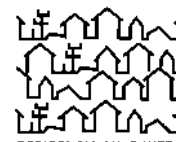




UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA



FACULDADE DE ARQUITETURA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO
ESPECIALIZAÇÃO EM ASSISTÊNCIA TÉCNICA PARA HABITAÇÃO E DIREITO À CIDADE
RESIDÊNCIA PROFISSIONAL EM ARQUITETURA, URBANISMO E ENGENHARIA

Trabalho de Conclusão

Microacessibilidade na integração aos caminhos do futuro

Parque Theodoro Sampaio, Salvador/BA

José Meira e Silva Neto, Arquiteto e Urbanista - Profissional Residente

Prof. Dr. José Carlos Huapaya Espinoza – Tutor

Prof. Dr. Juan Pedro Moreno Delgado – Co-tutor

Trabalho apresentado ao Curso de Especialização em Assistência Técnica. Habitação e Direito à Cidade, como requisito de conclusão do curso, para obtenção do título de especialista e implantação do projeto experimental de Residência Profissional em Arquitetura, Urbanismo e Engenharia da Universidade Federal da Bahia, integrado ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, da Faculdade de Arquitetura, com apoio da Escola Politécnica da Universidade Federal da Bahia.

SALVADOR/BA

Dezembro de 2018

CRÉDITOS DA ELABORAÇÃO DA PROPOSTA

Autoria:

Arquiteto e Urbanista José Meira e Silva Neto - Profissional Residente

Prof. Dr. José Carlos Huapaya Espinoza – Tutor

Prof. Dr. Juan Pedro Moreno Delgado – Cotutor

Colaboração:

Arquiteto e Urbanista João Evangelista da Costa

Arquiteto e Urbanista Celivan Ramos Góes

Arquiteta e Urbanista Alice Ribeiro

Estudante de Arquitetura e Urbanismo Lucas Guimarães Braga

Consultoria:

Prof.^a Dr.^a Angela Maria Gordilho Souza

Prof.^a Dr.^a Maria Lúcia Araújo Mendes de Carvalho

Apoio:

Associação das Comunidades Paroquiais de Mata Escura e Calabetão – ACOPAMEC

Associação de Moradores de Mata Escura – AMME

Adolescer com Arte

Conexão Cidadã

Escola Estadual Marileine da Silva

SESSÃO DE AVALIAÇÃO DO TRABALHO FINAL DE ASSISTENCIA TÉCNICA:

Data: 05 de Novembro de 2018

Local: Sala da Congregação (Casinha) – FAUFBA

Residente: Arquiteto e Urbanista José Meira e Silva Neto

Título: Microacessibilidade na integração aos caminhos do futuro Parque Theodoro Sampaio, Salvador/BA

Membros da Banca:

Tutor: Prof. Dr. José Carlos Huapaya Espinoza

Cotutor: Prof. Dr. Juan Pedro Moreno Delgado

Membro Interno: Prof. Dr. Liana Silvia de Viveiros e Oliveira

Membro Externo: Prof. Ms. Marcella Sgura Viana

Representantes da Comunidade:

Angela Ignez da Costa Bacelar

Representantes institucionais:

Grace Gomes - Superintendente de Mobilidade

RESUMO

Realizado durante o curso de Especialização em Assistência Técnica para Habitação e Direito à Cidade da UFBA – Universidade Federal da Bahia, enquanto continuidade da atuação desta no bairro da Mata Escura, sobretudo na área que compreende o futuro Parque Theodoro Sampaio, objeto de trabalho do Eixo Áreas Verdes em 2016. Este trabalho apresenta o processo e os resultados da interação entre a comunidade e os residentes, com a intenção de construção participativa propositiva pela comunidade, a partir de situações levantadas pela vivência da Equipe do Parque Theodoro Sampaio no bairro de Mata Escura, assim como das demandas e problemáticas daqueles que acompanharam o processo.

A elaboração das atividades pode ser dividida em dois momentos: a investigação das problemáticas da comunidade com identificação de temas prioritários e o desenvolvimento dos eixos de atuação, do qual o eixo microacessibilidade surge como um instrumento de garantia da área do parque. Como estudo de caso é utilizado a relação entre a Estação de Metrô do Bom Juá e o bairro da Mata Escura, uma vez que apresenta a possibilidade de melhoria das dinâmicas locais, com a oferta de melhores serviços e potencialidade de indução à diversificação das atividades humanas nos espaços públicos do bairro.

A abordagem de investigação sobre o tema, é feita com base nos conceitos de “teia urbana” de Salinas (1998), com desenvolvimento de metodologia para análise microacessibilidade. Como conclusão das análises, é apresentado o planejamento urbano considerando o percurso lógico em dois entendimentos de processos de atuação: o processo formal, que necessita da ação do gestor público como garantidor da elaboração dos projetos, e o processo informal, cujo trabalho poderá ser desenvolvido a partir de parcerias, podendo ou não contar com a participação de setores da gestão pública no processo.

Palavras-chave: Parque Theodoro Sampaio, microacessibilidade, planejamento urbano, participação pública

ABSTRACT

Held during the Specialization Course in Technical Assistance for Housing and the Right to the City of UFBA - Federal University of Bahia, while continuity of the action of this one in the neighborhood of the Mata Escura, especially in the area comprising the future Theodoro Sampaio Park, object of work of the Eixo Áreas Verdes in 2016. This paper presents the process and the results of the interaction between the community and the residents, with the intention of participative construction propositive by the community, from situations raised by the experience of the Team of Theodoro Sampaio Park in the neighborhood of Mata Escura, as well as the demands and problems of those who followed the process.

The elaboration of the activities can be divided into two moments: the investigation of community problems with identification of priority themes and the development of the axes of action, of which the microaccessibility axis emerges as an instrument to guarantee the area of the park. As a case study, the relationship between the Bom Juá Subway Station and the neighborhood of Mata Escura is used, as it presents the possibility of improving local dynamics, offering better services and induction potential to the diversification of human activities in the neighborhood's public spaces. The research approach on the theme is based on the concepts of "urban web" of Salingaros (1998), with development methodology for microaccessibility analysis. As a conclusion of the analyzes, the urban planning is presented considering the logical course in two understandings of action processes: the formal process, which requires the action of the public manager as guarantor of the elaboration of the projects, and the informal process, whose work can be developed from partnerships, and may or may not have the participation of public management sectors in the process.

Key words: *Theodoro Sampaio Park, micro accessibility, urban planning, public participation*

LISTA DE SIGLAS

ACOPAMEC	Associação das Comunidades Paroquiais de Mata Escura e Calabetão
AMME	Associação de Moradores de Mata Escura
APCP	Área de Proteção Cultural e Paisagística
APRN	Área de Proteção de Recursos Naturais
ANEEL	Agência Nacional de Energia Elétrica
CAMA	Centro de Arte e Meio Ambiente
CCR	Companhia do Metrô da Bahia S.A.
CETAS	Centro de Triagem de Animais Silvestres
CIA	Companhia do Queimado
CHESF	Companhia Hidrelétrica do São Francisco
CONDER	Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia
ENANPARQ	Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
EMBASA	Empresa Baiana de Águas e Saneamento
FAUFBA	Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
FMLF	Fundação Mário Leal Ferreira
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
INFORMS	Sistema de Informações Geográficas Urbanas do Estado da Bahia
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
MAPA	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
MCMV	Minha Casa Minha Vida
ODEART	Associação Artístico Cultural Odeart
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PLANMOB	Plano de Mobilidade
PMS	Prefeitura Municipal de Salvador
RESIDÊNCIA	Residência Profissional em Arquitetura, Urbanismo e Engenharia da Universidade
AU+E	Federal da Bahia
SECIS	Secretaria Cidades Sustentáveis
SINDEC	Secretaria Municipal da Infraestrutura e Defesa Civil
SUCOP	Superintendência de Obras Públicas do Salvador
TR	Termo de Referência
UFBA	Universidade Arquitetura da Bahia
URBIS	Habitação e Urbanização do Estado da Bahia

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Relação dos Parceiros.	12
Tabela 2. Atuação da 3ª Edição da Residência AU+E em Mata Escura.....	15
Tabela 3. Breve Histórico dos Bairros do entorno do futuro Parque Theodoro Sampaio.	15
Tabela 4. Histórico da área destinada ao futuro Parque Theodoro Sampaio.	17
Tabela 5. Histórico dos Projetos para área do entorno do Futuro Parque Theodoro Sampaio.	18
Tabela 6. Descrição dos usos e ocupações da área do Parque Theodoro Sampaio.	25
Tabela 7. População total residente, por sexo, segundo os bairros de Salvador, para 2010.	25
Tabela 8. Grupos e atividades culturais levantadas, com base em relato da comunidade.	26
Tabela 9. Informações sobre o Parque da Cidade.	40
Tabela 10. Informações sobre o Parque São Bartolomeu	41
Tabela 11. Informações sobre o Dique do Cabrito.	42
Tabela 12. Comparação entre modelos municipais e situação encontrada.	54
Tabela 13. Critérios de avaliação de microacessibilidade.	55
Tabela 14. Diagnóstico de microacessibilidade de pedestres	56
Tabela 15. Resultado da ponderação dos critérios de avaliação físico espacial, por grupo (levantamento individual no Apêndice 3).....	57
Tabela 16. Quadro de resumo dos cenários estudados.	67
Tabela 17. Diretrizes para continuação da proposta	70
Tabela 18. Previsão de prazos para as atividades e etapas de desenvolvimento	73
Tabela 19. Tabela com composição da equipe técnica para execução dos projetos formais.....	74

LISTA DE FIGURA

Figura 1. Localização do Parque Theodoro Sampaio no “Miolo” de Salvador.....	12
Figura 2. Mapa de situação da área de estudo.	12
Figura 3. Mapa de Ocupação no entorno da área de estudo.	16
Figura 4. Registro da conexão entre o Metrô e a comunidade, a partir da encosta do bairro da Mata Escura.....	20
Figura 5. Registro do vale que divide os bairros de Mata Escura e Calabetão.....	20
Figura 6. Foto da dinâmica e dos presentes durante a Jornada Pedagógica, 16 de abril de 2018.....	22
Figura 7. Reunião de apresentação do Plano de Trabalho no Fórum de Desenvolvimento Social da Mata Escura, ACOPAMEC, 29 de abril de 2018.....	22
Figura 8. Foto da abertura do evento “Transpondo barreiras em busca de seus limites”, 25 de agosto de 2018.....	23
Figura 9. Registro da visita a área correspondente ao futuro Parque Theodoro Sampaio, 04 de maio de 2018.....	23
Figura 10. Reunião do Fórum de Desenvolvimento Social da Mata Escura, presença da Residência AU+E, CAMA, Odeart, 06 de abril de 2018.	23
Figura 11. Apresentação do projeto do Vale da Mata Escura, pela Hydros Engenharia, 04 de outubro de 2010.....	23
Figura 12. Resultados obtidos da oficina no V ENANPARQ, 13 de outubro de 2018	23
Figura 13. Mapa Fundiário da área do Parque.	24
Figura 14. Mapa de ZEIS no entorno da área de estudo.	26
Figura 15. Localização do Terreiro Bate Folha nos limites da área de estudo.	27
Figura 16. Localização do CETAS nos limites da área de estudo.	28
Figura 17. Localização do Terreiro Horto Florestal nos limites da área de estudo.	28
Figura 18. Áreas previstas no PDDU 2016, limite da delimitação do Parque Urbano.....	30
Figura 19. Áreas previstas no PDDU 2016, limite da delimitação da APRN.	31
Figura 20. Áreas previstas no PDDU 2016, limite da delimitação da APCP.	31
Figura 21. Registro da reunião no CSU Narandiba.	35
Figura 22. Registro da primeira visita à área de estudo, onde se observa trecho do Vale da Mata Escura.	35
Figura 23. Registro da visita conjunta à SECIS, onde se observa a área do futuro parque.	35
Figura 24. Registro ao entorno da Ladeira da Bica, onde se observa trecho desta.....	36
Figura 25. Registro da visita ao Condomínio Recanto Verde, onde se observa o campo de futebol em sua proximidade.	36
Figura 26. Registro da dinâmica da Oficina 1.	37
Figura 27. Registro da dinâmica da Oficina 1.	37
Figura 28. Registro de uma das colaborações do primeiro momento.....	38
Figura 29. Registro de uma das colaborações do primeiro momento.....	38
Figura 30. Registro de uma das colaborações do segundo momento.	38
Figura 31. Registro de uma das colaborações do segundo momento.	38
Figura 32. Registro de uma das Rodas de Conversa que ocorreram na ACOPAMEC com o grupo Conexão Cidadã.....	39
Figura 33. Mapa de situação do Parque Theodoro Sampaio. Notar a existência da Estação de Metrô do Bom Juá.	40
Figura 34. Esquema da dinâmica de circulação interno no Parque da Cidade.	40
Figura 35. Mapa do zoneamento do PSB, com o detalhamento das zonas estabelecidas.....	42
Figura 36. Visita ao Parque São Bartolomeu durante o evento “Trilha Ecológica”. Vista ao lado da Represa 7 Quedas.....	42
Figura 37. Praça do Dique do Cabrito	43
Figura 38. Imagem do Dique antes da Requalificação.	43
Figura 39. Situação atual.....	46

Figura 40. Maiores dificuldades que o morador enfrenta no uso do transporte público	47
Figura 41. Maior facilidade de acesso à Estação de Metrô do Bom Juá, interessa à comunidade?	47
Figura 42. Você usaria a Estação de Metrô do Bom Juá se tivesse fácil acesso?.....	47
Figura 43. A estação de Metrô do Bom Juá trouxe contribuição?.....	47
Figura 44. Estação de Metrô de Pirajá trouxe contribuição?	47
Figura 45. Qual a maior contribuição que o Metrô trouxe para Salvador?.....	48
Figura 46. Tanto a localização dos nós quanto as conexões entre eles devem ser otimizados para a atividade humana: (a) quatro nós localizados de tal forma que parecem "regulares" olhados de cima, mas essa regularidade impede tudo o que for além de conexões mínima. (b) múltipla conectividade entre os mesmo quatro nós vistos em plantas.	49
Figura 47. Fluxograma da Metodologia.....	50
Figura 48. Leitura dos principais fluxos de Mata Escura.	51
Figura 49. Identificação da rede viária.	53
Figura 50. Av. Manoel Dias da Silva.....	54
Figura 51. Avenida Oceânica, Barra.....	54
Figura 52. Rua Direta da Mata Escura.....	54
Figura 53. Travessa da Rua Abelardo Magalhães.	54
Figura 54. Rua João Felsemburg.	55
Figura 55. Avenida Oliveira.	55
Figura 56. Resultado da avaliação de microacessibilidade por trechos.....	57
Figura 57. Ortofoto de 2010 com registro dos trechos, à época, em solo batido.....	59
Figura 58. Ortofoto de 2016, com registro dos trechos, com pavimentação asfáltica.....	59
Figura 59. Mapeamento dos condicionantes ambientais	60
Figura 60. Análise da capacidade e hierarquia das vias.....	62
Figura 61. Mapeamento das ameaças	63
Figura 62. Análise do cenário com a conexão direta à Estação de Metrô do Bom Juá	66
Figura 63. Análise do cenário sem a conexão direta à Estação de Metrô do Bom Juá.....	67
Figura 64. Levantamento e identificação das áreas de intervenção.....	69

SUMÁRIO

1.	INFORMAÇÕES PRELIMINARES.....	12
1.1	ÁREA DE ATUAÇÃO	12
1.2	ASSOCIAÇÕES PARCEIRAS	12
1.3	DADOS DAS ASSOCIAÇÕES	12
1.4	CONTATO DAS PRINCIPAIS LIDERANÇAS	13
2.	DESCRIÇÃO DA ÁREA E DA DEMANDA PARA ASSISTÊNCIA TÉCNICA	14
2.1	APROXIMAÇÃO DO GRUPO COM A COMUNIDADE.....	14
2.2	BREVE HISTÓRICO.....	15
2.2.1	Histórico do entorno do futuro Parque Theodoro Sampaio.....	15
2.2.2	Histórico da área destinada ao futuro Parque Theodoro Sampaio	17
2.2.3	Histórico dos projetos para a área do entorno do futuro Parque Theodoro Sampaio .	18
2.3	CONQUISTAS DA COMUNIDADE.....	19
2.4	DESCRIÇÃO DAS PROBLEMÁTICAS E DEMANDAS APONTADAS	19
2.5	RAZÕES APONTADAS SOBRE A PROBLEMÁTICA A SER TRATADA	20
2.6	COMPLEMENTARIDADE E SINERGIA COM OUTROS ATORES ENVOLVIDOS	21
2.7	CONTEXTO PARA DELIMITAÇÃO DA ATUAÇÃO	23
2.7.1	Localização	23
2.7.2	População	25
2.7.3	Aspectos histórico-culturais.....	26
2.7.3.1	Grupos e Atividades culturais.....	26
2.7.3.2	Terreiro Bate Folha.....	27
2.7.3.3	Centro de Triagem de Animais Silvestres (CETAS).....	27
2.7.3.4	Horto Florestal	28
2.7.3.5	Associação das Comunidades Paroquiais de Mata Escura e Calabetão (ACOPAMEC)	29
2.7.3.6	Colégio Estadual Professora Marileine da Silva	29
2.7.3.7	Fórum de Desenvolvimento Social da Mata Escura.....	29
2.7.3.8	Represas do Prata e da Mata Escura	29
2.7.4	Legislação	29
2.7.5	Identificação preliminar dos conflitos da área de estudo	31
3.	PROPOSTA DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA.....	33
3.1	MEIOS E PROCESSOS ADOTADOS COM A COMUNIDADE	33
3.1.1	Contato Digital.....	34
3.1.2	Reuniões.....	34
3.1.3	Visitas Guiadas	35
3.1.4	Oficinas	36
3.1.5	Questionário	39
3.2	RESULTADOS OBTIDOS PARA A DEFINIÇÃO DOS EIXOS DE TRABALHO	39
3.3	PROJETOS DE REFERÊNCIA	40
3.3.1	Parque da Cidade (Parque Joventino Silva), Salvador/BA.	40
3.3.2	Parque São Bartolomeu	41
3.3.3	Dique do Cabrito	42
3.4	INDICAÇÃO DOS EIXOS DE TRABALHO	43
4.	EIXO MICROACESSIBILIDADE.....	45
4.1	OBJETIVO GERAL.....	45
4.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	45
4.3	JUSTIFICATIVA	45
4.4	CONCEITOS ADOTADOS.....	48
4.5	METODOLOGIA.....	50
4.6	IDENTIFICAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO	51
4.7	DIAGNÓSTICOS DO EIXO MICROACESSIBILIDADE.....	52

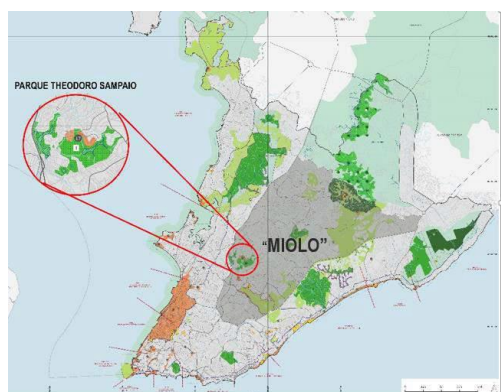
4.7.1	Análise de microacessibilidade por trechos.....	52
4.7.1.1	Identificação da rede viária.....	53
4.7.1.2	Critérios de avaliação físico espacial.....	54
4.7.1.3	Aplicação dos critérios de avaliação sobre os trechos identificados	56
4.7.1.4	Ponderação dos critérios de avaliação	56
4.7.1.5	Resultado da avaliação físico espacial.....	57
4.7.1.6	Conclusões da investigação	58
4.7.2	Análise das condicionantes ambientais da área de intervenção	58
4.7.3	Análise da hierarquização e capacidade das vias	61
4.7.4	Análise das ameaças (<i>threats</i>)	62
4.8	DEFINIÇÕES DAS PROPOSTAS DO EIXO MICROACESSIBILIDADE	64
4.8.1	Determinação do percurso lógico	64
4.8.2	Potencializando as atividades humanas.....	68
4.9	DIRETRIZES PARA CONTINUAÇÃO DA PROPOSTA	70
4.10	CONSIDERAÇÕES FINAIS	71
5.	VIABILIDADE INSTITUCIONAL, ECONÔMICA E FINANCEIRA.....	72
5.1	POSSIBILIDADES DE PARCERIAS	72
6.	CRONOGRAMA PREVISTO PARA DESENVOLVIMENTO DA PROPOSTA FORMAL DO EIXO MICROACESSIBILIDADE	73
6.1	PREVISÃO DE PRAZOS POR ATIVIDADES E ETAPAS SUBSEQUENTES PARA DESENVOLVIMENTO DAS PROPOSTAS DO EIXO MICROACESSIBILIDADE	73
7.	EQUIPE TÉCNICA E ORÇAMENTO PREVISTO PARA DESENVOLVIMENTO DA PROPOSTA FORMAL DO EIXO MICROACESSIBILIDADE	74
7.1	COMPOSIÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA, RECURSOS HUMANOS, FORMAÇÃO PROFISSIONAL E CUSTO DA EQUIPE TÉCNICA	74

1. INFORMAÇÕES PRELIMINARES

1.1 ÁREA DE ATUAÇÃO

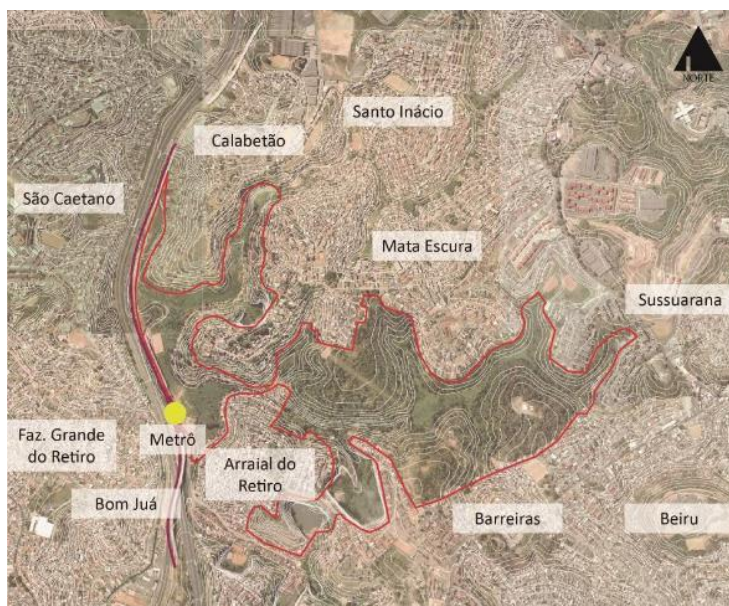
A poligonal de atuação se encontra na área verde do futuro Parque Theodoro Sampaio, localizado no bairro da Mata Escura, Salvador-BA. A área incorpora os limites dos bairros: Mata Escura, Calabetão, Jardim Santo Inácio, Barreiras, Arraial do Retiro e Sussuarana.

Figura 1. Localização do Parque Theodoro Sampaio no “Miolo” de Salvador.



Fonte: Elaborado pela equipe RESIDÊNCIA AU+E – Eixo Áreas Verdes, 2016.

Figura 2. Mapa de situação da área de estudo.



Fonte: Elaborado pela Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018, com base na SICAR (CONDER) e GOOGLE MAPS.

1.2 ASSOCIAÇÕES PARCEIRAS

Tabela 1. Relação dos Parceiros.

NOME	BAIRRO	TIPO	FUND.	RESPONS.	TELEF.	ENDEREÇO
Associação das Comunidades Paroquiais de Mata Escura e Calabetão (ACOPAMEC)	Mata Escura	Associação	1990	Padre Michael Ramon	3306-1817	Rua São Mateus, n 06, CEP 41220-200
Associação de Moradores de Mata Escura (AMME)	Mata Escura	Associação	1993	Cosme S. Chineses	99618-6442	Rua Direta do Campo, s/n, Nova Mata Escura

Fonte: Elaborado com base (ARAÚJO 2016), e atualizado pela Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

1.3 DADOS DAS ASSOCIAÇÕES

Nome Legal: Associação das Comunidades Paroquiais de Mata Escura e Calabetão – ACOPAMEC

CNPJ: 40554925/0001-07

Presidente: Pe. Michael Ramon.

Vice-Presidente: Josélia Duarte Gomes.

Endereço: Rua São Mateus, n 06, CEP 41220-200 - Bairro de Mata Escura, Salvador.

Contato: Telefone: (71) 3306-1817

E-mail: acopamec@acopamec.org.br.

Web Site: <<http://www.acopamec.org.br/a-acopamec.php>>.

1.4 CONTATO DAS PRINCIPAIS LIDERANÇAS

Joice Cristina Jesus Santos– Educadora Social da ACOPAMEC: (71) 98703-4743.

Josélia Duarte Gomes– Vice-presidente da ACOPAMEC: (71) 99962-6868.

Cosme Chineles – Presidente da AMME: (71) 99618-6442.

Angela Ignez da Costa Bacelar – Moradora do Condomínio Recanto Verde: (71) 99632-0511

Laura Rodrigues Souza Silva – Diretora da Escola Estadual Marleine da Silva

2. DESCRIÇÃO DA ÁREA E DA DEMANDA PARA ASSISTÊNCIA TÉCNICA

2.1 APROXIMAÇÃO DO GRUPO COM A COMUNIDADE

Em setembro de 2017 iniciou-se a terceira edição do curso de Especialização em Assistência Técnica, Habitação e Direito à Cidade, baseado na lei da Assistência Técnica¹, na forma de Residência Profissional em Arquitetura, Urbanismo e Engenharia (Residência AU+E/UFBA), por meio do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia (PPGAU-UFBA).

Na presente edição o grupo do Parque Theodoro Sampaio era formado inicialmente pelo Arquiteto e Urbanista João Evangelista da Costa, e posteriormente, entraram na equipe os Arquitetos e Urbanistas José Meira, Celivan Ramos Góes e Alice Ribeiro. O trabalho é desenvolvido enquanto continuação da atuação junto à comunidade, considerando transformações ocorridas no curso do tempo entre as duas edições, e se desenvolve a partir das novas demandas apontadas².

As reuniões iniciais de aproximação com as lideranças locais e a apresentação do Plano de Trabalho de atuação aconteceram com o apoio da ACOPAMEC e do Fórum de Desenvolvimento Social da Mata Escura³. Desse momento, nasce a articulação dos profissionais residentes com os líderes para construção participativa do processo de elaboração das atividades/oficinas, assim como organização das visitas e reuniões de disseminação da ideia do futuro Parque. Entre estes destacaram-se: Lenilson Bento (Grupo Adolescer com Arte), Joice Christina (ACOPAMEC), Angela Bacelar, Cosme Chineles (AMME) e Daniel Nobre (Conexão Cidadã).

Para as oficinas de interação guiada e construção participativa do processo com a comunidade, os principais locais de realização das atividades foram a sede da ACOPAMEC e o Colégio Estadual Professora Marileine da Silva (antigo Márcia Meccia), nesta última, a diretora Laura Rodrigues e os professores deram suporte nas oficinas, liberando turmas de estudantes e auxiliando na dinâmica em sala.

Ao longo do processo, ocorreu a expansão do grupo de apoio devido à interação com atores externos ao bairro que também passaram a atuar em sobreposição no local de estudo. Dentre os grupos, podem ser destacados a Odeart e CAMA que realizavam as reuniões de seu projeto com o apoio CSU Narandiba.

¹ Lei Federal 11.888, de 24 de dezembro de 2008

² No dia 10 de janeiro de 2018 ocorreu a primeira reunião na ACOPAMEC, com a pauta de devolutiva ao pleito de continuação do trabalho da Residência e discussão sobre a demanda apontada na Ficha de Demanda da comunidade.

³ Fórum de debate local, formado por grupos culturais, associações, escolas, instituições públicas e privadas, entre outros, com o intuito de promover a luta às melhorias para a comunidade da Mata Escura.

Tabela 2. Atuação da 3ª Edição da Residência AU+E em Mata Escura

DATA	EVENTO
10/jan/18	Primeira reunião na ACOPAMEC - Resposta à comunidade sobre a continuação do trabalho da Residência AU+E
22/mar/18	Participação no Fórum de Desenvolvimento Social da Mata Escura - Apresentação do Projeto do Fim de Linha pela SEMAN
27/mar/18	Visita de campo - Percurso ACOPAMEC / Estação de Metrô do Bom Juá
06/abr/18	Segunda reunião na ACOPAMEC - Apresentação da Residência AU+E e do CAMA
29/abr/18	Participação no Fórum de Desenvolvimento Social da Mata Escura - Apresentação da Proposta da Residência AU+E 2018
04/maio/18	Visita ao antigo Horto com a Secretaria Cidade Sustentável (SECIS)
11/maio/18	Oficina 01 - Projetos Conhecidos: Entorno do Parque Theodoro Sampaio
20/maio/18	Adiamento da Oficina 02 - Paralisação dos Rodoviários
23/maio/18	Greve dos Rodoviários
24 a 30/maio/18	Greve dos caminhoneiros
06/jun/18	Contato do candidato a Deputado Estadual, Robson Almeida, através do Pastor Eli
07/jun/18	Oficina 02 - Meus percursos: Entorno do Parque Theodoro Sampaio
14/jun/18	Oficina 03 - Meus percursos: Entorno do Parque Theodoro Sampaio
15/jun/18	Participação no evento "Dialogando sustentabilidade", organização Odeart e CSU Narandiba
12/jul/18	Reunião com a HYDROS sobre a via de vale
26/jul/18	Participação no Fórum de Desenvolvimento Social da Mata Escura
21/ago/18	Visita ao entorno da Ladeira da Bica
25/ago/18	Evento do grupo Conexão Cidadã
27/ago/18	Roda de conversa com o grupo Adolescer com Arte
30/ago/18	Participação no Fórum de Desenvolvimento Social da Mata Escura
20/set/18	Roda de Conversa com o grupo Conexão Cidadã
24/set/18	Oficina 04 - Roda de Conversa: Diálogo sobre os projetos
29/set/18	Visita ao Condomínio Recanto Verde
03/out/18	Apresentação do projeto da Hydros, para a comunidade da Mata Escura
11/out/18	Roda de Conversa para apresentação do Eixo Microacessibilidade, no Colégio Estadual Professora Marileine da Silva Participação no grupo Conexão Cidadã
13/out/18	Participação de representante da comunidade de Mata Escura na oficina de Adesiv(ação) do V Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação (ENANPARQ)
23/out/18	Oficina 05 – Plano de Manejo e o entorno do Parque Theodoro Sampaio

Fonte: Elaboração pela Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

2.2 BREVE HISTÓRICO

2.2.1 Histórico do entorno do futuro Parque Theodoro Sampaio

Com a atenção em entender o processo de ocupação das comunidades, que culminou no presente trabalho, é necessário traçar o histórico dos bairros que estão no entorno (ver item 1.1) da área de estudo. Para tanto, foi realizado uma síntese que demonstra a relação do desenvolvimento informal nos bairros e a sua relação com o meio ambiente (rios, vegetação, etc.).

Tabela 3. Breve Histórico dos Bairros do entorno do futuro Parque Theodoro Sampaio.

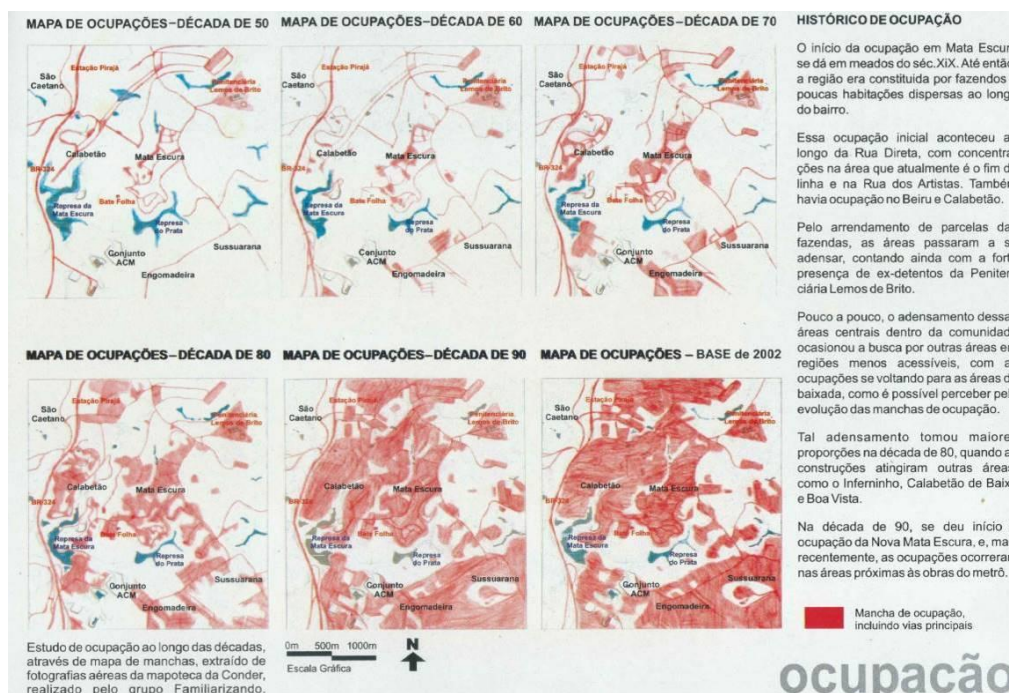
BAIRRO	BREVE HISTÓRICO
CALABETÃO	O bairro do Calabetão, na década de oitenta, era apenas uma pequena comunidade às margens da Rodovia BR – 324, próxima à Jaqueira do Carneiro. No entanto, sua formação remonta aos anos sessenta, com a ocupação da fazenda de Teodoro Ferreira da Cruz, e sobrevivia das águas do rio Azacá - um filete d'água que hoje está muito poluído. O bairro é margeado pelo Rio Camarajipe. Sobre a origem do nome do bairro, duas histórias são contadas: a primeira delas está associada ao candomblé da Ialorixá Maria Calabetan, uma das pessoas que participou da fundação do lugar. A outra história conta que o bairro tem esse batismo desde 1964, quando “aqui existia uma fazenda chamada Kalabetan, com k”.
JARDIM SANTO INÁCIO	O bairro Jardim Santo Inácio resultou do financiamento de um conjunto habitacional da Caixa Econômica Federal – CEF no início dos anos 1980. Com as sucessivas ocupações espontâneas, o projeto original ganhou nova feição. O

	bairro Jardim Santo Inácio é margeado pelo Rio Azaca, afluente do Camarajipe.
MATA ESCURA	Nas primeiras décadas do século XX, o bairro da Mata Escura tinha apenas algumas poucas casas de taipa, era uma densa floresta que, à noite, junto com a parca iluminação, gerava uma imensa escuridão no “meio do verde”. A urbanização da área, no entanto, só aconteceu depois de um longo processo de ocupações espontâneas, principalmente após a inauguração, nos anos 1950, do maior complexo penitenciário da Bahia, a Penitenciária Lemos de Brito. Inicialmente, as famílias que se estabeleciam no bairro pagavam anualmente o foro ou laudêmio, pela aquisição do terreno, àqueles que um dia foram os donos de toda a área, Maximiniano da Encarnação e Manoel Muniz. Com a morte de Maximiniano e a rápida ocupação do bairro, essas taxas deixaram de ser cobradas.
ARRAIAL DO RETIRO	A história deste bairro pode ser dividida em dois momentos: antes e depois do ano de 1995. Até então, o Arraial era apenas uma pequena ocupação espontânea. No referido ano, um deslizamento de terra matou trinta e uma pessoas no local e deixou inúmeras famílias desabrigadas, o que forçou os órgãos públicos a intervirem no local, marcada pela intervenção da URBIS.
BARREIRAS	Localizado no “miolo” de Salvador, o bairro de Barreiras se expandiu a partir da década de setenta, quando as chácaras desta região cederam espaço para a construção de conjuntos habitacionais. Existe em Barreiras o horto florestal, há também uma fonte natural muito utilizada pelo Terreiro Ibá Oji Tundê em suas cerimônias e pelos moradores da região.
SUSSUARANA	O se desenvolveu onde antes existia um remanescente de Mata Atlântica e uma fazenda abandonada, Fazenda Jardim Guiomar, que começou a ser ocupada irregularmente em 1982. Acredita-se que o nome do bairro foi inspirado na espécie de felino nativa da mata atlântica, que com o crescimento desordenado de Salvador fez com que esse remanescente de Mata Atlântica original desaparecesse.

