



UNIFACS

UNIVERSIDADE SALVADOR

LAUREATE INTERNATIONAL UNIVERSITIES*

MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO

LEONARDO SILVÉRIO GONÇALVES DE SANTANA

**PARQUES URBANOS DE SALVADOR/BA: O PAPEL DA MOBILIDADE NO
ACESSO AOS ESPAÇOS VERDES PÚBLICOS**

Salvador
2021

LEONARDO SILVÉRIO GONÇALVES DE SANTANA

**PARQUES URBANOS DE SALVADOR/BA: O PAPEL DA MOBILIDADE NO
ACESSO AOS ESPAÇOS VERDES PÚBLICOS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU), Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano da UNIFACS Universidade Salvador, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Marília Moreira Cavalcante.

Salvador
2021

Ficha Catalográfica elaborada pelo Sistema de Bibliotecas da Universidade Salvador - UNIFACS.

Santana, Leonardo Silvério Gonçalves de

Parques urbanos de Salvador/BA: o papel da mobilidade no acesso aos espaços verdes públicos./ Leonardo Silvério Gonçalves de Santana.- Salvador: UNIFACS, 2021.

145 f. : il.

Dissertação apresentada ao Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano do Programa de Pós-graduação da Universidade Salvador - UNIFACS, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Marília Moreira Cavalcante.

1. Parques urbanos - preservação. 2. Lazer. 3. Mobilidade. I. Cavalcante, Marília Moreira, orient. II. Título.

CDD: 712

LEONARDO SILVÉRIO GONÇALVES DE SANTANA

PARQUES URBANOS DE SALVADOR/BA: O PAPEL DA MOBILIDADE NO
ACESSO AOS ESPAÇOS VERDES PÚBLICOS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano, Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano da UNIFACS Universidade Salvador, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre.

Marília Moreira Cavalcante – Orientadora _____
Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia - UFBA
UNIFACS - Universidade Salvador

Marcia M. Couto Mello _____
Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia - UFBA
UNIFACS - Universidade Salvador

Silvia Camargo Fernandes Miranda _____
Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia - UFBA
Universidade Federal da Bahia - UFBA

Salvador, 30 de março de 2021.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus e ao universo por possibilitarem mais uma importante conquista ao longo da minha jornada de vida.

Aos meus pais, Demizes e Celina, pela criação, educação, todo esforço realizado em prol da minha felicidade, e a toda minha família, pelo apoio. Agradeço a minha esposa, Mariane Reis, por todo amor, motivação, força e paciência sempre demonstrados e por compartilhar comigo as incertezas e alegrias deste grande desafio.

Agradeço a toda a turma 2019, em especial aos meus queridos colegas Aline, Bruna, Gabriel, Priscila e Raissa que juntos compartilhamos muitas risadas e vitórias.

As Professoras Dr^a. Marília Cavalcante e Dr^a. Marcia M. Mello, agradeço por todo apoio e orientação, a Professora Dra. Carolina Spinola, coordenadora do PPDRU, pela gentileza e carinho que sempre demonstrou, e ao Professor Dr. Renato Reis, por me incentivar a ingressar no mestrado.

Agradeço a Dr^a. Silvia Miranda e aos demais membros da banca, a instituição UNIFACS, ao corpo docente e colaboradores do Programa de Desenvolvimento Regional e Urbano - PPDRU.

Agradeço, também, ao CNPq - Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – Brasil, pelo apoio financeiro concedido para a concretização dessa pesquisa.

E a todos que de alguma forma colaboraram para a conclusão deste trabalho.

RESUMO

Os parques urbanos são espaços públicos destinados a preservação natural. Áreas verdes que possibilitam lazer gratuito e democrático, primordiais para o bem-estar e qualidade de vida na cidade. O objetivo desta pesquisa é analisar as principais opções de acesso aos dez parques urbanos de Salvador/Ba, através da infraestrutura viária, transporte público, serviços e equipamentos complementares. Busca-se compreender como os aspectos da mobilidade urbana da cidade promovem uma maior e melhor visitação aos seus parques. As análises abrangem a descrição dos parques, dos bairros do entorno, da infraestrutura viária e do sistema de transporte público coletivo. Os resultados obtidos apontam uma visível segregação socioespacial presente por toda a cidade e a histórica carência de equipamentos e serviços públicos em determinados bairros, em agrave, a desassistência a região do Subúrbio Ferroviário. Desta forma, a finalidade da pesquisa é demonstrar a importância dos espaços verdes públicos, ratificando que além da implantação dos parques, se faz essencialmente necessário o planejamento eficaz da mobilidade urbana que resulte em maiores estímulos ao uso e visitação, corroborando com a legítima democratização do direito à cidade.

Palavras-chaves: Parques urbanos, preservação, lazer, mobilidade, direito à cidade.

ABSTRACT

Urban parks are public spaces designed for natural preservation. Green areas that allow free and democratic leisure, essential for the well-being and quality of life in the city. The objective of this research is to analyze the main access options to the ten urban parks in Salvador / Ba, through road infrastructure, public transport, services and complementary equipment. It seeks to understand how aspects of urban mobility in the city promote greater and better visitation to its parks. The analyzes cover the description of the parks, the surrounding neighborhoods, the road infrastructure and the collective public transport system. The results obtained point to a visible socio-spatial segregation present throughout the city and the historical lack of equipment and public services in certain neighborhoods, in addition, the lack of assistance in the Suburbia region. Thus, the purpose of the research is to demonstrate the importance of public green spaces, confirming that in addition to the implantation of parks, it is essential to effectively plan urban mobility that results in greater incentives for use and visitation, corroborating with the legitimate democratization of the city.

Key-words: Urban parks, preservation, recreation, mobility, right to the city.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Distribuição espacial dos Parques Urbanos de Salvador	40
Figura 2 - Evolução da mancha urbana de Salvador (1940-2006)	57
Figura 3 - Regiões de Salvador e os vetores de crescimento.....	58
Figura 4 - Proporção de pobres conforme dados do Atlas Brasil 2010.....	59
Figura 5 - Mancha Urbana da Região Metropolitana de Salvador	60
Figura 6 - Rede viária de transportes	63
Figura 7 - Operação dos modais urbanos de Salvador/BA.....	65
Figura 8 - Mapa de declividades do sistema viário de Salvador	69
Figura 9 – Trilha ecológica do Parque São Bartolomeu/Pirajá	76
Figura 10 – Proposta de intervenção para Parque de Canabrava.....	78
Figura 11 – Atividades culturais no Parque da Cidade	82
Figura 12 - Alterações nos limites do Parque Metropolitano de Pituaçu.....	84
Figura 13 - Parques do Subúrbio e os bairros do entorno	88
Figura 14 - Parques do Miolo e os bairros do entorno.....	90
Figura 15 - Parques da AUC/Centro e os bairros do entorno	91
Figura 16 - Parques da Orla e os bairros do entorno.....	93
Figura 17 - Tipologia socioespacial de Salvador	94
Figura 18 - Percentual de domicílios com renda domiciliar per capita	95
inferior a meio salário mínimo	95
Figura 19 - As “cidades internas” de Salvador.....	96
Figura 20 – Mapa da violência em salvador, 2010	97
Figura 21- Mapa de macroacessibilidade aos Parques Urbanos de Salvador.....	99
Figura 22 – Rota de acesso ao Parque Lagoa da Paixão	103
Figura 23 – Rota de acesso ao Parque de Pirajá	104
Figura 24 – Rota de acesso ao Parque São Bartolomeu.....	106
Figura 25 – Rota de acesso ao Parque Socioambiental de Canabrava.....	109
Figura 26 – Rota de acesso ao Parque Jardim Botânico.....	110
Figura 27 – Rota de acesso ao Parque Zoobotânico.....	112
Figura 28 – Rota de acesso ao Parque da Cidade	114
Figura 29 – Rota de acesso ao Parque de Pituaçu	116
Figura 30 – Rota de acesso ao Parque Vale Encantado	118
Figura 31 – Rota de acesso ao Parque Lagoa do Abaeté	120
Figura 32 – Ciclo das problemáticas e seus agravantes	127

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Histórico das políticas nacionais de transporte e mobilidade	48
Quadro 2 - Aspectos socioeconômicos dos bairros, Parques do Subúrbio.....	89
Quadro 3 - Aspectos socioeconômicos dos bairros, Parques do Miolo	90
Quadro 4 - Aspectos socioeconômicos dos bairros, Parques da AUC/Centro.....	92
Quadro 5 - Aspectos socioeconômicos dos bairros, Parques da Orla	93
Quadro 6 - Distâncias entre os parques urbanos e as estações de metrô.....	101
Quadro 7 – Linhas de ônibus para o Parque Lagoa da Paixão	103
Quadro 8 – Linhas de ônibus para o Parque de Pirajá	105
Quadro 9 – Linhas de ônibus para o Parque de Pirajá	107
Quadro 10 – Linhas de ônibus para o Parque de Canabrava.....	110
Quadro 11 – Linhas de ônibus para o Parque Jardim Botânico.....	111
Quadro 12 – Linhas de ônibus para o Parque Zoobotânico.....	113
Quadro 13 – Linhas de ônibus para o Parque Zoobotânico.....	115
Quadro 14 – Linhas de ônibus para o Parque de Pituaçu	117
Quadro 15 – Linhas de ônibus para o Parque Vale Encantado	119
Quadro 16 – Linhas de ônibus para o Parque Lagoa do Abaeté	120
Quadro 17 – Principais aspectos dos 10 parques urbanos	121

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Evolução populacional da cidade de Salvador	56
Tabela 2 - Distribuição modal das viagens na RMS e Salvador em 2012.....	62
Tabela 3 - Evolução da frota total de veículos de Salvador	62
Tabela 4 - Área de cobertura e frota do STCO.....	64

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABM	Área de Borda Marítima
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
APA	Área de Proteção Ambiental
APCP	Áreas de Proteção Cultural e Paisagística
APP	Áreas de Preservação Permanente
APRN	Áreas de Proteção de Recursos Naturais
AUC	Área Urbana Consolidada
BA	Bahia
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CONDER	Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia
COOPERBRAVA	Cooperativa de Recicláveis de Canabrava
CPUCS	Comissão do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador
GEPA	Grupamento Especial de Proteção Ambiental
Ha	Hectare
Hab	Habitantes
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
INEMA	Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos
Louos	Lei Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo
ONGs	Organizações Não Governamentais
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PESQUISA OD	Pesquisa Origem/Destino
PIB	Produto Interno Bruto
PlanMob	Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador
PNEA	Política Nacional de Educação Ambiental
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PPDRU	Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano
PPP	Parceria Público Privado
RIT	Rede Integrada de Transporte

RMA	Áreas de Remanescentes do Bioma Mata Atlântica
RMS	Região Metropolitana de Salvador
SAVAM	Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural
SECIS	Secretaria de Sustentabilidade, Inovação e Resiliência
SEDUR	Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Urbanismo de Salvador
SEMA	Secretaria do Meio Ambiente
SEMOB	Secretaria Municipal de Mobilidade
SIGA	Serviço Integrado de Atendimento Regional
SNUC	Sistema Nacional de Unidades de Conservação
STCO	Serviço de Transporte Público Coletivo de Passageiros por Ônibus
STEC	Subsistema de Transporte Especial Complementar
TCU	Tribunal de Contas da União
UC	Unidades de Conservação
UNIFACS	Universidade Salvador
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos
ZEIS	Zonas Especiais de Interesse Social

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	15
2 PARQUES URBANOS	19
2.1 HISTÓRICO E CONCEITUAÇÃO DOS PARQUES URBANOS	19
2.2 PARQUES URBANOS NO BRASIL.....	24
2.3 LEGISLAÇÃO E ASPECTOS LEGAIS: PARQUES URBANOS NO BRASIL	29
2.4 LEGISLAÇÃO E ASPECTOS LEGAIS: PARQUES URBANOS DE SALVADOR	33
3 MOBILIDADE URBANA: UM DIREITO SOCIAL	42
3.1 MOBILIDADE URBANA NO BRASIL	44
3.2 PLANEJAMENTO E MOBILIDADE URBANA DE SALVADOR.....	49
3.2.1 Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador – PlanMob 2018 ...	53
4 MOBILIDADE E PARQUES URBANOS DE SALVADOR	71
4.1 OS DEZ PARQUES URBANOS DA CIDADE DE SALVADOR	73
4.1.1 Parques do Subúrbio	73
4.1.2 Parques do Miolo	77
4.1.3 Parques da AUC/Centro	80
4.1.4 Parques da Orla	82
4.2 DESCRIÇÃO SOCIOECONÔMICA DOS BAIRROS E VIZINHANÇA DOS PARQUES	87
4.3 INFRAESTRUTURA VIÁRIA E TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: AS ROTAS DE ACESSO AOS PARQUES URBANOS.....	98
4.4 OS CAMINHOS QUE LEVAM AOS PARQUES URBANOS: UMA ANÁLISE EXPLORATÓRIA	102
4.4.1 Parques do Subúrbio	102
4.4.2 Parques do Miolo	108
4.4.3 Parques da AUC/Centro	112
4.4.4 Parques da Orla	115
4 DISCUSSÃO	124
5 CONCLUSÃO	129
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	131

1 INTRODUÇÃO

Dada a crescente degradação do ambiente natural e suas consequências, às temáticas ambientais ganham cada vez mais importância nas discussões acerca do planejamento urbano das cidades. A mudança de paradigmas da sociedade, quanto à relação do indivíduo com o ambiente que o cerca, faz emergir novos conceitos e posturas quanto à preocupação ambiental.

