos na baixa-mar onde com o auxílio de colheres, pás, enxadinhas, facas, bicheiras, forquilhas, facões, peixeiras, foices, estilete, varão, físgas etc., escavam as coroas de lama e/ou areia para a coleta manual de moluscos e crustáceos.

Na pesca, entre os petrechos produtivos e utilizados na Baía de Todos os Santos estão às redes de emalhe, a pesca com linha e anzol (de mão ou groseira/espínhel), rede de arrasto manual, tarrafas, muzuás, mergulho (caça submarina) com arbalete, espingarda de pressão e bicheiro e o jereré (CEPENE, 2007³⁵; BAHIA PESCA, 2007³⁴; IBAMA, 2008³⁶; SOARES *et al.* 2009¹⁹).





FIGURA 4-35 – Imagens de alguns dos principais tipos de petrechos de pesca e mariscagem utilizados na Baía de Todos os Santos. Fotos: BMA.