Fonte: Elaborado pela Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018, com base em SANTOS et al (2010)

Para complementar a narrativa da ocupação inicial dos bairros, em Gordilho-Souza et al. (2005), é apresentado o mapeamento (Figura 3) através de manchas do avanço ao longo das décadas entre o período de 1950 e 2002. Deste processo se percebe que, o adensamento das ocupações se deram após a década de 80, ressaltando o vazio existente em volta das Represas do Prata e da Mata Escura, local de proposição do futuro Parque Theodoro Sampaio.

Figura 3. Mapa de Ocupação no entorno da área de estudo.



Fonte: Gordilho-Souza et al. (2005)

2.2.2 Histórico da área destinada ao futuro Parque Theodoro Sampaio

O histórico recente da conformação atual do futuro Parque é traçado, desde o momento da compra de parte das Fazendas Bate Folha e São Gonçalo, pela Companhia do Queimado (1880), com os entraves da posse de terra entre o Município de Salvador, União e MAPA. Tem o planejamento urbano da cidade que passa a incorporar a área no PDDU (2008 e 2016) como área de Parque Urbano. Com a atuação do Eixo Áreas⁴ Verdes, o local passa a ter um entendimento espacial dos limites, propriedade das terras, acessos, entre outros levantamentos, o que marca o avanço na compreensão da área.

Tabela 4. Histórico da área destinada ao futuro Parque Theodoro Sampaio.

ANO	EVENTO
1880	A Companhia do Queimado (CIA), comprou parte das Fazendas Bate Folha e São Gonçalo para construir as barragens da Mata Escura e do Prata, com o objetivo de possibilitar o abastecimento de água de Salvador.
1905	A responsabilidade da distribuição de água passa para o poder municipal, bem como as terras que pertenciam a esta Companhia, exceto 38 hectares ao sul da área.
1910	As represas, do Prata e da Mata Escura, foram requalificadas pelo Engenheiro Theodoro Sampaio, para integrá-las à rede de abastecimento de água da cidade.
1956	Os 38 hectares ao sul da área, foram doados à União, MAPA, por meio da Lei Municipal Nº 670 de 23 de março de 1956, para a instalação do Horto Florestal, visando o fornecimento de mudas para a arborização da cidade.
1987	As Represas do Prata e da Mata Escura foram desativadas devido à baixa vazão e poluição, ficando sob os cuidados da EMBASA, por mais cinco anos.
1994	A área, de 38 hectares doada à União (MAPA) em 1956, foi cedida gratuitamente pelo prazo de 10 anos ao Município de Salvador, com o objetivo de implantação de programas de reflorestamento e educação ambiental.
1998	A Defensoria Pública da União/BA, determinou a demarcação do terreno da União, suscitando a possibilidade de se proceder ao cadastramento das ocupações irregulares do local.
2000	O Município de Salvador, por meio do Decreto Municipal nº 12.563 de 18 de fevereiro de 2000, declarou sem eficácia a doação feita a União em 1956 com o argumento de que o Horto Florestal se encontrava desativado, determinando assim a reversão do imóvel ao seu patrimônio por meio da “cláusula de reversão à doadora”. O registro desse ato foi levado a efeito em 13 de maio de 2000, no Ofício Imobiliário competente, sem qualquer notificação à União.
2006	A União entra com o pedido de ação anulatória de ato administrativo contra o Município de Salvador, solicitando assim a anulação do Decreto nº 12.563/2000.
2008/09	Classificada na Lei nº 7.400/2008 - PDDU 2008, como Parque do Vale da Mata Escura e do Rio do Prata, a delimitação desse Parque Urbano foi elaborada e aprovada pelo Decreto nº. 19.753 no ano de 2009.
2011 a 14	Tramitou em julgamento a ação anulatória do Decreto Municipal nº 12.563/2000 e em 2014 surgiu um mandado de cancelamento do registro do Decreto Municipal nº 12.563/2000. Desocupação por parte do Município da área pertencente à União.
2014 a 18	Tramita a petição de reintegração de posse (processo número 0037948-48.2013.4.01.3300) para a desocupação do imóvel do Horto Florestal.
2015/2016	2ª Edição da Residência de Arquitetura, Urbanismo e Engenharia da UFBA estabelece um limite para o Parque Theodoro Sampaio, além de condições de propriedade da terra e possíveis acessos, com base em levantamento de documentações, estudos técnicos e pesquisa junto à comunidade.
2016	No PDDU de 2016 o ordenamento territorial da Macroárea de Estruturação Urbana, tem como estratégia a implantação do Parque Urbano da Mata Escura, seguindo as mesmas diretrizes do PDDU anteriormente

⁴ “O EIXO ÁREAS VERDES [Residência AU+E 2016/17], devido a sua complexidade por abranger uma extensa área vegetada, além das Represas do Prata e da Mata Escura, originou uma nova equipe a qual reconhece a área do futuro Parque Theodoro Sampaio como seu objeto de estudo. Composta pela Urbanista Débora Marques e pelas Arquitetas: Elisete Vidotti; Patrícia Duarte e Gisele Paiva. Este eixo tem como objetivo, elaborar um plano participativo para implantação do Parque Theodoro Sampaio, com cinco comunidades situadas no entorno.” (ARAÚJO 2016)

	exposto.
2018	Visita de técnica da SECIS com o direcionamento de proposição do parque.

Fonte: Elaborado com base (ARAÚJO, 2016), e atualizado pela Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

2.2.3 Histórico dos projetos para a área do entorno do futuro Parque Theodoro Sampaio

Considerando que a atuação da Residência AU+E busca a implantação do futuro Parque através da possibilidade de criação e do fomento dos espaços coletivos e dos acessos disponíveis à área verde existente, surgiu a necessidade de levantar os projetos existentes para a área do entorno (Tabela 5). Este auxilia na leitura das camadas de intervenção e dos planejamentos que perfazem o ambiente vivenciado, servindo de base e referência para as ponderações das etapas subsequentes.

Tabela 5. Histórico dos Projetos para área do entorno do Futuro Parque Theodoro Sampaio.

ANO	EVENTO
1998	Estudos de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) para implantação do sistema integrado de transporte de Salvador – Metrô de Salvador da Coordenadoria de Projetos Especiais (CPE) / Governo do Estado da Bahia/ PMS/ HIGESA. Referentes à área do entorno da Estação de Metrô de Bom Juá.
2001	Plano de diretrizes urbanísticas para áreas de influência das estações de metrô de Salvador (Vol. 1 DIAGNÓSTICO e Vol. 2. PROPOSTAS da FMLF/ DMC Engenharia), que apresenta diagnóstico e propostas de intervenção viária e de mobilidade à área de influência da Linha 1, do Metrô de Salvador, da estação de metrô de Bom Juá.
2004	Os jornais do Correio da Bahia e A Tarde, veiculam a notícia da proposta do Laboratório de Tecnologias Sociais/UNEB, para “transformar a sub-bacia da Mata Escura” no Parque Socioambiental Pierre Verger.
2005	Estudo e elaboração de “Mata Escura- Plano de Intervenção” (UFBA).
2008/09	Classificada na Lei nº 7.400/2008 - PDDU 2008, como Parque do Vale da Mata Escura e do Rio do Prata e a delimitação desse Parque Urbano foi elaborada e aprovada pelo Decreto nº. 19.753 no ano de 2009.
2009	Elaboração do “Termo de Referência para contratação de serviços de elaboração e complementação de Planos de Regularização para 04 (quatro) ZEIS-Zonas Especiais de Interesse Social no Município de Salvador”, que previa: Complementação do Plano de Ação Social e Gestão Participativa; elaboração do Plano de Urbanização; elaboração de legislação urbanística específica; elaboração de Anteprojeto de Canal e Via de Vale.
2013	Projeto da Setas de Regulamentação das ZEIS 44 e 45 Bate Folha (Mata Escura) e Calabetão, que contempla a Via de Vale da Mata Escura (ligação BR-324 a Mata Escura)
2013	Elaboração do “Termo de Referência para elaboração de Projeto de Urbanização de Assentamento Precário, em área situada na localidade Mata Escura, no Município de Salvador/BA”, que apesar de apresentar conteúdo semelhante, expõe outros objetivos específicos, diferentes do TR anterior.
2015	Construção e operação do trecho metroviário da Estação do Retiro- Estação Pirajá
2015/16	Atuação da Residência AU+E (UFBA), estabelece um limite para o futuro Parque Theodoro Sampaio, com base em levantamento de documentações, estudos técnicos e pesquisa junto à comunidade.
2016	No PDDU de 2016 o ordenamento territorial da Macroárea de Estruturação Urbana, tem como estratégia a implantação do Parque Urbano da Mata Escura, seguindo as mesmas diretrizes do PDDU anteriormente exposto.
2016	Durante campanha para Prefeitura, Antônio Carlos Magalhães Neto lança a proposta viária de ligação BR-324 a Mata Escura
2017	O Consórcio TTC/Oficina, através do CONTRATO SEMOB Nº 001/2017, dá início ao desenvolvimento do PlanMob. Este é finalizado em dezembro do mesmo ano, sem ser aprovado pela Câmara Municipal de Salvador.
2018	Retomada da atuação da Residência Profissional em Arquitetura, Urbanismo e Engenharia (UFBA), em sua 3ª edição.
2018	Visita de técnica da SECIS com o direcionamento de proposição do Parque Urbano, segundo o PDDU.
2018	PMS realiza a requalificação da Lagoa do Arraial do Retiro, projeto elaborado pela FMLF e execução da SUCOP. Criação de área de lazer com deck, praça e parquinhos.
2018	Apresentação do projeto da FMLF, elaborado pelo escritório Hydros Engenharia, para a via de vale de conexão entre Mata Escura e Estação Pirajá.

Fonte: Elaborado com base em levantamento da Equipe Eixo Áreas Verdes, atualizado pela Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

2.3 CONQUISTAS DA COMUNIDADE

A construção do acúmulo de processos utilizado pela Residência se inicia com a turma de Atelier V T02/2004⁵/ FAUFBA, que posteriormente tem sua experimentação registrada e avançada na publicação “Mata Escura-Plano de Intervenção” em 2005. A proposta preliminar deste serve de referência para situações posteriores, servindo como um primeiro registro encontrado de planejamento de intervenção.

A continuidade desse processo pode ser vista no “Termo de Referência para contratação de serviços de elaboração e complementação do Plano de Regularização para a ZEIS da Mata Escura/Calabetão”⁶, em 2009, além do “Termo de Referência para Regularização Fundiária de assentamento precário”, em 2013, que tem novamente as ZEIS da Mata Escura/Calabetão como área de intervenção, com diminuição dos critérios solicitado e modificações, principalmente, no item Objetivos Específicos.

Na Residência AU+E, a publicação é retomada em sua segunda edição, em 2016/17, com os eixos: Fluxo; Encontros; Paisagem; Saneamento; e Áreas Verdes. Em sua atuação o Eixo Áreas Verdes, que tem como objeto de trabalho o futuro Parque Theodoro Sampaio, cria instrumentos e ferramentas de continuidade e efetivação da proposta. Com ganhos significativos em planejamento para a área, esta etapa estabelece avanços na delimitação, zoneamento e compreensão do futuro Parque, em um processo de construção participativa e coletiva junto à comunidade com parceria da ACOPAMEC, das lideranças de grupos e associações locais.

2.4 DESCRIÇÃO DAS PROBLEMÁTICAS E DEMANDAS APONTADAS

As problemáticas elencadas pelas lideranças são correlatas aos conflitos do projeto do Parque, baseado no processo participativo da comunidade⁷, com os diversos atores que atuam no local. Entre estas estão as propostas viárias para a área, sobretudo no tocante das remoções provocadas pelo projeto da FMLF/Setas⁸, assim como sobre o processo de degradação da área, causado pelo crescimento das ocupações lindeiras do parque.

O desenvolvimento do processo de aproximação à comunidade evidencia as necessidades dos espaços que estão sendo vivenciados por esta ou planejados para o local. Neste momento, é possível destacar:

⁵ Ministrada pelas Professoras Angela Gordilho Souza, Paola Berenstein Jacques e Adriana Caúla e Silva

⁶ Por sua vez este TR conduz a criação do Plano de Regulamentação das ZEIS 44 e 45 Bate Folha (Mata Escura) e Calabetão, em 2013.

⁷ FAUFBA com a turma de Atelier V T02/2004 e Residência AU+E - Eixo Áreas Verdes, em 2016.

⁸ Regulamentação das ZEIS 44 e 45 Bate Folha (Mata Escura) e Calabetão, FMLF/SETAS, 2013 (ver anexo F)

- A continuação dos trabalhos para a implantação do futuro Parque, sob a esfera do reconhecimento e demarcação do local, que vem apresentando conflito com as supressões de certas áreas seja por dinâmicas locais ou do poder público.
- A necessidade de qualificação das conexões dos espaços em continuação às propostas das trilhas para o parque (LEITE, 2016)⁹, sobretudo com a área da Estação do Metrô do Bom Juá (equipamento metropolitano de transporte), uma vez que esses percursos apresentam em alguns momentos alta declividade e falta de infraestrutura.
- A discussão e acomodação das propostas viárias da Prefeitura, que apesar de interagir em certo grau com a comunidade, apresenta condições que ainda não são aprovadas por esta (um tópico que gera desconforto é a remoção de grande número de residências).
- As dificuldades na disseminação do projeto de implantação do Parque Theodoro Sampaio para a comunidade local.

Figura 4. Registro da conexão entre o Metrô e a comunidade, a partir da encosta do bairro da Mata Escura.



Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

Figura 5. Registro do vale que divide os bairros de Mata Escura e Calabetão.



Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

2.5 RAZÕES APONTADAS SOBRE A PROBLEMÁTICA A SER TRATADA

Durante a primeira reunião entre o grupo de residentes e a comunidade da Mata Escura, no dia 10 de janeiro de 2018, estes apontaram que no processo de luta pela implantação do Parque Theodoro Sampaio, existe a preocupação com o projeto identificado por “Projeto da Via de Vale na Mata Escura”¹⁰, realizado pela PMS. Os principais problemas apontados foram à falta de consulta aos moradores e a preocupação com a compatibilidade com a entrada do futuro Parque definida pelo projeto “Marcos e Portais como instrumento de preservação” (LEITE, 2016)¹¹.

⁹ Ver Anexo A.

¹⁰ O projeto apontado pelas lideranças, após investigação, remete à proposta da FMLF de desenvolvimento da Setas, de 2013.

¹¹ Ver Anexo B.

Desta forma o trabalho se encaminhou para abordar os acessos ao futuro Parque, com o foco para a área de integração à Estação de Metrô do Bom Juá, em que é notável a complexidade do tema, uma vez que existem diversos projetos elaborados¹² pela PMS para a ligação da BR-324 aos bairros do entorno, além da fragilidade do tecido formado por ocupações informais.

Uma vez que este projeto foi apresentado à população¹³, esta começa a elaborar seus questionamentos e suas problemáticas sobre as intervenções, onde uma das principais razões para a proposição do trabalho por parte das lideranças é a preocupação com a preservação da área verde que é reconhecida como um potencial espaço e equipamento para lazer, esporte, educação, arte e sobretudo de sociabilidade para as comunidades do entorno.

Surge também a preocupação de que a imaterialidade do futuro Parque não garanta a preservação da área inicialmente demarcada, e que estas passem a sofrer processos de intervenção, tanto por parte da esfera pública quanto por parte dos moradores do entorno.

2.6 COMPLEMENTARIDADE E SINERGIA COM OUTROS ATORES ENVOLVIDOS

A atuação da Residência buscou a identificação de grupos e atores que se encontram atuando no entorno da área de estudo, onde é perceptível a presença de inúmeros grupos culturais. Portanto, como estratégia de atuação, o grupo de trabalho buscou parceria com estes, encontrando dificuldades para estabelecer reuniões.

Contudo, ainda foi possível obter conquistas junto aos grupos vinculados aos líderes comunitários, como o Adolescer com Arte, acompanhado por Lenilson Laerte, em parceria com o Colégio Estadual Professora Marileine da Silva, e o Conexão Cidadã, acompanhado por Daniel Nobre em parceria com a ACOPAMEC. Desta forma, por conta da luta pelo processo participativo e para a integração entre o processo e a agenda da comunidade, por diversas ocasiões o grupo recebeu convite e se fez presente em atividades desenvolvidas no bairro, dos quais se destaca:

- Jornada Pedagógica da Escola Estadual Marileine da Silva, com a realização de oficina sobre a proposta do Parque Theodoro Sampaio.

¹² Até o momento foram levantadas 6 propostas viárias, sendo elas: Plano de diretrizes urbanísticas para áreas de influência das estações de metrô de Salvador – PROPOSTAS da FMLF/ DMC Engenharia, 2001 (ver Anexo C); Mata Escura Plano de Intervenção FAUFBA e ACOPAMEC, 2005 (ver Anexo D); Proposta de ligação BR-324 a Mata Escura, vídeo da Campanha de Antônio Carlos Magalhães Neto para a PMS, vinculado à SINDEC, 2012 (ver Anexo E); Regulamentação das ZEIS 44 e 45 Bate Folha (Mata Escura) e Calabetão, FMLF/SETAS, 2013 (ver anexo F); Plano de Mobilidade de Salvador, 2017 (ver Anexo G); Projeto de Urbanização de assentamento precário em área situada na localidade Mata Escura, Salvador/BA, FMLF/Hydros, 2018 (Anexo H).

¹³ Não foi possível averiguar a data de apresentação deste projeto à população.

- Reuniões do Fórum de Desenvolvimento Social da Mata Escura, para discussão das dinâmicas do trabalho e de temas pertinentes à comunidade.
- Evento “Transpondo barreiras em busca de seus limites”, do grupo Conexão Cidadã.

Para além dos atores locais, foi possível acompanhar as atividades de atores externos que levantaram temas de debate que interessavam a comunidade da Mata Escura, sobretudo ao ressaltar o potencial da área verde para a cidade e para a sua comunidade. Os atores externos foram:

- PMS, representada pela SECIS, que demonstra interesse pela efetivação do Parque Urbano descrito nos PDDU de 2008 e 2016.
- Odeart, em parceria com o CAMA, atuando no bairro do Cabula e que enxergam a importância da área verde correspondente ao futuro parque, sobretudo para os moradores dos bairros de sua atuação.
- Hydros Engenharia, equipe responsável pelo projeto do Vale da Mata Escura, cujo proponente é a FMLF/PMS.
- Oficina: Adesiv(ação) pelo Direito à Cidade, V ENANPARQ. Representantes das comunidades onde a 3ª Edição da Residência AU+E, foram convidados para o a discussão e desenvolvimento de instrumento de divulgação sobre as lutas desenvolvidas.

Figura 6. Foto da dinâmica e dos presentes durante a Jornada Pedagógica, 16 de abril de 2018.



Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018

Figura 7. Reunião de apresentação do Plano de Trabalho no Fórum de Desenvolvimento Social da Mata Escura, ACOPAMEC, 29 de abril de 2018



Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

Figura 8. Foto da abertura do evento “Transpondo barreiras em busca de seus limites”, 25 de agosto de 2018.



Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

Figura 9. Registro da visita a área correspondente ao futuro Parque Theodoro Sampaio, 04 de maio de 2018.



Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

Figura 10. Reunião do Fórum de Desenvolvimento Social da Mata Escura, presença da Residência AU+E, CAMA, Odeart, 06 de abril de 2018.



Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

Figura 11. Apresentação do projeto do Vale da Mata Escura, pela Hydros Engenharia, 04 de outubro de 2010.



Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

Figura 12. Resultados obtidos da oficina no V ENANPARQ, 13 de outubro de 2018



Fonte: Autor desconhecido, 2018

2.7 CONTEXTO PARA DELIMITAÇÃO DA ATUAÇÃO

2.7.1 Localização

A área de estudo está localizada no Miolo de Salvador, na Prefeitura Bairro ¹⁴VIII – Cabula/Tancredo Neves (Apêndice 1), ocupa uma área de 84,69 há e tem como seus limites: ao Norte os bairros da Mata Escura e Calabetão; ao oeste a BR-324; ao sul os bairros do Arraial do Retiro e Barreiras; e ao leste a Avenida Cardeal Avelar Brandão Vilela e o bairro da Sussuarana.

¹⁴ Modelo administrativo aplicado pela gestão do Prefeito Antônio Carlos Magalhães Neto a partir de sua primeira gestão.

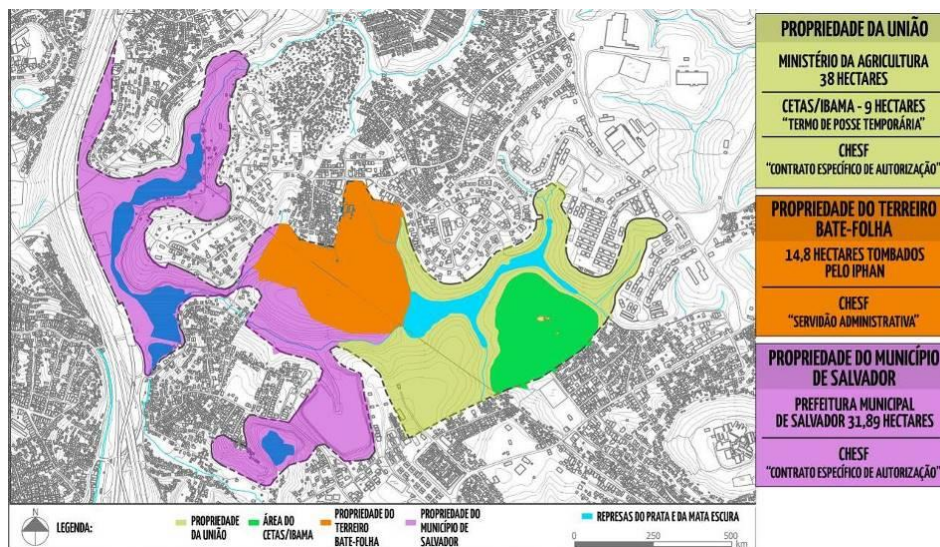
O local apresenta topografia bastante acidentada e área remanescente de mata atlântica (42,64 ha), cujo patrimônio natural ainda abriga as represas desativadas do Prata e da Mata Escura, tendo nascentes que fazem parte da Bacia Hidrográfica do Rio Camarajibe. Na área também funcionou o antigo Horto Florestal do Cabula ou Horto da Mata Escura¹⁵.

Os limites utilizados para a área de estudo, tomam como base a pesquisa e produções do Eixo Áreas Verdes (2016), em que para chegar na delimitação passou por:

A redefinição dos limites do Parque, esteve baseada em critérios como: marcos encontrados na região; descrições expostas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU de 2008 e 2016); Decreto N°.19.753/2009 (Apêndice A); títulos de posse de algumas propriedades do entorno; Características físicas da região por meio da análise de imagens de satélite do Google Earth de 2015/2016; Áreas verdes contíguas e com importante valor ambiental; Mananciais; Topografia; Morfologia; Caminhos; Acessos; Fundo de áreas construídas; Áreas muradas; Vias, além de estudos técnicos, da consulta com a comunidade e das visitas a campo, para se chegar a uma delimitação final precisa da perimetral do Parque e sua área. (ARAÚJO, 2016, p.14)

Ainda com base neste trabalho, a área é dividida entre alguns proprietários, sendo eles: União, por meio do MAPA; o Município de Salvador; e o Terreiro de Candomblé Bate Folha (figura 13).

Figura 13. Mapa Fundiário da área do Parque.



Fonte: Elaborado pela equipe RESIDÊNCIA AU+E – Eixo Áreas Verdes, 2016.

Na área de estudo é possível observar diversos usos, tais quais: o CETAS/IBAMA (Termo de Posse Temporária), que utiliza área da União; a CHESF, que utiliza área do Terreiro Bate Folha (Servidão Administrativa), União e Município de Salvador (contrato específico) para as linhas de transmissão de alta tensão; o Galpão do MAPA, ocupações irregulares, no entorno deste, e a Represa do Prata,

¹⁵ O Eixo Áreas Verdes, em 2016, realizou a tentativa de atribuir o Horto ao bairro da Mata Escura na tentativa de aproximar a comunidade à área.

utilizando área da União; Represa da Mata Escura, habitações consolidadas, campo de futebol, pedreira e a Lagoa do Arraial, ocupando área do Município de Salvador; e a Sede do Terreiro do Bate Folha, em sua propriedade.

Tabela 6. Descrição dos usos e ocupações da área do Parque Theodoro Sampaio.

PROPRIETÁRIO	ÁREA (HECTARE)	USOS E OCUPAÇÕES	
UNIÃO	38 ha	Institucional	CETAS / IBAMA
			CHESF
			Galpão do MAPA
		Residencial	Ocupações irregulares
		Especial	Represa do Prata
MUNICÍPIO DE SALVADOR	31,89 ha	Residencial	Ocupações irregulares
			Habitacões consolidadas
		Especial	Campo de futebol
			Lagoa do arraial
			Pedreiras
			Represa da mata escura
Institucional	CHESF		
TERREIRO BATE-FOLHA	14,8 ha	Institucional	Terreiro
			CHESF
CONDOMÍNIOS	-	Especial	Campo de futebol

Fonte: Elaborado pela equipe RESIDÊNCIA AU+E – Eixo Áreas Verdes, 2016, com atualização pela Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

2.7.2 População

Para identificar a população que está sobre influência do futuro Parque Theodoro Sampaio é preciso, conforme indicado no item 2.4.1, entender os limites deste com os diversos bairros do entorno e, para além dessa população, considerar a capacidade de indução de fluxo de pessoas que a Estação de Metrô do Bom Juá pode representar, caso sejam criadas condições favoráveis de acesso.

Contudo, o impacto do número de usuário proveniente do sistema metroviário é difícil mensurar pela ineficiência das conexões existente à estação local e uma vez que esta tem o potencial de atender toda a região metropolitana. Mas a partir dos bairros de entorno para a análise da demanda podemos estabelecer uma população conforme a tabela a seguir.

Tabela 7. População total residente, por sexo, segundo os bairros de Salvador, para 2010.

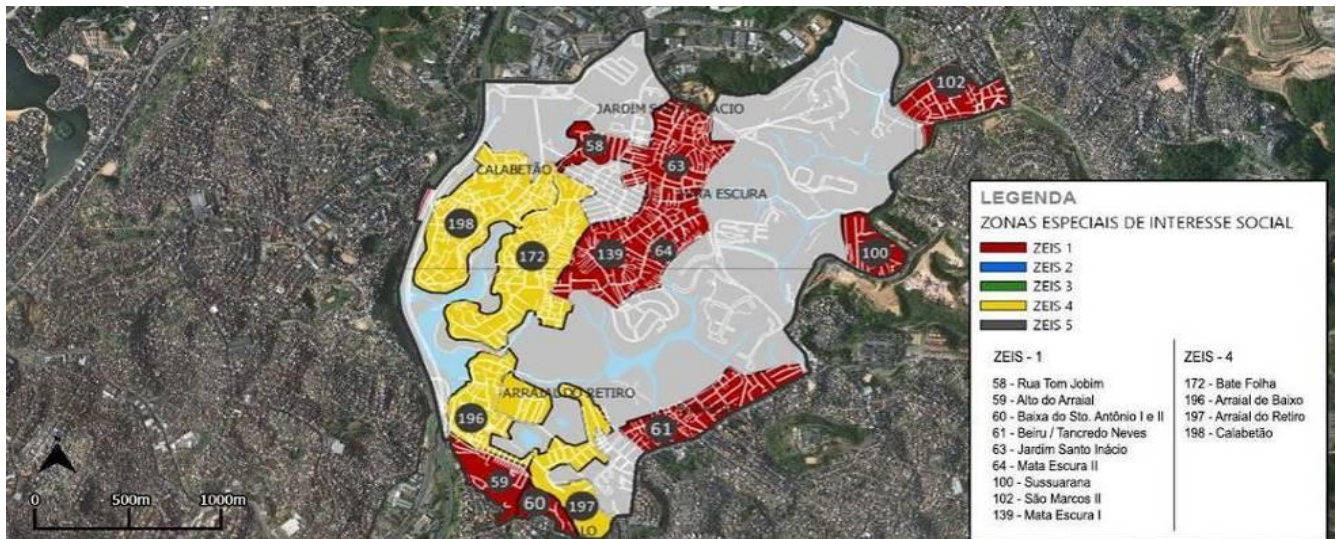
BAIRRO	POPULAÇÃO	HOMEM (%)	MULHER (%)	DENSIDADE DEMOGRÁFICA (hab./ha)
Arraial do Retiro	8.938	47,44	52,56	154,96
Barreiras	17.960	46,59	53,41	197,06
Calabetão	7.298	47,99	52,01	124,15
Jardim Sto. Inácio	8.670	47,14	52,86	232,51
Mata Escura	32.349	50,81	49,19	116,52
TOTAL 5 Bairros	75.215	48,71	51,29	143,95

Fonte: Elaborado Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018, com base em INFORMS (2016)

Ainda nestes mesmo bairros a PMS, através da LOUOS 2016, demarca 12 ZEIS e segundo levantamento encontrado em INFORMS (2016) é possível estabelecer a população, onde: Alto do Arraial (1.944 hab.); Arraial de Baixo e Arraial do Retiro (7.760 hab.); Baixa de Santo Antônio I e II (15.586 hab.); Bate Folha (8.023 hab.); Beiru/Tancredo Neves, Santo Inácio 3 (85.307 hab.); Calabetão

(7.298 hab.); Jardim Santo Inácio (8.174 hab.); Mata Escura I (6.184 hab.); Mata Escura II (3.003 hab.); Mata Escura III (- hab.); Rua Tom Jobim (1.663hab.); Sussuarana (2.014 hab.).

Figura 14. Mapa de ZEIS no entorno da área de estudo.



Fonte: Eixo Áreas Verdes, 2016.

2.7.3 Aspectos histórico-culturais

As comunidades visitadas apresentam riqueza de situações que vem a superfície durante todo o processo de interação. Para ilustrar a importância desse aspecto para o bairro, é organizado o levantamento, seguido de descrição, dos principais elementos que estruturam a sua cultura e história.

2.7.3.1 Grupos e Atividades culturais

Durante a atuação, uma das preocupações nas interações com a comunidade foi identificar os diversos grupos presentes no bairro da Mata Escura (Tabela 8), para posteriormente entender a importância destes para o campo social e o impacto nas dinâmicas locais.

Muitos destes grupos são voltados para jovens e apresentam a atuação no campo da expressão artística de seus integrantes, através de dança, teatro, capoeira ou música. Alguns outros têm o objetivo de formação social de jovens e adultos, como enfrentamento aos problemas do bairro e empoderamento da comunidade.

Tabela 8. Grupos e atividades culturais levantadas, com base em relato da comunidade.

GRUPOS E ATIVIDADES CULTURAIS LEVANTADAS NA MATA ESCURA				
ACOMPEC	Cia da Mata	Engenho de Dança	Adolescer com Arte	Liga da Mata Escura
Mata Citi	Disparo Rap	Tarde Cultural	Bahianeses	Grupo Ramon
Viva Favela	Noite de Gala	Feira de Cultura	Cine das Folhas Sagradas	
Agentes da Negritude	Capoeira de Jean	Fanfarrã Interativa	Mov. De Dança Quebradeira	
Conexão Cidadã	Fórum de Desenvolvimento Social da Mata Escura			

Fonte: Elaborado pela Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

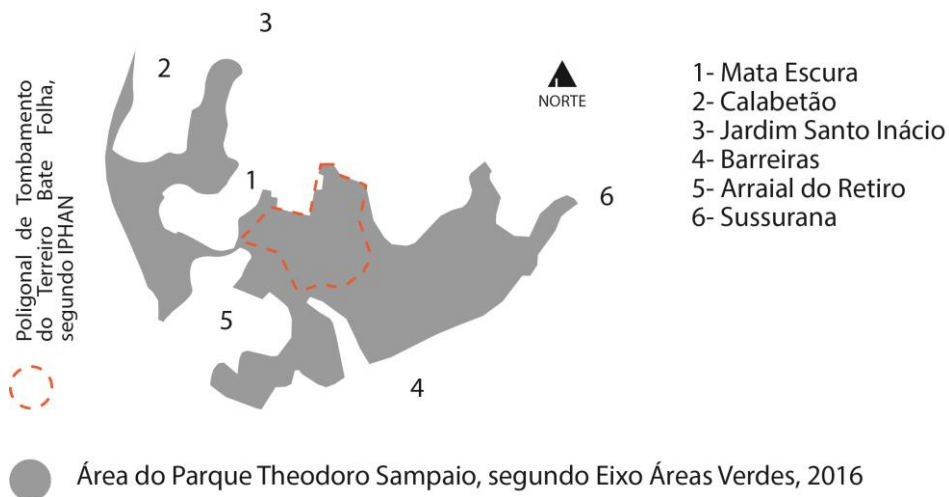
2.7.3.2 Terreiro Bate Folha

Dentro da área do futuro Parque existe a área tombada pelo IPHAN (ver Figura 15) identificada o como Terreiro Bate Folha, que é referência para o local. Com mais 100 anos de existência, ocupa uma área de 14,8 hectares, preservando uma densa área verde primitiva da Mata Atlântica.