A presente dissertação aborda as formas de acesso aos parques existentes na cidade de Salvador, com o seguinte tema: Parques Urbanos de Salvador/Ba: o papel da mobilidade no acesso aos espaços verdes públicos.

Diferentes estudos convergem na afirmação que os parques urbanos podem amenizar problemas sociais e ambientais consequentes do processo de urbanização desordenada das cidades. Além de preservar remanescentes da paisagem natural, tais áreas verdes possibilitam agregar múltiplas funções, como atividades esportivas, educacionais e culturais. Desse modo, o interesse em estudar os parques urbanos de Salvador se deu diante da carência de espaços de lazer livres, gratuitos e democráticos, que rompam com o padrão habitual de vincular o lazer ao consumo e espaços privados.

O somatório entre políticas públicas, investimentos, divulgação e formas de uso sustentáveis devem buscar motivar e atrair frequentadores. Para isso, os esforços na promoção ao uso e visitação dos parques perpassam pela caracterização das formas de acesso e da mobilidade da cidade. Balizadas pelas diretrizes da política nacional de mobilidade urbana, as ações e planos municipais devem promover uma maior inclusão, democratização e aprimoramento das condições de acessibilidade e mobilidade.

De certo, a existência do parque urbano, por si só, não garante a total exploração de suas potencialidades. Logo, torna-se necessário que estes espaços sejam percebidos de forma positiva pela população.

Atualmente, a capital baiana possui dez parques urbanos, sendo eles: Parque Zoo-Botânico; Parque Joventino Silva; Parque Metropolitano de Pituáçu; Parque Socioambiental de Canabrava; Parque Jardim Botânico Mata dos Oitis; Parque do Abaeté; Parque São Bartolomeu; Parque de Pirajá; Parque da Lagoa da Paixão; e Parque Ecológico do Vale Encantado. Entre os diferentes históricos, marcos de

implantação, relações culturais e formas de uso todos os dez parques urbanos se assemelham quanto à potencialidade de sua cobertura vegetal.

Para relacionar os parques urbanos e mobilidade, a pesquisa abarca análises dos planos municipais em vigência: o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU, de 2016, que institui os atuais dez parques urbanos; e o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador – PlanMob, de 2018, consultando neles os aspectos do processo de desenvolvimento da cidade e as diretrizes pertinentes à temática.

O planejamento urbano da cidade deve resultar em um conjunto de políticas que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de maneira efetiva, fluída, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Desta forma, pretende-se descrever os dez parques urbanos de Salvador, apresentar aspectos do entorno e levantar as principais características das formas de acesso via infraestrutura urbana e sistema de transporte coletivo.

Perante as considerações apontadas, o estudo buscou responder o seguinte problema de pesquisa: como as características físicas, a localização e as formas de acesso podem contribuir na promoção ao uso e visitação dos parques urbanos da cidade de Salvador/Ba?

Como roteiro central para balizar as etapas da pesquisa e detalhar o objeto estudado, foram adotadas três questões norteadoras: Quais as principais características dos dez parques urbanos de Salvador? Quais as principais rotas e formas de acesso aos dez parques urbanos de Salvador? Como a localização espacial dos parques urbanos pode contribuir na promoção do seu uso e visitação?

O objetivo principal é investigar as opções de acesso aos parques urbanos através da infraestrutura viária, sistemas de transportes públicos, serviços e equipamentos complementares. Trata-se, portanto, de uma pesquisa descritiva que “visa descobrir a existência de associações entre variáveis [...]” (GIL, 2002, p.42).

Adota-se como objetivos específicos:

- i. Descrever os dez parques urbanos, seus históricos, principais características e contribuições para a cidade;
- ii. Analisar a localização dos parques, identificando as principais formas de acesso através da infraestrutura viária e das rotas do transporte público coletivo;
- iii. Analisar a localização dos parques, identificando aspectos do entorno e as facilidades no acesso.

De acordo com Lakatos e Marconi (2003), o estudo pode ser classificado como qualitativo e os procedimentos técnicos empregados se valem de pesquisa bibliográfica, através da consulta a teses, dissertações, artigos e livros; e pesquisa documental, com a consulta de tabelas estatísticas, relatórios técnicos e documentos oficiais. As análises exploratórias abrangem coleta de dados através das visitas aos parques urbanos, realizadas entre os meses de agosto a dezembro de 2020.

No decorrer desta dissertação, relacionam-se os parques urbanos com a mobilidade da cidade, proporcionando reflexões e discussões sobre perspectivas da dimensão urbana, tais como: os parques urbanos como fragmentos de natureza e palco de vivências socioculturais; o direito à cidade e ao espaço ambientalmente equilibrado; o processo de planejamento urbano e os impactos da segregação social; o caráter democrático da mobilidade urbana e o seu papel na (re)apropriação, (re)aproximação e (re)significação das experiências de vivenciar a cidade.

O estudo apresenta-se dentro de uma ordem lógica. De início, a fundamentação teórica, dividida em duas seções, apresenta: um aporte acerca dos parques urbanos – conceito, implantação, legislação no Brasil e as diretrizes do PDDU de Salvador; e a mobilidade urbana – papel social, conceito, legislação no Brasil e o PlanMob de Salvador.

A segunda etapa da dissertação contempla, em quatro seções, os resultados obtidos no decorrer da pesquisa, apresentando: os dez parques urbanos de Salvador; a descrição socioeconômica dos bairros e vizinhança; a infraestrutura viária e sistema de transporte público coletivo; e os caminhos que levam aos parques, uma análise exploratória das formas de acesso aos parques urbanos da cidade.

Por fim, a discussão e as considerações compreendem o encadeamento das análises acerca dos aspectos abordados e suas influências na promoção ao uso e visitação dos parques urbanos de Salvador.

Diante do momento atual, se faz necessário grifar que a pandemia do Coronavírus impôs novas realidades. No meio de tantas incertezas, prevalece o consenso que após transpor o período de isolamento social forçado as pessoas estarão ávidas para retornar as suas atividades e ao convívio social. No cotidiano urbano pós-pandemia, todos os segmentos sociais tendem a valorizar as áreas verdes e seus benefícios ambientais, culturais, recreacionais, estéticos e de saúde à população. Logo, se torna necessário também, repensar o transporte público coletivo,

as suas configurações, a segurança do usuário e a qualidade nos deslocamentos, sejam eles motorizados ou não.

No desenvolvimento da pesquisa, a pandemia impôs percalços que impossibilitaram a aplicações de questionários e realização de entrevistas, além de dificultar as visitas a campo. Considerando as cidades como organismos mutáveis, demais limitações da pesquisa apontam para as informações escassas ou defasadas no tempo, contidas no Censo 2010, PDDU 2016 e PlanMob 2018. Destacam-se, a ausência de dados quantitativos sobre os parques urbanos, a exemplo do número de visitantes e investimentos públicos, como também, a ausência de dados qualitativos sobre a mobilidade urbana e o sistema de transporte coletivo.

A dissertação inclina-se em uma abordagem com tema atual e encontra-se em concordância com a linha de pesquisa “Desenvolvimento Urbano, Políticas Urbanas e Redes de Cidades”, do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU) da Universidade Salvador (UNIFACS), ao buscar relacionar a mobilidade urbana com as formas de acesso aos parques urbanos, entendidos como espaços verdes públicos.

O ineditismo do trabalho e a abordagem teórica-metodológica da configuração urbana da cidade buscam enfatizar que a promoção aos espaços públicos só ocorre através de ações holísticas. Entende-se que, além da implantação, manutenção e reformas físicas, se faz essencialmente necessário, o devido planejamento da mobilidade, para que desta forma ocorra a real democratização no acesso à cidade.

2 PARQUES URBANOS

A conceituação dos parques urbanos ocorreu ao longo das experimentações vivenciadas após o renascimento urbano, tendo como cenário as cidades industriais e a reconfigurações do seu tecido. A inerente função ecológica dos parques foi fortalecida pelas demandas das sociedades modernas, onde a prática da sociabilidade e os benefícios do lazer contrapõem-se ao isolamento do indivíduo e as árduas relações trabalhistas.

A apropriação e usufruto das áreas verdes públicas tornam-se produtos de uma construção histórica, social e coletiva, moldadas conforme os hábitos de vivenciar a cidade. O parque urbano, ao longo do processo histórico de reconfiguração das mudanças urbanísticas, adquiriu diversas funções e formas de uso.

Os parques urbanos permitem múltiplos entendimentos. Apresentam-se como áreas verdes livres, equipamentos públicos de uso misto, extensões urbanas de proteção da flora e fauna, mitigam o adensado do solo e contribuem para amenizar o microclima da cidade. Representam o constante embate entre o espaço natural e o edificado, resguardando valores ambientais, sociais e urbanísticos.

Neste contexto, os estudos de pesquisadores como Kliass (1993), Bartalini (1996), Segawa (1996), Scalise (2002), Melazo e Colesanti (2003), convergem na afirmação que os parques urbanos, originários das cidades europeias, objetivam amenizar as mazelas sociais e ambientais consequentes do processo de urbanização desordenada das cidades. Os estudos, dentro do campo das ciências sociais, buscam compreender as transformações ocorridas nas relações e comportamentos, a fim subsidiar o aprimoramento da gestão do espaço urbano público e possibilitar um novo paradigma do planejar a cidade, mais verde e sustentável.

2.1 HISTÓRICO E CONCEITUAÇÃO DOS PARQUES URBANOS

Conforme descreve Segawa (1996), os parques originam-se na Inglaterra do século X, a partir de bosques cercados para formação de reservas e caça, e a sua rápida adoção acompanha o surgimento dos inúmeros palácios rurais. Neste cenário, o parque paisagístico, que viria a se tornar elemento ícone na urbanização europeia pós-renascentista, privilegiava a arborização, a relação mitológica do homem com a natureza e os padrões estéticos que a elite inglesa valorizava em seu usufruto.

O renascimento urbano europeu teve início no século XI, tendo o sistema feudal e o desenvolvimento das atividades comerciais como fatores de propulsão do crescimento das cidades. As mudanças no cenário econômico global, promovidas pela ascensão do capitalismo, foram responsáveis pelo início das migrações do campo para a cidade e pela configuração do modelo de urbe (ANDERY, 1996).

Os jardins e parques públicos, ícones marcantes a partir do século XVI, representavam os espaços verdes urbanos, criações efetivamente materializadas pelo homem. No século XVII, todas as cidades de importância da Europa possuíam espaços ajardinados, seguindo os moldes de Paris e Londres, de uso exclusivo dos mais afortunados, e representavam um espaço de sociabilidade repleta de normas de conduta. Costumeiramente, permitia-se apenas passear, sentar e contemplar a paisagem, sendo o silêncio, um dos aspectos marcantes entre os seus visitantes (SEGAWA, 1996).

As consultas bibliográficas acerca da definição dos parques, comumente apontam alusões similares para a conceituação de parques e jardins, apresentando a inerente confusão e simbiose entre tais conceitos, considerando que possuem características e finalidades próximas.

Conforme Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa, em consonância com enciclopédias clássicas e as definições atuais, entende-se: jardim, como sendo um terreno geralmente contíguo a casa ou edifício, onde se cultivam flores, arbustos e árvores para ornamentação ou estudo, muitas vezes usado como área de lazer; e parque, como sendo um terreno mais ou menos extenso, arborizado, cercado ou não, destinado ao passeio e à recreação (FERREIRA, 2010).

Com o intuito de resguardar o meio ambiente e promover a socialização dos cidadãos, através de áreas públicas arborizadas para recreação, lazer ou uso misto, os parques tornam-se referência para representação desse conceito.

O crescimento das cidades, intensificado com a Revolução Industrial, século XVIII, balizou o processo de urbanização que foi adotado nas décadas seguintes, tendo o crescimento acelerado da população e a ocupação desordenada do solo como características predominantes dos aglomerados urbanos. O inchamento das recentes cidades industriais, e todas as suas consequências, foram os propulsores para adoção das novas ideias e projetos acerca da sua modernização (CASTELLS, 1983).

A implantação de infraestruturas, serviços e equipamentos não supriu às imediatas necessidades dos cidadãos, logo, as consequências da desordem e da

insalubridade, exclusivas dos bairros operários, alastram-se por todo o meio urbano ganhando cada vez mais espaço nos estudos da sociologia e no campo do planejamento. Mediante o cenário caótico e conflitante, ganham destaque os discursos sanitaristas que correlacionam a qualidade ambiental com qualidade de vida. Os governos buscaram ampliar os espaços destinados a preservação da natureza nas grandes cidades, a exemplo dos parques e jardins (SCALISE, 2002).

De acordo com Melazo e Colesanti (2003), os parques urbanos surgem como equipamentos complementares para as cidades urbano-industriais. Até o século XVIII, as áreas verdes urbanas eram representadas pelos jardins privados, obras históricas e emblemáticas, de uso restrito da aristocracia, influenciadas pelas culturas orientais. A princípio, a criação dos parques urbanos representou a abertura dos jardins para o público, posteriormente, tendo a cidade da Inglaterra como a propulsora, foram definidos como espaços verdes moldados, de acordo com a disposição dos elementos naturais pré-existentes, que resistiram à expansão urbana.

O modelo inglês de configuração dos grandes centros urbanos entusiasmou as transformações que ocorreram ao longo dos séculos XIX e XX, o padrão adotado procurava amenizar as consequências sobre a paisagem urbana das cidades, ocasionadas pela revolução industrial (SCALISE, 2002).

Para Monte-Mór (2006), os experimentos bem-sucedidos embasaram os modelos urbanísticos replicados nas grandes cidades do mundo, destacando o caso de Barcelona, onde o engenheiro urbanista Cerdà ampliou a cidade para além das muralhas, demolidas em 1854. O arrojado projeto de infraestrutura atendia as questões sanitárias, o sistema viário e integrava as praças internas aos quarteirões. A Teoria Geral da Urbanização, de Cerdà, consolidou os princípios técnicos da engenharia urbana que balizaram por décadas os melhoramentos nas grandes cidades do mundo.

Os parques ganham espaços significativos em quase toda a Europa, em destaque as décadas de 1850 e 1860, com a reformulação de Paris, realizada por Haussmann, e de Barcelona, por Cerdà. Os parques inseridos no ambiente urbano agregaram a função estética e a modernização e embelezamento das cidades proveu uma nova visão aos modelos paisagísticos, aos planos de investimentos e a expansão imobiliária (DE ANGELIS, 1998).

Para Roditi (1994, p. 25 apud DE ANGELIS, 1998, p. 541), a transformação realizada em Paris modifica o paradigma do planejamento urbano:

Com a experiência de Paris se assiste, pela primeira vez na Europa, a uma ação sistemática na construção dos espaços verdes para a cidade moderna; se concretiza a idéia da cidade verde. Paris define e experimenta em larga escala o primeiro programa orgânico de construção do verde urbano, onde *boulevards*, *squares*, parques urbanos e periurbanos constituem a tipologia corrente.

Influenciado pelas reestruturações das cidades europeias, se iniciou nos Estados Unidos o *Park Movement*, movimento que objetivava promover a conservação dos recursos naturais e a renovação de paisagens deterioradas pelo homem. Tendo como figura representativa o arquiteto paisagista Frederick Law Olmsted, responsável pelo projeto do *Central Park*, de 1876, o movimento tornou-se referência aos desenhos das cidades americanas, agregando a concepção de um sistema de áreas verdes integradas por avenidas e parques, preservando os vales e as margens dos rios presentes nas cidades, como exemplo de Chicago e Boston (KLIASS, 1993).

No início do século XX, ecoam os ideais de democracia e cidadania dando força os movimentos globais em defesa da criação de parques públicos como resposta aos males da industrialização. No mesmo período, se aprimora o conceito de planejamento da cidade, que tinha como objetivo, além de planejar o desenvolvimento, embelezar as cidades com a ampliação de áreas verdes, jardins, parques e passeios públicos para realização de atividades e interação social. Os parques urbanos, que eram exclusividade das áreas centrais, passam a integrar a cidade como um todo, tornando-se espaços acessíveis e democráticos (SCALISE, 2002).

Para Kliass (1993, p. 19) “os parques urbanos são espaços públicos com dimensões significativas e predominância de elementos naturais, principalmente cobertura vegetal, destinado à recreação”. A autora defende que os desdobramentos do processo de urbanização e degradação ambiental resultam em impactos diretos no modo de vida urbana e no indivíduo. A necessidade de resguardar os “refúgios verdes” como parques, praças e jardins são estratégias para promover uma cidade menos artificial e mais afável.

De acordo com Lima et al. (1994), o parque urbano pode ser entendido como:

[...] espaços livres de construção onde o elemento fundamental da composição da vegetação juntamente com o solo permeável, deve ocupar no mínimo 70% da área. Inclui as praças, os jardins públicos e os parques

urbanos. Os canteiros centrais das avenidas, os trevos e rotatórias permeáveis de vias públicas e áreas que exercem funções estéticas e ecológicas, são conceituados como área verde. (LIMA et al., 1994, p. 108).

Os espaços verdes livres são essenciais para a cidade, desempenhando funções estéticas, sociais e ecológicas. As contribuições ecológicas tornaram-se o elemento convergente em todos os estudos acerca dos parques, sua existência busca minimizar ou mitigar os impactos decorrentes da urbanização e industrialização das cidades.

Carneiro e Mesquita (2000) buscam definir os parques urbanos como espaços públicos livres, com função predominante de recreação, ocupando área equivalente superior à uma quadra típica urbana, apresentando componentes da paisagem natural e vegetação, coexistindo com edificações e equipamentos dispostos para atividades recreativas, culturais e administrativas.

Segundo Bartalini (1996), a definição acerca dos espaços verdes livres deve considerar o somatório de variados aspectos, como localização, tamanho, limites, paisagem e uso. Os parques urbanos, relacionados à preservação dos recursos naturais e suas inúmeras formas de uso, podem ser entendidos como um grande espaço público aberto; ocupando ao menos o equivalente a um quarteirão urbano; localizado em torno de acidentes naturais, a exemplo dos vales e córregos; limítrofe a diversos bairros e ruas; harmonizando áreas pavimentadas e ambiências naturais. Os parques, ainda podem vir a abrigar o uso informal de passagens e caminhos, atividades recreativas, festivais, *playgrounds*, piscinas, entre outros.

Scalise (2002) defende que as experiências inglesas, francesas e americanas possibilitaram a atribuição de diversificadas funções ao parque urbano, tais como: ecológica, social, estética, educativa e psicológica. O uso e a aplicabilidade das áreas verdes podem englobar múltiplas ações no campo da preservação ambiental, mudanças climáticas, embelezamento da paisagem, conscientização e movimentos sociais, saúde, qualidade de vida e estresse. Contudo, considera que a manutenção de tais espaços é de responsabilidade do poder público e a sua existência ou não, ocorrerá mediante as necessidades de cada cidade e das reivindicações sociais em prol das áreas verdes.

Segundo Scalise (2002), ao longo das concepções da definição dos parques urbanos, seus conceitos foram se modificando de acordo com cada país ou região,

influenciadas tanto pelas características socioeconômicas, quanto pelos fatores culturais:

É emergente a busca pela aproximação dos "fragmentos" da cidade atual, preservando as diferenças culturais. Para o estabelecimento desse elo, junto com o projeto de arquitetura e de espaços livres, é necessário a experimentação social, num trabalho coletivo, a serviço do interesse comum, no sentido de materializar o direito à cidade [...] surge como iminente a criação de parques, passeios, jardins que, a curto e médio prazo, sejam viabilizados pelo remanejamento de alguns setores urbanos com estrutura obsoleta e problemas ambientais, visto que são poucos os últimos sítios com potencial para parques, ir restabelecendo as deficiências sociais, físicas e psicológicas da cidade, estabelecendo conexões, preenchendo vazios, representando meios propícios para difundir a cultura. (SCALISE, 2002, p.24).

Para Albuquerque (2006), os parques urbanos possuem uma relação peculiar com as cidades na qual estão inseridos:

[...] são a representação da natureza em um contexto urbano, ou seja, a tentativa de reprodução de um ambiente natural em um espaço artificial. De qualquer maneira, esses parques, mesmo com esta característica, não deixam de ser um ambiente produzido pelo homem, pois se trata de uma natureza aprisionada e manipulada, de acordo com suas necessidades. Os parques urbanos são espaços artificializados, resultados deste processo de humanização, entretanto em busca de uma naturalização do espaço urbano, com o objetivo de promover a sustentabilidade do meio ambiente urbano, proporcionando lazer à população, entretanto estes espaços, devido à dinâmica urbana, podem possuir outras funcionalidades. (ALBUQUERQUE, 2006, p. 106).

As tipologias acerca dos variados espaços verdes livres refletem as dinâmicas sociais e os contextos históricos em que se situam, igualmente, os projetos paisagísticos devem ser idealizados conforme particularidades das cidades, dificultando a existência de um modelo ou da conceituação homogênea acerca da significação do parque urbano.

2.2 PARQUES URBANOS NO BRASIL

Durante o período de colonização, iniciado a partir do século XVI, o processo de urbanização e planejamento era um tanto embrionário, e assim permaneceu pelos três séculos seguintes. Considerando que durante este período poucas cidades possuíam aglomerações urbanas, destacando as capitais Salvador e Rio de Janeiro, a preocupação com a inserção de áreas verdes ou preservação da natureza no espaço urbano ainda era insonhável (MARX, 1980).

Conforme Macedo (1999), nesse período, chafarizes e cruzeiros eram os elementos de maior destaque no espaço público central. Até século XVII apenas a cidade de Recife possuía uma estrutura urbana organizada, influenciada pela ocupação holandesa e apresentando um grau de urbanização inédito no país. A cidade foi pioneira ao dispor de arborização nas vias públicas e possuir o primeiro parque público brasileiro com plantações, viveiros e jardim zoobotânico, instalado no Palácio de Friburgo, construído por Maurício de Nassau, e que se perderia após a expulsão dos holandeses de Pernambuco.

Com o período Imperial, iniciado em 1822, a cidade do Rio de Janeiro torna-se a capital federal e o destino dos grandes recursos. Rapidamente eclodem inúmeras reformas urbanas, entre elas, o Passeio Público, construído em 1783 e considerado o primeiro e mais elaborado jardim público do país, sua reforma, em 1862, modificou totalmente a estrutura paisagística da cidade e consistiu o primeiro modelo de valorização da paisagem urbana, balizando os posteriores projetos de melhoria dos espaços públicos no Brasil (MACEDO; SAKATA, 2002).

Marx (1980) descreve que originalmente, no Brasil, os parques e jardins eram considerados como espaços públicos para lazer e pesquisas da fauna e flora tropical. Moldados sob influências europeias, detinham aspectos dos clássicos jardins franceses, uma visão romântica e bucólica, destinados à contemplação e passeios. No século XVIII, os jardins botânicos já se apresentavam nos grandes centros urbanos como Belém, Rio de Janeiro, Olinda, Ouro Preto e São Paulo, tornando-se os principais representantes da importância da arborização urbana.

No Brasil, século XIX, o conceito de arborização das áreas públicas urbanas era bem assimilado, tanto na dimensão da salubridade, quanto no caráter cívico de socialização. As temáticas eram amplamente abordadas pela sociedade e pelos entusiastas, a exemplo do debate intitulado “Saneamento e embelezamento da capital federal”, ocorrido durante o Congresso de Engenharia e Indústria, no Rio de Janeiro, em 1901. Outro recorte que corrobora com tal afirmação, é o registro da comemoração do dia da árvore, ocorrida pela primeira vez no Brasil em 1902, na cidade de Araras (SP), com o argumento de defender o bosque municipal e simbolizar o patriotismo (SEGAWA,1996).

Ao longo das décadas seguintes, os espaços verdes agregam importância, alguns extensos jardins privados tornam-se abertos ao público e se transformam em parques urbanos. Nesse contexto, os parques brasileiros tentam acompanhar as

transformações da sociedade, a transição urbanística e a modernização das cidades. A reconfiguração urbana buscou adotar o uso da vegetação nativa no projeto paisagístico, contudo, durante os séculos XIX ao XX, os parques brasileiros ainda muito se distanciavam dos anseios sociais da grande massa urbana (MARX, 1980; MACEDO; SAKATA, 2002).

Na busca do lazer e atividades recreativas, a população buscava outros espaços vazios da cidade, como várzeas, rios e riachos:

Os vazios urbanos, imensas áreas de terra, geralmente várzeas de rios, que praticamente recortavam todas as cidades do país, foram, por mais de cem anos, os verdadeiros antecessores das áreas de lazer urbano formais, do tipo praticado em praças ou parques. (MACEDO; SAKATA, 2002, p. 24).