O Terreiro do Bate Folha é o maior da cidade em termos espaciais e um dos mais antigos em atividade. Fundado em 1916, por Manoel Bernardino da Paixão, ou Ampumandezu, ocupa uma área de 14,8 hectares, pertencente à Sociedade Beneficente Santa Bárbara, que o representa civilmente. É dedicado ao Inquice Bamburucema, equivalente a Santa Bárbara entre os santos católicos e a Iansã nos orixás.

O trabalho com as folhas, cultivadas na mata sagrada (manhonga), deu nome ao terreiro. A valorização e o cultivo do conhecimento associado à flora pelos membros do terreiro fazem desse lugar, além de um centro cultural e espiritual, um espaço de preservação ambiental. O Bate Folha destaca-se pela enorme área ocupada por remanescente da Mata Atlântica, cerca de 70% da área total, onde estão árvores sagradas centenárias. (INFOPATRIMÔNIO, 2018)

Figura 15. Localização do Terreiro Bate Folha nos limites da área de estudo.

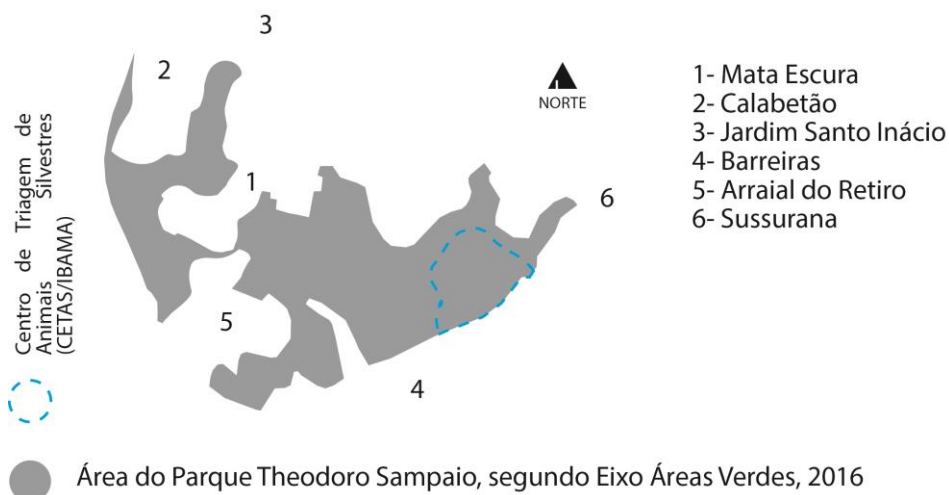


Fonte: Elaborado pela Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018, com base no Eixo Áreas Verdes, 2016.

2.7.3.3 Centro de Triagem de Animais Silvestres (CETAS)

Parte da memória de alguns moradores do local, o CETAS recebia visitas dos moradores e tinha maior proximidade com a comunidade, contudo atualmente tem seu uso voltado a receber animais silvestres por entrega voluntária, resgate ou oriundos de apreensão de fiscalização. Estes são recuperados e destinados por meio de soltura ou encaminhamento para empreendimentos de fauna devidamente autorizados.

Figura 16. Localização do CETAS nos limites da área de estudo.



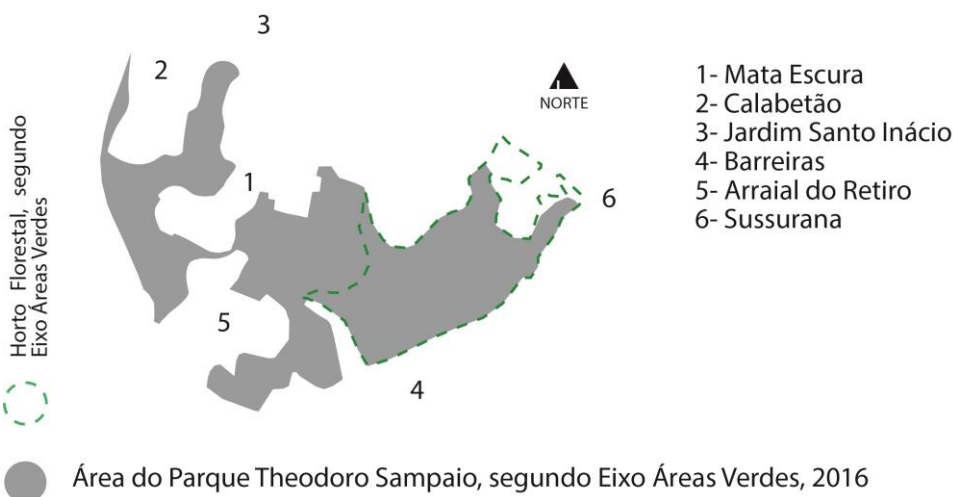
Fonte: Elaborado pela Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018, com base no Eixo Áreas Verdes, 2016.

2.7.3.4 Horto Florestal

Reconhecido como Horto Florestal do Cabula, a área foi criada em 1956 pelo MAPA, com a intenção de fornecer mudas para a arborização da cidade, e em 1994 para a ser utilizada pela PMS¹⁶. Nesta época a área já demonstrava problema com os avanços das comunidades do entorno, e em 2000 a PMS tenta devolver a posse à União, sobre a justificativa de que o Horto Florestal se encontraria desativado. Desde então a posse da área se encontra em impasse.

Durante as atividades do Eixo Áreas Verdes, em 2016, o grupo passa a utilizar Horto Florestal da Mata Escura como denominação à área, com a preocupação de criar/reforçar o laço afetivo da comunidade da Mata Escura.

Figura 17. Localização do Terreiro Horto Florestal nos limites da área de estudo.



Fonte: Elaborado pela Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018, com base no Eixo Áreas Verdes, 2016.

¹⁶ Ver item 2.1.2.2

2.7.3.5 Associação das Comunidades Paroquiais de Mata Escura e Calabetão (ACOPAMEC)

A ACOPAMEC, criada em 1989, em 1994 teve inaugurado o Centro João Paulo II, espaço dotado de oficinas, salas de aula e teatro, com uma área construída de mais de 3.000 m² e forte presença no bairro, desenvolvem trabalhos voltados para o desenvolvimento social e fortalecimento da cidadania, priorizando cinco áreas de atuação: educação, saúde, abrigo, garantia de direitos fundamentais e formação de lideranças.

2.7.3.6 Colégio Estadual Professora Marileine da Silva

O Colégio Estadual Professora Marileine da Silva, antigo Márcia Mércia, foi inaugurada em 1989. A instituição tem uma forte presença no bairro, servindo de apoio para diversas atividades e reuniões da comunidade, além das parcerias com grupos culturais (a exemplo da disponibilização do espaço para ensaio ao grupo Adolescer com Arte) e com o Fórum de Desenvolvimento Social da Mata Escura.

2.7.3.7 Fórum de Desenvolvimento Social da Mata Escura

O Fórum Desenvolvimento Social da Mata Escura, cuja articulação se inicia em 2007, tem como propósito funcionar como uma instância de consulta à comunidade, na tentativa de ampliar a mobilização dentro do bairro para o desenvolvimento local. Acontece em encontros abertos, com a participação da comunidade e as organizações/grupos presentes no bairro, e tem como foco discutir os problemas ou projetos na comunidade.

2.7.3.8 Represas do Prata e da Mata Escura

Em 1880, a Companhia do Queimado represa as águas do rio Camarajipe e constrói as Represas da Mata Escura e do Prata, para abastecimento público da cidade. Projeto do engenheiro baiano Theodoro Sampaio, estas foram desativadas em 1987, por conta da baixa vazão e pela poluição provocada pelo lançamento de esgotos sanitários e resíduos sólidos. Atualmente o espaço permanece poluído e apresenta o processo de assoreamento de seu leito.

2.7.4 Legislação

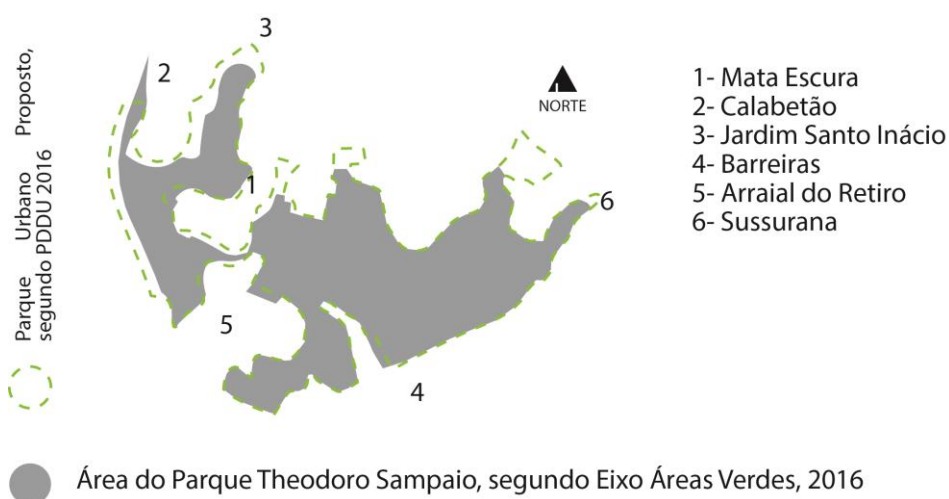
Desde o PDDU de 2008, a área de estudo é considerada como Parque Urbano e o art. 278, do PDDU de 2016, que dispõe sobre a implantação de novos Parques Urbanos, remete novamente à criação do Parque do Vale da Mata Escura e do Rio do Prata (ver Figura 18), configurando-o ainda como APRN, onde são apontadas as diretrizes:

- a) Zoneamento da APRN, com delimitação das áreas de preservação permanente e áreas de amortecimento, considerando o uso e ocupação do solo existente;
- b) Preservação da vegetação remanescente da Mata Atlântica, nos rios e áreas alagadiças, de forma compatibilizada e controlada com os usos de lazer, turismo ecológico, atividades culturais e como centro de referência para educação ambiental;

c) Realização de estudos para a implantação de Parque Urbano, com tratamento urbanístico e implantação de equipamentos de recreação e lazer na área próxima à BR-324, integrado à Estação Bom Juá do Metrô;

d) Implementação de programas de recuperação ambiental, compreendendo a urbanização dos assentamentos precários urbanizáveis existentes na data da publicação desta Lei e o reassentamento das áreas não urbanizáveis, a critério do Executivo (SALVADOR, 2016, p. 132).

Figura 18. Áreas previstas no PDDU 2016, limite da delimitação do Parque Urbano.



Fonte: Elaborado pela Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018, com base no Eixo Áreas Verdes, 2016.

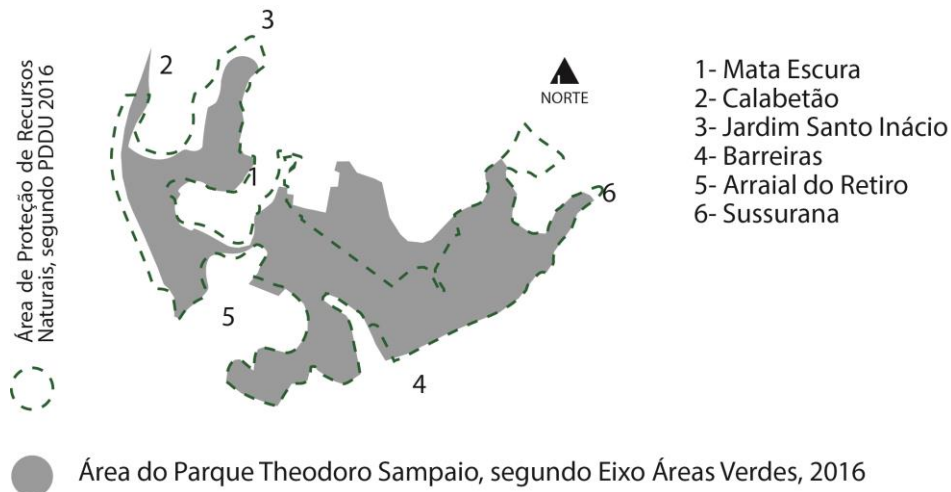
Outros dispositivos de lei que estão válidos para a área de estudo são as que determinam a área do Parque como uma APRN (ver Figura 19) e a que delimita o Terreiro de Candomblé do Bate Folha *Manso Banduquenqué*, como APCP (ver Figura 20). Para estes instrumentos, a LOUOS (2016) estabelece:

Área de Proteção Cultural e Paisagística (APCP) - São áreas destinadas à conservação de elementos significativos do ponto de vista cultural, associados à memória, à pluralidade e diversidade de manifestações e formas de expressão das identidades da sociedade local, e para a imagem ambiental urbana. (LOUOS, 2016, Quadro 1A, p.1)

§ 2º Até a regulamentação específica de cada área, as solicitações de alvarás de construção para empreendimentos e o licenciamento de atividades em Parques Urbanos, Parques Urbanos Propostos, Áreas de Proteção de Recursos Naturais – APRN e em Áreas de Proteção Cultural e Paisagística – APCP deverão ser analisados pela Comissão Normativa da Legislação Urbanística - CNLU, que deliberará à luz das diretrizes desta Lei, do PDDU e das normas pertinentes da legislação ambiental, ouvido o órgão de planejamento e o órgão ambiental do Município.

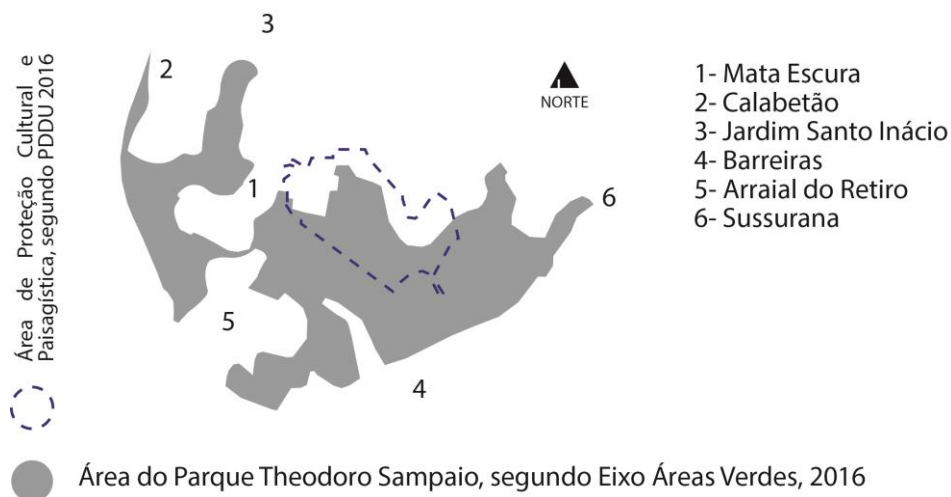
§ 3º Até que os Parques Urbanos, Parques Urbanos Propostos, as APCP e as APRN sejam regulamentados através de Lei específica, fica mantido e assegurado o regramento para uso e ocupação do solo previsto na zona de uso que estiver inserido o imóvel, com base nos Mapas 1 A, 1 B e 1 C do Anexo 2 desta Lei. (LOUOS, 2016, p.18)

Figura 19. Áreas previstas no PDDU 2016, limite da delimitação da APRN.



Fonte: Elaborado pela Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018, com base no Eixo Áreas Verdes, 2016.

Figura 20. Áreas previstas no PDDU 2016, limite da delimitação da ACP.



Fonte: Elaborado pela Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018, com base no Eixo Áreas Verdes, 2016.

2.7.5 Identificação preliminar dos conflitos da área de estudo

Conforme análise realizada pela equipe anterior da Residência AU+E, os conflitos inseridos no perímetro do futuro Parque foram descritos como:

- Avanço das ocupações: Proporcionada pela falta de fiscalização do proprietário responsável pela área, o Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento (MAPA), muitas das ocupações existentes no Parque foram estimuladas pela necessidade e busca por moradia.
- Agente responsável: Ocupações irregulares.
- Desmatamento: Proveniente das ocupações supracitadas, muitas árvores são retiradas dando lugar a moradias. Como consequência desta ação degradadora, verificou-se a supressão de uma expressiva área verde.
- Agente responsável: Ocupações irregulares.

- Poluição das nascentes e Represas: Resultante dos dejetos e efluentes domésticos das ocupações existentes, que são canalizados para a área do Parque. Essa poluição afeta as nascentes do Rio do Prata e da Represa da Mata Escura. Além dessa ação degradadora, existem caixas coletoras de esgoto dos conjuntos habitacionais situados no entorno, que também degradam toda área natural devido a obstruções e rompimentos.
- Agentes responsáveis: Ocupações irregulares e Empresa Baiana de Águas e Saneamento (EMBASA).
- Resíduos sólidos: Depositados pela população do entorno do Parque, estes resíduos são acumulados e causam a degradação neste ambiente natural.
- Agentes responsáveis: Ocupações irregulares e moradores do entorno. (ARAÚJO, 2016, p. 37)

Contudo, ao atribuir nova perspectiva com base nas orientações oriundas das demandas apontadas pela comunidade, é possível perceber novos conflitos e suas relações, conforme descrição a seguir:

- Projetos elaborados pelo poder público (PMS e Governo do Estado): A exemplo dos projetos viários levantados que não se relacionam e alteram a percepção do espaço como foi projetado por Rocha (2016), influenciando na dinâmica das Unidades de Paisagem¹⁷ 01 (Represa da Mata Escura) e 02 (Metrô Bom Juá).
- Segurança e Infraestrutura: Os espaços de circulação e convívio dentro do perímetro da área de estudo e que conectam este ao seu entorno imediato não apresentam condições de infraestrutura, onde muitos dos trajetos são trilhas, ou mesmo de segurança, devido a presença do tráfico de drogas.
- Segregação espacial: Dentro do perímetro do local de estudo situações de topografia, hidrografia e ocupação criam barreiras ao acesso. Alguns limites visíveis são a propriedade do Terreiro Bate Folha, a propriedade do CETAS, a Represa do Prata e da Mata Escura, além ocupação Nova Esperança.

¹⁷ “As unidades de paisagem são definidas com base em unidades observáveis a partir da avaliação morfológica da paisagem e do sistema de espaços livres urbanos em função da escala de pesquisa e trabalho.” (QUEIROZ et al., 2012, p. 3)

3. PROPOSTA DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA

3.1 MEIOS E PROCESSOS ADOTADOS COM A COMUNIDADE

Com a intenção de orientar a pesquisa de modo a complementar e atualizar as informações do grupo anterior, além de levantar os elementos necessários para o desenvolvimento da atuação do grupo atual, as diretrizes atribuídas ao trabalho foram:

- Levantar propostas/projetos existentes para o local;
- Avaliar a proposta da PMS para a Via de Vale;
- Analisar as potencialidades e as vulnerabilidades no contexto do futuro Parque Theodoro Sampaio, considerando a via de vale da Mata Escura, o acesso à Estação de Metrô do Bom Juá e a Av. Cardeal Avelar Brandão Vilela;
- Observar a transição do modal metrô, para a área do Parque e entorno, preocupando com a escala da proposta da ligação BR-324 a Mata Escura, respeitando a escala humana¹⁸ com a criação de espaços adequados para pedestres e ciclistas;
- Estimular modos não motorizados de mobilidade para a área, através de proposta de microacessibilidade integrada aos projetos levantados para área e do transporte coletivo no local;
- Tipificar modelos existentes de equipamentos semelhantes (parques, diques, etc.), para determinar os pontos positivos e negativos dos métodos de acesso;
- Auxiliar os “Guardiões”¹⁹ na disseminação da ideia do Parque e fornecer instrumentos para o entendimento da proposta;
- Consolidar o potencial ambiental e de equipamento comunitário da área de estudo;
- Preservar/fortalecer dinâmicas do uso dos espaços existentes.

A atuação foi planejada para a inserção dos parceiros da comunidade no processo de tomada de decisão e formatação das atividades. Os principais métodos adotados com a comunidade foram: contato digital, reuniões, visitas guiadas, oficinas e questionário.

¹⁸ Ver Archdaily (2016)

¹⁹ “Os ‘Guardiões’ são atores locais que vêm preservando, mesmo que de forma segmentada, este espaço de riquezas e potencialidades de reserva ambiental que está destinado para a implantação do futuro Parque” (ARAÚJO,2016)

3.1.1 Contato Digital

Uma das ferramentas de interação com a comunidade, principalmente com aqueles que se dispuseram a acompanhar e colaborar ativamente do processo, foi o contato digital por aplicativo de mensagem. A possibilidade de troca de informação de forma instantânea, determinou esse instrumento como um meio de comunicação e circulação dos convites para os eventos.

3.1.2 Reuniões

As reuniões eram compostas principalmente por dois tipos:

a) Reuniões planejadas

Metodologia: Os residentes propunham a reunião com o intuito de expor as etapas do trabalho. Buscando o menor desgaste para a comunidade, o grupo planejou momentos oportunos respeitando ao calendário e à dinâmica local.

Locais: Fórum de Desenvolvimento Social da Mata Escura

Resultado: As reuniões cumpriram o objetivo de apresentar as etapas do trabalho. Foi possível expor a metodologia a ser empregada, os avanços do processo, assim como as dúvidas e conflitos que surgiram por parte dos residentes sobre a área de estudo. Foi um momento também oportuno de contribuições da comunidade, sobretudo no tocante à melhor forma para se agir dentro da comunidade da Mata Escura.

b) Reuniões por convite

Metodologia: Geralmente um membro da comunidade ou outro ator que atua na comunidade convida o grupo para participar. A comunidade sentiu à vontade para convidar os residentes para algumas das atividades que julgaram importantes, como a reunião de apresentação do projeto para o Fim de Linha da Mata Escura, projeto da SEMAN, ou para disseminar a ideia do Parque Theodoro Sampaio, no evento “Dialogando com a sustentabilidade” de organização da Odeart e CSU Narandiba.

Resultado: A presença nestas reuniões garantiu o reconhecimento da equipe de trabalho por parte dos líderes, uma vez que tornou evidente a presença dos residentes e o interesse destes pelo processo. Aos residentes possibilitou o acesso a novas informações. A presença no evento “Dialogando com a sustentabilidade” evidencia o desconhecimento da luta pela efetivação do futuro Parque, assim como o desconhecimento dos trabalhos realizados pela Residência AU+E.

Figura 21. Registro da reunião no CSU Narandiba.



Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

3.1.3 Visitas Guiadas

Com o propósito de conhecer as áreas que envolvem o local de estudo, por questões de segurança e para aproximação com as lideranças, as visitas realizadas foram guiadas por grupos que eram destacados pelos envolvidos por parte da comunidade.

Foram realizadas quatro visitas, com propostas e percursos distintos. A primeira foi o percurso saindo da ACOPAMEC até a Estação de Metrô do Bom Juá, com a intenção de conhecer os espaços e dinâmicas existentes neste trecho. A segunda foi uma visita, acompanhada por técnica e estagiários da SECIS, com o intuito de visitar a área verde considerada como Parque Urbano, pelo PDDU 2016. A terceira foi a visita ao entorno da Ladeira da Fonte da Bica, para a verificação de região que apresentou potencial para funcionar como acesso principal ao parque e receber a administração do futuro parque. A última visita foi ao entorno do Condomínio Recanto Verde.

Figura 22. Registro da primeira visita à área de estudo, onde se observa trecho do Vale da Mata Escura.



Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

Figura 23. Registro da visita conjunta à SECIS, onde se observa a área do futuro parque.



Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

Figura 24. Registro ao entorno da Ladeira da Bica, onde se observa trecho desta.



Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

Figura 25. Registro da visita ao Condomínio Recanto Verde, onde se observa o campo de futebol em sua proximidade.



Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

3.1.4 Oficinas

Como a principal forma de interação com a comunidade e construção participativa do trabalho, as oficinas desempenharam um papel de troca de conhecimentos entre as partes. Elas ocorreram por dinâmicas que exploravam aspectos do trabalho, ocorrendo em 3 dinâmicas descritas a seguir.

a) Projetos conhecidos no entorno do Parque

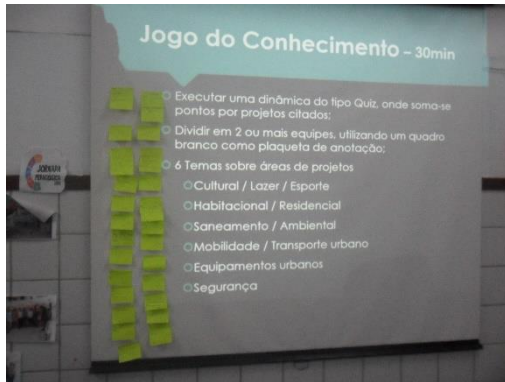
Objetivo: Levantar projetos que as comunidades tenham conhecimento, com o objetivo de contribuir com instrumentos para que as comunidades possam controlar e questionar as intervenções na área.

Metodologia: A dinâmica adotada foi um Jogo do Conhecimento, que se tratava de uma dinâmica do tipo Quiz, onde soma-se pontos por projetos citados. Os presentes foram divididos em 2 equipes e alternavam a vez para listas projetos sobre os temas de: Cultural/Lazer/Esporte; Habitacional/Residencial; Saneamento/Ambiental; Mobilidade/Transporte urbano; Equipamentos urbanos; Segurança.

Local: Escola Estadual Marileine da Silva

Resultado: Mostrou ser uma forma rica de conhecer a região sob o olhar dos presentes, uma vez que, os casos que eram citados não se limitavam ao conceito formal de “projeto” e se aproximavam mais para os entendimentos dos grupos sobre o tema. Surgiu nessa dinâmica a importância de explicação dos diversos termos utilizados ao longo do trabalho.

Figura 26. Registro da dinâmica da Oficina 1.



Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

Figura 27. Registro da dinâmica da Oficina 1.



Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

b) Meus Percursos, o entorno do Parque Theodoro Sampaio

Objetivo: Levantar os percursos provenientes a partir da estação de metrô, com a intenção de mapear e entender no que os residentes poderiam colaborar ao propor intervenções;

Metodologia: A dinâmica envolveu criar diagramas e se comunicar ao desenhar em papel, sendo dividida em 3 momentos. O primeiro funciona como ativação e discussão sobre as ideias a respeito do Parque. O segundo funciona como um treinamento da metodologia de aplicar diagramas para narrar os percursos. O terceiro, que era o objetivo principal, era utilizar a metodologia para construir os percursos que os presentes conheciam na área de estudo.

Local: ACOPAMEC e Escola Estadual Marileine da Silva

Resultado: Primeiro momento o grupo pequeno e com nível alto de politização, encaminhou a discussão para temas que não seriam possibilitados em outros momentos, como os impedimentos que a falta de segurança e infraestrutura trazem para os percursos na área, e como a área de estudo pode ser entendida como uma bolha, isolada do entorno.

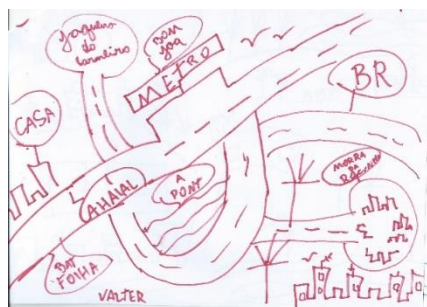
No segundo momento, a dinâmica outra vez se mostrou rica, não pelos motivos planejados, mas por ilustrar de modo claro as disparidades da percepção do local de estudo, na amostragem dos estudantes. Para entender melhor, é necessário informar que o grupo era variado e moravam em diversos locais dentro do bairro. Portanto foi possível perceber a partir do olhar dos estudantes que: não são todos que sabem a existência de uma área verde no bairro deles; os familiares muitas vezes não autorizam a circulação por certas áreas do bairro, inclusive a área de estudo; alguns se relacionam com as poucas áreas de lazer que existem no local; uma pequena parte conhecia percurso para o metrô; entre outras coisas.

Figura 28. Registro de uma das colaborações do primeiro momento.



Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

Figura 30. Registro de uma das colaborações do segundo momento.



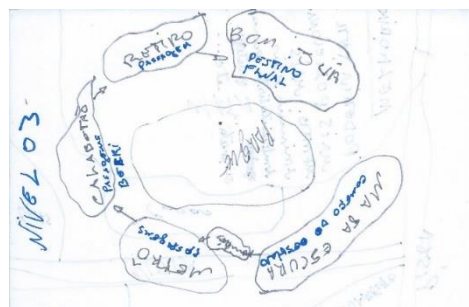
Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

Figura 29. Registro de uma das colaborações do primeiro momento.



Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

Figura 31. Registro de uma das colaborações do segundo momento.



Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

c) Roda de conversas

Objetivo: Apresentar e discutir itens pertinentes ao desenvolvimento das etapas do trabalho

Metodologia: Com utilização ou não de material gráfico de suporte, a discussão ocorria segundo pauta da reunião.

Local: Escola Estadual Marileine da Silva e ACOPAMEC (2 vezes)

Resultado: Nos encontros foi possível expor o desenvolvimento das problemáticas encontradas e dinamizar a discussão entorno dos temas propostos, com a coleta dos relatos e exemplos presentes na comunidade.

Figura 32. Registro de uma das Rodas de Conversa que ocorreram na ACOPAMEC com o grupo Conexão Cidadã.



Fonte: Conexão Cidadã, 2018.

3.1.5 Questionário

Registro e investigação de critérios objetivos do trabalho, com identificação da individualidade dos questionados sobre temas abordados, que foram: cultura cidadã e necessidades de equipamento; áreas verdes e educação ambiental; acessibilidade e mobilidade. Realizado com 15 pessoas (ver Apêndice 2), pertencentes ao grupo Conexão Cidadã ou às lideranças da comunidade.

3.2 RESULTADOS OBTIDOS PARA A DEFINIÇÃO DOS EIXOS DE TRABALHO

Considerando os resultados obtidos pelo processo de investigação coletiva (item 3.1), foi possível compreender a complexidade do tema a ser trabalhado, uma vez que:

- Faltam instrumentos que garantam a preservação da área verde do futuro Parque;
- Por questões de insegurança e desconhecimento dos percursos que interligam o bairro à Estação de Metrô, além da precariedade da região, o equipamento se encontra fora dos percursos pedonais da comunidade de Mata Escura;
- Na busca de identificação dos percursos do futuro parque (item 3.1.3 b), foi possível compreender que, no momento, a comunidade ainda não tem o conhecimento da área de estudo;
- Com base no item 3.1.4, foi possível entender: a importância do espaço enquanto potencial área de efetivação da melhoria de vida, uma vez que a amostragem questionada, levanta o uso para lazer, convivência e educação para o futuro parque; a população mesmo desconhecendo a área e a luta pela efetivação do Parque, demonstra interesse na efetivação da área enquanto parque; e a falta de áreas de lazer e equipamentos que atendam as demandas da população, está atualmente concentrada na ACOPAMEC e na Escola Estadual Marileine da Silva.

3.3 PROJETOS DE REFERÊNCIA

3.3.1 Parque da Cidade (Parque Joventino Silva), Salvador/BA.

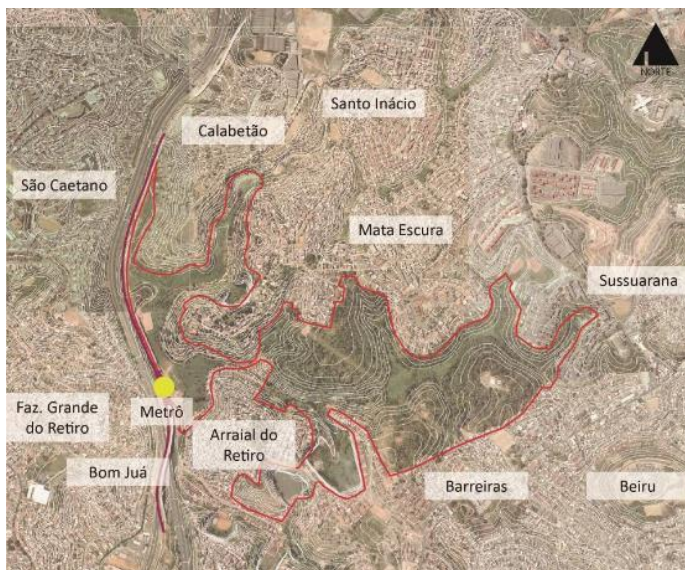
Tabela 9. Informações sobre o Parque da Cidade.

Localização	Entre os bairros da Santa Cruz e do Itaigara
Ano de Criação	1973
Ano de Inauguração	1975
Ano de Reforma	2014, pela PMS, através da SECIS
Características da Reforma:	Substituição de muros por portões de acesso e novo gradil; 3.700 metros de pista existente no parque também foram recuperados, com ciclovia e novas placas de sinalização; Espaço permanente para oficina de grafite, o circuito de slackline, quadras de futebol, vôlei e a implantação de uma das maiores pistas públicas de skate do país; Três novos parques infantis integrativos – entre construídos e reformados; Foi montada a Praça Confúcio; Revitalização das obras Sala de Estar, Mosaicos e Jogo Capoeira, de Bel Borba, e Instabilidade, de Gabriel Fonseca; O Anfiteatro Dorival Caymmi, completamente reforma e ampliado;
Área do terreno:	724.000m ²
Preservação:	Área remanescente de Mata Atlântica e restinga. Diversas espécies ornamentais e frutíferas, por conta da transição da Mata Atlântica para as dunas. Árvores como Oiti, Ipê e Pau-Brasil, assim como jaqueiras, mangueiras e sapotizeiros

Fonte: SALVADOR (2016)

Dentre os parques urbanos da cidade de Salvador, o Parque da Cidade estabelece um exemplo rico em situações que merecem análise sobre o sucesso ou não das decisões de controle e funcionamento tomadas. Nos últimos anos, o espaço se tornou notório pela realização de eventos, como o projeto Música no Parque e a Feira da Cidade, ou ainda pelas instituições e equipamentos presentes em seu espaço.

Figura 33. Mapa de situação do Parque Theodoro Sampaio. Notar a existência da Estação de Metrô do Bom Juá.



Fonte: Elaborado pela Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018, com base em SICAR (CONDER) e GOOGLE MAPS

Figura 34. Esquema da dinâmica de circulação interno no Parque da Cidade.



Fonte: Elaborado pela Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018, com base em Google Images, 20--

O espaço chama a atenção pela similaridade da implantação com o futuro Parque Theodoro Sampaio, uma vez que eles estão envoltos por bairros com população de baixa renda e que apresentam canais de circulação de transporte coletivo na proximidade, despertando o interesse da população.

O Parque da Cidade, enquanto referência da análise, passa a ser utilizado como “atalho” pela população do bairro de Santa Cruz para ter acesso aos equipamentos e o transporte no bairro do Itaigara. Contudo essa dinâmica desenvolve conflito com o horário de funcionamento e o controle de acesso do Parque, situação que remete às condições de circulação das trilhas do futuro Parque Theodoro Sampaio.