Macedo e Sakata (2002) destacam as inaugurações dos parques Ibirapuera (SP) e do Flamengo (RJ), em 1954 e 1962, respectivamente, e a cidade de Brasília (DF), idealizada como cidade parque, com grandes áreas verdes, inaugurada em 1961, obras que marcaram a modernização dos projetos de paisagismo no país. A participação popular frente às questões sociais e políticas se intensificam. As reivindicações das Organizações Não Governamentais (ONGs) e dos primeiros movimentos em prol do meio ambiente fomentam diversas pesquisas e estudos que convergem para adoção dos parques como área de conservação dos recursos naturais, os “pulmões” da cidade.

Os espaços verdes públicos, que antes eram tidos como meros locais de passeio e exibicionismo da aristocracia, ganham novos contornos mediante a corrida expansionista implementada pelo regime militar (1964-1985). Para Macedo (1999), neste período os grandes centros urbanos brasileiros vivenciam intensas transformações e nos parques urbanos, cada vez mais numerosos e exuberantes, têm-se a inserção de equipamentos esportivos, edifícios, estádios, passeios e espelhos d’água, adotando uma linha de estética contemporânea alinhada a um posicionamento mais ecológico.

O crescimento das metrópoles, intensificado nas décadas de 1980 e 1990, resulta no inchamento dos núcleos urbanos alimentados pela constante migração rumo as cidades-polos. A ineficiência no ordenamento, uso e ocupação do solo, agregado a carência de políticas públicas de assistencialismo, ocasionaram em problemas urbanos crônicos, representados pela periferização e favelização das cidades, segregação social, escassez de moradia, insalubridade, degradação

ambiental e impactos diretos na saúde da população (MARICATO, 1996; SANTOS, 2005; VILLAÇA, 2003).

As inquietudes e demandas da população urbana fazem aumentar a procura por espaços públicos de lazer. Neste cenário, os parques urbanos reassumem a sua importância histórica, alinhados aos conceitos ecológicos e ambientais contemporâneos, sendo instituídos com a finalidade de atender os anseios, tanto dos moradores, quanto dos governantes (MACEDO; SAKATA, 2002).

A supervalorização da paisagem natural garante altos investimentos do mercado imobiliário, enquanto a Constituição Federal garante o direito democrático ao lazer e estipula a obrigatoriedade dos gestores em promover um ambiente urbano saudável e equilibrado. Desta forma, novos parques e áreas verdes tornam-se requisitos naturais, sociais, culturais e políticos, essenciais na reconfiguração das urbes brasileiras.

Atualmente, os parâmetros urbanísticos vislumbram a ampliação de áreas verdes públicas nas cidades e destacam a importância dos parques urbanos e suas funções, como indicadores de melhorias na qualidade de vida da população.

Segundo Macedo e Sakata (2002), a evolução dos parques urbanos acompanha as mudanças sociais e urbanísticas de cada época, incorporando usos e funções contemporâneas. Práticas esportivas, educacionais, eventos culturais, religiosos ou políticos, quando incorporados aos parques urbanos, podem amplificar a percepção de conservação dos recursos naturais, mantendo suas principais características e intensificando a importância social dos espaços públicos.

Carneiro e Mesquita (2000) relatam as mudanças ocorridas no país, ao afirmar que até o período recente, no Brasil, os parques urbanos eram destinados basicamente à função de recreação da população, contudo, atualmente, amplia-se não somente as formas de uso, como também, o papel no contexto social, político e ambiental.

Planejados como resquícios de área natural, os parques reduzem os efeitos da poluição urbana e a visitação proporciona ao cidadão maior contato com a natureza, despertando a preocupação com recursos naturais e o interesse por novos hábitos. Historicamente, os parques urbanos sempre desempenharam um papel importante no meio social, seja na forma de lazer, recreação, paisagismo ou voltado para o turismo. Atualmente, contribuem para a sustentabilidade urbana, amenizando tensões sociais,

diminuindo a aridez das cidades, transmitindo a sensação de qualidade de vida e auxiliando na conscientização coletiva para uma urbe mais verde.

Equipamentos urbanos que aproxima o homem da natureza, acalora a integração de forma harmônica com ambiente natural, contribui para a modificação da dinâmica e da qualidade de vida das pessoas, com uma nova visão, mais sistêmica, dos conceitos ambientais e paisagísticos. O parque desperta novos valores culturais, sociais, humanos e ambientais, contribui para que todos tenham consciência da importância das áreas naturais, garantindo que futuras gerações tenham a possibilidade de conhecer, usufruir, conservar e ampliar tal legado.

Para Macedo e Sakata (2002) parque urbano pode ser definido como todo o espaço livre, com elementos estruturantes e composto por vegetação, principalmente por árvores, tais elementos distingue o espaço de outras áreas verdes. Outro ponto relevante é a amplitude pública, sendo o espaço destinado ao lazer, porém não fazendo referência a antiga abrangência de lazer contemplativo, e sim, incluindo práticas de esportes e culturais. Os autores reafirmam a importância do caráter público do parque urbano, destinado ao uso da massa e capaz de incorporar intenções de conversação.

Carneiro e Mesquita (2000) afirmam que parques urbanos são espaços livres e públicos, que na sua maioria, apresentam como elementos estruturantes da paisagem: a natureza expressa, vegetação, topografia, elemento aquático, elementos edificados destinados a atividades recreativas, culturais e administrativas, ganhando assim destaque e relevância na malha urbana.

No cenário atual, os parques urbanos podem ser entendidos como vestígios de vegetação que buscam resistir à inescrupulosa especulação imobiliária das grandes cidades brasileiras. Áreas verdes que coexistem com o conturbado tecido urbano, encontram respaldo apenas nas legislações vigentes ou nos movimentos sociais de proteção ambiental, e mesmo assim, tais espaços ainda são, corriqueiramente, acometidos pela ocupação ilegal, atos criminosos, degradação, intempéries da natureza ou pelo simples abandono da gestão pública.

Para que os parques urbanos não sucumbam, se faz necessárias ações mais enérgicas e nesse sentido, compete ao poder público especificar, promulgar e fiscalizar as diretrizes de conservação para essas unidades.

2.3 LEGISLAÇÃO E ASPECTOS LEGAIS: PARQUES URBANOS NO BRASIL

Atualmente, a questão ambiental é uma temática estratégica nos compromissos e tratados internacionais promovidos por agências intergovernamentais, mediante a capacidade de renovação dos recursos naturais do planeta ser demasiadamente inferior ao grau abusivo de consumo das sociedades contemporâneas e das projeções futuras para o desenvolvimento.

No que tange a abordagem dos parques na legislação brasileira, é necessário pesquisar as diretrizes que propõe o desenvolvimento urbano equilibrado a condição humana, ressaltando as temáticas que buscam abordar as funções inerentes aos parques: o direito ao lazer e a preservação das áreas verdes públicas, associadas ao planejamento urbano das cidades.

O lazer figura na Constituição Federal de 1988, sendo regulado como Direitos e Garantias Fundamentais, conforme Título II:

Art. 6º. São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

Art. 7º. São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social. (BRASIL, 1988).

Desta forma, compete ao Poder Público o papel de incentivar o lazer, como forma de promoção social. Ao elevar o lazer como direito social, a constituição reconhece a necessidade da contraposição ao trabalho e da garantia da dimensão social do cidadão.

As questões ambientais abordadas na Constituição, define como competência comum da União, dos Estados e dos Municípios o papel de preservar, legislar e se responsabilizar pela florestas, a fauna e a flora, como também, de aplicar as sanções penais e administrativas cabíveis os infratores.

Conforme Art. 225º, da Constituição Federal de 1988:

Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e a coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. (BRASIL, 1988).

A Lei nº 4771, de 15 de setembro de 1965, institui um novo Código Florestal Brasileiro, fixando em seu Art. 1º que “as florestas existentes no território nacional e

as demais formas de vegetação, reconhecidas de utilidade às terras que revestem, são bens de interesse comum a todos” (BRASIL, 1965, art.1).

A Lei nº 6902, de 27 de abril de 1981, dispõe sobre as estações ecológicas e as áreas de proteção ambiental, criação e funções, estabelecendo:

Art. 2º. As Estações Ecológicas serão criadas pela União, Estados e Municípios, em terras de seus domínios, definidos, no ato de criação, seus limites geográficos e o órgão responsável pela sua administração.

Art. 8º. O Poder Executivo, quando houver relevante interesse público, poderá declarar determinadas áreas do Território Nacional como de interesse para a proteção ambiental, a fim de assegurar o bem-estar das populações humanas e conservar ou melhorar as condições ecológicas locais. (BRASIL, 1981a).

A Lei nº 6938, de 31 de agosto de 1981, dispõe sobre as diretrizes da Política Nacional do Meio Ambiente:

Art 2º. A Política Nacional do Meio Ambiente tem por objetivo a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no País, condições ao desenvolvimento sócio-econômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana. (BRASIL, 1981b).

A Lei nº 9985, de 18 de julho de 2000 (BRASIL, 2000), institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC). As diretrizes das Unidades de Conservação (UCs) definem os espaços territoriais e seus recursos ambientais, com características naturais relevantes legalmente instituídos pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, aplicam-se as garantias adequadas para sua proteção.

As UCs integrantes ao SNUC são classificadas em dois grupos. As Unidades de Proteção Integral, englobando estação ecológica, reserva biológica, parque nacional, monumento natural e refúgios de vida silvestre; e as Unidades de Uso Sustentável, englobando área de proteção ambiental, área de interesse ecológico, floresta nacional e diferentes tipos de reservas. Embora apresentem peculiaridades que as diferenciem, ressalta-se que ações de conservação, proteção da natureza, desenvolvimento sustentável e ações de educação ambiental são os elementos inerentes a todas as unidades (BRASIL, 2000).

A Lei 9.985/2000 explana que o Parque Nacional é uma UC do tipo Proteção Integral, que pode ser criado tanto pelo Estado, como Parque Estadual, quanto pelo Município, como Parque Natural Municipal. Nesse quesito, distingue-se que tais

unidades são consideradas como zona rural e, para efeitos legais, a sua zona de amortecimento não pode ser transformada em zona urbana. Vale salientar que o SNUC não faz menção acerca da descrição ou classificação do Parque Urbano, contudo, na prática, caso um parque situado no meio urbano se enquadra nos preceitos da lei, este poderá ser elevado a condição de Unidade de Conservação.

As lacunas existentes ao não contemplar o parque urbano, são motivos de discussão de estudiosos e defensores ambientais, majorando a importância da criação e manutenção célere de projetos municipais eficazes na proteção de áreas verdes.

Conhecida como o Estatuto da Cidade, a Lei Federal nº 10257, de 10 de junho de 2001 (BRASIL, 2001), regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal vigente e estabelece diretrizes gerais da política urbana, ratifica o papel dos gestores na execução das políticas públicas que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo dos cidadãos, da segurança e do equilíbrio ambiental.

O Art. 2º, da lei citada, objetiva ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as diretrizes:

I - garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

[...]

IV - planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

[...]

VI - ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

f) a deterioração das áreas urbanizadas;

g) a poluição e a degradação ambiental;

[...]

XII - proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico. (BRASIL, 2001).

A resolução nº 369/2006 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), busca recortar o parque urbano conforme suas funções e formas de uso, destacando que sua extensão territorial deve ser maior que as praças e jardins públicos. De acordo com o Art. 8º, considera-se área verde de domínio público "o espaço de domínio público que desempenhe função ecológica, paisagística e recreativa, propiciando a melhoria da qualidade estética, funcional e ambiental da cidade" (BRASIL, 2006).

Conforme Ministério do Meio Ambiente, os parques compõem as áreas verdes urbanas, classificadas como o conjunto de áreas intraurbanas que apresentam cobertura vegetal e arbórea, nativa e/ou introduzida, cobertura arbustiva ou rasteira e, impreterivelmente, que contribua de modo significativo para a qualidade de vida e o equilíbrio ambiental das cidades. A exemplo de sua variedade encontram-se as Áreas de Preservação Permanente (APP), Unidades de Conservação (UC) urbanas, florestas, praças e jardins, parques urbanos, parques fluviais, parque balneário e esportivo, jardim botânico, jardim zoológico, além de alguns tipos de cemitérios e faixas de ligação entre áreas verdes (BRASIL, 2020).

A resolução nº 369/2006, em atendimento à Lei 4771/1965, dispõe sobre as competências dos órgãos ambientais em autorizar intervenção ou supressão de vegetação em área de preservação, seja para a implantação de obras, planos, atividades ou projetos de utilidade pública ou interesse social, desde que, resultem em baixo impacto ambiental. Entre as intervenções listadas, destaca-se a propensão para implantação de equipamentos públicos, tais como: trilhas, ciclovias, rampas, mirantes, bancos, sanitários, bebedouros, e demais equipamentos de segurança, lazer, cultura e esporte.

Para Toledo e Santos (2008), o aumento do número de visitantes nos parques urbanos indica o crescente interesse da sociedade por questões ligadas ao meio ambiente, configurando-se em uma área de interesse educacional, e entre as diferentes funções das áreas verdes urbanas, destaca-se a oferta de um ambiente natural propício para atividades extraclasse e programas de instrução ambiental. Para Dearborn e Kark (2009), as áreas verdes urbanas situariam oportunidades de democratização da educação ambiental, o ensino de processos ambientais e de conservação, considerando que tais áreas são as únicas, ou as mais fáceis, formas de interação com a natureza para uma grande parcela da população urbana.

A Política Nacional de Educação Ambiental (PNEA), conforme Lei nº 9795, de 27 de abril de 1999 (BRASIL, 1999), apresenta a modalidade de educação não formal, designada como variante educativa, que engloba as ações e práticas voltadas à sensibilização da coletividade sobre as questões ambientais e à sua organização e participação na defesa da qualidade do meio ambiente. As diretrizes curriculares que compõe a lei asseguram que a educação ambiental se fundamenta no desenvolvimento de uma relação e interação mais benigna entre o homem e o meio

ambiente, mediante atividades sociais que vislumbram torna-las práticas sociais comuns.

Diante das referências levantadas, pode-se afirmar que os parques urbanos acompanham as transformações das sociedades, conforme cada época e território. Representam espaços para discussões e práticas sociais, se integram a malha urbana da cidade, resistem as transformações promovidas pela expansão urbana e possibilitam a renovação, tanto para as gerações futuras quanto para o meio natural.

Ainda dotados de características, funções e formas de uso variadas, é assertivo afirmar que, no tempo presente, o potencial dos parques urbanos repousa na capacidade de resguardar o verde natural contrapondo-se ao cinza artificial das construções, uma tentativa de humanizar o cotidiano das áridas metrópoles.

2.4 LEGISLAÇÃO E ASPECTOS LEGAIS: PARQUES URBANOS DE SALVADOR

Um levantamento acerca das diretrizes municipais, das últimas décadas, referente à temática da preservação de áreas verdes, mais especificamente aos parques urbanos, aponta o histórico das tratativas legais adotadas pela Prefeitura de Salvador.

A Lei nº 860/1958 (SALVADOR, 1958), definiu a função da então Secretaria de Viação e Obras Públicas do município, a qual deveria possuir uma divisão específica responsável pelos parques, arborização, jardins e horto municipal. A Lei nº 2313/1971 (SALVADOR, 1971), estabeleceu a Lei Orgânica do município, e em suas tratativas, buscava promover a defesa sanitária, vegetal e animal, dispendo sobre as áreas verdes e reservas ecológicas, bem como a defesa contra as formas de exaustão do solo.

Em 1973, a Lei nº 2549 (SALVADOR, 1973), originou o plano de implantação do Sistema de Áreas Verdes, de propriedade pública ou particular, delimitada pela prefeitura. O plano objetivava implantar ou preservar a arborização e ajardinamento da cidade, visando manter a ecologia e resguardar as condições ambientais e paisagísticas. As áreas verdes de propriedade pública previam a implantação de equipamentos sociais, e foram então classificadas em seis grupos: Área para recreação infantil; Parque de vizinhança; Praça pública; Centro integrado de esportes e lazer; Parque distrital; e Reserva natural. Destaca-se no plano, a citação a Mata dos Oitis, em Pau da Lima; Parque das Mangueiras, no sítio da Av. Antônio Carlos

Magalhães; e Parque Municipal do Abaeté, como áreas para uma futura instalação de parques distritais.

A Lei nº 2584/1974 (SALVADOR, 1974), criou a Superintendência de Parques e Jardins da capital baiana, responsável por administrar os parques da cidade e as reservas naturais. A autarquia ganhou destaque nas décadas seguintes ao planejar, coordenar, executar e fiscalizar os trabalhos referentes à preservação e aproveitamento das áreas verdes. O Decreto nº 4756/1975 (SALVADOR, 1975), delimitou áreas não edificáveis que foram incorporadas ao Sistema de Áreas Verdes do Município, áreas tanto de propriedade particular, quanto de domínio público, e entre elas, destaca-se a menção ao: Parque do Abaeté; Parque em torno da Barragem do Rio do Cobre; Parque Zoo-Botânico de Ondina; Parque da Cidade Joventino Silva; Represa do Pituaçu; Sítio *Baden Powell* (Mata dos Oitis); Parque de São Bartolomeu; Área em torno do Dique do Tororó. Neste sentido, o decreto de 1975 pode ser considerado um marco na regulamentação dos espaços públicos verdes da cidade, suas diretrizes abrangeram desde as novas áreas a serem implantadas, até as já consolidadas na cidade.

O Decreto nº 5158/1977 (SALVADOR, 1977), determinou a criação do Parque Metropolitano de Pituaçu, com uma área de 660 ha, e que previa a instalação de equipamentos de uso misto voltados ao lazer, esporte e artes. O Decreto nº 5969/1980 (SALVADOR, 1980), criou o Parque da Lagoa e das Dunas do Abaeté, considerando a significância do local para cultura e reconhecendo a degradação ocasionada por invasões e loteamentos clandestinos. Após alguns estudos e discussões quanto a área total a ser preservada, a Lei nº 3932/1988 (SALVADOR, 1988), institucionaliza o Parque Municipal das Lagoas e Dunas de Abaeté.

Em 1985, a Lei n. 3525 (SALVADOR, 1985), dispôs sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador, abrangendo o período até o ano de 1992, apresentava mapa referente às Áreas de Proteção Ambiental e definia a elaboração de planos setoriais, que dentre outras coisas, deveriam formular diretrizes para o patrimônio ambiental urbano, áreas verdes, espaços abertos, equipamentos de recreação e cultura.

Em 2001, com o intuito de estabelecer políticas nacionais para o planejamento urbano, foi promulgada no Brasil a Lei 10.257, intitulada Estatuto da Cidade, constando, entre outras diretrizes, os institutos das ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social) e das unidades de conservação ou proteção de áreas de interesse

ambiental, histórico, cultural e paisagístico, os quais deveriam ser regulamentados conforme o PDDU das cidades. Em Salvador, tanto o PDDU de 2004, o primeiro plano diretor elaborado após o Estatuto da Cidade, quanto os demais planos formulados posteriormente, configuram uma tentativa de “formalizar” a cidade, estabelecer normas urbanísticas em prol de amenizar as consequências do crescimento desordenado, transcorrendo por uma análise da democratização da terra urbana e do equilíbrio ambiental (TEIXEIRA, 2014; SANTANA, 2014).

No cenário mais recente, Salvador vivenciou os conturbados Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano – PDDU’s dos anos 2004 (Lei nº 6.586/2004) e 2007 (Lei nº 7400/2008). Embora trouxessem, em seus objetivos gerais, grandes ponderações acerca da melhoria do quadro ambiental da cidade, com o prosseguimento e ampliação dos avanços alinhados aos preceitos do desenvolvimento sustentável, as inúmeras controvérsias marcaram suas implantações.

Nas últimas duas décadas do século XX e na primeira do século XXI, três planos diretores foram elaborados e aprovados na cidade trazendo sempre o discurso conveniente da defesa dos interesses coletivos e ambientais e dos anseios populares mais prementes, mas alcançando poucos resultados práticos, na perspectiva do interesse e do espaço público [...]. Enquanto a cidade é negociada no dia-a-dia, as questões sociais e ambientais, os problemas relativos ao espaço público e à falta de mobilidade permanecem em aberto, ou melhor, no plano do discurso; um “discurso útil”, idealizado para justificar a eterna inoperância do sistema municipal de planejamento urbano frente à questão do conflito de interesses. (SANTANA, 2011, p. 128-129).

Santana (2011) avalia que em Salvador existe um conjunto de fatores que contribuem com os desajustes entre o que é legislado e o que é praticado. Atribui-se a isso o histórico atraso das instituições políticas e administrativas, à predominância de interesses imobiliários e fundiários, além do baixo grau de participação social. As fragilidades das leis possibilitaram que alguns instrumentos fossem utilizados às avessas, e encobertos pela corrupção, contribuíram para o adensamento excessivo da cidade e o avanço considerável sobre os espaços verdes ainda existentes.

Os Parques Públicos são abordados no PDDU, de acordo com Serpa (2006), sob dois aspectos básicos:

Pela ótica ambiental, vistos como “espaços verdes” e de conservação, e pela ótica do lazer, vistos enquanto espaços públicos voltados para a recreação e o entretenimento. Sob a ótica ambiental, os parques compõem um sistema de espaços de preservação ambiental subdividido em dois subsistemas: o das áreas de conservação, cuja importância deve-se ao seu valor ecológico ou à sua significância para a qualidade urbano-ambiental, caracterizadas

pelos Parques de Natureza e pelos Parques Urbanos; e os da área de valor urbano-ambiental do qual fazem parte os Parques de Recreação e os Espaços Abertos Urbanizados. (praças, mirantes, jardins públicos, áreas verdes integrantes de loteamentos, campos e quadras poliesportivas). (Serpa, 2006, p.8).

Para Serpa (2006), os relatórios contidos no PDDU 2004 apontam à distribuição espacial da cobertura vegetal de Salvador, divididas em três macrocompartimentos com configurações e relevâncias distintas. Ao Sul, mancha urbana mais antiga da cidade, apresentam-se “ilhas” isoladas de vegetação, com suas funções ecológicas comprometidas, e que resistiram ao intenso processo de urbanização, a exemplo do Jardim Zoo-botânico e do Parque da Cidade Joventino Silva. O Leste corresponde a faixa ao longo da Av. Paralela, as manchas de cobertura vegetal mais expressivas do município, com a presença de remanescentes de Mata Atlântica e bacias hidrográficas, destacando as regiões do Parque Metropolitano de Pituauçu e das Lagoas de Abaeté. Por fim, o compartimento Oeste compreende a faixa próxima a orla da Baía de Todos os Santos, área do Subúrbio Ferroviário, onde os remanescentes florestais da bacia do Cobre e a faixa vegetal entre os bairros de Pau da Lima, Jardim Santo Inácio e Mata Escura, constituem uma miscelânea de fragmentos de vegetação circundados por um tecido urbano altamente degradado.

Serpa (2006) verificou que o Plano Diretor de Salvador buscou classificar os parques urbanos e de natureza conforme seu valor ecológico. Esse critério deveria balizar as políticas públicas de conservação, preservação e recuperação ambiental, entretendo, as práticas empreendidas no território municipal contradizem tal lógica. A exemplo do Parque de Pituauçu, classificado como alta qualidade ecológica da cobertura vegetal, mas sua extensão total não foi compreendida como área de proteção, enquanto as unidades de conservação do Parque Metropolitano de Pirajá e de São Bartolomeu, protegidas em toda sua extensão, foram classificadas como qualidade ecológica média. Desta forma, constata-se que a qualidade ecológica da cobertura vegetal e sua contribuição para a cidade, por si só, não determinam as políticas ambientais dos Planos Diretores.

O autor supracitado, afirma que a requalificação dos parques e espaços públicos de Salvador não se baseia no discurso do “desenvolvimento sustentável”, mas sim, e, sobretudo, na lógica da valorização do solo urbano.

[...] fica evidente que projetos, programas e intervenções recentes foram realizados em função de estratégias de valorização do solo urbano, em

bairros com maior concentração de população de melhor poder aquisitivo. Essas estratégias baseiam-se em um modelo ideal de cidade, onde a criação de espaços públicos, o “embelezamento urbano”, entre outros, constituem estratégias de marketing urbano.

O parque confere “identidade” ao espaço urbano, é uma “imagem” a ser exibida e consumida como qualquer outra mercadoria. A estratégia de promoção de uma imagem positiva de Salvador por meio da revalorização de seus espaços públicos faz parte do receituário do planejamento estratégico [...] O problema é que esses programas não atendem, via de regra, as áreas periféricas da cidade, onde o abandono de parques e praças é notório. (Serpa, 2006, p.15).

A análise do processo histórico do planejamento urbano da cidade denuncia as obscuridades existentes acerca das diretrizes legais para proteção dos parques e áreas verdes. Os interesses que regem os limites da expansão urbana aparentam um proposital desalinhamento com as causas sociais e ambientais, e por vezes, encontram respaldo no aparente desprendimento de parte da população. Neste sentido, mesmo que os espaços verdes públicos estejam consolidados na cidade, a ausência de especificação em lei pode configurar uma fragilidade nas suas delimitações, essa brecha facilita possíveis ocupações ilegais ou usos irregulares.