3.3.2 Parque São Bartolomeu

Tabela 10. Informações sobre o Parque São Bartolomeu

Localização	Subúrbio Ferroviário, zona norte de Salvador - BA
Ano de Criação	1974
Ano de Inauguração	1975
Ano de Reforma	2014
Características da Reforma:	Requalificação, urbanização e infraestrutura. Com entrega de 120 escrituras de imóveis para as famílias que foram remanejadas de moradias irregulares, antes dentro da área do parque.
Área do terreno:	75 hectares.
Preservação:	Remanescentes de Mata Atlântica, é extremamente diversificada, considerada uma das mais ricas do ponto de vista da diversidade biológica, com diversas cachoeiras, estando dentro da APA da Reserva do Cobre.

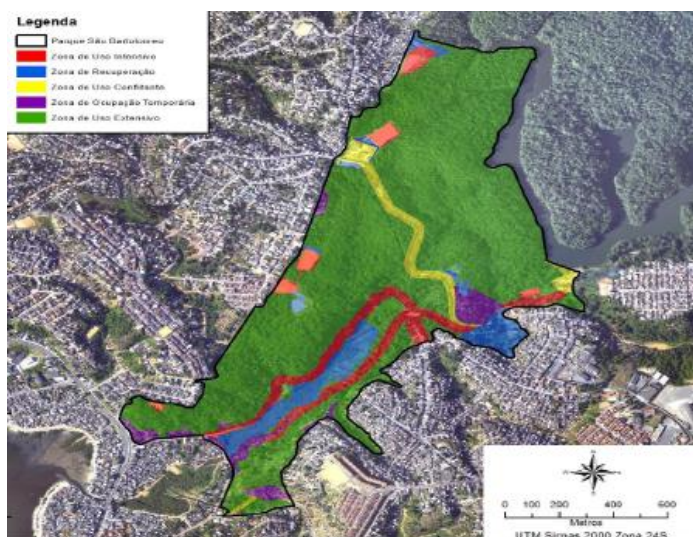
Fonte: Plano de Manejo Parque São Bartolomeu

O Parque São Bartolomeu localizado no Subúrbio Ferroviário tem um histórico parecido com o futuro Parque Theodoro Sampaio. Antes de sua requalificação o Parque sofria com a falta de saneamento básico, ocupações irregulares, assoreamento das nascentes e uma grande falta de segurança pública. Seu relevo também é bastante parecido, com o vale e cumeadas, sendo seu perímetro contornado por habitações já consolidadas, que utilizam as trilhas para circularem entre os bairros. Durante o período de assistência os residentes visitaram o local no evento “Trilha Ecológica Parque São Bartolomeu” que ocorre uma vez no mês, a título de curiosidade, esse evento na data visitada atraiu cerca de 3000 mil pessoas, entre turistas, moradores e cidadãos da cidade de Salvador, o que demonstra o potencial que o Parque Theodoro Sampaio possui de atrair um público semelhante, principalmente por ter um acesso mais facilitado pela presença da Estação de Metrô do Bom Juá. Outro ponto importante é que as lideranças comunitárias da Mata Escura começaram a se consultar com o Conselho Gestor da APA da Bacia Rio do Cobre/São Bartolomeu, que administra junto com os líderes comunitários o Parque São Bartolomeu, trocando experiências para efetivação da sua luta.

No que se refere à implantação do Parque São Bartolomeu, ele já existia desde 1978, contudo estava degradado até passar por requalificação realizada pelo Governo do Estado em 2014, depois que várias entidades e instituições lutaram para sua efetivação, contudo sua requalificação só foi efetivada após a comunidade brigar arduamente para confecção do Plano de Manejo e sua devida execução para garantir a preservação do Parque.

“Por Lei cada área de preservação deveria ter um Plano de Manejo, o Parque e a APA”; “o povo não está pedindo nenhum favor”; “o Governo tem de cumprir com o seu dever Moral e Ético”; “acordamos a construção do Plano de Manejo da APA e até agora não se viu nada acontecer”; “como é que a Casa Civil faz uma promessa e não cumpre?”; “Nós não somos palhaços!“(ATA 25 nov.2011, fl.5, 6,7); “cobramos mais agilidade da SEMA na ação e trabalhos para com o Plano de Manejo”; “já tem um ano que foi assinado o convênio e ainda não saiu do papel”, (ATA 13 mai.2011, fl.2,3). PINHA, NCCL-2016

Figura 35. Mapa do zoneamento do PSB, com o detalhamento das zonas estabelecidas.



FONTE: Plano de Manejo- Resumo executivo Parque São Bartolomeu

Figura 36. Visita ao Parque São Bartolomeu durante o evento “Trilha Ecológica”. Vista ao lado da Represa 7 Quedas.



Fonte: Autor

3.3.3 Dique do Cabrito

Tabela 11. Informações sobre o Dique do Cabrito.

Localização	Entre os bairros de Marechal Rondon e Alto do Cabrito
Ano de Criação	1950
Ano de Inauguração	1951
Ano de Reforma	2017
Características da Reforma	Nova rede de drenagem, criação de passeio, asfaltamento da via, iluminação, desvio de esgoto, intervenções de paisagismo e reassentamento de habitações. O equipamento ganhou estruturas de madeira (pergolados) em eucalipto, anfiteatro para realização de pequenas atividades culturais, bancos modulares de concreto e deck de madeira para observação vista do dique. Guarda-corpo, pista de cooper integram as melhorias, quatro quiosques para comércio e uma praça central com quara poliesportiva de 2.730 m ² .
Área do terreno	74.000 m ²
Preservação	Represa do Rio Camarogipe.
Investimento	R\$ 500 mil

Fonte: Wikipidea (2018)

Localizado no vale do Cabrito, o dique apresenta dois momentos com espelho d’água, separados pelo espaço de equipamentos público. Sua topografia plana facilita o processo de urbanização. Em 2017 a prefeitura reinaugura a praça do Dique do Cabrito após a conclusão das obras de requalificação. Antes disso o local sofria com assoreamento, infraestrutura de saneamento ineficiente, habitações que avançavam sobre o espelho d’água, vias de públicas de terra e alagamentos; problemas semelhantes aos encontrados no futuro Parque Theodoro Sampaio no trecho da Represa da Mata Escura.

Figura 37. Praça do Dique do Cabrito



FONTE: (2017) CODESAL

Figura 38. Imagem do Dique antes da Requalificação.



FONTE: Desconhecida

Com o processo de intervenção, a solução encontrada para a manutenção e utilização do espaço foi a delimitação da área do dique, assim como um processo de urbanização que integra: a recuperação da lagoa; a realização de infraestrutura urbana; e implantação de equipamentos públicos de lazer, convivência e esporte.

Esse espaço também é um exemplo de cooperação técnica e financeira entre órgãos públicos distintos, tendo sido fruto de um acordo entre a CONDER e PMS, com um investimento de aproximadamente R\$ 500 mil, em que a primeira é responsável pela gestão da área entre os bairros de Marechal Rondon e Alto do Cabrito.

3.4 INDICAÇÃO DOS EIXOS DE TRABALHO

Com maior compreensão das problemáticas existentes, foram identificados eixos de trabalho para avançar a investigação nos pontos críticos das demandas apresentadas. O intuito dos eixos escolhidos é possibilitar a complementação dos projetos existentes, com recomendações e atualizações pertinentes e justificadas dentro de critérios técnicos. Os eixos podem ser identificados pela escala de suas atuações, sendo:

ESCALA MACRO:

Eixo: PLANO DE MANEJO

Identificação: Estudo preliminar para Plano de Manejo do Parque Theodoro Sampaio.

Objetivo: Criar a base para que no futuro a elaboração do plano de manejo do Parque se torne uma realidade construída pela participação da comunidade.

ESCALA MESO:

Eixo: MACRO ACESSIBILIDADE

Identificação: Estudo da transição entre a Estação de Metrô do Bom Juá e o futuro Parque Theodoro Sampaio.

Objetivo: Contribuir para o acesso em melhores condições ao futuro parque.

Eixo: MICROACESSIBILIDADE

Identificação: Estudo da integração entre a Mata Escura e a Estação de Metrô do Bom Juá, a partir do Parque Theodoro Sampaio.

Objetivo: Garantir o direito a cidade, a partir do acesso da comunidade às redes de transporte coletivo com maior qualidade e facilidade, contribuindo para a substituição da lógica de transporte que se encontra saturada e ineficiente no bairro. Estipular um método para a continuação da proposta dos portais e equipamentos elaborado por Leite (2016), sobre a ótica da circulação de pessoas.

ESCALA MICRO:

Eixo: EQUIPAMENTOS

Identificação: Estudo para dotar o parque de equipamentos que atendam a aqueles que ingressarem o futuro Parque Theodoro Sampaio.

Objetivo: Criar a administração do parque, com espaços de apoio às atividades das comunidades.

4. EIXO MICROACESSIBILIDADE

Durante o período de assistência técnica à comunidade da Mata Escura, que conta com os resultados obtidos dos processos adotados para a investigação e vivência da área de estudo (item 3), é percebido que para garantir a efetivação do Parque torna-se necessário defender critérios de acessibilidade favoráveis e condizentes aos interesses da comunidade. Para tal, a identificação e análise dos potenciais e ameaças para cada relação inscrita na proposta, a partir da participação dos atores interessados, é imprescindível. Deste modo, este eixo investiga o potencial da microacessibilidade como um instrumento para conquista das áreas residuais no bairro, sobretudo à área do Parque Theodoro Sampaio.

4.1 OBJETIVO GERAL

Propor melhora nas condições de microacessibilidade para a área de estudo, em especial, na ligação entre a Estação de Metrô do Bom Juá e sua integração às áreas do futuro Parque Theodoro Sampaio.

4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Levantar e analisar informações para dimensionar a área de intervenção, considerando requisitos de: integração com o futuro Parque Theodoro Sampaio; contribuição direta ao acesso à Estação de Metrô de Bom Juá; e rede viária, de fluxos e de transporte existente.
- Identificar e avaliar, a partir de critérios técnicos, os percursos existentes de reestruturação da microacessibilidade da área de intervenção.
- Promover uma proposição de melhoria da microacessibilidade da área de estudo, priorizando os transportes de menor impacto (transporte pedonal e transporte coletivo).

4.3 JUSTIFICATIVA

Para o funcionamento adequado do parque, garantir o fluxo de usuários/moradores das comunidades do entorno a sua área é uma situação primordial. Para tal, é necessário o desenvolvimentos de estudos que garantam a acessibilidade adequada para os portais de acesso pré-estabelecidos, assim como para seus equipamentos (Leite, 2016)²⁰.

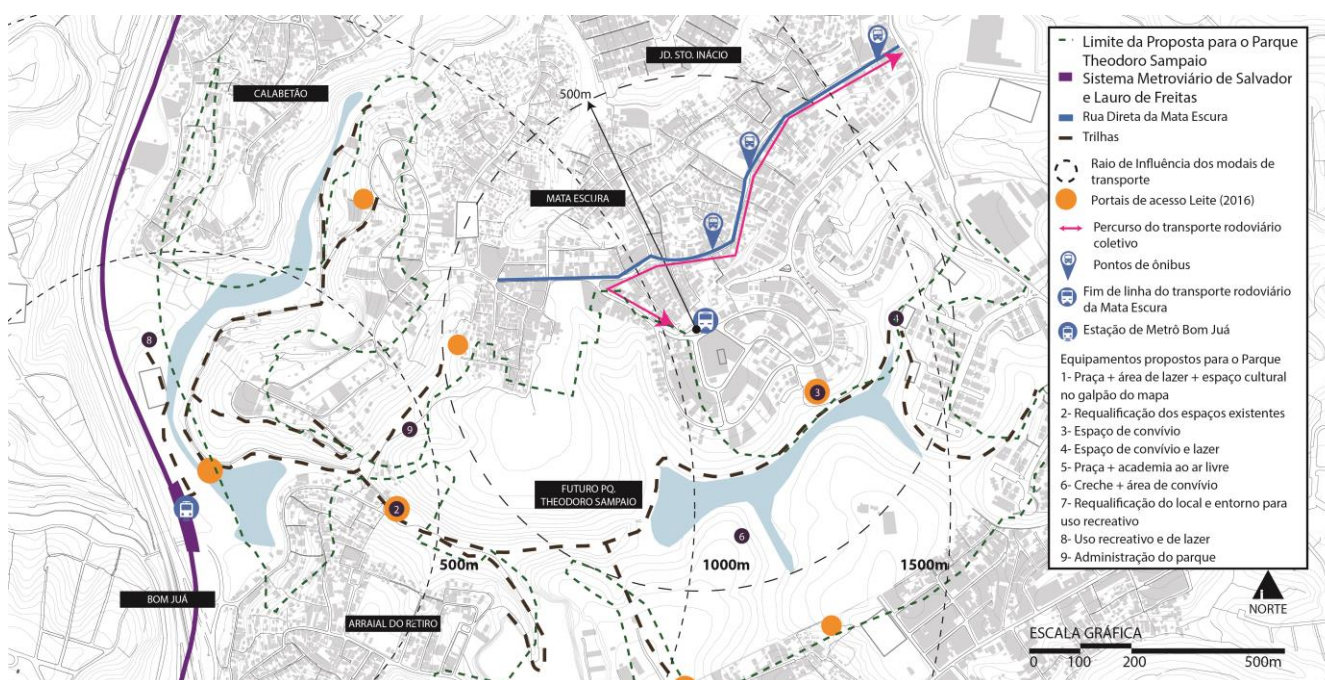
Portanto, este trabalho desenvolve uma proposta de investigação para elaboração de um método que possa ser utilizado em futuros trabalhos para o estudo dos demais portais. Tem como base o estudo de caso do acesso ao equipamento denominado Estação de Metrô do Bom Juá, a partir de Mata Escura,

²⁰ Ver Anexo B.

orientado para conectar estes e promover alternativa do transporte urbano público, além do estabelecimento de fluxo contínuo de pessoas ao trecho correspondente do parque.

Com a introdução do sistema metroviário na cidade de Salvador, houve a contrapartida da adequação das linhas de ônibus, o que no caso do bairro da Mata Escura significou a redução do número. Atualmente a interligação entre os moradores do bairro e o modal metrô ocorre através da conexão utilizando ônibus entre o Fim de Linha e o Terminal de Integração de Pirajá, com um percurso de aproximadamente 3,45km, em que se leva: 15 minutos de ônibus quando não existe engarrafamento, com intervalo de 20 minutos entre veículo, 32 minutos de caminhada ou 12 minutos de bicicleta (segundo GoogleMaps, 2018).

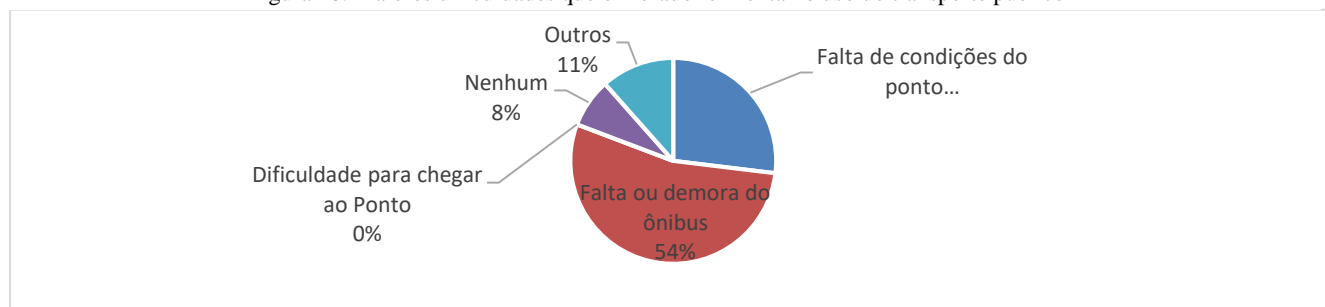
Figura 39. Situação atual



Fonte: Elaborado pelo autor (2018), com base na SICAR (CONDER).

Logo a abordagem à Estação de Metrô de Bom Juá como alternativa de locomoção dos moradores, ocorre devido ao transporte coletivo rodoviário (ver Figura 39) do bairro da Mata Escura se encontrar com as linhas saturadas e apresentando problemas estruturais de seu funcionamento, principalmente o que a comunidade aponta como falta ou demora.

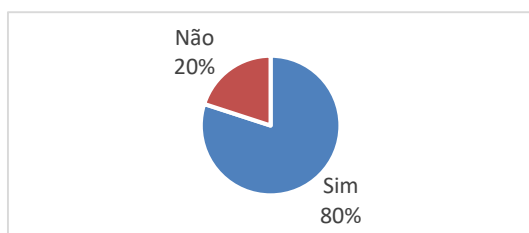
Figura 40. Maiores dificuldades que o morador enfrenta no uso do transporte público



Fonte: Elaborado pelo autor, com base no item 3.1.5

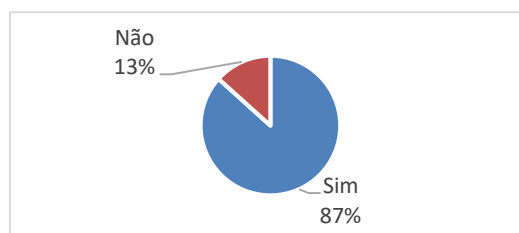
Por sua vez, a estação de metrô passa a ser operada em área próxima ao futuro Parque Theodoro Sampaio, em 2017, e apresenta um modelo de transporte coletivo com características de grande capacidade de passageiros, alta velocidade de deslocamento dos vagões, condições de uso e de espera confortáveis, além da grande frequência. A estação está a aproximadamente 1,5km do Fim de Linha, em que se leva: 19 minutos de caminhada ou a cerca de 6 minutos de bicicleta (segundo GoogleMaps, 2018). Por essas características, o modal de transporte desperta interesse da comunidade, como observado nos dados obtidos no Questionário elaborado (item 3.1.5).

Figura 41. Maior facilidade de acesso à Estação de Metrô do Bom Juá, interessa à comunidade?



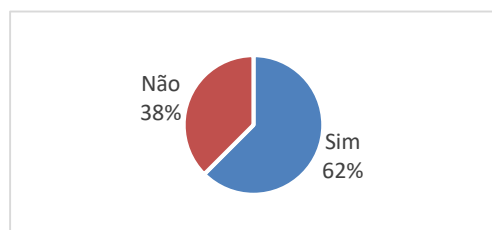
Fonte: Elaborado pelo autor, com base no item 3.1.5

Figura 42. Você usaria a Estação de Metrô do Bom Juá se tivesse fácil acesso?



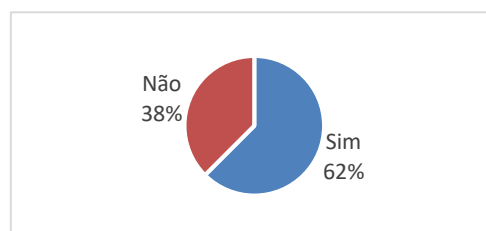
Fonte: Elaborado pelo autor, com base no item 3.1.5

Figura 43. A estação de Metrô do Bom Juá trouxe contribuição?



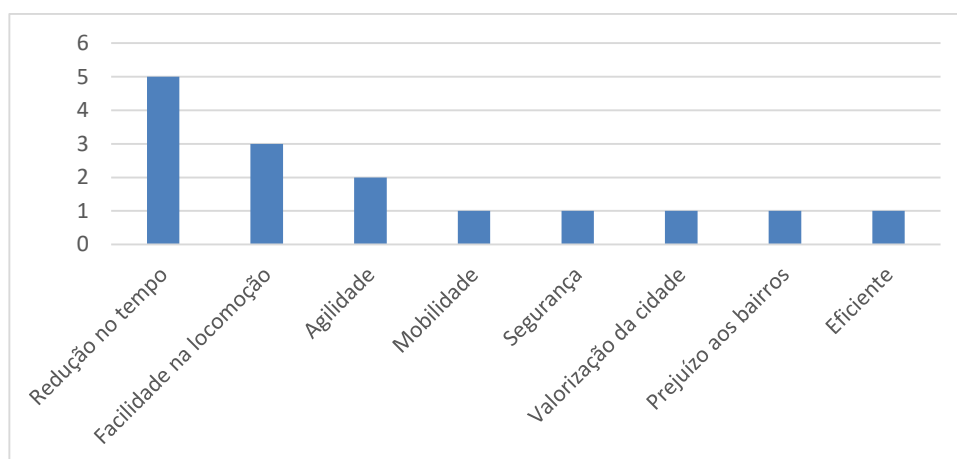
Fonte: Elaborado pelo autor, com base no item 3.1.5

Figura 44. Estação de Metrô de Pirajá trouxe contribuição?



Fonte: Elaborado pelo autor, com base no item 3.1.5

Figura 45. Qual a maior contribuição que o Metrô trouxe para Salvador?



Fonte: Elaborado pelo autor, com base no item 3.1.5

Contudo, até o momento, as conexões com as redes viárias dos bairros do entorno não foram adequadas à acessibilidade ao metrô representando um problema crítico ao sistema, com o prejuízo do tempo de viagem e as reduções de oportunidades de circulação/mobilidade urbana, por parte dos moradores, enquanto que para o Estado e gestores do consórcio CCR Metrô (responsável pela gestão) representa a subutilização do equipamento em questão, com impactos financeiros negativos ao sistema.

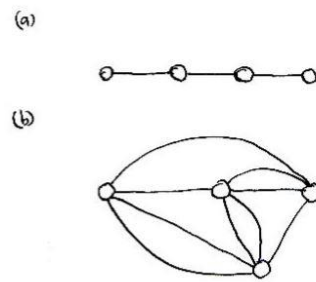
4.4 CONCEITOS ADOTADOS

A abordagem deste trabalho se dá pela compreensão da área de estudo a partir do conceito de “Teia Urbana” e da leitura do espaço através das estruturas da teoria de Salingaros (1998), que caracteriza esta como:

“A teia urbana é uma estrutura organizativa complexa que existe principalmente no espaço entre as construções (Gehl,1987). Cada construção comporta ou abriga um ou mais nós de atividades humanas. Os nós externos variam desde totalmente expostos a graus diferenciados de fechamento parcial. A teia urbana consiste de todos os elementos exteriores e conectivos, tais como áreas de pedestres e áreas verdes, muros, caminhos de pedestres e ruas, com capacidades crescentes que variam desde uma ciclovia até as vias expressas. Observações empíricas mostram que quanto mais forte for a conexão, e quanto mais base tiver a teia, mais vida terá a cidade (Alexander, 1965; Gehl, 1987).”

No quadro atual da mobilidade urbana da comunidade, existe a situação de falta de opções de modais, concentrados no transporte rodoviário, seja individual ou coletivo, e a redução de trajetos, marcado pelo acesso predominante ao bairro pelo canal da Rua Direta da Mata Escura. Este perfil remonta ao conceito adotado, que aborda a inadequação de percursos regulares e retos, com a revisão destes por um modelo onde demonstra-se que a teia urbana não pode existir sem um número mínimo (e grande) de conexões.

Figura 46. Tanto a localização dos nós quanto as conexões entre eles devem ser otimizados para a atividade humana: (a) quatro nós localizados de tal forma que parecem "regulares" olhados de cima, mas essa regularidade impede tudo o que for além de conexões mínima. (b) múltipla conectividade entre os mesmo quatro nós vistos em plantas.



Fonte: SALINGAROS (1998)

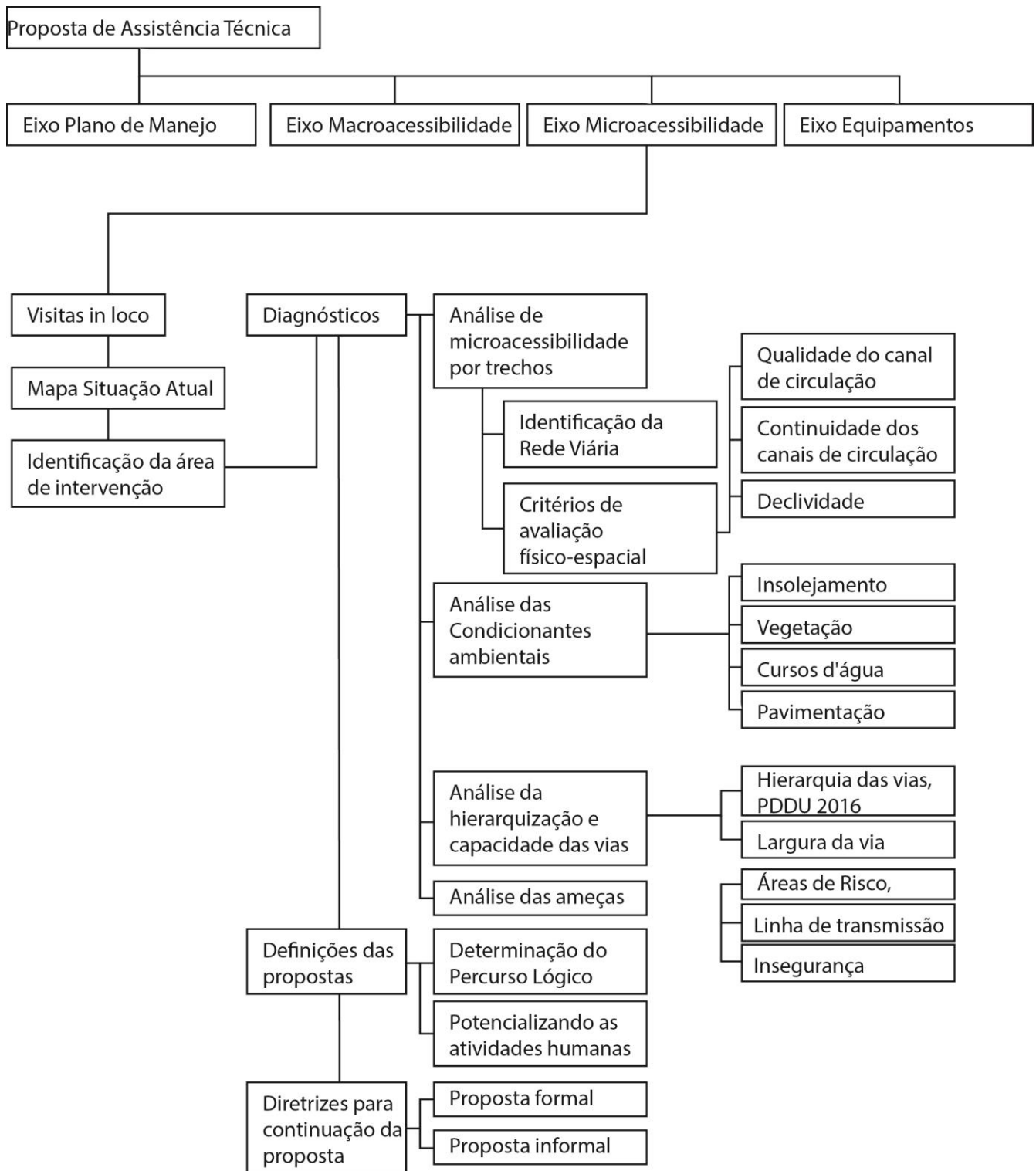
Conforme a teoria adotada, o espaço da área de estudo é constituído por três princípios estruturais, sendo eles os nós, as conexões e as hierarquias, que relacionam a atividade humana ao espaço ocupado. Estes são descritos como:

- 1) **Nós:** a teia urbana é ancorada em nós de atividades humanas cuja interconexão constitui a teia. Há distintos tipos de nós: casa, parque, trabalho, loja, restaurante, igreja, etc. Elementos naturais e arquitetônicos servem para reforçar os nós de atividades humanas e seus caminhos. A teia determina o espaçamento e o projeto das construções, e não vice-versa. Os nós que estão muito afastados uns dos outros não podem ser conectados por caminhos de pedestres.
- 2) **Conexões:** pares de conexões se formam entre nós complementares, e não entre nós semelhantes. Os caminhos de pedestres consistem de pequenos pedaços retos entre nós; e nenhuma dessas secções deve exceder um certo comprimento máximo. Para acomodar múltiplas conexões entre dois pontos, alguns caminhos devem ser necessariamente curvos ou irregulares. Muitas conexões coincidentes congestionam a capacidade do canal de acesso. Caminhos de sucesso são definidos pelas bordas existentes entre regiões planas contrastantes e se formam juntos aos limites destas.
- 3) **Hierarquia:** quando lhe é permitido, a teia urbana se auto-organiza criando uma hierarquia ordenada de conexões em vários diferentes níveis da escala. Ela se torna multiplamente conectada, mas não caótica. O processo de organização segue uma ordem precisa: começando pela menor escala (caminhos de pedestres) e progredindo para escalas maiores (vias de maior capacidade). Se algum nível conectivo estiver faltando, a teia é patológica. A hierarquia raramente pode ser estabelecida imediatamente. (SALINGAROS, 1998)

Enquanto método de garantia de implantação da proposta, evitando congestionamentos das conexões como o que é percebido nos principais canais de circulação da cidade (ver o exemplo das avenidas da cidade de Salvador nos horários de pico do trânsito), a múltipla funcionalidade das conexões favorece à coexistência de diversos usos.

4.5 METODOLOGIA

Figura 47. Fluxograma da Metodologia



Fonte: Elaborado pelo autor (2018)

Apoiada no conceito adotado (item 4.4) a metodologia do trabalho é pautada na avaliação das condições das conexões existentes entre as áreas origem/destino do objeto em estudo, para a determinação do percurso lógico que é a diretriz para a proposta de intervenção.

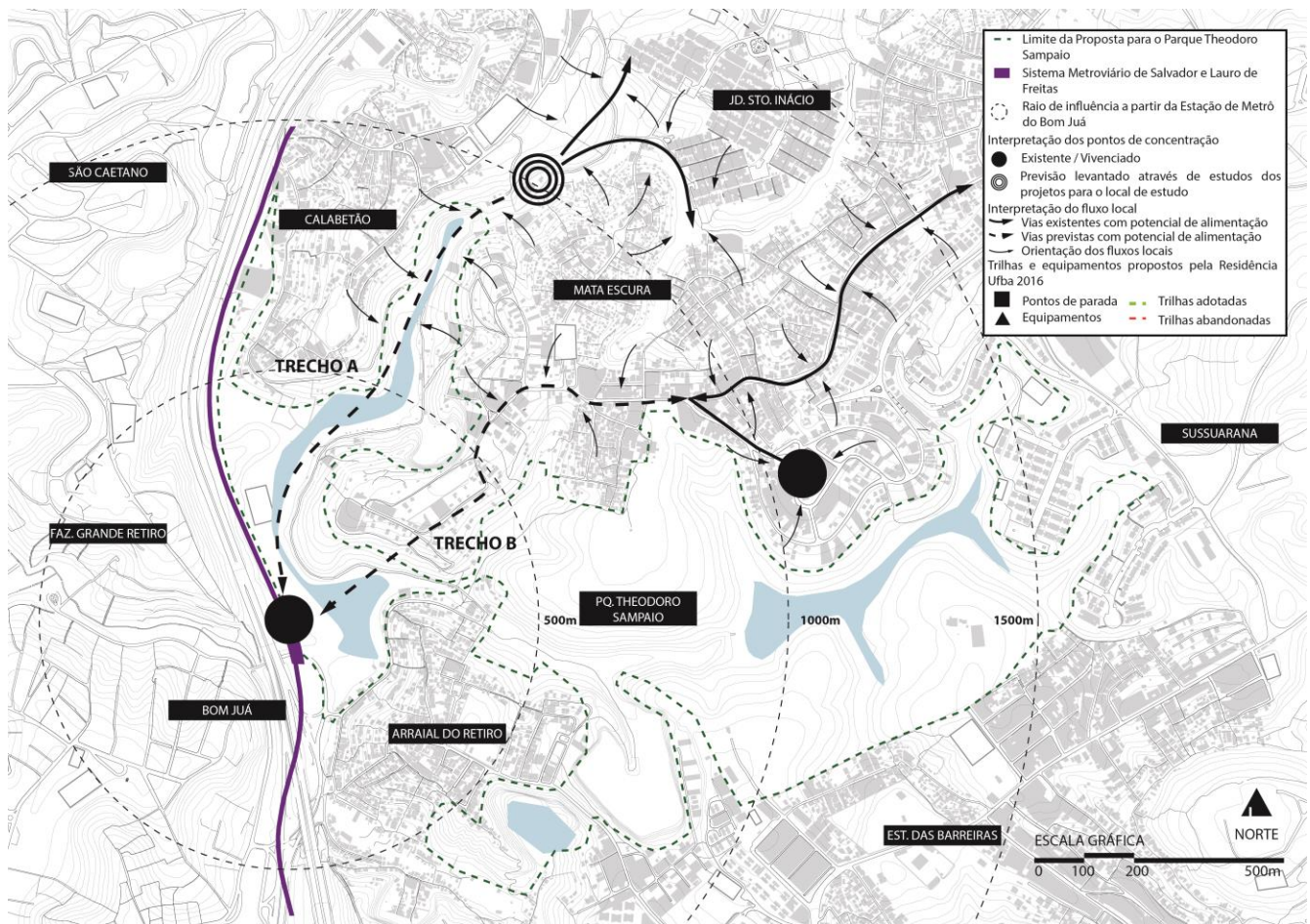
Foram realizadas análises de critérios inerentes (microacessibilidade, condicionantes ambientais, hierarquização e capacidade das vias) ou não (ameaças) às conexões existentes, determinadas a partir da leitura das dinâmicas obtidas pela vivência na comunidade, assim como pela pesquisa complementar realizada.

Por sua vez, a indicação do resultado a ser adotado foi obtido pela comparação entre as condições positivas e negativas dos critérios analisados em cada trecho, considerando premissas estabelecidas pela associação dos fatores identificados, evidenciando os trechos insatisfatórios, deficientes ou com potencial.

4.6 IDENTIFICAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

A identificação da área de intervenção parte da relação entre a dinâmica dos fluxos e dos pontos de concentração de pessoas levantadas a partir dos processos de aproximação à comunidade, com o planejamento da esfera pública municipal (ver item 2.2.3) para o bairro da Mata Escura, que pode ser identificado através da análise de proposições dos órgãos e planos municipais.

Figura 48. Leitura dos principais fluxos de Mata Escura.



Fonte: Elaborado pelo autor (2018), com base na SICAR (CONDER).

A leitura espacial (Figura 48) parte do princípio da identificação dos principais eixos de deslocamento e conexão do tecido urbano local, sejam os existentes ou os previstos em projetos levantados. A interpretação deste diagrama identifica dois trechos (A e B) que apresentam potencial para facilitar o fluxo local, promovendo redução de tempo de viagem e redução na carga de trânsito do sistema viário existente.

Localizado no vale da Mata Escura, o Trecho A é foco da intervenção da Via de Vale da PMS. O último trabalho desenvolvido para o local (ver Anexo H) apresenta diretrizes que sanam as principais demandas iniciais dos moradores, resultado da proposta anterior (ver Anexo F), sendo: proposição de habitação com possibilidade de reassentamento da população retirada da área de intervenção; critério para intervenção ao curso d'água e a percepção deste como lagoa de amortecimento da macrodrenagem municipal; e as vias com faixa de rolagem proporcional à escala local. Desta forma para a investigação é considerada o projeto existente e as consequências de sua possível execução.