Apesar das controvérsias que envolvem a sua elaboração, o PDDU/2016 consolidou 42 unidades de conservação, ligadas ao Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural (SAVAM), deste total, 16 são unidades novas. Conforme Secretaria de Sustentabilidade, Inovação e Resiliência (SECIS), os números representam um avanço exponencial das áreas de proteção, comparado ao seu antecessor, o PDDU/2008 que trazia apenas 5 áreas delimitadas como parques, com poligonais definidas (SALVADOR, 2019b).

No cenário mais atual, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador – PDDU 2016, em vigência, conforme Lei nº 9069 descreve a Macrozona de Conservação Ambiental como:

[...] integrada por ecossistemas de interesse ambiental e por áreas destinadas à proteção, preservação, recuperação ambiental e ao desenvolvimento de usos e atividades sustentáveis.

Nesta Macrozona, os usos e a ocupação do solo estão subordinados à necessidade de manter ou restaurar a qualidade do ambiente natural e respeitar a fragilidade dos elementos que o constituem. (SALVADOR, 2016a, Art. 153).

Conforme o plano diretor (SALVADOR, 2016a), integram a Macrozona de Conservação Ambiental as Áreas de Proteção Ambiental (APA), instituídas no território do município pelo Governo do Estado; as Unidades de Conservação (UC) de

uso sustentável ou de proteção integral, de acordo com os enquadramentos do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC); os parques urbanos, conforme definição do Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural (SAVAM).

Tendo como aporte a Lei nº 9148/2016, que corresponde à Nova Louos do município de Salvador (SALVADOR, 2016b), no Art. 34 do capítulo II das Áreas Especiais, verifica-se que as áreas especiais são locais onde foram estabelecidas normativas especiais em relação a uso e ocupação do solo.

As Áreas Especiais compreendem setores para os quais são estabelecidas ordenações especiais de uso e ocupação do solo, que se sobrepõem e prevalecem em relação às das zonas, e que deverão ser observadas em qualquer tipo de empreendimento e/ou atividade. (SALVADOR, 2016b, Art. 34, Cap. II).

Conforme Louos (SALVADOR, 2016b), as áreas especiais são divididas entre Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural (SAVAM) e áreas sujeiras a legislação específica. O SAVAM é composto pelo conjunto de espaços de relevante interesse e qualidade ambiental e pelo conjunto de edificações de valor histórico, arquitetônico e paisagístico, apresentando-se como marcos referencial da cidade, o que compreende também os parques e praças.

As áreas que integram a SAVAM foram fracionadas em dois subsistemas: Unidades de conservação e Áreas de Valor Urbano-Ambiental, sendo este último item composto por sete categorias, dentre elas, encontra-se os parques urbanos.

As Áreas de Valor Urbano-Ambiental subdividem-se em:

1. Áreas de Proteção de Recursos Naturais (APRN);
2. Áreas de Proteção Cultural e Paisagística (APCP);
3. Área de Borda Marítima (ABM);
4. Parques Urbanos;
5. Parques de Bairro;
6. Praças e Largos;
7. Áreas de Remanescentes do Bioma Mata Atlântica (RMA).

O Art. 276 do PDDU 2016 (SALVADOR, 2016a) estabelece que o parque urbano deve ser entendido como uma extensa área pública, dotada de atributos naturais ou entronizados, de destaques significativos, tanto para a cidade quanto para a cultura local, e destinando ao lazer, esporte, recreação, contemplação, conscientização ambiental, como também, à pesquisa científica. A normativa institui

que o parque urbano, de acordo com a extensão territorial e as características ambientais e funcionais, pode vir a conter regiões antropizadas, área natural modificada pela presença da ocupação urbana. Como também, podem ser dotados de mobiliário e de equipamentos de apoio aos usuários que favoreçam a visitação, o desenvolvimento de atividades culturais e o uso pleno do espaço público.

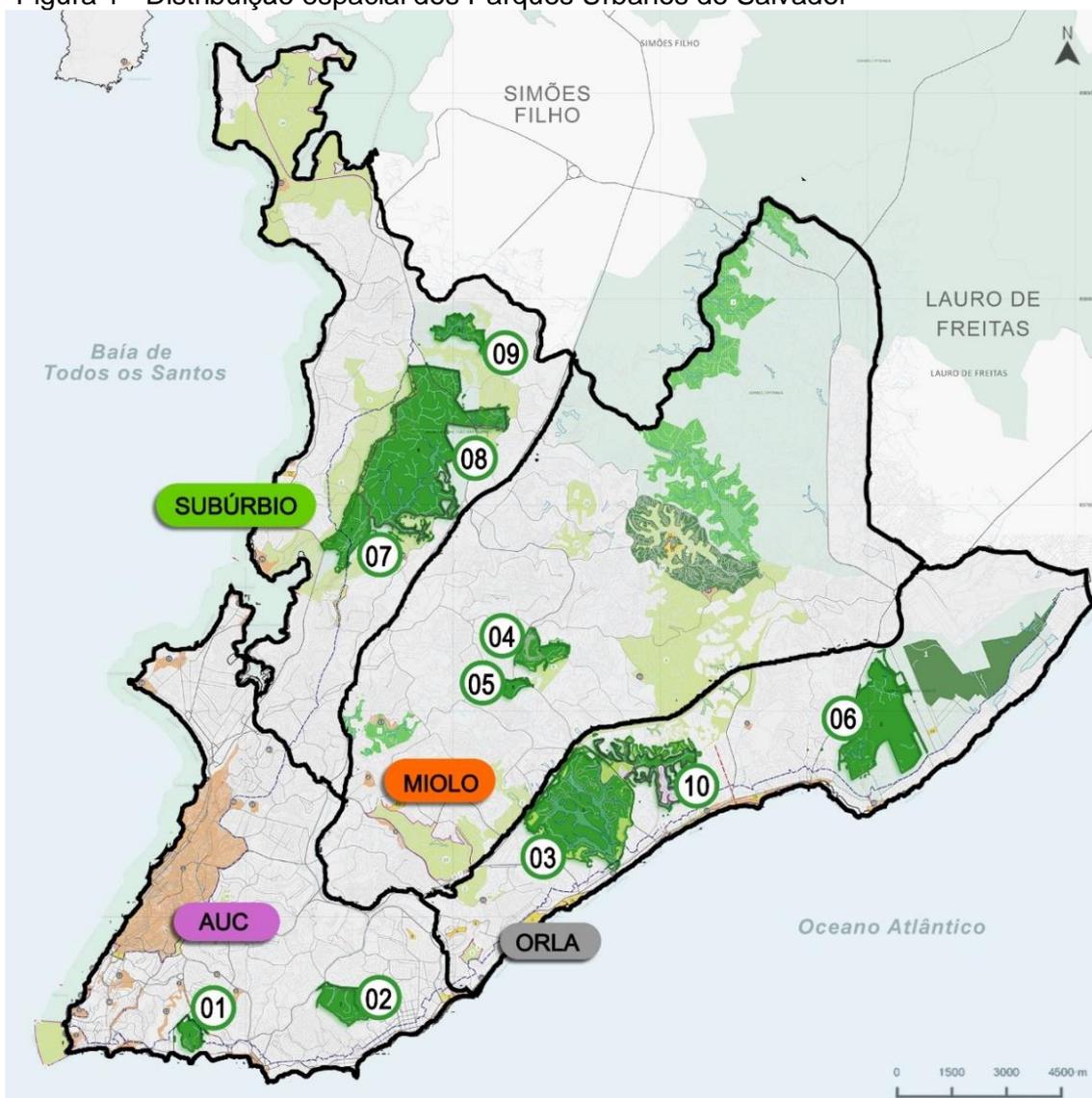
As diretrizes estabelecidas para os parques urbanos discorrem sobre quatro eixos primordiais: o planejamento das atividades a serem desenvolvidas de acordo com os atributos existentes, buscando compatibilizar as formas de uso com a preservação; o tratamento urbanístico que assegure o conforto ambiental, os índices de permeabilidade do solo e a paisagem da cidade; a promoção ao engajamento e participação das comunidades vizinhas nas medidas de controle de danos e invasões; e a adoção de medidas de recuperação das áreas degradadas (SALVADOR, 2016a).

A gestão municipal descreve as praças e largos como espaços livres de edificações propícios a convivência social, os parques de bairros como áreas com porte igual ou superior a vinte mil metros quadrados, dotadas ou não de atributos naturais e, juntamente com os parques urbanos, esses três equipamentos se igualam como áreas públicas destinadas ao lazer ativo e contemplativo, à prática de esportes, atividades recreativas e culturais para a cidade (SALVADOR, 2016a).

Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador – PDDU 2016, em seu Art. 277, lista os atuais dez parques urbanos Salvador, sendo eles:

- 01 - Parque Zoo-Botânico;
- 02 - Parque Joventino Silva;
- 03 - Parque Metropolitano de Pituaçu;
- 04 - Parque Socioambiental de Canabrava;
- 05 - Jardim Botânico - Mata dos Oitis;
- 06 - Parque Metropolitano do Abaeté;
- 07 - Parque São Bartolomeu;
- 08 - Parque Metropolitano de Pirajá;
- 09 - Parque da Lagoa da Paixão;
- 10 - Parque Ecológico do Vale Encantado.

Figura 1 - Distribuição espacial dos Parques Urbanos de Salvador



Fonte: Elaboração do autor, adaptado do PDDU 2016 (Salvador, 2016a).

A Figura 1 representa o mapa da cidade com a localização dos dez parques urbanos. Considerando as configurações dos vetores de expansão do tecido urbano, descritas neste documento¹, pode-se distribuí-los entre as regiões:

- Subúrbio: Parque São Bartolomeu (07); Parque de Pirajá (08) e Parque da Lagoa da Paixão (09);
- Miolo: Parque Socioambiental de Canabrava (04); Jardim Botânico/Mata dos Oitis (05);

¹ Cf. item 3.2.1 desta dissertação.

- Área Urbana Consolidada/Centro: Parque Zoo-Botânico de Ondina (01); Parque da Cidade/Joventino Silva (02);
- Orla: Parque Metropolitano de Pituaçu (03); Parque do Abaeté (06); Parque Ecológico do Vale Encantado (10).

Vale salientar que o PDDU de 2016 prevê a incorporação de áreas com o intuito da futura implantação de mais quatro novos parques urbanos para a capital baiana, mas até o período de realização dessa pesquisa ainda não foram instituídos.

Os parques urbanos compreendem espaços democráticos de lazer, áreas verdes livres que resistem ao crescimento desordenado das urbes. No entanto, esse caráter democrático da cidade aos poucos vai sendo suprimido diante dos obstáculos existentes no espaço urbano, dos aspectos culturais, limitações econômicas, políticas administrativas, poluição, violência e demais barreiras, físicas ou invisíveis, que atenuam a segregação e exclusão.

Neste contexto, é assertivo afirmar que a mobilidade urbana compreende a infraestrutura, os meios e as condições de deslocamento da população no território urbano, resultando diretamente nas configurações socioeconômicas. Seus reflexos impactam diretamente no desenvolvimento econômico, na garantia a cidadania e na qualidade de vida urbana (ROLNIK, 1997; ROLNIK 2015; ARANTES, 2015).

3 MOBILIDADE URBANA: UM DIREITO SOCIAL

Ao longo do seu processo histórico de surgimento e desenvolvimento as cidades sempre conceberam o palco para as interações entre indivíduos e lugares, um ambiente de encontros, trocas, comércios, serviços e moradias. Neste cenário, o livre acesso os espaços urbanos públicos representam o sentimento do direito democrático de vivenciar a cidade.

Entretanto, o processo de desenvolvimento urbano segregou as populações, dividiu os espaços entre centrais e periféricos, e criou um cenário conturbado, marcado por mazelas sociais. A pobreza e violência são grandes consequências dessas desigualdades, problemas que tendem a se perpetuar diante das dificuldades no acesso ao emprego, renda, saúde, educação, lazer e serviços, mais difíceis para a parcela mais vulnerável da sociedade (GOMES, 2013; MARICATO, 2015).

Em prol de interesses obscuros do capital financeiro, as legislações urbanísticas demarcam territórios e criam linhas invisíveis que delimitam a segregação urbana e escancaram as desigualdades sociais. Neste contexto, o direito à cidade, entendido como forma superior dos direitos – direito à obra e o direito à apropriação – é cessado sem ao menos ser experimentado pelo cidadão (HARVEY, 2014; MARICATO, 2001).