Enquanto o Trecho B, que se desenvolve principalmente pela cumeada da Mata Escura, é foco da proposta da PMS (ver anexo D), cujo desenho e método apresentado, com a criação de estrutura elevada, para conexão entre a Rua Direta da Mata Escura e a Avenida Barros Reis. Este estudo aponta agressividade aos assentamentos existentes, a área verde do Parque e à Represa da Mata Escura. Portanto este trecho foi mais explorado devido a necessidade de revisão da proposta existente.

4.7 DIAGNÓSTICOS DO EIXO MICROACESSIBILIDADE

4.7.1 Análise de microacessibilidade por trechos

Para a análise destas conexões, em seu aspecto físico espacial, a metodologia de investigação utilizada para avaliar as áreas de interesse segue critérios técnicos qualitativos e quantitativos (Delgado et al., 2007), desenvolvidos em:

- Identificação da rede a ser analisada com: tipos de vias e a delimitação dos trechos de análise;
- Seleção dos fatores e atributos, como também seus parâmetros de medição – Dentre os critérios presentes em Delgado et al. (2007), os escolhidos para descrever o local de estudo foram: continuidade do canal de circulação²¹ do pedestre; qualidade do canal de circulação do pedestre; e a declividade das vias.
- Realização do levantamento dos fatores em campo - Foi utilizado como método as observações *in loco*, análise por fotos, oficinas e entrevistas;

²¹ O termo é entendido como a fusão de muitos caminhos. (Salingaros, 1998, p.8)

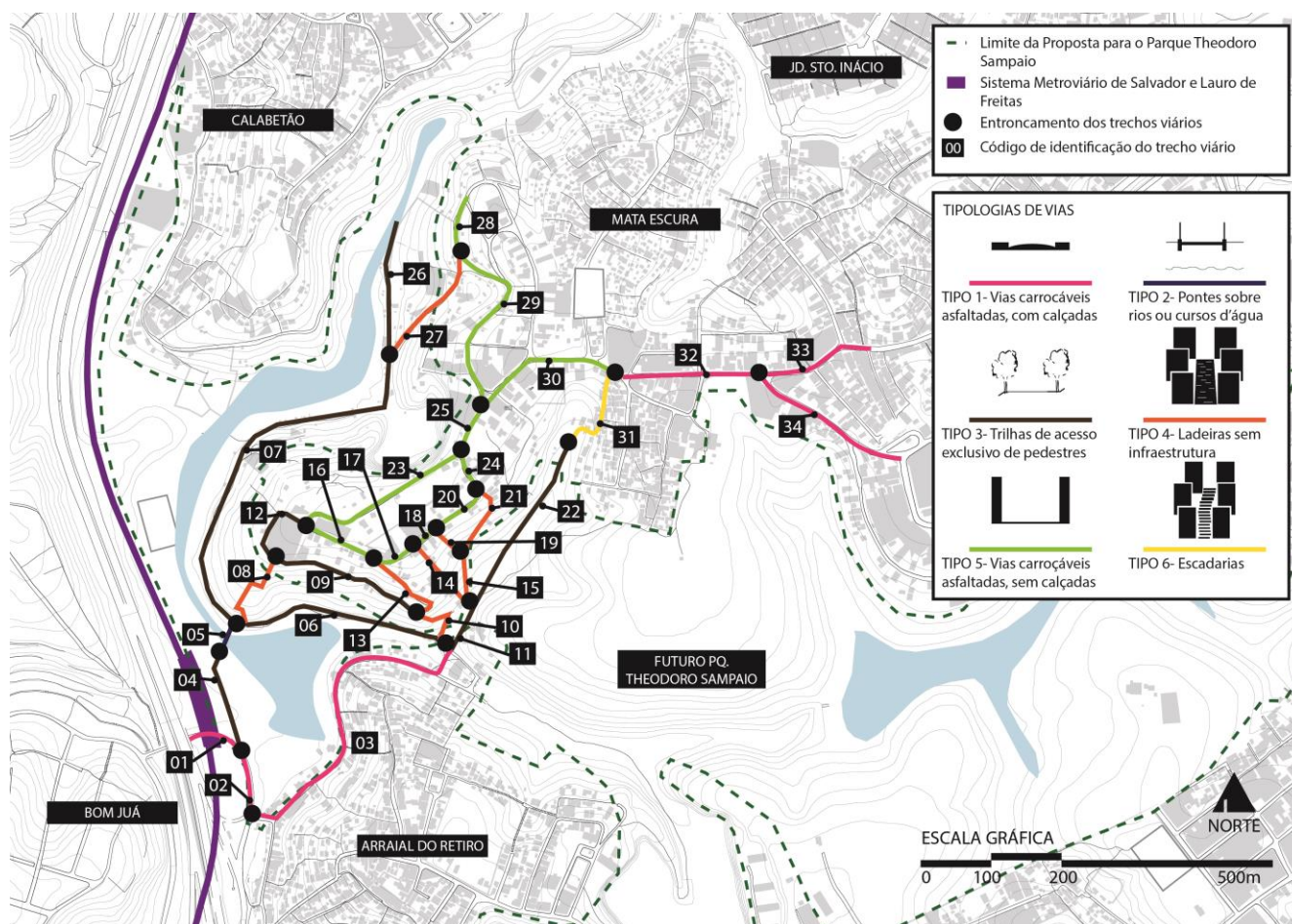
- Ponderação dos fatores, com a participação dos usuários - Ocorreu através de roda de conversa e elaboração de questionário;
- Cálculo dos indicadores e resultado.

O resultado das inferências a partir dos levantamentos é o insumo para a elaboração dos projetos específicos dos trechos críticos, onde a partir da leitura da ponderação dos três critérios adotados, é possível identificar as necessidades de intervenção.

4.7.1.1 Identificação da rede viária

A área de estudo considera diversos percursos, de modo a explorar as possibilidades de deslocamento. A seleção desta dá atenção à abordagens anteriores sobre o tema mobilidade²², e estão localizadas na Zona de Uso Conflitante, conforme estudo inicial do Plano de Manejo elaborado por Ramos (2018), portanto compatíveis ao fluxo constante que se pretende promover à área sujeita a intervenção.

Figura 49. Identificação da rede viária.



²² “Eixo Fluxos - Mobilidade e Acessibilidade: Uma proposta para a Rua Direta da Mata Escura (NUNES JUNIOR, 2016)

Fonte: Elaborado pelo autor (2018), com base na SICAR (CONDER).





Foi possível identificar trinta e quatro trechos viários (ver Figura 49), divididos em seis tipos de vias: vias carroçáveis asfaltadas, com calçada; pontes sobre rios ou cursos d'água; trilhas de acesso exclusivo para pedestres; ladeiras sem infraestrutura; vias carroçáveis asfaltadas, sem calçada; e escadarias.


4.7.1.2 Critérios de avaliação físico espacial

Para a avaliação físico espacial, foi necessário estabelecer parâmetros e critérios sobre as quais pudessem ser comparadas as situações encontradas, com destaque para a compreensão da situação das calçadas e passeios.

De modo a ilustrar a forma de abordagem da investigação, a seguir são apresentadas situações ideais de vias, que podem ser consideradas como referências, e exemplos de situações encontradas, com a identificação da problemática, comparando características da via, a capacidade da caixa viária e a dimensão das calçadas.

Tabela 12. Comparação entre modelos municipais e situação encontrada.

MODELOS MUNICIPAIS	
<p>Figura 50. Av. Manoel Dias da Silva.</p>  <p>Fonte: Google Maps (2018)</p>	<p>Figura 51. Avenida Oceânica, Barra.</p>  <p>Fonte: Google Maps (2018)</p>
Características: Identificação dos canais de circulação, com o arruamento e calçadas com projeto que permitam a fácil circulação dos pedestres, sem conflito dos meios de locomoção.	Características: Via compartilhada entre carro e pessoas. Priorização dos espaços para o pedestre, com identificação dos canais de circulação, sinalização adequada e demarcação espacial.
Capacidade das vias: Entre 20-24m	Capacidade das vias: Aprox. 18m
Dimensão da calçada: Aprox. 4m	Dimensão da calçada: Aprox. 4m
SITUAÇÃO ENCONTRADA	
<p>Figura 52. Rua Direta da Mata Escura.</p>  <p>Fonte: Google Maps (2018)</p>	<p>Figura 53. Travessa da Rua Abelardo Magalhães.</p>  <p>Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018</p>
Características: Calçadas inadequadas com conflito entre estacionamento, lojistas, infraestrutura urbana e o canal de	Características: Via compartilhada por carro e pessoas sem identificação de canal de circulação. Incompatibilidade entre

circulação dos pedestres.	os espaços, sem sinalização ou demarcação espacial.
Capacidade das vias: Entre 8-9m	Capacidade das vias: Aprox. 6-7m
Dimensão da calçada: Entre 1,2-2m	Dimensão da calçada: Inexistente
<p>Figura 54. Rua João Felsemburg.</p>  <p>Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018</p>	<p>Figura 55. Avenida Oliveira.</p>  <p>Fonte: Google Maps (2018)</p>
Características: Trilhas abertas em encosta ou áreas de verdes como atalhos e acesso de residências	Características: Vias com arruamento e calçadas quase inexistentes, em conflitos com os usos.
Capacidade das vias: Inferior a 4m	Capacidade das vias: Aprox. 6-7m
Dimensão da calçada: Inexistentes	Dimensão da calçada: Entre 0,8-2m

Fonte: Elaborado pelo autor (2018)

Além das vias tradicionais, com o arruamento e calçadas, os critérios adotados para a avaliação tiveram que compreender o *design* local de vias que não distinguem entre o canal de circulação do pedestre e do carro, situação majoritária dentro da área de estudo.

Tabela 13. Critérios de avaliação de microacessibilidade.

Continuidade dos canais de circulação	Qualidade dos canais de circulação
<p>A - Excelente condição de acessibilidade dos canais de circulação, sem mudanças abruptas de percurso, com elementos de urbanização bem localizados garantindo o livre trânsito, inclusive de pessoas com deficiência.</p> <p>B - Boa condição de acessibilidade dos canais de circulação, com conexões diretas predominantes, sem mudanças abruptas de percurso e algumas inclinações. Elementos de urbanização bem localizados garantindo o livre trânsito, inclusive de pessoas com deficiência.</p> <p>C - Regular condição de acessibilidade dos canais de circulação. Algumas mudanças abruptas de percurso ou inclinações sendo necessário utilizar desvios. Elementos de urbanização oferecem condições aceitáveis de livre trânsito, porém não é adequado para a passagem de pessoas com algum tipo de deficiência.</p> <p>D - Acessibilidade ruim dos canais de circulação. Várias mudanças abruptas de nível ou inclinações. Elementos de urbanização mal posicionados, não oferecendo boas condições de livre trânsito.</p> <p>E - Conflito nos canais de circulação, sendo necessário realizar muitas mudanças abruptas de nível ou inclinações, a realizar inúmeros desvios. Elementos de urbanização mal posicionados, não oferecendo condições de livre trânsito.</p> <p>F - Diferenciação dos canais de circulação inexistente.</p>	<p>A - Canais de circulação adequados às normas específicas de projeto geométrico e em excelente estado de conservação em toda a sua extensão.</p> <p>B - Canais de circulação adequados às normas específicas de projeto geométrico, mas em condições regulares.</p> <p>C - Canais de circulação parcialmente adequadas às normas específicas de projeto geométrico, mas em condições regulares</p> <p>D - Canais de circulação parcialmente adequadas às normas específicas de projeto geométrico, mas em condição ruim.</p> <p>E - Canais de circulação totalmente fora das normas específicas de projeto geométrico, com sérios problemas em sua concepção e em péssimas condições.</p> <p>F - Canais de circulação inexistentes em toda extensão do trecho.</p>
	<p>Declividade</p> <p>A - Excelente \leq a 1,0%</p> <p>B - Ótimo 1,0% à 6,0%</p> <p>C - Bom 6,0% à 12,0%</p> <p>D - Regular 12% à 18%</p> <p>E - Ruim 18,0% à 25%</p> <p>F - Péssimo \geq a 25%</p>

Fonte: Elaborado pelo autor (2018), com base em Delgado et al (2007).

4.7.1.3 Aplicação dos critérios de avaliação sobre os trechos identificados

Tabela 14. Diagnóstico de microacessibilidade de pedestres

Trecho	Dist. (m)	Tipo de via	Avaliação		
			Continuidade	Qualidade	Declividade
Trecho 01- Av. Barros Reis 1	110	1	C	C	A
Trecho 02- Av. Barros Reis 2	62	1	C	C	B
Trecho 03- Av. Oliveira	480	1	D	D	B
Trecho 04- Trilha para Av. Barros Reis	215	3	F	F	B
Trecho 05- Ponte sobre Rio Azacá	8	2	F	F	A
Trecho 06- Trilha do Vale da Mata Escura 1	313	3	F	F	B
Trecho 07- Trilha no Vale da Mata Escura 2	560	3	F	F	B
Trecho 08- Ladeira para Rua João Felsemberg	123	4	F	F	F
Trecho 09- Rua João Felsemberg 1	240	3	F	F	C
Trecho 10- Rua João Felsemberg 2	73	4	F	F	F
Trecho 11- Trilha próx. Terreiro Bate Folha 1	75	3	F	F	D
Trecho 12- Rua João Felsemberg 3	105	3	F	F	C
Trecho 13- Rua João Felsemberg 4	126	4	F	F	E
Trecho 14- 2ª Travessa da Bica	92	4	F	F	F
Trecho 15- Ladeira da Fonte da Bica 1	86	4	F	F	E
Trecho 16- Rua João Felsemberg 5	130	5	F	F	B
Trecho 17- Tv. Abelardo Magalhães 1	60	5	F	F	C
Trecho 18- Tv. Abelardo Magalhães 2	18	5	F	F	A
Trecho 19- 1ª Av. Abelardo Magalhães	51	4	F	F	F
Trecho 20- Tv. Abelardo Magalhães 3	87	5	F	F	B
Trecho 21- Ladeira da Fonte da Bica 2	105	4	F	F	E
Trecho 22- Trilha próx. Terreiro Bate Folha 2	338	3	F	F	C
Trecho 23- Rua Jasmim do Cerrado	257	5	F	F	B
Trecho 24- Tv. Abelardo Magalhães 4	66	5	F	F	C
Trecho 25- Rua Abelardo Magalhães	63	5	F	F	B
Trecho 26- Trilha no Vale da Mata Escura 3	200	3	F	F	B
Trecho 27- Rua Direta Éden do Vale 1	170	4	F	F	E
Trecho 28- Rua Direta Éden do Vale 2	96	5	F	F	A
Trecho 29- Alameda Palmeira Imperial	200	5	F	F	C
Trecho 30- Rua São Jorge da Mata Escura	231	5	F	F	B
Trecho 31- Escadaria para R. São Jorge	145	6	F	F	E
Trecho 32- Rua Direta da Mata Escura 1	206	1	D	D	A
Trecho 33- R. Direta da Mata Escura 2	-	1	E	D	B
Trecho 34- R. Professor Itazil Benício	-	1	E	D	B

Fonte: Elaborado pelo autor (2018), com base em Delgado et al (2007).

4.7.1.4 Ponderação dos critérios de avaliação

Uma vez realizada a avaliação técnica, a ponderação dos fatores ocorre em função de levantamentos a partir da percepção dos usuários locais, em que a participação dos moradores atribui o peso a cada critério. O resultado é expresso na matriz de prioridade do projeto, com o intuito de hierarquizar e ordenar os fatores por importância a partir da visão dos moradores.

O levantamento deste trabalho ocorreu juntamente aos grupos de jovens e lideranças da comunidade, sendo entrevistadas dezessete pessoas, das quais duas não completaram o processo e tiveram de ser desconsideradas. O grupo de entrevistados não conta com a presença de pessoas com deficiência (ver Apêndice 2). O resultado da ponderação conforme a técnica de Delgado et al (2007), aponta que entre os critérios adotados, os problemas de declividade são os que mais impactam nos percursos diários.

Tabela 15. Resultado da ponderação dos critérios de avaliação físico espacial, por grupo (levantamento individual no Apêndice 3).

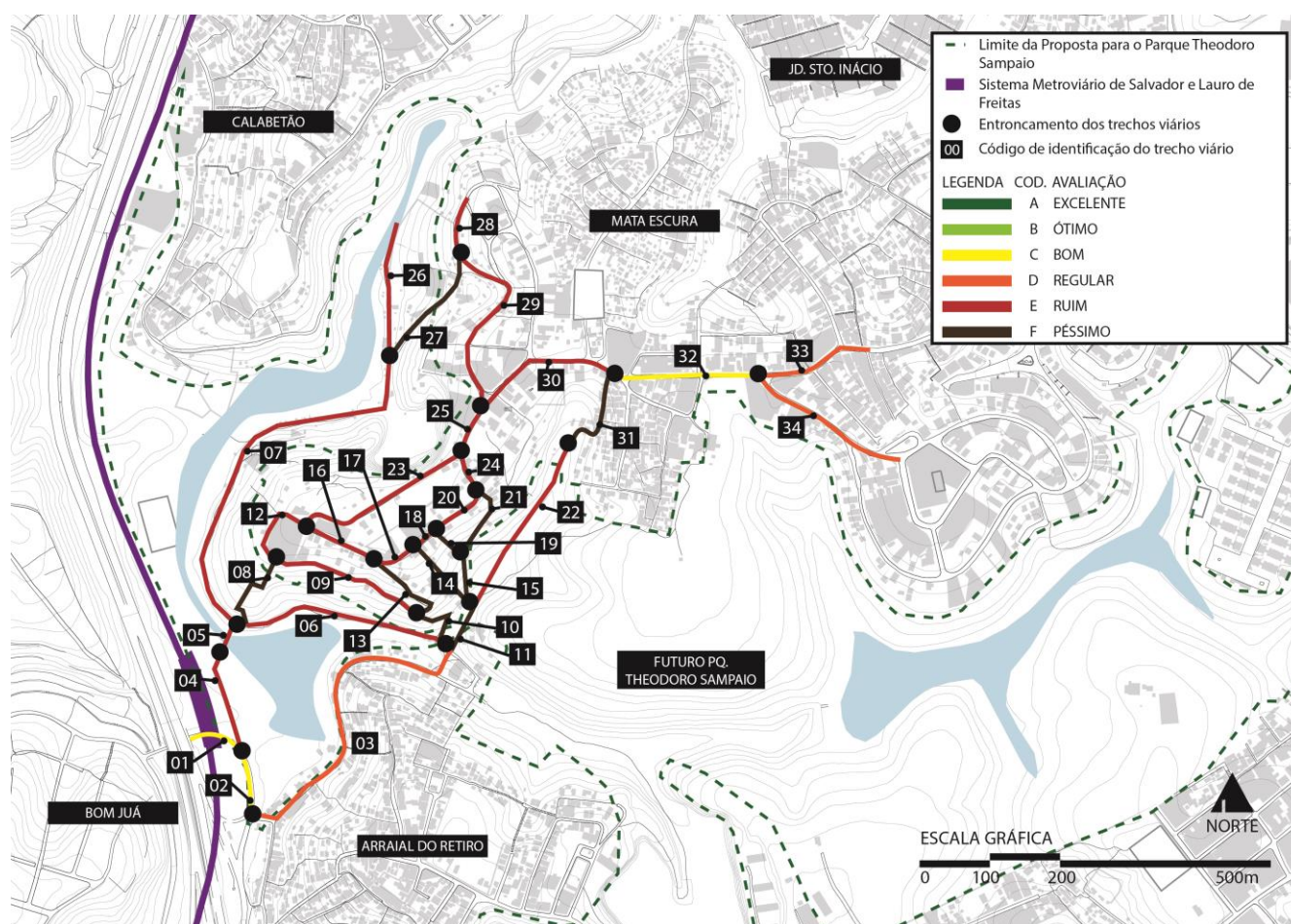
Fatores	Σ Grupo 1	Σ Grupo 2	Σ Grupo 3	Σ Grupos	Ponderação
Continuidade	13,20	27,30	48,20	88,70	0,30
Qualidade	23,10	32,30	37,40	92,80	0,32
Declividade	22,20	24,80	62,80	109,80	0,38
			Total	291,30	1,00

Fonte: Elaborado pelo autor (2018), com base em Delgado et al (2007).

4.7.1.5 Resultado da avaliação físico espacial

Os valores atribuídos aos descritores linguísticos (representados pelas letras A, B, C, D, E e F), correspondem à variação de 1 (um) ponto em ordem decrescente, em que A equivale a 5. Desta forma, aplicando os valores e a ponderação dos critérios à fórmula de ponderação encontrada em Soares (2016)²³ é possível chegar ao resultado do levantamento (Figura 56)²⁴.

Figura 56. Resultado da avaliação de microaccessibilidade por trechos.



²³ Ver Anexo I para encontrar a fórmula a ser aplicada para a ponderação dos trechos.

²⁴ Ver Apêndice 4 para o descritivo do processo de ponderação e resultado final.

A rede viária estudada, que perfaz a conexão entre Mata Escura e a Estação de Metrô do Bom Juá, pode ser resumida em: 8,82% Bom (3,00-3,99 pontos); 8,82% Regular (2,00-2,99 pontos); 52,94% Ruim (1,00-1,99 pontos); e 29,41% Péssimo (0,00-0,99 pontos).

4.7.1.6 Conclusões da investigação

As conclusões que surgem a partir da metodologia são:

- Os resultados péssimos (F) ocorrem quando os três fatores estudados apresentam condições insatisfatórias.
- Quando o resultado é ruim (E) os fatores de Continuidade e Qualidade são insatisfatórios, contudo o trecho analisado apresenta uma declividade satisfatória (A, B ou C).
- Quando os trechos apresentam o mínimo de condições de canal de circulação (critérios de qualidade e continuidade), a avaliação passa a regular (D) ou bom (C).

Desse modo, o registro das dificuldades do percurso à Estação de Metrô, a partir de critérios técnicos, reafirmam as condições de subutilização da mesma, onde intervenções estruturantes na área apresentam potencial de:

- Indução da redistribuição da demanda da linha de ônibus no fim de linha da Mata Escura para a Estação de Metrô do Bom Juá, promovendo maior equidade nos sistemas de transporte e favorecendo o descongestionamento do sistema;
- A redistribuição da demanda de deslocamentos para a Estação de Metrô do Bom Juá, favorece a sustentabilidade econômica da estação, assim como promove deslocamentos mais favoráveis para as regiões centrais do município.
- A indução do fluxo de pessoas favorece para a diversificação das atividades e para o adensamento habitacional na região próxima à Estação de Metrô do Bom Juá.

4.7.2 Análise das condicionantes ambientais da área de intervenção

A atenção aos condicionantes ambientais acontece pela importância que esses exercem nos percursos, principalmente nos pedonais, quando apresentam o potencial de aumentar a dificuldade do trajeto ou ainda de torna-lo mais interessante. Para a análise, foram considerados critérios referentes à: vegetação; cursos d'água; insolejamento; e pavimentação da rede viária.

Quanto ao insolejamento, foram consideradas as orientações das vias e condições de sombreamento. As piores condições (péssimo) encontradas foram as vias ou encostas localizadas a oeste, enquanto as em melhores condições (regulares) foram os trechos que tinham incidência a leste, com proteção parcial

devido o adensamento das edificações. Infelizmente na área de estudo não foi identificado o planejamento de proteção que atendiam as necessidades dos transeuntes.

Figura 57. Ortofoto de 2010 com registro dos trechos, à época, em solo batido.



Fonte: INFORMS (2018)

Figura 58. Ortofoto de 2016, com registro dos trechos, com pavimentação asfáltica.



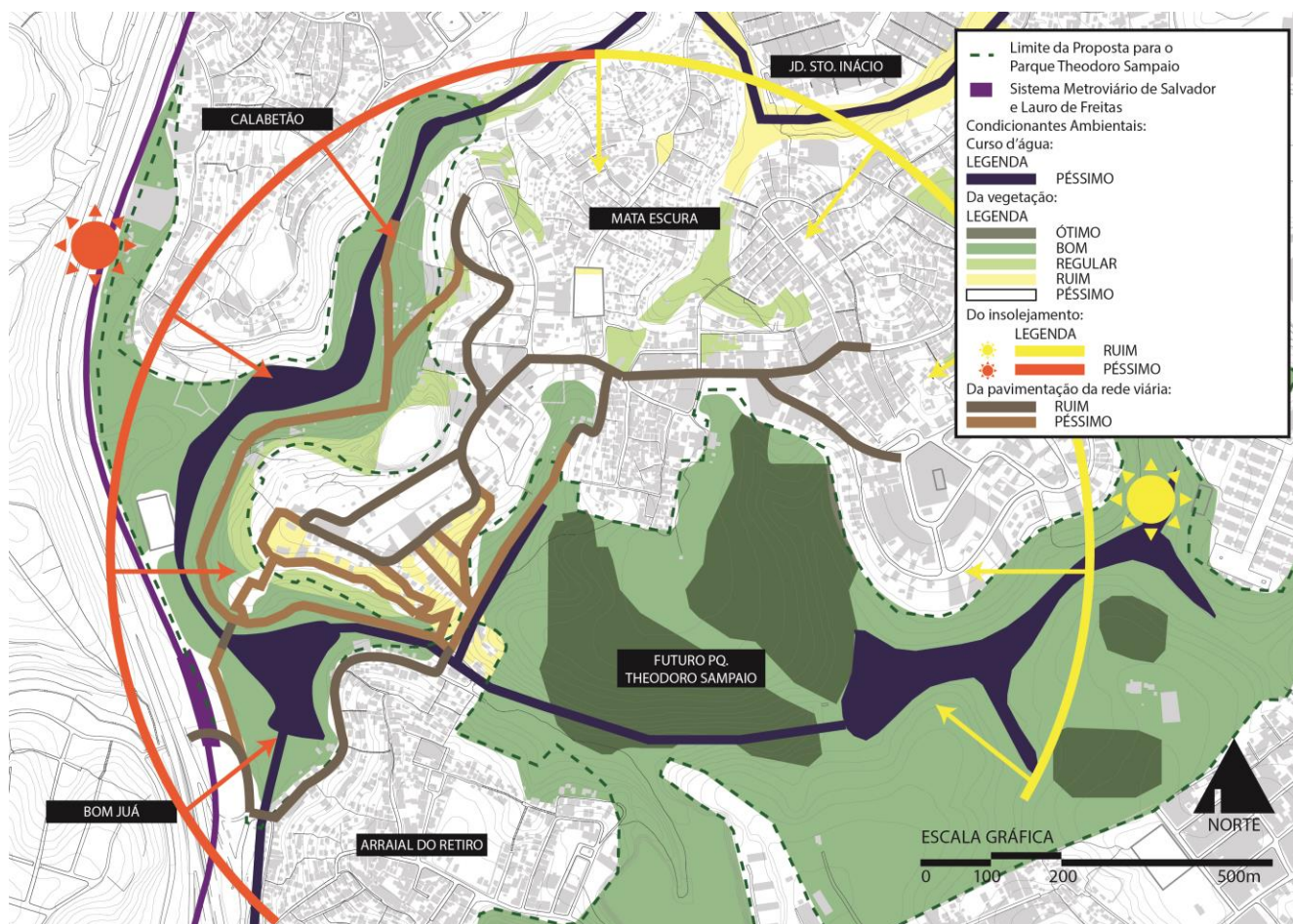
Fonte: FMLF, 2017

Quanto a pavimentação dos trechos analisados, fazem parte de um processo recente (Figura 57 e 58) de adoção de cobertura impermeabilizante, a base de asfalto. As piores condições (péssima) encontradas foram as trilhas e ladeiras que ainda não apresentam pavimentação, contudo os demais trechos encontram-se em condições insatisfatórias (ruim), pois não possuem critérios técnicos ideais em sua execução ou sistema de drenagem.

Quanto a vegetação, a área de estudo apresenta significativa cobertura vegetal sobretudo nos vales e encostas. O processo de ocupação irregular resultou na ausência de cobertura vegetal (péssimo) nas vias de cumeada do bairro, enquanto os demais locais tem nível de antropização diversos, mas que já possuem graus de degradação por agentes poluentes ou ocupação irregular. As regiões mais centrais do futuro Parque Theodoro Sampaio que exibem controle territorial, demonstram as melhores condições de conservação, estando localizadas nos terrenos de posse do Terreiro Bate Folha e do CETAS.

Quanto aos cursos d'água, a região apresenta as Represas, diversos córregos e fontes, contudo estes se encontram assoreados, contribuindo para o risco de alagamento, cobertos pelo processo de ocupação irregular e poluídos por ação humana.

Figura 59. Mapeamento dos condicionantes ambientais



Fonte: Elaborado pelo autor (2018), com base na SICAR (CONDER) e no Google Maps (2018)

Desta forma, ao mapear (figura 59) os critérios adotados, é possível perceber que:

- Existe a fragmentação da vegetação ao nível do parque, com a vegetação primitiva concentrada no Terreiro Bate Folha e no CETAS;
- As áreas residuais do processo de ocupação da população local, ainda apresentam massas vegetativas, que já sofreram ações de antropização, sendo principalmente localizadas em áreas de encosta;
- A região com orientação oeste e as vias de orientação Leste-Oeste (a exemplo da R. Direta da Mata Escura) apresentam as piores condições de conforto térmico, o que leva à necessidade de proposição de condições que amenizem o insolejamento;
- O sistema viário no vale, está em contato aproximado com os cursos d'água, favorecendo a existência de microclimas confortáveis;
- A poluição dos cursos d'água é um problema a ser enfrentado, além da existência de áreas de riscos causados pelo processo de deslizamento de terra e alagamento pela cheia do rio;

- Grande parcela das vias da área de estudo se encontra impermeabilizadas por asfalto ou concreto, o que sugere observar as condições de drenagem das vias, assim como as soluções técnicas adotadas para o arruamento;
- Por sua vez, as vias que ainda são permeáveis apresentam riscos ao transeunte quando submetido à chuvas.

4.7.3 Análise da hierarquização e capacidade das vias

Para a análise da capacidade das vias, dois pontos serão utilizados como leitura da dinâmica existente. O primeiro é a hierarquização das vias, conforme “Mapa 04: Sistemas Viários”, do PDDU 2016. No artigo 204, do PDDU 2016, são estabelecidas as definições das hierarquias do sistema viário, conforme:

(...) a) Via Expressa (VE) ou Via de Trânsito Rápido (VTR), destinada ao fluxo contínuo de veículos, com a função principal de promover a ligação entre o sistema rodoviário interurbano e o sistema viário urbano, constituindo-se no sistema de penetração urbana no Município e contemplando faixas de tráfego preferenciais para a circulação do transporte coletivo, que terão prioridade sobre qualquer outro uso projetado ou existente na área destinada à sua implantação;

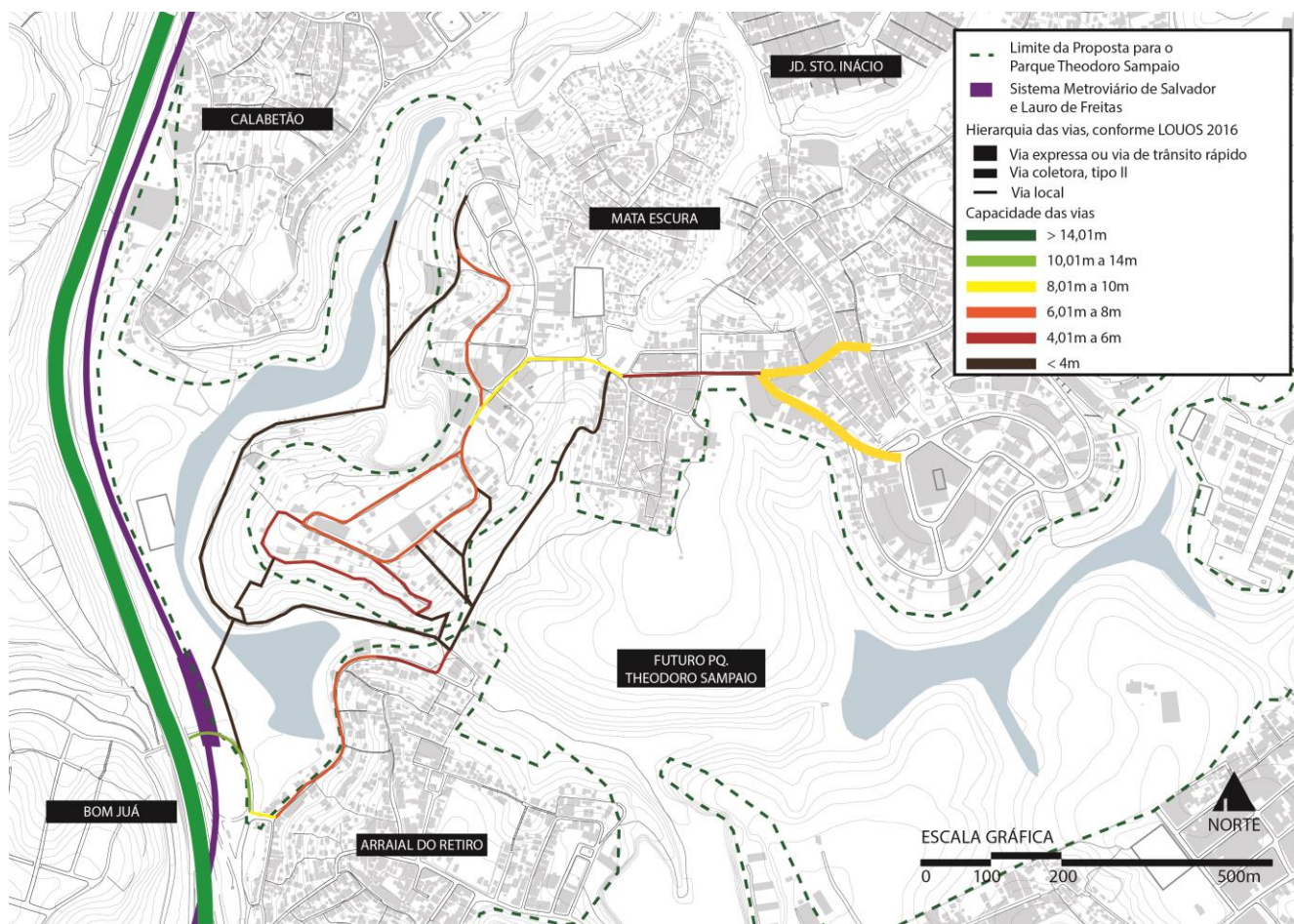
(...) b) Via Coletora II (VC-II), com a função principal de coletar e distribuir os fluxos do trânsito local dos núcleos dos bairros;

c) Via Local (VL), utilizada estritamente para o trânsito interno aos bairros, tendo a função de dar acesso às moradias, às atividades comerciais e de serviços, industriais, institucionais, a estacionamentos, parques e similares, que não tenham acesso direto pelas vias arteriais ou coletoras; (SALVADOR, 2016, p. 104).