As formas de controle, distribuição, uso e ocupação do solo urbano sempre foram discussões dos cientistas sociais, descrevendo os processos de desigualdade, segregação e gentrificação implantados para beneficiar as camadas sociais mais privilegiadas, em detrimento das mais vulneráveis. Classes sociais com poderes distintos e interesses divergentes, sempre coexistiram e conflitaram no espaço urbano das cidades, contudo, percebe-se facilmente que ao transformar a cidade, bens e serviços comuns em mercadoria, dá-se preferência a quem detém maior poder aquisitivo ou posição política e social elevada (LEFÈBVRE, 1991; GOMES, 2013).

Neste conflito de interesses repousa a dicotomia dos paradigmas da política urbana do país, a cidade enquanto produção social versus a cidade produto de um mercado. De certo, os poucos instrumentos dispostos para a sociedade não garantem a construção de uma cidade mais justa e sustentável. A legislação promove concessões e parcerias com as imobiliárias, construtoras e prestadoras de serviços, mas é ineficaz na garantia básica da função social e na promoção a equidade (ARANTES, 2015; ROLNIK 2015).

Ao observar as metrópoles brasileiras, supõe-se que as estratégias de planejamento, em sua grande maioria, são tratadas de maneira equivocada ou ineficiente. A rede intraurbana, o conjunto de equipamentos e o efetivo de capital humano, não acompanham o crescimento populacional. A morosidade acarreta em um ciclo vicioso e quase sempre as ações são postas em prática no limite da saturação do sistema.

A oferta do serviço e a infraestrutura não acompanham o crescimento da demanda e erroneamente os planos seguem favorecendo o transporte individual em detrimento do coletivo. A percepção pública quanto a crise de mobilidade, quando vista como mera questão de trânsito, dificulta abordagens mais significativas das dimensões do problema, resultando na “imobilidade”. (ROLNIK, 1997).

A exemplo do transporte coletivo por ônibus, brechas nas legislações permitiram o surgimento de oligopólios com forte influência política. As concessões dão liberdade as operadoras do serviço permitindo que elas rejeitem sugestões da sociedade, extinguem rotas menos lucrativas, reduzam a frota e o quantitativo de funcionários. Em paralelo, os encargos, relativamente baixos, sobre os automóveis e motocicletas, estimulam a sua propagação, logo, as cidades são acometidas por estacionamento irregulares, obstrução de vias e calçadas, congestionamentos rotineiros e inúmeras infrações (VASCONCELLOS, 2013).

A vertente social do planejamento urbano deve alinhar a infraestrutura disponível com as questões socioeconômicas da população. Historicamente, a parcela mais volumosa e de baixa renda foi confinada nas periferias, áreas precárias e afastas do centro. O cotidiano condena o cidadão de menor poder aquisitivo a perfazer maiores deslocamentos para atender as necessidades básicas diárias. Para Rolnik (2015), essa “financeirização” do solo e a dinâmica do acesso à moradia são inteiramente desiguais, logo, compreender a questão da mobilidade urbana implica reconhecer as relações de poder no uso e ocupação dos espaços e serviços, além das tensões entre o público e o privado, nas cidades.

Para Vasconcellos (2013), soluções capazes de apaziguar o clássico embate entre o carro e ônibus, e amenizar os problemas na fluidez do trânsito, em geral, recaem em ações voltadas para a implantação de novos modais, obras urbanas, aumento de frota, ordenamento do trânsito, reserva de faixa exclusiva, rodízios e campanhas de conscientização. Contudo, a liberdade quanto à mobilidade e as

possibilidades de deslocamentos pelas vias públicas estão diretamente relacionados ao perfil socioeconômico de cada indivíduo.

A conclusão mais importante em termos de políticas públicas é que o patrimônio público das vias não vem sendo distribuído igualmente entre as pessoas; portanto, considerar os investimentos no sistema viário democráticos e equitativos não passa de um mito – na verdade, o mais poderoso lançado para justificar a expansão indiscriminada do sistema viário. (VASCONCELLOS, 2013, p.31).

O planejamento da mobilidade urbana não pode prescindir de uma política sistemática que: integre a infraestrutura disponível, conecte as diferentes regiões da cidade, requalifique os tradicionais equipamentos do transporte coletivo, adote novos modais e mais sustentáveis, desestimule o uso de veículos particulares e preze pela qualidade, segurança e promoção social.

Em paralelo, a cidade continua crescendo desordenadamente, as regiões metropolitanas impõem barreiras invisíveis e as áreas conurbadas criam regiões “descobertas”. Neste cenário, o Estatuto das Cidades e a vigência dos Planos Diretores Municipais, mesmo que um tanto quanto utópicos, devem buscar corrigir os históricos erros e amenizar os problemas urbanos crônicos, que acometem diversas cidades brasileiras.

3.1 MOBILIDADE URBANA NO BRASIL

O plano diretor pode ser entendido como um instrumento de política urbana, instituído pela Constituição Federal de 1988, que o define como “instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana”, sendo respaldado pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal n.º10.257/2001), pelo Código Florestal (Lei Federal n.º12.651/2012) e pela Lei de Parcelamento do Solo Urbano (Lei n.º 6.766/1979).

Conforme Art. 182º, da Constituição Federal de 1988:

A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público Municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. (BRASIL, 1988).

Neste sentido, o planejamento da cidade se desdobra em um conjunto de planos setoriais de habitação, mobilidade, saneamento, uso e ocupação do solo. Planos complexos e distintos que têm a incumbência de abordar, entre outras coisas,

a delimitação das zonas de expansão, das áreas verdes preservadas, os índices urbanísticos, os equipamentos e serviços públicos, sistema viário e demais instrumentos urbanísticos de indução do desenvolvimento de forma sustentável.

De forma cronológica, analisando os aspectos legais sobre o processo de desenvolvimento do Brasil, constata-se que os estudos acerca da mobilidade urbana se iniciaram a partir da década de 1920. O contínuo crescimento populacional e as aceleradas transformações das cidades suscitaram na configuração das primeiras metrópoles, o que engendrou também influências na mudança do comportamento social, nas configurações políticas, na distribuição espacial da população e no adensamento do solo (SILVA, 2012).

Para Silva (2012), as primeiras iniciativas políticas de cunho nacional tinham como objetivo articular as cidades-polo, em destaque todo o Sudeste e vizinhança, considerando que a economia do país se baseava na valorização do café e a construção de rotas e vias era necessária para escoar a produção. A partir dos anos 1950, o então Presidente Juscelino Kubistchek adota um ousado plano de metas e obras, diversificando a economia nacional, estimulando e viabilizando a industrialização, com expressivo impacto na conformação e ocupação do espaço urbano.

A partir de 1964, durante o governo militar, a União assume a responsabilidade pelo desenvolvimento do setor e o vincula às políticas econômicas. Objetivando a circulação de bens e pessoas, o fortalecimento e integração do território e o controle sobre os recursos materiais e humanos, houve a criação do Ministério dos Transportes, instituído pelo decreto Lei n. 200/1967, substituindo o Ministério de Viação e Obras Públicas. Logo, são estabelecidos dois ramos dentro do novo ministério para operacionalização das obras de infraestruturas e para regulamentação da prestação de serviços (ANDREAZZA, 1972).

[...] definimos a política de transportes como sendo um conjunto de princípios que orientam e regulam a concepção de um sistema viário, de modo a atender às necessidades de transportes da nação, nos campos económico, político, psicossocial e militar. Dávamos ênfase, naquela ocasião, à finalidade dessa política, que se consubstanciava na implantação e exploração dos diferentes meios de transporte, de forma integrada, objetivando atender às necessidades presentes e suas projeções para o futuro [...]. (ANDREAZZA, 1972, p.9).

A popularização dos automóveis, iniciada na era fordista, ampliou de forma gigantesca o mercado de produção de bens e consumo, acompanhando a nova fase

das revoluções tecnológicas, transformando não somente a velocidade de locomoção, como também, o transporte urbano, a distribuição do espaço público e as bases técnicas e políticas do planejamento da cidade. Tal processo, intensificado nos anos 1960, resultou da confluência dos avanços econômicos, políticos e urbanísticos que viabilizaram a rápida proliferação dos modais de larga escala e de veículos particulares. As promessas de maior velocidade e fluidez foi retrocedendo conforme o aumento descontrolável da frota de automóveis (ROLNIK, 1997).

Deste modo, pode-se considerar que no Brasil, a questão da mobilidade surge incipiente e inerme, pois, apenas a infraestrutura e o transporte público eram atendidos pelos aspectos militares e econômicos da época. Contudo, Andreazza (1972) relata que desde esse período, pontos primordiais já eram discutidos, como a questão da complementação na prestação dos serviços entre os setores públicos e privados, as discussões acerca de um sistema de exploração intermodal racionalmente coordenado e a preocupação dos planos em assegurar a continuidade, alinhando as necessidades imediatas e projeções futuras.

Conforme a Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP (1997), as reconfigurações dos espaços urbanos exigem do Estado ações cautelosas, e ao mesmo tempo, emergenciais. A demora na determinação das diretrizes e carência de planejamento implica diretamente no desenvolvimento equilibrado da cidade. A baixa qualidade do transporte público estimula o uso do transporte individual, aumentando assim os congestionamentos e poluição. Por sua vez, o aumento do número de automóveis estimula a expansão urbana e a dispersão das atividades, criando grandes diferenças de acessibilidade aos serviços.

A ANTP alertava sobre a insustentabilidade da rede de equipamentos do setor, ao afirmar:

Poucos são os investimentos nos sistemas de transporte público, relegados ao delicado (des)equilíbrio entre custos operacionais, tarifas e receitas. O resultado é uma apropriação diferenciada do espaço público com uma clara separação entre aqueles que têm acesso ao automóvel e aqueles que dependem do transporte coletivo, refletindo, na prática, as grandes disparidades sociais e econômicas da nossa sociedade; enquanto uma parcela reduzida desfruta de melhores condições de transporte, a maioria continua limitada nos seus direitos de deslocamento e acessibilidade". (ANTP, 1997, p.19).

Em 2001, com a promulgação da Lei 10.257/2001 (BRASIL, 2001b), reconhecida como o Estatuto das Cidades, se estabelece a obrigatoriedade das

idades com mais de 500 mil habitantes de elaborarem seus Planos de Transporte Urbano Integrado. Contudo, a questão da mobilidade urbana permaneceu totalmente desconsiderada, dando ênfase apenas ao transporte urbano.

Em 2003, o Governo Federal criou o Ministério das Cidades, concentrando em uma única pasta as políticas públicas de trânsito e transporte urbano. A mobilidade urbana pode ser definida como uma característica essencial, no que se refere à facilidade do deslocamento tanto pessoas quanto de bens de consumo, no espaço urbano. Destaca-se que os mesmos são realizados através de veículos, vias e toda a infraestrutura necessária para que possibilitem o ir e vir (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005).

Através da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SEMOB, o novo Ministério lança em 2007 o I Guia PlanMob, um caderno de referência para elaboração dos planos de mobilidade sustentável, reconhecendo-a como: fator essencial para todas as atividades humanas; elemento determinante para o desenvolvimento econômico e qualidade de vida; e, decisivo na inclusão social e na equidade na apropriação da cidade e de todos os serviços urbanos.

Esse caderno de referência reconhecia a importância e urgência na adoção de uma nova postura:

As cidades brasileiras vivem um momento de crise da mobilidade urbana, que exige uma mudança de paradigma, talvez de forma mais radical do que outras políticas setoriais. Trata-se de reverter o atual modelo de mobilidade, integrando-a aos instrumentos de gestão urbanística, subordinando-se aos princípios da sustentabilidade ambiental e voltando-se decisivamente para a inclusão social. O novo conceito (mobilidade urbana) é em si uma novidade, um avanço[...] deve-se adotar uma visão sistêmica sobre toda a movimentação de bens e de pessoas, envolvendo todos os modos e todos os elementos que produzem as necessidades destes deslocamentos. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p.21).

De acordo com o relatório emitido pelo Tribunal de Contas da União (TCU), o Governo Federal buscou uma nova definição do conceito de mobilidade urbana, deixando de tratar com uma questão fracionada onde somente era levando em consideração a circulação de veículos, e passando a ser uma questão ampla, incluindo e tendo como foco as pessoas, vinculando o conceito a organização territorial e sustentabilidade urbana. O TCU apoiou o conceito em quatro pontos, integração do planejamento do transporte com o planejamento do uso do solo, melhoria do transporte público de passageiros, estímulo ao transporte não motorizado e uso racional do automóvel (PORTAL TCU, 2010).

De acordo com Pires et al. (2016), após a promulgação da Constituição brasileira em 1988, somente em 2012 foram verificadas novas tratativas nacionais efetivas voltadas à mobilidade urbana. A Lei 12.587/2012 (BRASIL, 2012), institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e revoga dispositivos dos Decretos e Leis de 1941 e de 1943. Torna-se um marco para a história das cidades ao estabelecer a obrigatoriedade da elaboração de Planos de Mobilidade Urbanos para todas as cidades com mais de 20 mil habitantes, objetivando:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana. (BRASIL, 2012, art.7).