O segundo ponto de análise é a capacidade viária, onde é utilizada a largura das vias como parâmetro, obtida através da utilização da ferramenta “Medir distância” do Google Maps. Desta forma, ao mapear (figura 60) a sobreposição ocasionada pela hierarquia e a capacidade das vias, é possível perceber que:

- As vias de maior capacidade estão localizadas na cumeada da Mata Escura, com o intervalo entre 6,01m e 10m, havendo, contudo, um estrangulamento entre a Rua Direta da Mata Escura e a Rua São Jorge da Mata Escura;
- As trilhas apresentam largura inferior a 4m;
- A hierarquização da via, segundo LOUOS (2016), aponta para a Rua Direta da Mata Escura como solução única de entrada e saída do bairro, o que corrobora ao processo de saturação do sistema viário encontrado, uma vez que está é a única via Coletora II do bairro.

Figura 60. Análise da capacidade e hierarquia das vias



Fonte: Elaborado pelo autor (2018), com base na SICAR (CONDER), SALVADOR (2016) e Google Maps (2018)

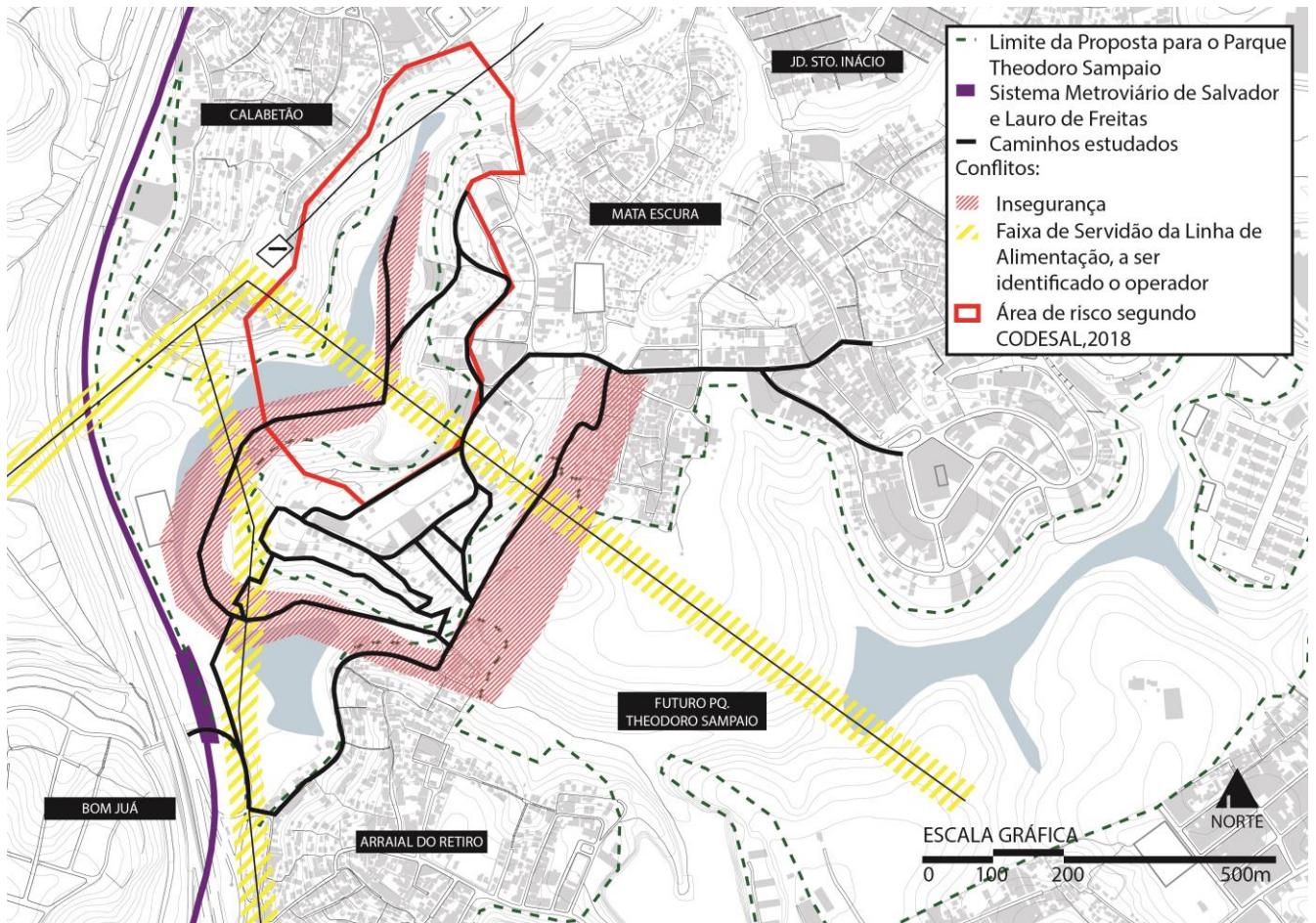
4.7.4 Análise das ameaças (*threats*)

A análise das ameaças aos percursos existentes no local de estudo, é identificada pelos conflitos com as áreas de risco, a linha de transmissão e a insegurança local. Estes critérios irão determinar condições favoráveis ou não para a ocupação e uso do solo.

Por conta das regras que normatizam as áreas de risco propícias a alagamento e deslizamento, além da faixa de servidão da linha de transmissão, é necessária a identificação para avaliar as medidas de adequação das ocupações a fim de salvaguardar vidas.

Por sua vez, a insegurança se apresenta como uma dinâmica social nociva à circulação, distanciando parte da comunidade dos locais onde o conflito aparece. Este fator ocorre devido a presença do tráfico de drogas que controla a encosta do bairro da Mata Escura. A seguir, é exibido o mapeamento dos conflitos identificados na área de estudo (figura 61), em que é possível concluir que:

Figura 61. Mapeamento das ameaças



Fonte: Elaborado pelo autor (2018), com base na SICAR (CONDER)

- Parte das residências estão ocupando área de servidão da linha de transmissão, logo um local de alto risco e cuja ocupação não é permitida, conforme declaração:

Já a declaração de utilidade pública para instituição de servidão administrativa, em geral, tem o propósito de facilitar a liberação fundiária de maneira a permitir a construção de: Linhas de Transmissão, Linhas de Distribuição e Linhas de Transmissão de Interesse Restrito de Central de Geração. O instituto jurídico da servidão administrativa implica na manutenção do direito à propriedade da área de terra atingida. O proprietário permanece em posse do imóvel e com o título das terras, porém ele passará a ter restrições no seu uso, mediante o pagamento de indenização por parte do agente. No caso de linhas de transmissão aéreas as restrições são: não é permitido fazer construções ou edificações, nem plantações de elevado porte. No caso de linhas subterrâneas as restrições poderão variar conforme o caso. (ANEEL, 2016).

- Qualquer inserção na área de estudo deverá ser condicionada à existência das linhas de transmissão;
- O vale da Mata Escura encontra-se em área de risco de alagamento e deslizamento. O local deveria ser evitado para moradia, ou em último caso, sofrer intervenção que estruture o local para ser ocupado;

- A situação de insegurança da encosta da Mata Escura estabelece uma barreira entre a conexão do bairro e a estação de metrô.

4.8 DEFINIÇÕES DAS PROPOSTAS DO EIXO MICROACESSIBILIDADE

Uma vez realizada as análises das conexões existentes, é possível estabelecer processos de intervenção buscarão potencializar a teia urbana existente. Para tal, o trabalho aborda a hierarquização dos trechos, com a criação do percurso lógico, em que deve prevalecer a escala humana com o incentivo ao percurso pedonal entre a origem e o destino. Este tem seu fluxo alimentado pelo conjunto de vias que derivam desta, em que funcionam também como opções secundárias de circulação.

Por fim, o trabalho entra na escala dos nós, em que é levantado locais com potencial para pontos nodais na teia urbana, garantindo as atividades humanas necessárias para consolidar o percurso adotado. A abordagem leva em consideração a existência de variação entre os pontos identificados, o qual resulta em processos diferenciados de recomendações para intervenção.

4.8.1 Determinação do percurso lógico

Para a determinação do percurso lógico, foi utilizada a ferramenta *SWOT*²⁵, alimentado por critérios extraídos dos resultados anteriores. O uso da ferramenta é composto pela dotação do diagnóstico nos quadrantes correspondentes, podendo ser: forças, fraquezas, oportunidades e ameaças. O resultado deste método é obtido pela comparação através da criação de simbologia que considera a natureza da ferramenta, evidenciando a relação entre os fatores positivos (força e oportunidades) e fatores negativos (fraqueza e ameaças) ao objeto de análise.

- (++) - Quando os critérios do fator positivo (força ou oportunidade) são muito mais numerosos que no fator negativo (fraqueza ou ameaças);
- (+) - Quando os critérios do fator positivo (força ou oportunidade) são mais numerosos que no fator negativo (fraqueza ou ameaças);
- (=) - Quando existe equilíbrio entre os fatores positivos e negativos;
- (-) – Quando os critérios do fator positivo (força ou oportunidade) são menos numerosos que no fator negativo (fraqueza ou ameaças);
- (--) – Quando os critérios do fator positivo (força ou oportunidade) são muito menos numerosos que no fator negativo (fraqueza ou ameaças);

²⁵ Comumente utilizada em administração, é um instrumento para planejamento estratégico que consiste em recolher dados que descreveram o ambiente interno (forças e fraquezas) e externo (oportunidades e ameaças).

Para a leitura do resultado obtido, é estabelecido a associação dos fatores internos e externos para o reconhecimento dos trechos insatisfatórios, trechos com potencial de pior qualidade e trechos com potencial de qualidade razoável, onde foi encontrado essas combinações:

(- / -) ou (- / =) ou (= / -) – Trechos insatisfatórios

(- / +) ou (+ / -) ou (=/=) – Trechos com potencial, de pior qualidade

(= / +) ou (+/=) ou (+ / +) – Trechos com potencial e de qualidade razoável

É objetivado a síntese dos condicionantes por trecho, buscando identificar, através do mapeamento, as situações mais lógicas de conectividade entre Mata Escura e a Estação de Metrô do Bom Juá, criando perfis de circulação, com os potenciais e ameaças de cada percurso. Desta forma, considerando o diagnóstico levantado, são construídos dois cenários para o desenvolvimentos de projetos específicos que viabilizam as dinâmicas de mobilidade proposta.

O primeiro cenário (ver Apêndice 5), que trabalha o Trecho B (ver item 4.6) considera a execução de conexão aérea entre a cumeada do bairro da Mata Escura e a Estação Bom Juá, que favorece os deslocamentos pedonais diretos, além de atribuir oportunidades distintas em decorrência da indução do fluxo de pedestres pela estação de metrô.

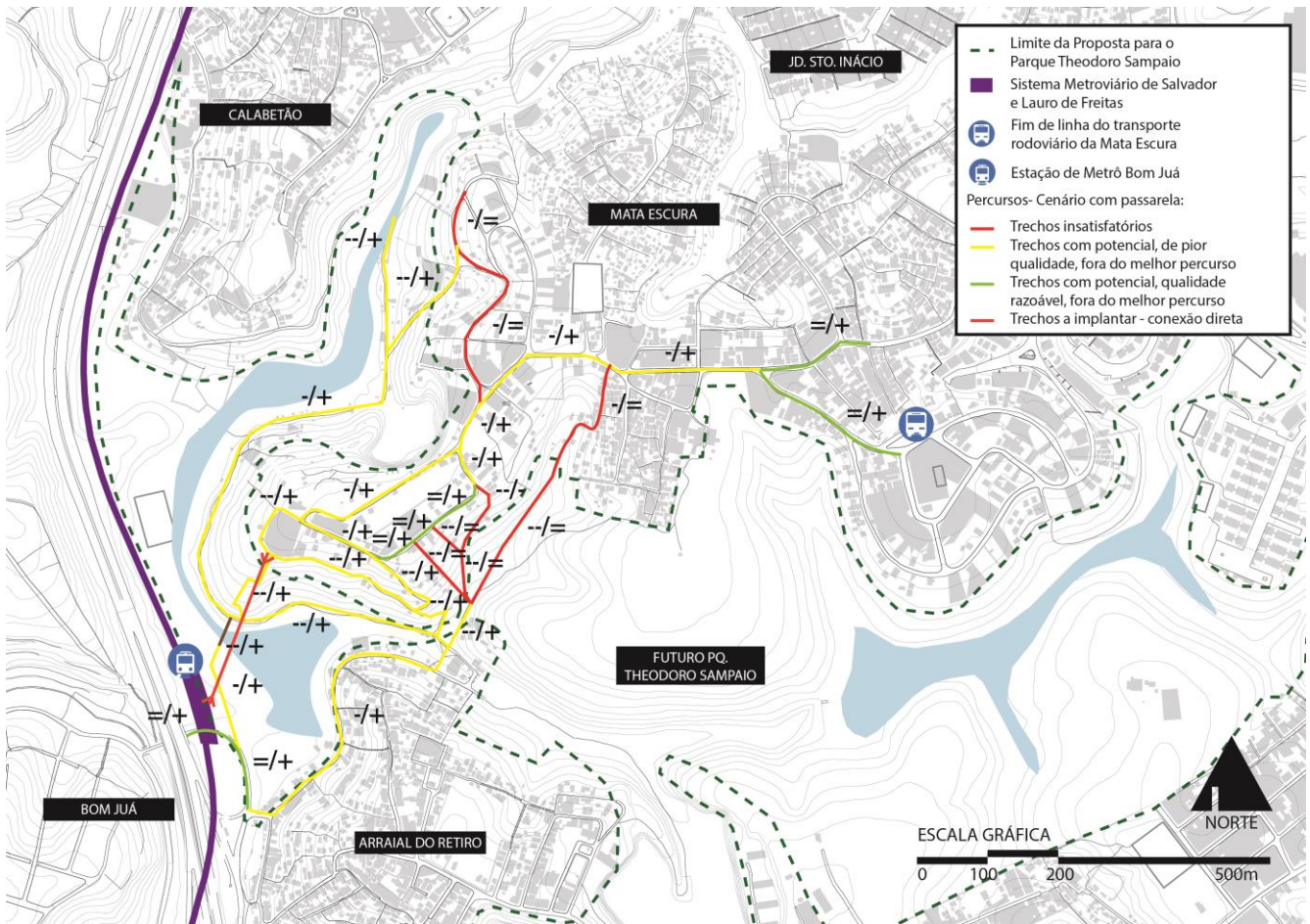
O segundo cenário (ver Apêndice 6) trabalha a inexecuibilidade da conexão aérea, por condições do conflito com a linha de transmissão. Como não existem as “oportunidades” decorrente da conexão direta, são obtidos resultados diferentes em relação ao cenário anterior, principalmente com a potencialização que o projeto no Trecho A (ver item 4.6).

- Referente ao Cenário 1 (Figura 62):

Ao criar a conexão direta entre Mata Escura e a Estação de Metrô (Trecho B, ver item 4.6), observa-se que o percurso lógico se desenvolve na cumeada do bairro. Para o percurso, foram adotados os trechos mais favoráveis, apesar de haver alternativa mais curto, totalizando um percurso de 1,3km, levando aproximadamente 19 minutos de caminhada ou 6 minutos de bicicleta, com percurso sem declividade acentuada (alteração em relação à condição atual).

A conexão direta induz o fluxo de pedestre, que por sua vez influencia a diversificação de usos do espaço, com criação de pontos comerciais para atender o novo ponto nodal de concentração.

Figura 62. Análise do cenário com a conexão direta à Estação de Metrô do Bom Juá



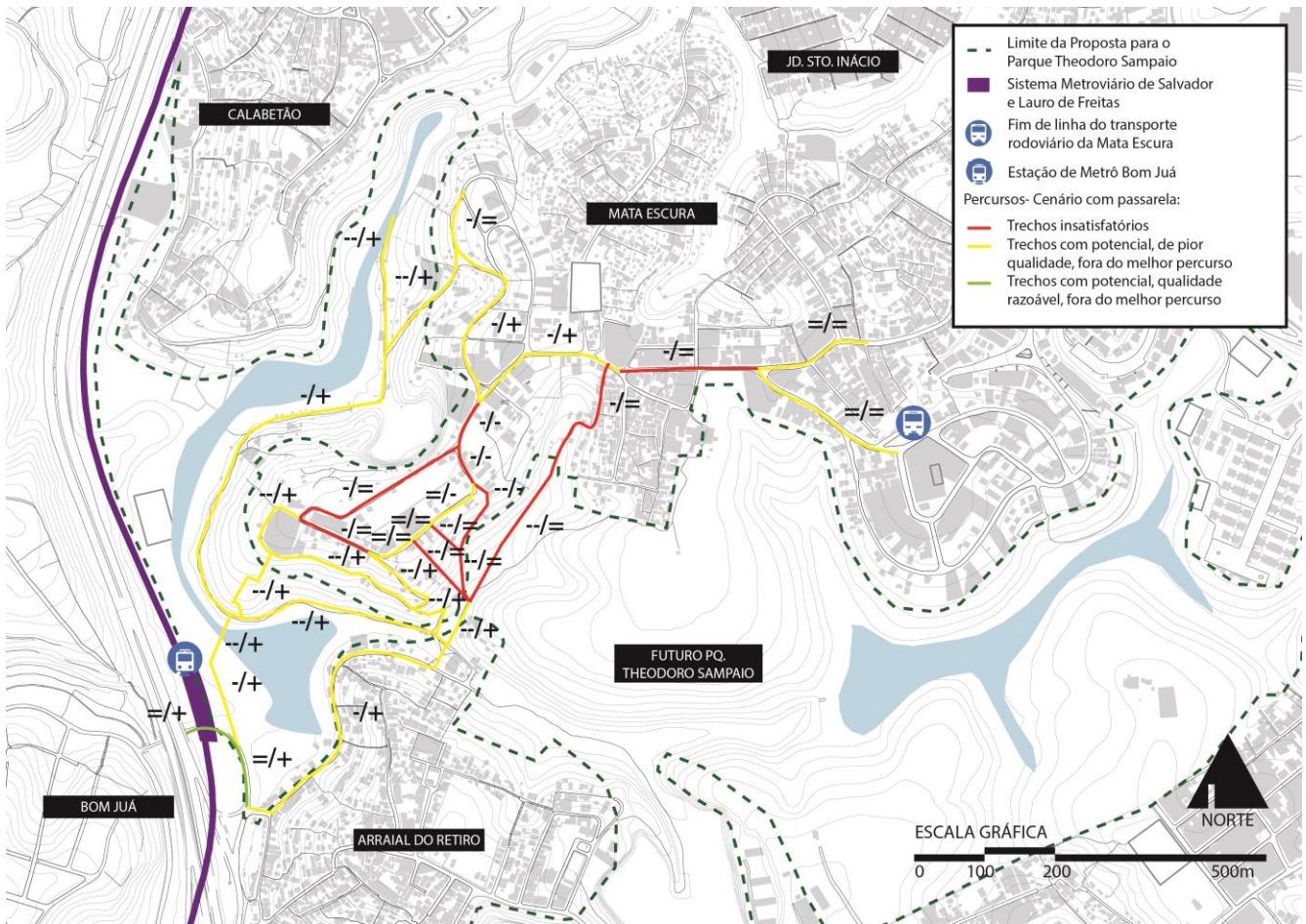
Fonte: Elaborado pelo autor (2018), com base na SICAR (CONDER)

- Referente ao Cenário 2 (Figura 63):

Caso a conexão direta entre Mata Escura e a Estação de Metrô torne-se inexecutável, observa-se que o percurso lógico se desenvolve para o vale do bairro (Trecho A, ver item 4.6). Foi adotado o vale a oeste como caminho mais lógico, pois este oferece maiores oportunidades no deslocamento, apesar de se tratar de percurso ligeiramente maior (o percurso a oeste com 1,43km e o percurso a leste com 1,21km). Este percurso levaria 21 minutos de caminhada ou 7 minutos de bicicleta, com desnível aproximado de 60 metros, mais elevação da estação de metrô, com cerca de 12m.

Encontra-se sob análise da PMS, com o projeto de intervenção sobre o vale da Mata Escura, introduzindo a via de vale entre a BR-324 e Estação Pirajá. Por sua vez, este percurso apresenta a qualidade ao ser favorável aos residentes na proximidade do vale da Mata Escura, uma vez que se trata do mais curto para essa parte da população.

Figura 63. Análise do cenário sem a conexão direta à Estação de Metrô do Bom Juá



Fonte: Elaborado pelo autor (2018), com base na SICAR (CONDER)

• Conclusões dos cenários estudados:

Considerando os dois cenários criados e o existente no bairro, conforme Tabela 16, é possível observar a aproximação dos resultados em grandezas numéricas. Contudo, ao atribuir condicionantes ao uso dos percursos, como o gasto do tempo em função de atrasos e horários de pico, à incomodidade dos percursos, à monotonia do sistema que causa a sobrecarga do canal, é conclusivo que a criação de percursos pedonais, sobretudo o inserido pelo Cenário 1, é preferível para o aumento da qualidade da mobilidade urbana do bairro.

Tabela 16. Quadro de resumo dos cenários estudados.

Característica	Percurso existente do ônibus	Cenário 1	Cenário 2
Distância	3,45 km	1,3 km	1,43 km
Tempo	Caminhada	32 min	19 min
	Bicicleta	12 min	6 min
	Ônibus	15 min	NA
Desnível	NA	48 m	60 m + 12 m
Intervalo	20 min	NA	NA
Influência do horário de pico	Aumento do intervalo entre ônibus e do tempo de percurso	NA	NA

Fonte: Elaborado pelo autor (2018),

4.8.2 Potencializando as atividades humanas

Os percursos lógicos identificados nos dois cenários apresentam fragilidade no meio em se encontram, como é possível observar pela falta de qualidade evidenciada nas associações realizadas (ver Figuras 62 e 63). Contudo além das melhorias dos atributos físico-espaciais, é necessário adequar a funcionalidade dos espaços, considerando que um dos problema a ser enfrentado é que estes são em sua maioria de uso predominante residencial, fato que torna o percurso monótono, portanto com pouca capacidade de indução do fluxo.

Revisitando o conceito adotado (ver item 4.4), é necessário desenvolver os nós existentes e potencializar o meio com novos pontos nodais de atividade humana, observando a diversidade de usos ao longo do dia, como estratégia de garantia do uso dos espaços. Ao fornecer para o meio as condições que favoreçam os fluxos diários da comunidade, acredita-se que esse é o caminho para viabilizar a proposta.

Desta forma, é necessária a identificação de áreas que possam promover uma múltipla funcionalidade, assim como estabelecer estratégias de indução para a criação de mecanismos locais de ocupação do percurso. Portanto, o levantamento de áreas residuais do processo de ocupação, assim como pontos nodais existentes e com o potencial, é a proposta inicial e que é alinhada revisão das condições físico-espaciais das vias.

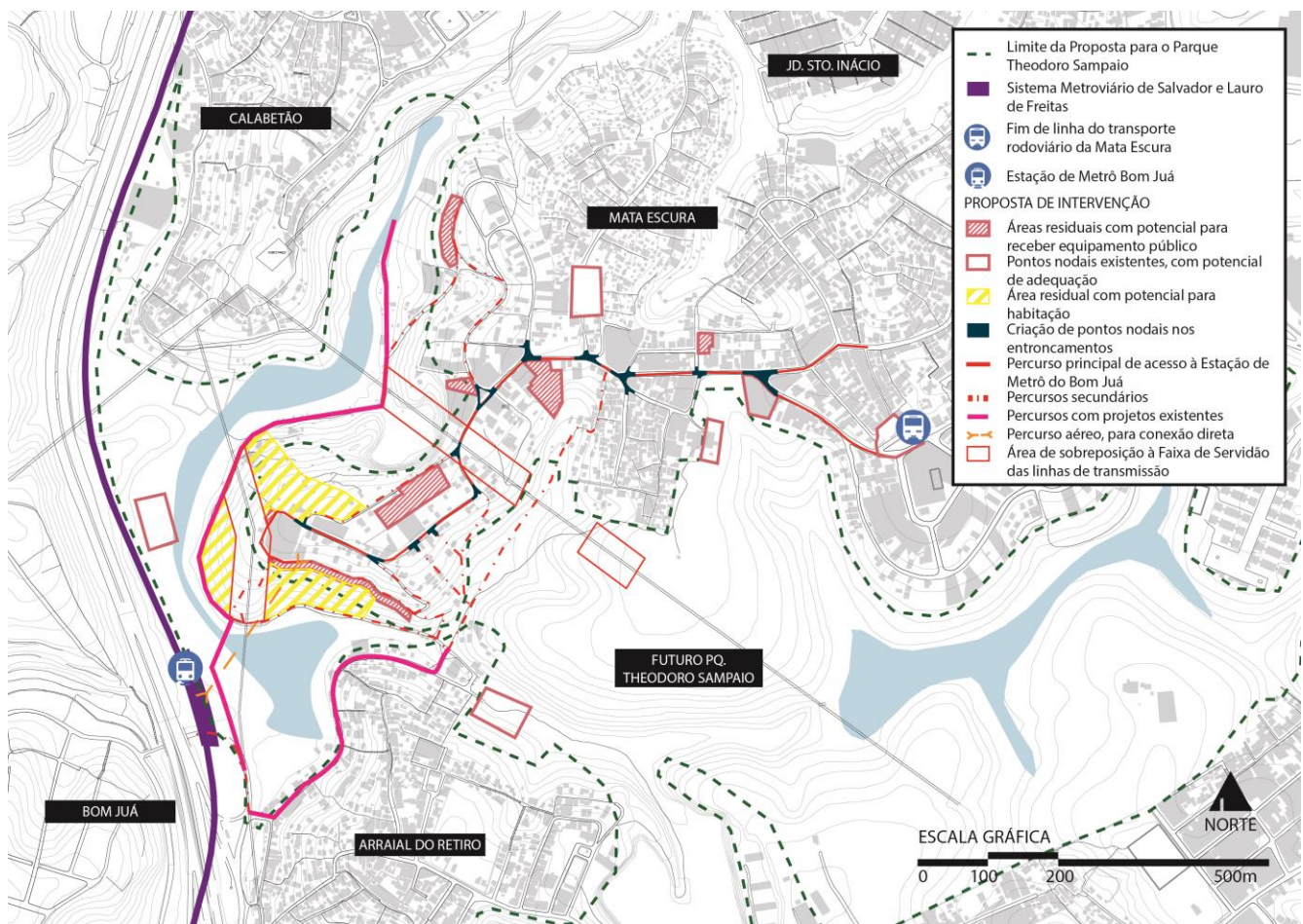
A partir do mapeamento (Figura 64), é possível estipular áreas de intervenção a serem desenvolvidos a posteriori, com respeito à metodologia aplicada e que necessitam de interdisciplinaridade, além de negociações para a determinação das ações a serem adotadas. As medidas adotadas são caracterizadas por:

- Através do Google Maps, 2018, foi possível observar a existência de áreas residuais da ocupação do bairro. Será necessário investigar a posse da terra para garantir a possibilidade de intervenção pública ou criar mecanismo de incentivo à ocupação por instituições ou lojas.
- A partir do levantamento dos pontos nodais existentes, nota-se que estes precisam adequação para atender com melhor qualidade à comunidade, garantindo também a diversidade no uso, que no momento ainda é monótono.
- Área destinada ao projeto da Vila Metrô (SEHAB,2008), com destinação a habitação e áreas institucionais. Para melhor atender às descobertas deste trabalho, deverá passar por adequação para atribuir maior diversidade de usos.
- Os entroncamentos de trechos viários apresentam potencial de reunir atividades humanas, tanto comercial, quanto de convívio. Por conta disso, estes espaços deverão ser especializados a

atenderem as dinâmicas locais. Outra intervenção importante é a sinalização com identificação das localidades do bairro e do percurso até a Estação de Metrô do Bom Juá.

- Percurso principal com via a receber intervenção com priorização do pedestre, deverá passar por adequações técnicas e funcionais para solucionar os problemas detectados nas análises.
- Percurso secundário com vias de fluxo alternativo e complementar a receber intervenção, deverá passar por adequações técnicas e funcionais para solucionar os problemas detectados nas análises.
- Percursos com projetos existentes em COSTA (2018) e FMLF (2018).
- Viabilização de conexão direta à Estação de Metrô do Bom Juá, através de conexão direta por passarela, tal qual as que a CCR vem instalando nas estações metroviárias.
- Conflito que se sobrepõem a áreas edificadas e espaços de uso prolongado. Deverá ser observado as condições tecnológicas da instalação e da faixa de servidão da linha de transmissão, buscando aprimorar/atualizar o sistema com o propósito de reduzir esta, devido a necessidade de com a relocação das famílias que estão em risco, com intuito de salvaguardar vidas.

Figura 64. Levantamento e identificação das áreas de intervenção.



Fonte: Elaborado pelo autor (2018), com base na SICAR (CONDER) e Google Maps, 2018.

4.9 DIRETRIZES PARA CONTINUAÇÃO DA PROPOSTA

Com a preocupação sobre a possibilidade de efetivação das propostas levantadas, é desenvolvida a estratégia de identificação e desenvolvimento de diretrizes em duas naturezas, sendo elas formais ou informais.

Tabela 17. Diretrizes para continuação da proposta

FORMAL	INFORMAL
Pesquisar a posse de terra das áreas residuais, para proceder sobre a forma mais adequada para a efetivação da proposição apresentada, além do estudo de viabilidade;	Adotar sinalizações, provenientes de construção ideológica local, para contribuir na orientação e no deslocamento interno do bairro;
Investigar os operadores das linhas de transmissão e as regras que incidiriam sobre a área;	Ocupar as áreas de intervenção, sobretudo dos entroncamentos, com a criação de métodos próprios da comunidade para o gerenciamento da dinâmica local e das soluções de adequação do espaço;
Elaborar estudo de viabilidade técnica da passarela, com determinação da demanda da comunidade sobre o equipamento. A proposta deve considerar: cruzamento entre esta e a linha de transmissão; o desnível entre a cumeada do bairro da Mata Escura e a Estação de Metrô do Bom Juá; e a implantação em terreno de encosta ou alagadiço.	Ocupar as áreas residuais, que não se encontram em áreas de conflito, para a criação de atividades comunitárias como: a praça enquanto espaço multiuso e de convivência; a horta urbana enquanto espaço de produção, de educação e de sociabilidade; e os espaços de feira, como espaço de comercialização e sociabilidade. Atentar para a possibilidade dos espaços terem mais de um uso, além da imprevisibilidade da ocupação.
Estudar a relocação das moradias em área de risco, com atenção sobre a possibilidade de redução da área de servidão das linhas de transmissão com a atualização da tecnologia utilizada.	Executar de intervenções com adoção de cor e elementos decorativos na rua, na busca de criar a identidade em cada trecho. Essas características tendem a criar laços entre lugares e pessoas.
Levantar a topografia e as redes de drenagem, água, esgoto e elétrica para a elaboração dos projetos de adequação da via, sobretudo no aspecto de drenagem.	Criar acordos locais para a hierarquia das vias, garantindo a resolução dos conflitos entre os canais de circulação dos pedestres e do carro.

Fonte: Elaborado pelo autor (2018)

A continuação, sobretudo das medidas informais, deverão ser pautadas em critérios técnicos. As diretrizes informais se apresentam dentro da esfera de possibilidade de transformação pelas ações da própria comunidade, sendo um instrumento que deverá ser conquistado. Esse método, apesar de exibir riscos devido ao processo de autogestão necessário, é o que mais se aproxima da lógica de construção da cidade informal, sobretudo no trabalho de áreas residuais na cidade. Estas ações garantem o caráter participativo das atividades, que nesse momento só ocorrerão a partir da iniciativa da comunidade.

Para a continuação da proposta de assistência técnica existe a necessidade de complementar a investigação, assegurando condições de implantação desta. Por sua vez, deverá ser observado que estas atividades requerem, além de tempo, recursos para serem realizadas e rodadas de negociação entre as partes envolvidas, para que se obtenha o melhor resultado.

4.10 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao final da investigação da relação entre a Estação de Metrô do Bom Juá e o bairro da Mata Escura, é possível observar que a ressignificação dos métodos de locomoção, com a priorização da pedonal, exibe um potencial de melhoria da qualidade urbana na área de estudo, vista a redução dos tempos de viagem, o fortalecimento de uma mobilidade urbana multimodal, além do aumento e diversificação dos fluxos internos do bairro.

Os cenários adotados apresentam relações distintas entre a funcionalidade e a relação com o Parque, em que o Cenário 1, com o percurso lógico ideal/funcional, não promove a interação com a área do Parque, enquanto que o Cenário 2 apresenta maior relação com a área do parque e o portal existente na Rua do Éden.

O amadurecimento do projeto do parque acarretará no desenvolvimento das propostas dos equipamentos, que por sua vez criam novos interesses de fluxo, de modo que o exercício do Eixo Microacessibilidade, apresenta relação estrita com o desenvolvimento dos equipamentos propostos para o Parque.

Deste modo, para a realização de novos estudos de microacessibilidade sobre a área do Parque, é coerente o foco sobre o aprofundamento dos equipamentos propostos, fornecendo assim elementos para a criação dos critérios de avaliação para o desenvolvimento do estudo necessário. Sobretudo, é importante o estudo detalhado da microacessibilidade de cada um destes, antes da elaboração da proposta para o Parque, uma vez que criarão demandas específicas, causando possíveis consequências às proposições de portais para o Parque (Leite, 2016).

5. VIABILIDADE INSTITUCIONAL, ECONÔMICA E FINANCEIRA

5.1 POSSIBILIDADES DE PARCERIAS

A proposta formal, enquanto plano, se apresenta como um instrumento de organização das pautas pertinentes ao espaço público que se sobrepõe às questões de microacessibilidade. Um desafio para o prosseguimento das ações, será envolver os órgãos públicos municipais para a continuação dos debates dos resultados deste trabalho, assim como para a derivação dos estudos necessários para a elaboração dos projetos técnicos pertinentes.

Na edição de 2016/17, a residente Rami Valente, que desenvolveu trabalho com o tema semelhante, quando em dúvida sobre os processos de continuação de seu trabalho, relata:

Diante da dúvida nos direcionamentos desta questão, buscamos orientação nas instâncias institucionais e fazemo-nos ciente de seus engendramentos. Numa entrevista como chefe de Gabinete da Fundação Mario Leal da PMS Fagner Dantas, foi relatado que este trabalho como tal dificilmente seria adquirido por esta instituição, posto que a prática habitual da instituição determina que um documento como este, além de precisar de outros complementos, ainda viria acompanhado de um Estudo Preliminar e um Projeto Básico. Afirmou ainda que este diagnóstico propositivo seria de maior valia estando em posse da comunidade, para pleitear junto a Prefeitura-Bairro a execução de algumas ou todas senão outras propostas de intervenção e melhoria do bairro. Afirma ele que por conta da importância histórica do bairro da Fazenda Garcia além da sua importância cultural para a música e para o carnaval, a proposta facilmente seria recebida e teria fácil engajamento por parte dos órgãos públicos. (SOARES, 2016)

Por sua vez, as propostas informais, poderão ser potencializadas pela comunidade da Mata Escura e viabilizadas tanto tecnicamente, quanto financeiramente, por parcerias com órgãos públicos ou com coletivos e empresas privadas. Para tal, será necessário identificar os projetos que interessem a comunidade, em seguida, relacionar os parceiros adequados para executar. É sugerido que este processo ocorra com base em formação técnica dos envolvidos, garantindo a disseminação das técnicas e conhecimentos envolvidos.

6. CRONOGRAMA PREVISTO PARA DESENVOLVIMENTO DA PROPOSTA FORMAL DO EIXO MICROACESSIBILIDADE

6.1 PREVISÃO DE PRAZOS POR ATIVIDADES E ETAPAS SUBSEQUENTES PARA DESENVOLVIMENTO DAS PROPOSTAS DO EIXO MICROACESSIBILIDADE

Tabela 18. Previsão de prazos para as atividades e etapas de desenvolvimento

PRODUTOS/ ETAPA		MESES															
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13			
ETAPA 1																	
1- Plano de Trabalho e Metodologia de Participação Social	Prazo em mês	■															
ETAPA 2																	
2- Levantamentos cadastrais e topográfico	Prazo em mês		■	■													
3- Pesquisa sobre as posses da terra das áreas residuais	Prazo em mês		■														
4- Levantamento das redes existentes	Prazo em mês			■													
5- Negociação com as operadoras da linha de transmissão	Prazo em mês			■													
6- Consultas/ oficinas Públicas	Prazo em mês		■	■													
ETAPA 3																	
7- Legislação Urbanística Específica	Prazo em mês				■	■	■	■	■	■	■						
8- Estudo viabilidade da relocação de hab. em área de risco	Prazo em mês				■												
10- Estudo de viabilidade da conexão direta (passarela)	Prazo em mês					■											
11- Estudo de viabilidade para a adequação da rede viária	Prazo em mês						■										
9- Estudo de viabilidade para as áreas residuais	Prazo em mês							■	■								
13- Consultas/ oficinas Públicas	Prazo em mês				■	■	■	■	■								
ETAPA 4																	
14- Elaboração dos projetos executivos	Prazo em mês										■	■	■	■	■	■	■
15- Elaboração dos proj. complementares	Prazo em mês												■	■	■	■	■
15- Consultas/ oficinas Públicas	Prazo em mês												■	■	■	■	■

Fonte: Elaborado pelo autor (2018)

7. EQUIPE TÉCNICA E ORÇAMENTO PREVISTO PARA DESENVOLVIMENTO DA PROPOSTA FORMAL DO EIXO MICROACESSIBILIDADE

7.1 COMPOSIÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA, RECURSOS HUMANOS, FORMAÇÃO PROFISSIONAL E CUSTO DA EQUIPE TÉCNICA

Tabela 19. Tabela com composição da equipe técnica para execução dos projetos formais.

ETAPA 01						
Formação/ Função	Nível	Experiência Exigida	Tempo Mínimo de Formação	Qtd.	Tempo Trabalho (horas/ semana)	Valor Previsto (R\$)
Arquiteto e Urbanista Coordenador	Sênior	Coordenação de estudos e projetos multidisciplinares, englobando especialmente as disciplinas descritas nas atividades objeto do contrato – a exemplo de elaboração de planos diretores, projetos urbanísticos, planos e projetos relacionados à habitação de interesse social.	>10 (dez) anos	01	40	8.109,00
Arquiteto e Urbanista	Pleno	Elaboração de estudos e planos urbanísticos, conservação ambiental e de desenvolvimento urbano – a exemplo de elaboração de planos diretores, projetos urbanísticos, planos e projetos relacionados à habitação de interesse social.	> 5 (cinco) anos.	01	30	5.724,00
Estagiário de Arquitetura	-	Estudante de nível superior incompleto, curso de Arquitetura ou Engenharia, a partir do 6º semestre	-	02	20	1.908,00
ETAPA 02						
Formação/ Função	Nível	Experiência Exigida	Tempo Mínimo de Formação	Qtd.	Tempo Trabalho (horas/ semana)	Valor Previsto (R\$)
Arquiteto e Urbanista Coordenador	Sênior	Coordenação de estudos e projetos multidisciplinares, englobando especialmente as disciplinas descritas nas atividades objeto do contrato – a exemplo de elaboração de planos diretores, projetos urbanísticos, planos e projetos relacionados à habitação de interesse social.	>10 (dez) anos	01	40	16.218,00
Arquiteto e Urbanista	Pleno	Elaboração de estudos e planos urbanísticos, conservação ambiental e de desenvolvimento urbano – a exemplo de elaboração de planos diretores, projetos urbanísticos, planos e projetos relacionados à habitação de interesse social.	> 5 (cinco) anos.	01	40	11.448,00
Estagiário de Arquitetura	-	Estudante de nível superior incompleto, curso de Arquitetura ou Engenharia, a partir do 6º semestre	-	02	20	3.816,00
Morador intermediador	-	-	-	01	20	1.908,00
Equipe técnica de Engenharia para trabalho de campo	Pleno	Realização de levantamentos de campo (levantamento cadastral, sondagem e estudos de composição do solo).	> 10 (cinco) anos.	01	40	56.250,00
Assistente Social	Pleno	Participação de planos ou projetos urbanísticos envolvendo mobilização e participação comunitária	> 5 (cinco) anos.	01	30	9.016,80
Estagiário de Serviço Social	-	Estudante de nível superior incompleto, curso de Serviço Social, a partir do 6º semestre	-	02	20	3.816,00
Arquiteto Espec. em legislação urbana	Sênior	Experiência com legislação urbanística	> 10 (dez) anos.	01	30	5.724,00

Bacharel em Direito	Pleno	Participação em trabalhos que envolvam ações de regularização fundiária e conhecimento em direito urbanístico e/ou especialização em direito urbanístico	> 5 (cinco) anos.	01	10	4.800,00
Técnico em informática	-	Profissional com experiência em geoprocessamento e utilização do software ArcGis 9.3 para as atividades de geração da base de dados georreferenciada.	-	01	40	4.000,00
Auxiliar Administrativo (Auxiliar de escritório)	-	Auxiliar Administrativo, com experiência em serviços de Secretaria, Informática (programas Word, Excel, Power Point e Access) e acesso à Internet.	-	01	40	4.000,00
ETAPA 03						
Formação/ Função	Nível	Experiência Exigida	Tempo Mínimo de Formação	Qtd.	Tempo Trabalho (horas/semana)	Valor Previsto (R\$)
Arquiteto e Urbanista Coordenador	Sênior	Coordenação de estudos e projetos multidisciplinares, englobando especialmente as disciplinas descritas nas atividades objeto do contrato – a exemplo de elaboração de planos diretores, projetos urbanísticos, planos e projetos relacionados à habitação de interesse social.	>10 (dez) anos	01	40	40.545,00
Arquiteto e Urbanista	Pleno	Elaboração de estudos e planos urbanísticos, conservação ambiental e de desenvolvimento urbano – a exemplo de elaboração de planos diretores, projetos urbanísticos, planos e projetos relacionados à habitação de interesse social.	> 5 (cinco) anos.	02	40	57.240,00
Estagiário de Arquitetura	-	Estudante de nível superior incompleto, curso de Arquitetura ou Engenharia, a partir do 6º semestre	-	04	20	19.080,00
Morador intermediador	-	-	-	01	20	4.770,00
Arquiteto Espec. em legislação urbana	Sênior	Experiência com legislação urbanística	> 10 (dez) anos.	01	30	11.448,00
Bacharel em Direito	Pleno	Participação em trabalhos que envolvam ações de regularização fundiária e conhecimento em direito urbanístico e/ou especialização em direito urbanístico	> 5 (cinco) anos.	01	10	9.600,00
Consultor Engenheiro Civil	Pleno	Especialista em estrutura mista de aço e concreto, com aplicação para passarela. Elaboração de projetos de infraestrutura urbana.	> 5 (cinco) anos.	01	30	17.172,00
Consultor Engenheiro Elétrico	Pleno	Especialista em redes de transmissão de alta tensão. Elaboração de projetos de infraestrutura urbana.	> 5 (cinco) anos.	01	30	17.172,00
Consultor Engenheiro Ambiental	Pleno	Elaboração de projetos de infraestrutura urbana.	> 5 (cinco) anos.	01	30	17.172,00
Assistente Social	Pleno	Participação de planos ou projetos urbanísticos envolvendo mobilização e participação comunitária	> 5 (cinco) anos.	01	30	22.542,00
Estagiário de Serviço Social	-	Estudante de nível superior incompleto, curso de Serviço Social, a partir do 6º semestre	-	02	20	9.540,00
Técnico em informática	-	Profissional com experiência em geoprocessamento e utilização do software ArcGis 9.3 para as atividades de geração da base de dados georreferenciada.	-	01	40	10.000,00
Auxiliar Administrativo (Auxiliar de	-	Auxiliar Administrativo, com experiência em serviços de Secretaria, Informática (programas Word, Excel, Power Point e Access) e acesso a	-	01	40	10.000,00

escritório)		Internet.				
ETAPA 04						
Formação/ Função	Nível	Experiência Exigida	Tempo Mínimo de Formação	Qtd.	Tempo Trabalho (horas/ semana)	Valor Previsto (R\$)
Arquiteto e Urbanista Coordenador	Sênior	Coordenação de estudos e projetos multidisciplinares, englobando especialmente as disciplinas descritas nas atividades objeto do contrato – a exemplo de elaboração de planos diretores, projetos urbanísticos, planos e projetos relacionados à habitação de interesse social.	>10 (dez) anos	01	40	40.545,00
Arquiteto e Urbanista	Pleno	Elaboração de estudos e planos urbanísticos, conservação ambiental e de desenvolvimento urbano – a exemplo de elaboração de planos diretores, projetos urbanísticos, planos e projetos relacionados à habitação de interesse social.	> 5 (cinco) anos.	02	40	57.240,00
Estagiário de Arquitetura	-	Estudante de nível superior incompleto, curso de Arquitetura ou Engenharia, a partir do 6º semestre	-	04	20	19.080,00
Morador intermediador	-	-	-	01	20	4.770,00
Consultor Engenheiro Civil	Pleno	Especialista em estrutura mista de aço e concreto, com aplicação para passarela. Elaboração de projetos de infraestrutura urbana.	> 5 (cinco) anos.	01	30	17.172,00
Consultor Engenheiro Elétrico	Pleno	Especialista em redes de transmissão de alta tensão. Elaboração de projetos de infraestrutura urbana.	> 5 (cinco) anos.	01	30	17.172,00
Consultor Engenheiro Ambiental	Pleno	Elaboração de projetos de infraestrutura urbana.	> 5 (cinco) anos.	01	30	17.172,00
Consultor para compatibilização de projetos	Pleno	Arquiteto ou Engenheiro Civil, devidamente habilitado, com experiência em compatibilização de projetos.	> 5 (cinco) anos.	02	30	34.344,00
Assistente Social	Pleno	Participação de planos ou projetos urbanísticos envolvendo mobilização e participação comunitária	> 5 (cinco) anos.	01	30	22.542,00
Estagiário de Serviço Social	-	Estudante de nível superior incompleto, curso de Serviço Social, a partir do 6º semestre	-	02	20	9.540,00
Técnico em informática	-	Profissional com experiência em geoprocessamento e utilização do software ArcGis 9.3 para as atividades de geração da base de dados georreferenciada.	-	01	40	10.000,00
Auxiliar Administrativo (Auxiliar de escritório)	-	Auxiliar Administrativo, com experiência em serviços de Secretaria, Informática (programas Word, Excel, Power Point e Access) e acesso à Internet.	-	01	40	10.000,00
Estes valores não incluem os encargos e demais taxas incidentes.						
ORÇAMENTO PREVISTO PARA ETAPA 01						R\$ 15.741,00
ORÇAMENTO PREVISTO PARA ETAPA 02						R\$ 92.871,80
ORÇAMENTO PREVISTO PARA ETAPA 03						R\$ 274.406,00
ORÇAMENTO PREVISTO PARA ETAPA 04						R\$ 259.577,00
TOTAL DA MÃO DE OBRA						R\$ 642.595,80
TOTAL + BDI (25%)						R\$ 803.244,75

Fonte: Elaborado pelo autor (2018), com base no Conselho Federal de Serviço Federal, 2018, Ordem dos Advogados do Brasil-Bahia, 2018, Associação das Empresas de Topografia do Estado de São Paulo, 2018, Conselho Regional de Engenharia e Agronomia, 2018, e Conselho de Arquitetura e Urbanismo, 2018.

REFERÊNCIAS

- ANEEL. *Agência Nacional de Energia Elétrica*. 10 de fevereiro de 2016. <http://www.aneel.gov.br/declaracao-de-utilidade-publica-transmissao> (acesso em 22 de outubro de 2018).
- ARAÚJO, Débora Marques da Silva. *Proposta de Gestão Compartilhada no Plano para Implantação do Parque Theodoro Sampaio na área do “miolo” de Salvador-Bahia*. Salvador, 2016.
- ARCHDAILY. *O que é escala humana? 3 definições para considerar em projetos urbanos*. 2016. <https://www.archdaily.com.br/br/791400/que-es-la-escala-humana-3-definiciones-para-su-promocion-en-los-barrios> (acesso em 02 de dezembro de 2018).
- COSTA, J. E. da. *Caminhos e trilhas para implantação do Parque Theodoro Sampaio: transição viária urbana ao parque e entorno pela BR-324*. Salvador, 2018.
- DELGADO, J. P. M., K. A. S. NASCIMENTO, e B BAGGI. *Avaliação da microacessibilidade e mobilidade do pedestre e das pessoas com necessidades especiais num terminal de transporte urbano, na cidade de Salvador, Bahia*. Salvador: CLATPU, 2007.
- GORDILHO-SOUZA, Angela, Adriana Caúla e SILVA, e Pedro ROLIM. *Mata Escura - Plano de Intervenção*. Salvador: LABHABITAR, 2005.
- INFOPATRIMÔNIO. *Infopatrimônio*. 2018. www.infopatrimonio.org (acesso em 05 de julho de 2018).
- INFORMS. *Geopolis Visualizador*. 2018. geopolis.ba.gov.br (acesso em 05 de julho de 2018).
- . *Painel de informações: dados socioeconômicos do município de Salvador por bairros e prefeituras-bairro /Sistema de Informações Geográficas Urbanas do Estado da Bahia*. Salvador: CONDER/INFORMS, 2016.
- LEITE, Gisele Paiva. *Marcos e Portais como instrumento de preservação para implantação do Parque Theodoro Sampaio*. Salvador, 2016.
- NUNES JUNIOR, Joaquim da Silva. *EIXO FLUXOS – MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE Uma Proposta para a Rua Direta em Mata Escura*. 2016.
- QUEIROZ, Alessandra Natali, e E. F. QUEIROGA. “Unidades de Paisagem: Materiais e Metodologias para uma avaliação paisagística e ambiental.” *Quapa FAU-USP*. 2012. <http://quapa.fau.usp.br/wordpress/wp-content/uploads/2016/03/Unidades-de-paisagem-materiais-e-metodologia-para-uma-avaliacao-paisagistica-e-ambiental-Limeira.pdf> (acesso em 15 de outubro de 2018).

RAMOS, Celivan. *Estudo preliminar para subsídio do plano de manejo do parque Theodoro Sampaio*. Salvador, 2018.

RIBEIRO, Alice. *Sede Administrativa e Memorial Theodoro Sampaio - caminhos, trilhas e equipamento público como instrumento de implementação do Parque Urbano Theodoro Sampaio*. Salvador, 2018.

ROCHA, Elisete Cristina Vidotti. *Caracterização Ambiental e análise das Unidades de Paisagem para implantação do Parque Theodoro Sampaio*. Salvador, 2016.

SALINGAROS, Nikos A. “A Teoria da Teia Urbana.” *Journal of Urban Design*, Volume 3, 1998: 53-71.

SALVADOR. *Lei 9.148/2016. Nova Louos – Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo*. 27 de setembro de 2016. Disponível em: <<http://www.sucom.ba.gov.br/category/legislacoes/louos/>> (acesso em 08 de outubro de 2018).

—. *Lei Nº 9.069 /2016 - PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano*. 01 de julho de 2016. Disponível em: <<http://www.sucom.ba.gov.br/wp-content/uploads/2016/07/LEI-n.-9.069-PDDU-2016.pdf>> (acesso em 08 de outubro de 2018).

—. *Parque da Cidade*. 2016. <http://www.parquedacidade.salvador.ba.gov.br/index.php/sobre-o-parque> (acesso em 16 de outubro de 2018).

—. *Plano de Mobilidade Sustentável de Salvador (PlanMob)*. 08 de junho de 2017. Disponível em: <http://planmob.salvador.ba.gov.br/> (acesso em 09 de outubro de 2018).

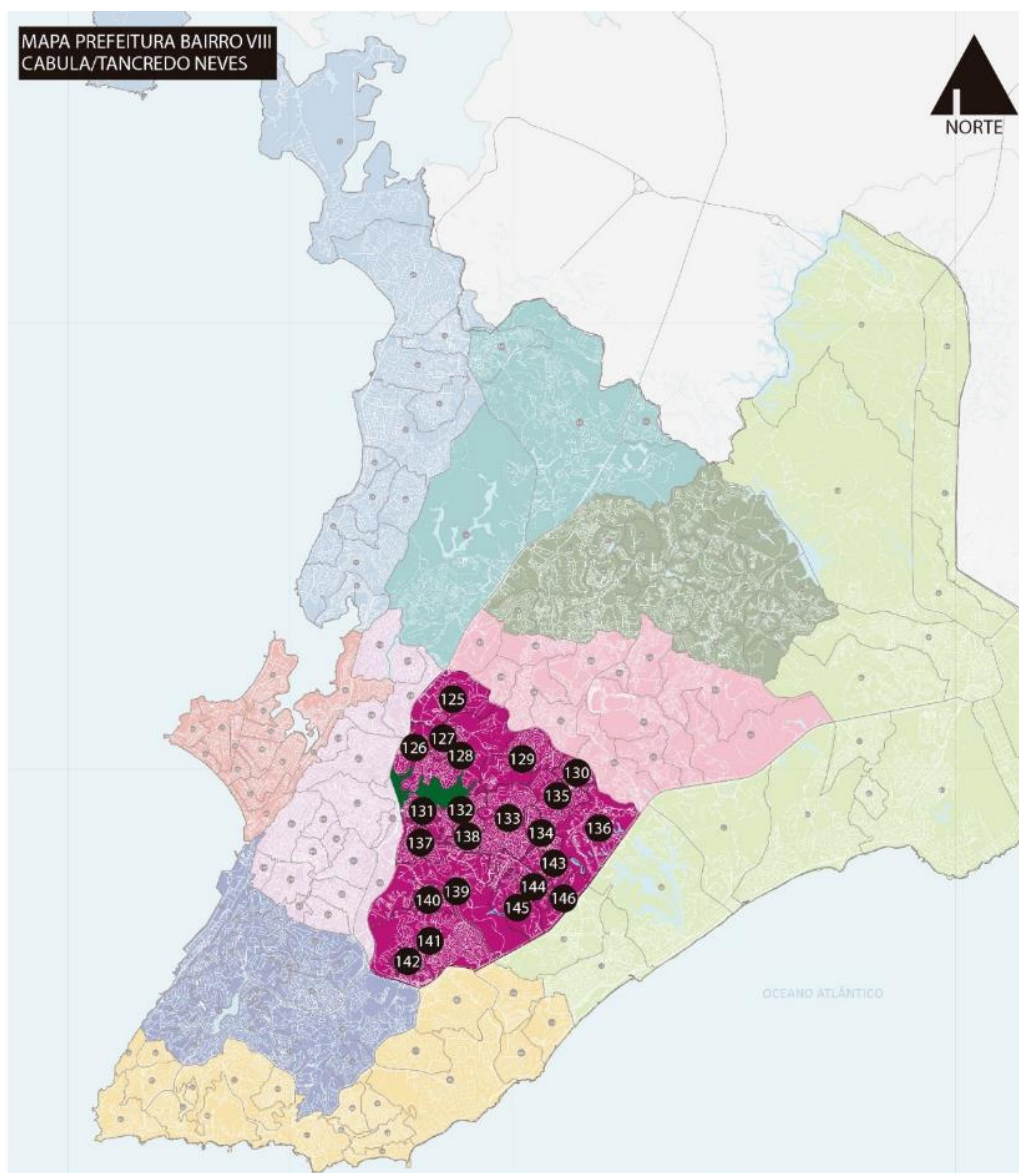
SANTOS, Elisabete, José Antonio Gomes de PINHO, Luiz Roberto Santos MORAES, e Tânia FISCHER. *O Caminho das Águas em Salvador: Bacias Hidrográficas, Bairros e Fontes*. Salvador: CIAGS/UFBA; SEMA, 2010.

SEHAB, Secretaria Municipal de Habitação. “Projeto de Urbanização intergrada - Urbanização da localidade de Vila Metrô.” Salvador, Março de 2008.

SINDEC, Secretaria da Infraestrutura e Defesa Civil. *Mobilidade Mata Escura*. Salvador, 2012.

SOARES, Rami Valente. *Mapeamento diagnóstico do espaço público do bairro da Fazenda Garcia e propostas de intervenção*. Salvador, 2016.

APÊNDICE 1 - LOCALIZAÇÃO SEGUNDO PREFEITURA BAIRRO VIII - CABULA/TANCREDO NEVES



LEGENDA

BAIROS	
125- GRANJAS RURAIS PRESIDENTE VARGAS	136- CAB
126- CALABETÃO	137- SÃO GONÇALO
127- JARDIM SANTO INÁCIO	138- ENGOMADEIRA
128- MATA ESCURA	139- CABULA
129- SUSSUARANA	140- RESGATE
130- NOVA SUSSUARANA	141- PERNAMBUÉS
131- ARRAIAL DO RETIRO	142- SARAMANDAIA
132- BARREIRAS	143- CABULA VI
133- BEIRU/TANCREDO NEVES	144- DORON
134- ARENOSO	145- SABOIEIRO
135- NOVO HORIZONTE	146- NARANDIBA

Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018, com base no PDDU 2016.

APÊNDICE 2 - IDENTIFICAÇÃO DO GRUPO DE INVESTIGADOS.

Idade do grupo de entrevistados			
	Acima de 60 anos (Grupo 1)	Entre 20 e 60 anos (Grupo 2)	Abaixo de 20 anos (Grupo 3)
Homem	1	2	3
Mulher	1	2	6
Ocupação do grupo de entrevistados por faixas etárias			
Estudante	0	1	4
Trabalha	2	2	1
Estudante/Trabalha	0	1	1
Não identificado	-	-	3

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

APÊNDICE 3 - INVESTIGAÇÃO DA PONDERAÇÃO DOS CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO

Indivíduo 1 Grupo 1	Cont.	Qual.	Decl.	Total
Cont.	1,00	0,10	0,10	1,20
Qual.	10,00	1,00	0,10	11,10
Decl.	10,00	10,00	1,00	21,00
				33,3
Indivíduo 2 Grupo 1	Cont.	Qual.	Decl.	Total
Cont.	1,00	1,00	10,00	12,00
Qual.	1,00	1,00	10,00	12,00
Decl.	0,10	0,10	1,00	1,20
				25,2
Indivíduo 3 Grupo 2	Cont.	Qual.	Decl.	Total
Cont.	1,00	1,00	10,00	12,00
Qual.	1,00	1,00	10,00	12,00
Decl.	0,10	0,10	1,00	1,20
				25,2
Indivíduo 4 Grupo 3	Cont.	Qual.	Decl.	Total
Cont.	1,00	1,00	0,20	2,20
Qual.	1,00	1,00	0,20	2,20
Decl.	5,00	5,00	1,00	11,00
				15,4
Indivíduo 5 Grupo 3	Cont.	Qual.	Decl.	Total
Cont.	1,00	5,00	10,00	16,00
Qual.	0,20	1,00	5,00	6,20
Decl.	0,10	0,20	1,00	1,30
				23,5
Indivíduo 6 Grupo 3	Cont.	Qual.	Decl.	Total
Cont.	1,00	5,00	10,00	16,00
Qual.	0,20	1,00	5,00	6,20
Decl.	0,10	0,20	1,00	1,30
				23,5
Indivíduo 7 Grupo 2	Cont.	Qual.	Decl.	Total
Cont.	1,00	0,10	5,00	6,10
Qual.	10,00	1,00	0,10	11,10
Decl.	0,20	10,00	1,00	11,20
				28,4
Indivíduo 8 Grupo 3	Cont.	Qual.	Decl.	Total
Cont.	1,00	1,00	0,20	2,20
Qual.	1,00	1,00	0,20	2,20
Decl.	5,00	5,00	1,00	11,00
				15,4
Indivíduo 9 Grupo 2	Cont.	Qual.	Decl.	Total
Cont.	1,00	1,00	5,00	7,00
Qual.	1,00	1,00	5,00	7,00
Decl.	0,20	0,20	1,00	1,40
				15,4
Indivíduo 10 Grupo 2	Cont.	Qual.	Decl.	Total
Cont.	1,00	1,00	0,20	2,20
Qual.	1,00	1,00	0,20	2,20
Decl.	5,00	5,00	1,00	11,00
				15,4
Indivíduo 11 Grupo 3	Cont.	Qual.	Decl.	Total
Cont.	1,00	1,00	0,20	2,20
Qual.	1,00	1,00	0,20	2,20
Decl.	5,00	5,00	1,00	11,00
				15,4
Indivíduo 12 Grupo 3	Cont.	Qual.	Decl.	Total
Cont.	1,00	1,00	0,20	2,20
Qual.	1,00	1,00	0,20	2,20
Decl.	5,00	5,00	1,00	11,00
				15,4

Indivíduo 13 Grupo 3	Cont.	Qual.	Decl.	Total
Cont.	1,00	0,20	1,00	2,20
Qual.	5,00	1,00	1,00	7,00
Decl.	1,00	1,00	1,00	3,00
				12,2
Indivíduo 14 Grupo 3	Cont.	Qual.	Decl.	Total
Cont.	1,00	1,00	1,00	3,00
Qual.	1,00	1,00	5,00	7,00
Decl.	1,00	0,20	1,00	2,20
				12,2
Indivíduo 15 Grupo 3	Cont.	Qual.	Decl.	Total
Cont.	1,00	1,00	0,20	2,20
Qual.	1,00	1,00	0,20	2,20
Decl.	5,00	5,00	1,00	11,00
				15,4

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

APÊNDICE 4 – DESCRITIVO DO RESULTADO DA AVALIAÇÃO FÍSICO ESPACIAL

Trecho	AVALIAÇÃO TÉCNICA			Nota Ponderada	Avaliação Final
	Continuidade	Qualidade	Declividade		
1	3	3	5	3,75	C
2	3	3	4	3,38	C
3	2	2	4	2,75	D
4	0	0	4	1,51	E
5	0	0	5	1,88	E
6	0	0	4	1,51	E
7	0	0	4	1,51	E
8	0	0	0	0,00	F
9	0	0	3	1,13	E
10	0	0	0	0,00	F
11	0	0	2	0,75	F
12	0	0	3	1,13	E
13	0	0	1	0,38	F
14	0	0	0	0,00	F
15	0	0	1	0,38	F
16	0	0	4	1,51	E
17	0	0	3	1,13	E
18	0	0	5	1,88	E
19	0	0	0	0,00	F
20	0	0	4	1,51	E
21	0	0	1	0,38	F
22	0	0	3	1,13	E
23	0	0	4	1,51	E
24	0	0	3	1,13	E
25	0	0	4	1,51	E
26	0	0	4	1,51	E
27	0	0	1	0,38	F
28	0	0	5	1,88	E
29	0	0	3	1,13	E
30	0	0	4	1,51	E
31	0	0	1	0,38	F
32	2	2	5	3,13	C
33	1	2	4	2,45	D
34	1	2	4	2,45	D

Fonte: Elaborado pelo autor.

APÊNDICE 5 – ANÁLISE SWOT POR TRECHO, CONSIDERANDO CONEXÃO AÉREA

Trecho 1	
Strength	Weakness
Capacidade da via das vias boa (10-11m) Continuidade do canal de circulação boa Qualidade do canal de circulação boa Declividade da via excelente	Concentração de ocupação inexistente Vegetação em péssimo estado de conservação Insolejamento péssimo Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Proporcionar conexão entre modais Área residuais com potencial para equipamentos	
Trecho 2	
Strength	Weakness
Capacidade da via das vias boa (10-11m) Continuidade do canal de circulação boa Qualidade do canal de circulação boa Declividade da via ótima	Concentração de ocupação inexistente Vegetação em péssimo estado de conservação Insolejamento péssimo Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Proporcionar conexão entre modais Área residuais com potencial para equipamentos	
Trecho 3	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Insolejamento regular Concentração de ocupação regular	Capacidade da via das vias ruim (5-7m) Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Pavimentação ruim Vegetação inexistente Curso d'água em péssimo estado de conservação
Oportunities	Threats
Investimento da PMS para a reestruturação da área Controlar o avanço sobre a área do futuro Parque Via de acesso ao futuro Parque	
Trecho 4	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Vegetação em regular estado de conservação	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação inexistente Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Curso d'água em péssimo estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Investimento da PMS para a reestruturação da área Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	Insegurança
Trecho 5	
Strength	Weakness
Declividade da via excelente Pavimentação regular	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação inexistente Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Curso d'água em péssimo estado de conservação
Oportunities	Threats
Investimento da PMS para a reestruturação da área Potencial paisagístico	Insegurança
Trecho 6	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Vegetação em regular estado de conservação	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima

	Insolejamento péssimo Curso d'água em péssimo estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Investimento da PMS para a reestruturação da área Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	Insegurança
Trecho 7	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Vegetação em bom estado de conservação	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Curso d'água em péssimo estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Investimento da PMS para a reestruturação da área Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	Insegurança Área de risco
Trecho 8	
Strength	Weakness
Vegetação em regular estado de conservação	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Declividade da via péssima Insolejamento péssimo Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Indução do fluxo a partir da reestruturação da área pela PMS Dinamizar com caminhos alternativos Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	Insegurança
Trecho 9	
Strength	Weakness
Declividade da via boa Vegetação em regular estado de conservação	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	Insegurança
Trecho 10	
Strength	Weakness
	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Declividade da via péssima Vegetação em ruim estado de conservação Insolejamento ruim Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Dinamizar com caminhos alternativos Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	Insegurança
Trecho 11	
Strength	Weakness
Declividade da via regular	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixa

	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Vegetação em ruim estado de conservação Declividade da via péssima Insolejamento ruim Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Controlar o avanço sobre a área do futuro Parque Via de acesso ao futuro Parque Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	Insegurança
Trecho 12	
Strength	Weakness
Declividade da via boa	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Vegetação em ruim estado de conservação Insolejamento péssimo Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Conexão aérea com a Estação de Metrô Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	
Trecho 13	
Strength	Weakness
	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Declividade da via péssima Vegetação em ruim estado de conservação Insolejamento ruim Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Dinamizar com caminhos alternativos Potencial paisagístico	Insegurança
Trecho 14	
Strength	Weakness
Insolejamento regular	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Declividade da via péssima Vegetação em ruim estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Dinamizar com caminhos alternativos	Insegurança
Trecho 15	
Strength	Weakness
Insolejamento regular Vegetação em regular estado de conservação	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Declividade da via péssima Vegetação em ruim estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Dinamizar com caminhos alternativos	Insegurança
Trecho 16	
Strength	Threats
Declividade da via ótima Capacidade da via regular (7-8m)	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima

Concentração de ocupação regular	Insolejamento ruim Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Indução do fluxo a partir da conexão aérea com o metrô Indução da diversificação dos usos a partir da conexão aérea com o metrô	
Trecho 17	
Strength	Weakness
Declividade da via boa Capacidade da via regular (7-8m) Concentração de ocupação regular Insolejamento regular	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Indução do fluxo a partir da conexão aérea com o metrô Indução da diversificação dos usos a partir da conexão aérea com o metrô	
Trecho 18	
Strength	Weakness
Declividade da via excelente Capacidade da via regular (7-8m) Concentração de ocupação regular Insolejamento regular	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Indução do fluxo a partir da conexão aérea com o metrô Indução da diversificação dos usos a partir da conexão aérea com o metrô	
Trecho 19	
Strength	Weakness
Insolejamento regular	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixa Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Declividade da via péssima Vegetação em ruim estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Dinamizar com caminhos alternativos	Insegurança
Trecho 20	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Capacidade da via regular (7-8m) Concentração de ocupação regular Insolejamento regular	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Indução do fluxo a partir da conexão aérea com o metrô Indução da diversificação dos usos a partir da conexão aérea com o metrô	Linha de transmissão
Trecho 21	
Strength	Weakness
Insolejamento regular	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixa Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Declividade da via péssima Vegetação em ruim estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Dinamizar com caminhos alternativos	Insegurança Linha de transmissão
Trecho 22	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima	Capacidade da via péssima (inferior a 4m)

Vegetação em bom estado de conservação	Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Curso d'água em péssimo estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	Insegurança Linha de transmissão
Trecho 23	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Capacidade da via regular (6-7m) Concentração de ocupação regular	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Indução do fluxo a partir da conexão aérea com o metrô Indução da diversificação dos usos a partir da conexão aérea com o metrô Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	Linha de transmissão Proximidade a área de risco
Trecho 24	
Strength	Weakness
Declividade da via boa Capacidade da via regular (6-7m) Concentração de ocupação regular	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Indução do fluxo a partir da conexão aérea com o metrô Indução da diversificação dos usos a partir da conexão aérea com o metrô	Linha de transmissão
Trecho 25	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Capacidade da via regular (7-8m) Concentração de ocupação regular	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Indução do fluxo a partir da conexão aérea com o metrô Indução da diversificação dos usos a partir da conexão aérea com o metrô	Linha de transmissão Proximidade a área de risco
Trecho 26	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Vegetação em bom estado de conservação	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Curso d'água em péssimo estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Investimento da PMS para a reestruturação da área Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	Insegurança Área de risco
Trecho 27	
Strength	Weakness
Vegetação em bom estado de conservação	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima

	Declividade da via péssima Insolejamento ruim Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Indução do fluxo a partir da reestruturação da área pela PMS Dinamizar com caminhos alternativos Potencial paisagístico	Insegurança Área de risco
Trecho 28	
Strength	Weakness
Declividade da via excelente	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixa Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Dinamizar com caminhos alternativos	Área de risco
Trecho 29	
Strength	Weakness
Declividade da via boa Capacidade da via regular (6-7m) Concentração de ocupação regular	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Dinamizar com caminhos alternativos	Área de risco
Trecho 30	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Capacidade da via regular (8-9m) Concentração de ocupação regular	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Indução do fluxo a partir da conexão aérea com o metrô Indução da diversificação dos usos a partir da conexão aérea com o metrô Área residuais com potencial para equipamentos	
Trecho 31	
Strength	Weakness
Concentração de ocupação regular Insolejamento regular	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Declividade da via péssima Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Dinamizar com caminhos alternativos	Insegurança
Trecho 32	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Concentração de ocupação boa	Capacidade da via ruim (5-6m) Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Indução do fluxo a partir da conexão aérea com o metrô Indução da diversificação dos usos a partir da conexão aérea com o metrô	
Trecho 33	
Strength	Weakness

Declividade da via ótima Capacidade da via regular (8-9m) Concentração de ocupação boa Insolejamento regular	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Indução do fluxo a partir da conexão aérea com o metrô Indução da diversificação dos usos a partir da conexão aérea com o metrô	
Trecho 34	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Capacidade da via regular (8-9m) Concentração de ocupação boa Insolejamento regular	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Indução do fluxo a partir da conexão aérea com o metrô Indução da diversificação dos usos a partir da conexão aérea com o metrô	

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

APÊNDICE 6 – ANÁLISE SWOT POR TRECHO, DESCONSIDERANDO CONEXÃO AÉREA

Trecho 1	
Strength	Weakness
Capacidade da via das vias boa (10-11m) Continuidade do canal de circulação boa Qualidade do canal de circulação boa Declividade da via excelente	Concentração de ocupação inexistente Vegetação em péssimo estado de conservação Insolejamento péssimo Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Proporcionar conexão entre modais Área residuais com potencial para equipamentos	
Trecho 2	
Strength	Weakness
Capacidade da via das vias boa (10-11m) Continuidade do canal de circulação boa Qualidade do canal de circulação boa Declividade da via ótima	Concentração de ocupação inexistente Vegetação em péssimo estado de conservação Insolejamento péssimo Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Proporcionar conexão entre modais Área residuais com potencial para equipamentos	
Trecho 3	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Insolejamento regular Concentração de ocupação regular	Capacidade da via das vias ruim (5-7m) Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Pavimentação ruim Vegetação inexistente Curso d'água em péssimo estado de conservação
Oportunities	Threats
Investimento da PMS para a reestruturação da área Controlar o avanço sobre a área do futuro Parque Via de acesso ao futuro Parque	
Trecho 4	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Vegetação em regular estado de conservação	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação inexistente Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Curso d'água em péssimo estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Investimento da PMS para a reestruturação da área Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	Insegurança
Trecho 5	
Strength	Weakness
Declividade da via excelente Pavimentação regular	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação inexistente Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Curso d'água em péssimo estado de conservação
Oportunities	Threats
Investimento da PMS para a reestruturação da área Potencial paisagístico	Insegurança
Trecho 6	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Vegetação em regular estado de conservação	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima

	Insolejamento péssimo Curso d'água em péssimo estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Investimento da PMS para a reestruturação da área Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	Insegurança
Trecho 7	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Vegetação em bom estado de conservação	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Curso d'água em péssimo estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Investimento da PMS para a reestruturação da área Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	Insegurança Área de risco
Trecho 8	
Strength	Weakness
Vegetação em regular estado de conservação	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Declividade da via péssima Insolejamento péssimo Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Indução do fluxo a partir da reestruturação da área pela PMS Dinamizar com caminhos alternativos Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	Insegurança
Trecho 9	
Strength	Weakness
Declividade da via boa Vegetação em regular estado de conservação	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	Insegurança
Trecho 10	
Strength	Weakness
	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Declividade da via péssima Vegetação em ruim estado de conservação Insolejamento ruim Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Dinamizar com caminhos alternativos Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	Insegurança
Trecho 11	
Strength	Weakness
Declividade da via regular	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixa

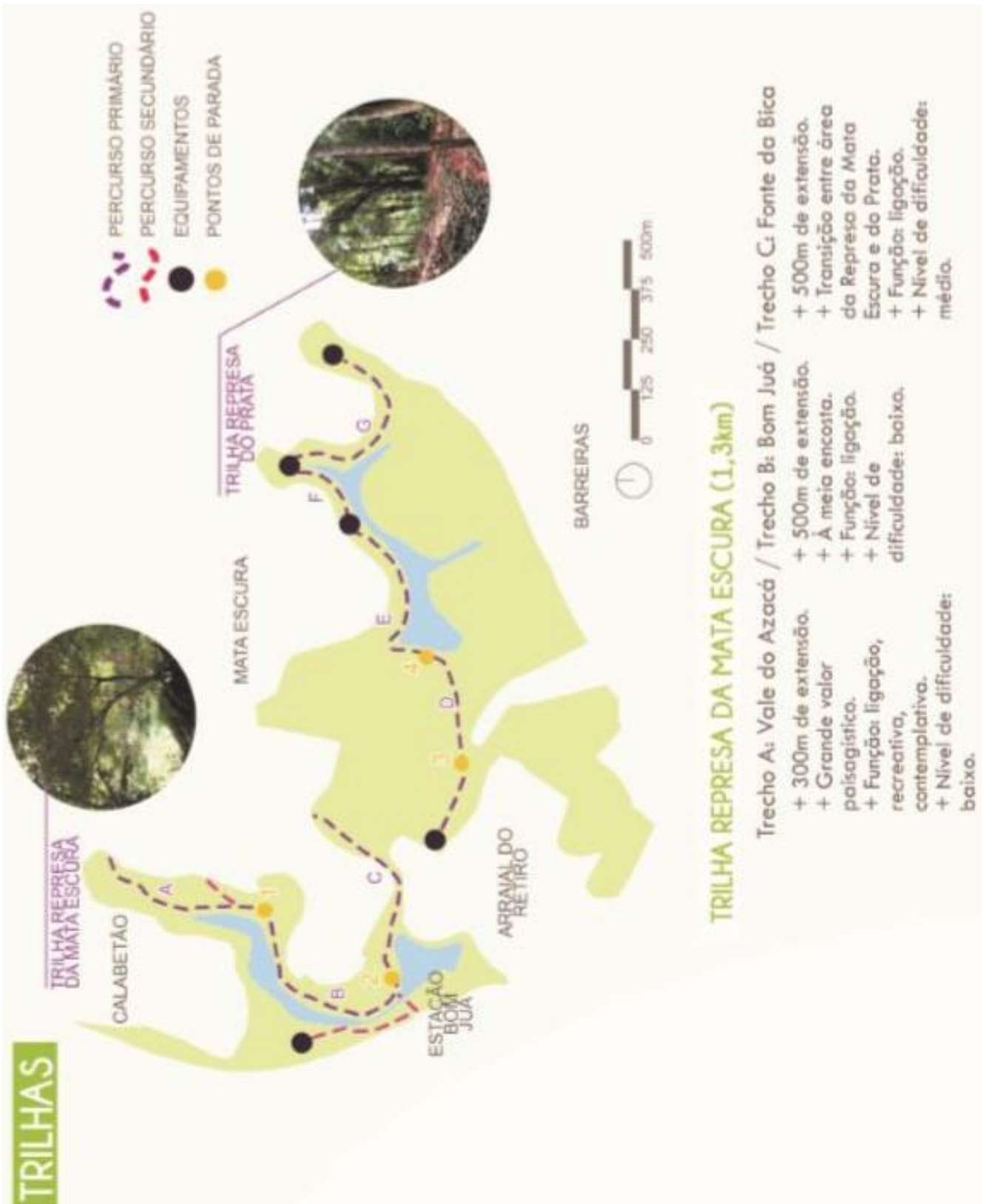
	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Vegetação em ruim estado de conservação Declividade da via péssima Insolejamento ruim Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Controlar o avanço sobre a área do futuro Parque Via de acesso ao futuro Parque Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	Insegurança
Trecho 12	
Strength	Weakness
Declividade da via boa	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Vegetação em ruim estado de conservação Insolejamento péssimo Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	
Trecho 13	
Strength	Weakness
	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Declividade da via péssima Vegetação em ruim estado de conservação Insolejamento ruim Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Dinamizar com caminhos alternativos Potencial paisagístico	Insegurança
Trecho 14	
Strength	Weakness
Insolejamento regular	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Declividade da via péssima Vegetação em ruim estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Dinamizar com caminhos alternativos	Insegurança
Trecho 15	
Strength	Weakness
Insolejamento regular Vegetação em regular estado de conservação	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Declividade da via péssima Vegetação em ruim estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Dinamizar com caminhos alternativos	Insegurança
Trecho 16	
Strength	Threats
Declividade da via ótima Capacidade da via regular (7-8m) Concentração de ocupação regular	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento ruim

	Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Trecho 17	
Strength	Weakness
Declividade da via boa Capacidade da via regular (7-8m) Concentração de ocupação regular Insolejamento regular	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Trecho 18	
Strength	Weakness
Declividade da via excelente Capacidade da via regular (7-8m) Concentração de ocupação regular Insolejamento regular	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Trecho 19	
Strength	Weakness
Insolejamento regular	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixa Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Declividade da via péssima Vegetação em ruim estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Dinamizar com caminhos alternativos	Insegurança
Trecho 20	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Capacidade da via regular (7-8m) Concentração de ocupação regular Insolejamento regular	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
	Linha de transmissão
Trecho 21	
Strength	Weakness
Insolejamento regular	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixa Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Declividade da via péssima Vegetação em ruim estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Dinamizar com caminhos alternativos	Insegurança Linha de transmissão
Trecho 22	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Vegetação em bom estado de conservação	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Curso d'água em péssimo estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	Insegurança Linha de transmissão

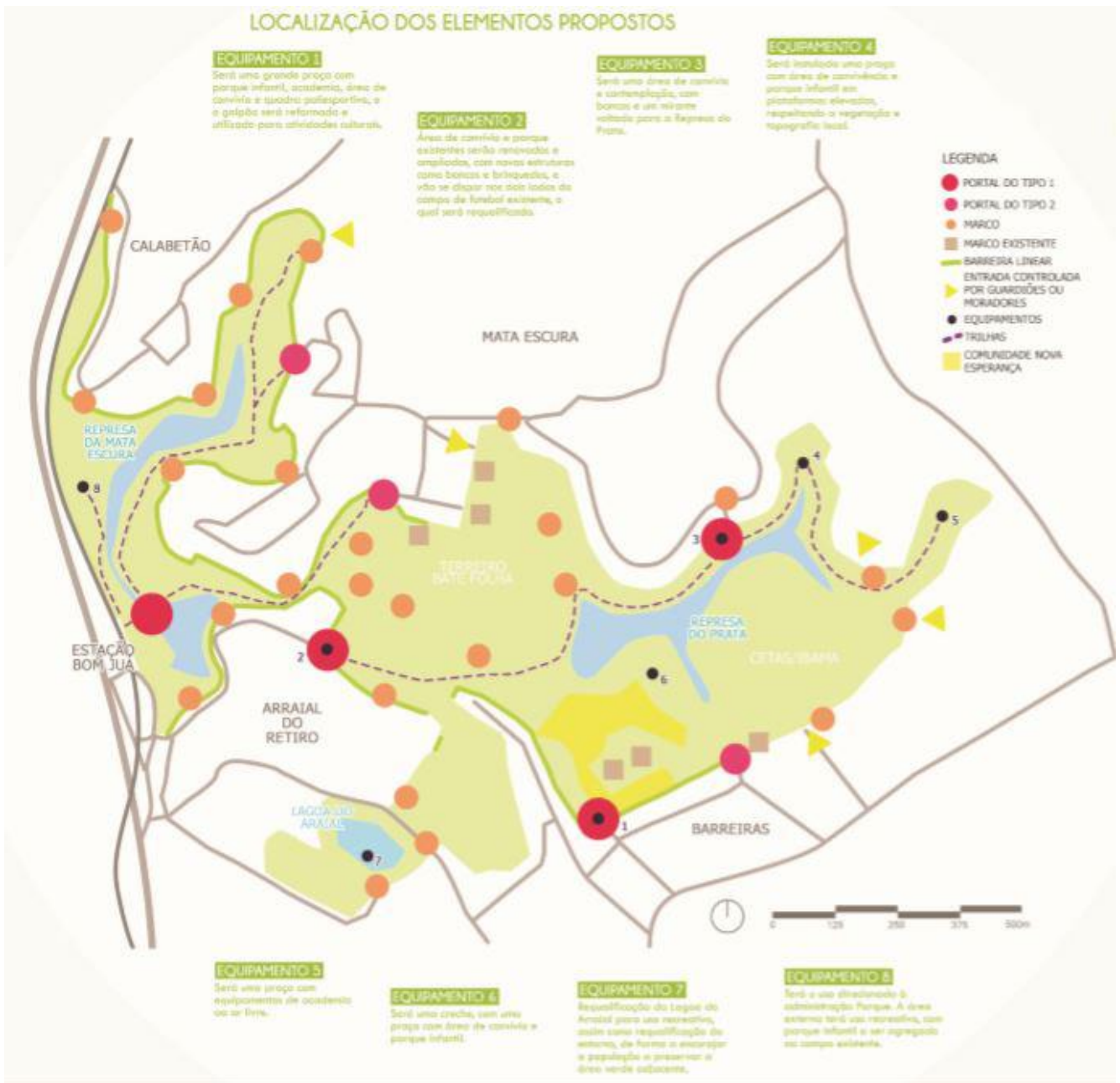
Trecho 23	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Capacidade da via regular (6-7m) Concentração de ocupação regular	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	Linha de transmissão Proximidade a área de risco
Trecho 24	
Strength	Weakness
Declividade da via boa Capacidade da via regular (6-7m) Concentração de ocupação regular	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
	Linha de transmissão
Trecho 25	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Capacidade da via regular (7-8m) Concentração de ocupação regular	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
	Linha de transmissão Proximidade a área de risco
Trecho 26	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Vegetação em bom estado de conservação	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Curso d'água em péssimo estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Investimento da PMS para a reestruturação da área Área residuais com potencial para equipamentos Potencial paisagístico	Insegurança Área de risco
Trecho 27	
Strength	Weakness
Vegetação em bom estado de conservação	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixíssima Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Declividade da via péssima Insolejamento ruim Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Indução do fluxo a partir da reestruturação da área pela PMS Dinamizar com caminhos alternativos Potencial paisagístico	Insegurança Área de risco
Trecho 28	
Strength	Weakness
Declividade da via excelente	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Concentração de ocupação baixa Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Vegetação em péssimo estado de conservação

	Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Indução do fluxo a partir da reestruturação da área pela PMS Dinamizar com caminhos alternativos	Área de risco
Trecho 29	
Strength	Weakness
Declividade da via boa Capacidade da via regular (6-7m) Concentração de ocupação regular	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Indução do fluxo a partir da reestruturação da área pela PMS Dinamizar com caminhos alternativos	Área de risco
Trecho 30	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Capacidade da via regular (8-9m) Concentração de ocupação regular	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Área residuais com potencial para equipamentos	
Trecho 31	
Strength	Weakness
Concentração de ocupação regular Insolejamento regular	Capacidade da via péssima (inferior a 4m) Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Declividade da via péssima Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação péssima
Oportunities	Threats
Dinamizar com caminhos alternativos	Insegurança
Trecho 32	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Concentração de ocupação boa	Capacidade da via ruim (5-6m) Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Insolejamento péssimo Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Trecho 33	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Capacidade da via regular (8-9m) Concentração de ocupação boa Insolejamento regular	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats
Trecho 34	
Strength	Weakness
Declividade da via ótima Capacidade da via regular (8-9m) Concentração de ocupação boa Insolejamento regular	Continuidade do canal de circulação péssima Qualidade do canal de circulação péssima Vegetação em péssimo estado de conservação Pavimentação ruim
Oportunities	Threats

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.



ANEXO B- MARCOS E PORTAIS COMO INSTRUMENTO DE PRESERVAÇÃO (LEITE,2016)



ANEXO C - PLANO DE DIRETRIZES URBANÍSTICAS PARA ÁREAS DE INFLUÊNCIA DAS ESTAÇÕES DE METRÔ DE SALVADOR – PROPOSTAS DA FMLF/ DMC ENGENHARIA (2001)

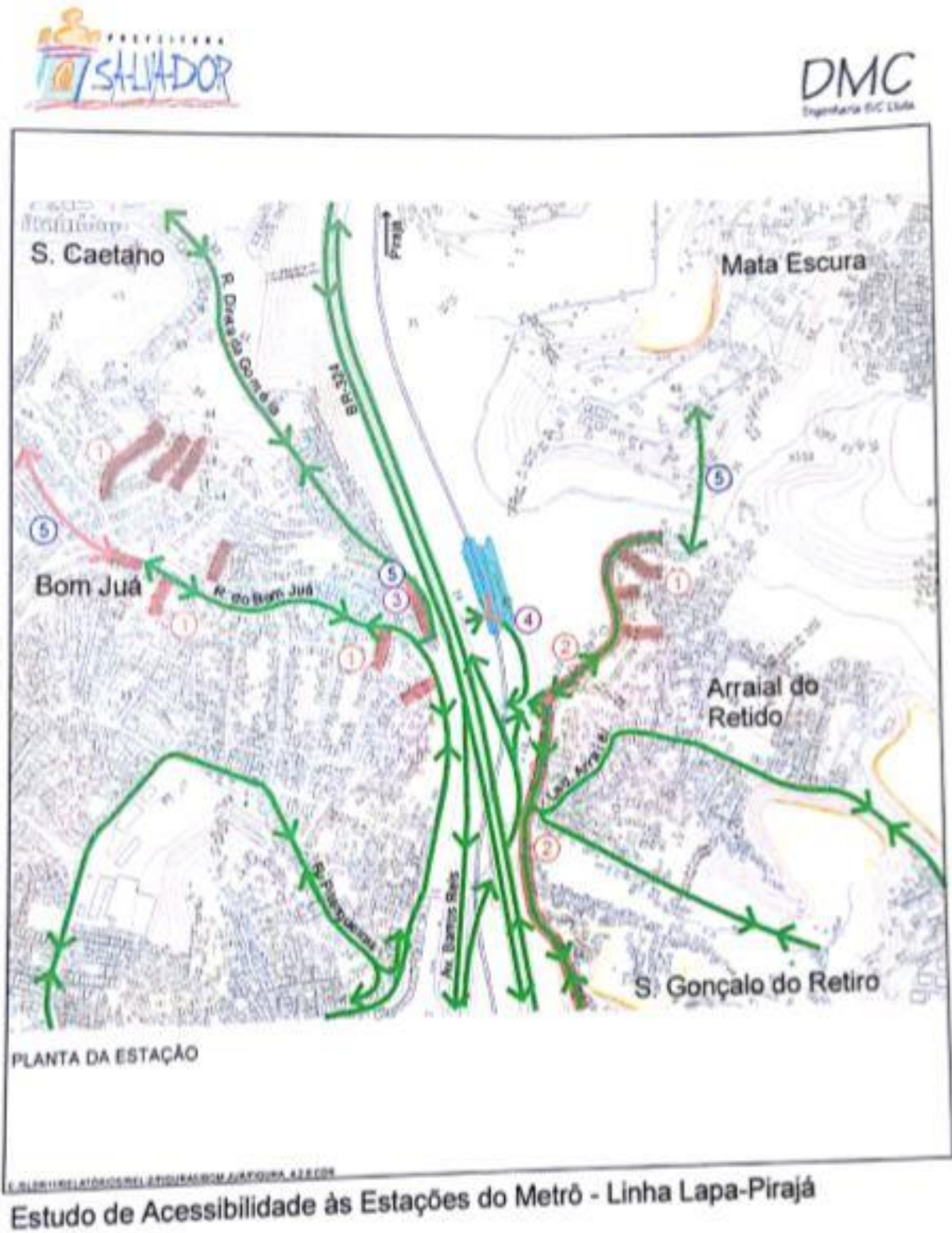
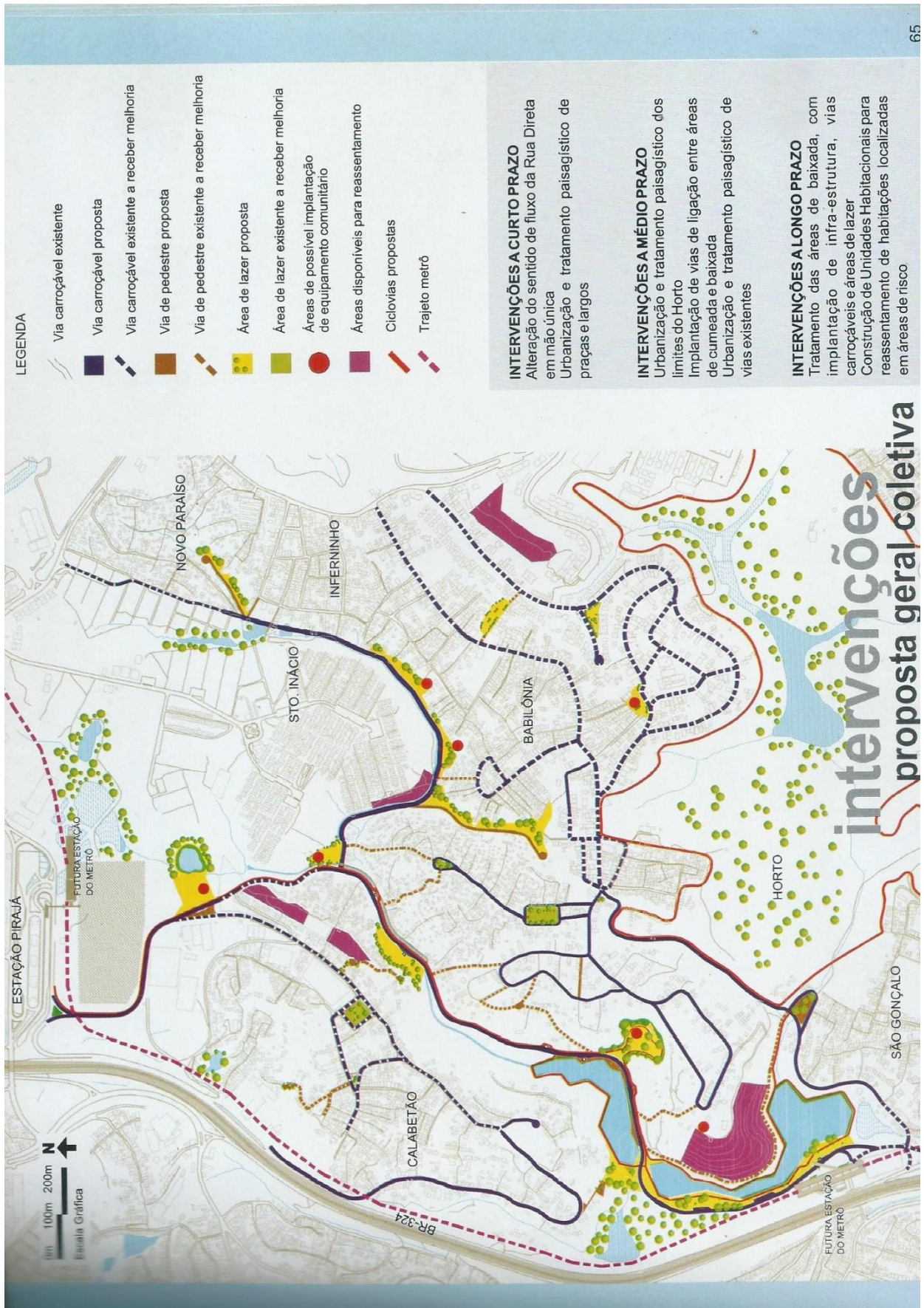


Figura 1.2.17
Principais problemas e conflitos
Estação / Terminal Juá

Fonte: FMLF



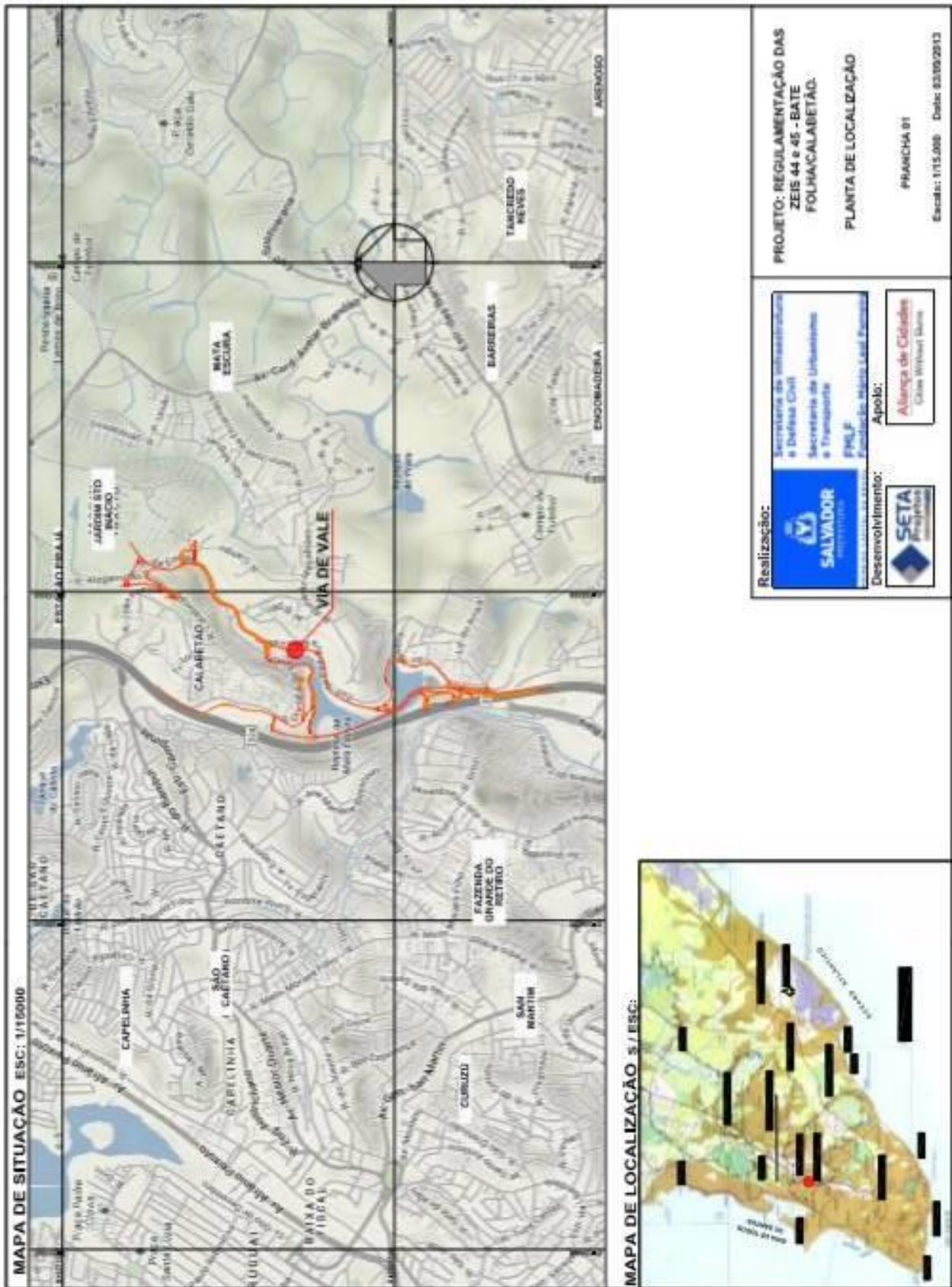
Fonte: Gordilho-Souza et al (2005)

ANEXO E- PROPOSTA LIGAÇÃO BR-324 A MATA ESCURA, VÍDEO DA CAMPANHA DE ANTÔNIO CARLOS MAGALHÃES NETO PARA A PMS, ELABORADO PELA SINDEC (2012)



Fonte: Desconhecido

ANEXO F- REGULAMENTAÇÃO DAS ZEIS 44 E 45 BATE FOLHA (MATA ESCURA) E CALABETÃO, FMLF/SETAS (2013)



Fonte: FMLF

ANEXO G- PLANO DE MOBILIDADE DE SALVADOR (2017)

INTERVENÇÃO VIÁRIA

PREFEITURA BAIRRO PB: Cabula / Tanc. Neves	LOCALIZAÇÃO Bom Juá - Sussuarana - Gal Costa	Código Manuseio SV 228																																																						
CARACTERÍSTICAS																																																								
TIPOLOGIA Construção de Nova Via	FUNCIONALIDADE Ver mapa de propostas de Hierarquia Viária																																																							
DIMENSÕES BÁSICAS / CUSTOS <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: 0.8em;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Canal</th> <th>Seção</th> <th>Custo Unitário</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Requalificação</td><td>-</td><td>-</td><td>150</td></tr> <tr><td>Ampliação</td><td>-</td><td>-</td><td>400</td></tr> <tr><td>Duplicação</td><td>-</td><td>-</td><td>500</td></tr> <tr><td>Nova Via</td><td>3.900</td><td>35</td><td>500</td></tr> <tr><td>Rampa</td><td>200</td><td>10</td><td>2.000</td></tr> <tr><td>Ponte / Viaduto</td><td>-</td><td>-</td><td>3.000</td></tr> <tr><td>Trincheira</td><td>240</td><td>30</td><td>9.000</td></tr> <tr><td>Túnel</td><td>500</td><td>20</td><td>250.000</td></tr> <tr><td></td><td>(m)</td><td>(m)</td><td>(R\$/m)</td></tr> </tbody> </table>		Canal	Seção	Custo Unitário	Requalificação	-	-	150	Ampliação	-	-	400	Duplicação	-	-	500	Nova Via	3.900	35	500	Rampa	200	10	2.000	Ponte / Viaduto	-	-	3.000	Trincheira	240	30	9.000	Túnel	500	20	250.000		(m)	(m)	(R\$/m)	CONTEÚDO FÍSICO Pistas de Rotamento <input style="width: 40px;" type="text" value="2"/> Calçadas <table border="1" style="font-size: 0.8em;"><tr><td>Orla</td><td>Legem</td></tr><tr><td><input style="width: 20px;" type="text" value="2"/></td><td><input style="width: 20px;" type="text" value="3,5"/></td></tr></table> Faixas de Tráfego <input style="width: 40px;" type="text" value="3"/> Pref. TC <table border="1" style="font-size: 0.8em;"><tr><td>BT</td><td>BS</td><td>BSB</td></tr><tr><td><input style="width: 20px;" type="text" value="-"/></td><td><input style="width: 20px;" type="text" value="ok"/></td><td><input style="width: 20px;" type="text" value="-"/></td></tr></table> Canteiro Cent./Lateral <input style="width: 40px;" type="text" value="largo"/> Pref. Ciclistas <table border="1" style="font-size: 0.8em;"><tr><td>Orla</td><td>Cabine</td></tr><tr><td><input style="width: 20px;" type="text" value="ok"/></td><td><input style="width: 20px;" type="text" value="-"/></td></tr></table> Canal de Drenagem <input style="width: 40px;" type="text" value="sim"/>		Orla	Legem	<input style="width: 20px;" type="text" value="2"/>	<input style="width: 20px;" type="text" value="3,5"/>	BT	BS	BSB	<input style="width: 20px;" type="text" value="-"/>	<input style="width: 20px;" type="text" value="ok"/>	<input style="width: 20px;" type="text" value="-"/>	Orla	Cabine	<input style="width: 20px;" type="text" value="ok"/>	<input style="width: 20px;" type="text" value="-"/>
	Canal	Seção	Custo Unitário																																																					
Requalificação	-	-	150																																																					
Ampliação	-	-	400																																																					
Duplicação	-	-	500																																																					
Nova Via	3.900	35	500																																																					
Rampa	200	10	2.000																																																					
Ponte / Viaduto	-	-	3.000																																																					
Trincheira	240	30	9.000																																																					
Túnel	500	20	250.000																																																					
	(m)	(m)	(R\$/m)																																																					
Orla	Legem																																																							
<input style="width: 20px;" type="text" value="2"/>	<input style="width: 20px;" type="text" value="3,5"/>																																																							
BT	BS	BSB																																																						
<input style="width: 20px;" type="text" value="-"/>	<input style="width: 20px;" type="text" value="ok"/>	<input style="width: 20px;" type="text" value="-"/>																																																						
Orla	Cabine																																																							
<input style="width: 20px;" type="text" value="ok"/>	<input style="width: 20px;" type="text" value="-"/>																																																							
CUSTO ESTIMADO (mil R\$ nov/2017) 262.050,0	REFERÊNCIA DE IMPLANTAÇÃO <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 15px;"> </td> <td style="width: 15px;"> </td> <td style="width: 15px;"> </td> <td style="width: 15px;"> </td> <td style="width: 15px;"> </td> </tr> </table>						REFERÊNCIA PDDU <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 15px;"> </td> <td style="width: 15px;"> </td> <td style="width: 15px;"> </td> <td style="width: 15px;"> </td> <td style="width: 15px;"> </td> </tr> </table>						ANO META 2049																																											
MAPA DE SITUAÇÃO																																																								
DESCRIÇÃO E JUSTIFICATIVA / FUNÇÃO / RAZÃO																																																								
Criação de nova via estruturadora no "Miolo" interligando a BR-324 (em Bom Juá) - margeando (ao sul) a área do SAVAM - com três túneis na região da Mata Escura e em Sussuarana até o corredor estrutural da Av. Gal Costa, junto ao Horto Botânico da Mata dos Oitis, com adequação viária das interseções extremas e com previsão de corredor de ônibus no canteiro central (BRS).																																																								
OBSERVAÇÃO																																																								
<ul style="list-style-type: none"> • Indenização de "recuos viários" e realocação de atividades = Verba de R\$ 20.000 mil. • Via proposta em Zona Especial de Interesse Social (ZEIS). No desenvolvimento do projeto da via, considerar a legislação específica, relativa às ZEIS. 																																																								

Fonte: PlanMob, Relatório 12

ANEXO H- PROJETO DE URBANIZAÇÃO DE ASSENTAMENTO PRECÁRIO EM ÁREA SITUADA NA LOCALIDADE MATA ESCURA, SALVADOR/BA, FMLF/HYDROS (2018).



Fonte: Equipe do Parque Theodoro Sampaio, 2018.

ANEXO I - FÓRMULA PARA RESULTADO DA AVALIAÇÃO DOS TRECHOS LEVANTADOS

$$\text{Fórmula: } \text{NOTA TRECHO X} = (\text{PTc} \times \text{VPc}) + (\text{PTq} \times \text{VPq}) + (\text{PTd} \times \text{VPd})$$

LEGENDA:

PTc: Ponto Técnico de Continuidade
PTq: Ponto Técnico de Qualidade
PTd: Ponto Técnico de Declividade

VPc: Valor de Ponderação de Continuidade
VPq: Valor de Ponderação de Qualidade
VPd: Valor de Ponderação de Declividade

Fonte: SOARES (2016)