Em 2018, com a atualização da lei, entra em vigor a Lei 13.683/2018 (BRASIL, 2018), onde se retifica a impossibilidade do recebimento de recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, para os municípios que não possuem, até abril de 2019, o Plano de Mobilidade Urbana devidamente elaborado.

Quadro 1 – Histórico das políticas nacionais de transporte e mobilidade

1988 Constituição Federal	1989 PL nº 4.203 1991 PL nº 870 1991 PL nº 1.777 1992 PL nº 2.594 1995 PL nº 694	1996 PL nº 1.974	1999 PL nº 2.234	2001 LEI nº 10.257 <i>Estatuto da Cidade</i>	2007 PL nº 1.687 2010 PLC nº 166 2012 LEI nº 12.587 <i>Política Nacional de Mobilidade Urbana</i> 2018 LEI nº 13.683
Estabelece os transportes urbanos como uma das competências da União	Diretrizes do transporte coletivo urbano de passageiros	Diretrizes da prestação de serviços de transporte coletivo	Diretrizes do sistema integrado de transporte coletivo urbano	Propõe os Planos de Transporte Integrado e a criação da Lei de Mobilidade Urbana	Institui as diretrizes nacionais para a mobilidade urbana
<i>FOCO NO TRANSPORTE COLETIVO</i> ←				→ <i>FOCO NA MOBILIDADE URBANA</i>	

Fonte: Elaboração do autor (2021).

O Quadro 1 representa a cronologia das principais políticas nacionais em prol da mobilidade. Todos os cidadãos devem poder exercer seus direitos básicos e se deslocar pela cidade com rapidez e segurança. Para isso, o conceito de mobilidade tem que ultrapassar a barreira que os atrela somente aos meios de transporte, adotando novos paradigmas e rompendo com os moldes tradicionais. O planejamento

da cidade deve se antecipar as demandas da expansão urbana e as dinâmicas sociais.

3.2 PLANEJAMENTO E MOBILIDADE URBANA DE SALVADOR

Ao longo da história, nos planos urbanísticos empregados em Salvador pode-se destacar os períodos de desatualizações, os interesses políticos escusos e a exclusão da participação popular no processo de decisão. Salienta-se que essa pesquisa não tem pretensão de se aprofundar nas análises do processo de expansão urbana, se atendo apenas as ponderações pertinentes sobre o plano em vigência.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador, o PDDU do ano de 2016, foi promulgado na forma da Lei nº 9069, seguido pela Louos, Lei nº 9148 de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo do Município. Juntos, possibilitaram as atualizações das diretrizes para o planejamento da cidade, plano que permanece vigente até o período de realização desta pesquisa.

As críticas quanto ao PDDU 2016 se iniciam desde a sua elaboração. Reclamam sobre a gestão municipal as queixas quanto a participação democrática da sociedade:

Para elaboração do novo PDDU de Salvador, a gestão municipal organizou-se para tentar assegurar formalmente o cumprimento das exigências jurídicas atinentes à gestão democrática das cidades; apenas os ritos, sem preocupação com a participação real, verdadeira, substancial e de conteúdo, criando um “teatro” democrático (PINHO, 2017, p.5).

PDDU foi condenado por um amplo conjunto de urbanistas, de técnicos, de pesquisadores, de cientistas sociais, arquitetos e engenheiros especializados no estudo da configuração da metrópole baiana, de sua dinâmica e de seus problemas. (SERRA; NUNES, 2019, p.9).

Aponta-se a normatização seletiva das diretrizes urbanísticas, devidamente alinhadas aos interesses arrecadatórios do município e ampliação do setor imobiliário.

[...] a atualização do PDDU de Salvador trata-se em verdade de uma normatização seletiva, visando propiciar lucros seletivos, com o foco em cinco alterações principais: as três operações urbanas consorciadas com suas normas de exceção a serem decididas casuisticamente em futura Lei; a verticalizações da Orla Atlântica – antigo anseio do setor imobiliário e área de expansão da “Salvador Moderna” por sua privilegiada localização, com o agravante da permissibilidade de sombreamento das praias; aumento do potencial construtivo, em aproximadamente 40% do território da cidade que levará a um processo de verticalização como um todo; redução da área de proteção ambiental; por fim, duas novas vias, a Linha Viva pedagiada, e a via Atlântica que favorece um determinado proprietário fundiário. (PINHO, 2017, p. 14).

No PDDU atual, acerca do meio ambiente, ao mesmo tempo em que a cidade perdeu hectares de proteção ambiental, em conformidade aos interesses do mercado imobiliário, o plano previu a criação dos novos parques da Lagoa da Paixão, o Vale Encantado e da Mata Escura - este último, ainda não criado. A questão ambiental foi pouco valorizada, permanecendo ocultas as propostas de restauração dos rios urbanos e proteção das nascentes e águas, a exemplo da poluição encontrada nos parques do Subúrbio. A normatização não resulta na efetividade ou sucesso das ações, uma vez que não foram especificadas no Plano Diretor as diretrizes de desempenho e instrumentos de controle (SERRA; NUNES, 2016; HAUENSCHILD, 2016).

Destaca-se uma maior permissividade com a verticalização das construções no gabarito da Orla, impactando no sombreamento da faixa de praia e em mudanças climáticas para a cidade.

As recomendações na escala da edificação, ou mesmo da rua, não podem ser generalizadas para toda área da cidade. [...] revela o desconhecimento tanto do clima da cidade como dos conteúdos das disciplinas de conforto ambiental, e na sua maioria deveriam ser remetidos para estudos específicos e para a Lei de Ordenamento de Uso e Ocupação do Solo – LOUOS, referente à escala do bairro, e para o Código de Obras, referente à escala da edificação. Assim, o PDDU de 2016 apresenta formulações gerais que precisariam ser aprofundadas e tratadas nas escalas adequadas, relacionadas com as respectivas regulamentações de modo a tornar essa lei minimamente operacional. Embora tenha tentado legislar considerando o Conforto Ambiental e, conseqüentemente, o Clima Urbano, a ausência de clareza conceitual desse tema e a escala de tratamento inviabilizam sua operacionalidade. (NERY et al., 2019, p. 326).

Na questão da mobilidade urbana, Serra e Nunes (2016) ressaltam que “o Plano de Mobilidade, que é essencial para a urbe, está sendo feito fora do PDDU, sem o levar em consideração e sem ser inserido nele. Assim, deixa-se de incorporar fatores decisivos”. Embora contemple uma visão multimodal, incluindo metrô, trens, barcos, bicicletas e demais transportes, o caráter conservador e desconexo do PDDU 2016, mantém os privilégios ao uso dos automóveis e lança dúvidas acerca das suas intenções.

Prefeitura e Estado convergem ao implementar intervenções viárias em geral rodoviaristas e que priorizam a centralidade do transporte motorizado individual. São exemplos desses modos de intervenção a Ponte Salvador-Itaparica, a Linha Viva ou um BRT distorcido que amplia as vias de circulação do carro em detrimento do ônibus e de poucos espaços vegetados ainda existentes. Particularmente o Governo do Estado notabiliza-se pela provisão

de infraestrutura de transporte público e mobilidade, tendo o sistema metroviário Salvador-Lauro de Freitas como a mais emblemática. No entanto, essa produção de infraestrutura pública mostra-se bastante limitada no atendimento às demandas prioritárias da população – vide, por exemplo, o fato de o Subúrbio Ferroviário continuar preterido por tais políticas, mesmo sendo um espaço com maiores densidades e concentração de população vulnerabilizada da cidade. Além disso, essa produção no nível estadual vem sendo realizada por meio de PPPs. Ao tentarmos ler de modo conjunto e articulado essas ações da Prefeitura e do Governo do Estado, notamos que em geral estas reforçam frentes de expansão do urbanismo corporativo na cidade de Salvador. (FIGUEIREDO et al., 2019. p. 48).

A rede de transporte público e a infraestrutura urbana de Salvador não atendem, de forma insatisfatória, as demandas da população. O PDDU 2016 não incorpora diretrizes eficazes para adoção de um sistema integrado. Os Planos Diretores parecem desconsiderar a relação irrefutável entre mobilidade e uso do solo, se abstendo em propor as alternativas para o financiamento e manutenção do sistema; a integração do transporte público com as opções não motorizadas; não abarcando também, os instrumentos para implantação de uma rede de mobilidade descentralizada, capaz de encurtar distâncias e reduzir a poluição (SERRA; NUNES, 2016; FIGUEIREDO et al., 2019).

Salvador se apresenta como uma metrópole historicamente desordenada, e segregada, o processo de favelização, as poucas áreas verdes, o caráter acidentado da topografia, o adensamento do solo, as construções em áreas de riscos, déficit habitacional, ilhas de calor, índices de violência, congestionamento de trânsito, mobilidade deficitária, são exemplos dos problemas facilmente vivenciados no cotidiano da metrópole.

A sustentabilidade, para a mobilidade urbana, é uma extensão do conceito utilizado na área ambiental, dada pela “capacidade de fazer as viagens necessárias para a realização de seus direitos básicos de cidadão, com o menor gasto de energia possível e menor impacto no meio ambiente, tornando-a ecologicamente sustentável”. (BOARETO, 2003, p. 49).

Para Boareto (2003), a mobilidade urbana, enquanto norteadora para a construção de cidades sustentáveis, deve ser entendida como produto de políticas que proporcionem o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos coletivos e não motorizados de transporte, desestimulando o uso desnecessário dos automóveis, políticas que busquem mitigar ou reduzir a segregação espacial, contribuindo para a inclusão social e sustentabilidade ambiental.

Conforme Delgado (2014), o processo de urbanização de Salvador denuncia o não atendimento as necessidades da população, tendo como principal marco, o estabelecimento da nova centralidade, na área de influência do Shopping Iguatemi e da Avenida Tancredo Neves. O alinhamento com as demandas do mercado acelerou a obsolescência do centro antigo e redistribuiu a concentração de serviços e empregos, atribuindo assim, grande poder de atração de viagens a determinadas áreas da cidade, em uma escala metropolitana.

Essas disparidades urbanas são facilmente exemplificadas ao observar os aspectos de mobilidade presentes nas áreas privilegiadas da cidade, onde a participação modal predominante é a do transporte motorizado individual, enquanto a situação oposta é vivenciada nos bairros periféricos, onde o transporte coletivo de baixa qualidade é o principal meio disponível.

Se tratando de transporte público, os municípios da Região Metropolitana de Salvador - RMS também compartilham as problemáticas resultantes de uma má gestão, representadas nas formas e usos do transporte público, na fluidez da rede viária, nas taxas de motorização, nas médias das distâncias percorridas, tempo gasto, motivos e qualidade das viagens. A situação da gestão da mobilidade urbana da metrópole se agrava, ao constatar que, a capital é único município da RMS para o qual foram elaborados planos de mobilidade (DELGADO, 2014).

Conforme a Transalvador, autarquia municipal responsável pelo gerenciamento do trânsito e monitoramento do tráfego, os longos engarrafamentos se espalham por toda a cidade, amplificado nas vias principais e refletido nos acessos secundários, principalmente no início das manhãs e finais de tarde. Com um aumento progressivo na frota de veículos, Salvador é considerada a terceira capital em congestionamentos de trânsito no país e uma das que mais concentram automóveis. Vale salientar que inúmeros veículos registrados em outros municípios e na RMS também circulam diariamente na capital (FONSECA, 2018).

Para Delgado (2014), a promoção a uma mobilidade mais sustentável para RMS implica uma nova concepção de políticas integradas entre gestão efetiva do transporte e ocupação territorial.

Para o caso particular da RMS, esses locais configuram áreas extensas e distantes dos centros metropolitanos, o que dificultará a implementação futura de políticas que promovam a mobilidade sustentável, sem reduzir a demanda de transporte na sua origem. Nesse cenário, políticas integradas de desenvolvimento urbano, orientadas pelo transporte público, poderiam vir a

consolidar, no tempo, uma organização espacial descentralizada para a metrópole.

Faz-se necessária a presença do Estado como gestor, para regular a ocupação futura do solo urbano metropolitano, principalmente no que se refere aos polos geradores de viagens, e os empreendimentos que reforçam a “cultura do automóvel”, assim como para empreender a regulação das redes de transporte público, visando à construção de uma rede integrada. (DELGADO, 2014, p. 233).

Os “gargalos” no transporte público se distribuem por toda a Salvador e região metropolitana. Ao percorrer as ruas da cidade, percebe-se facilmente a urgente necessidade de obras públicas e intervenções viárias, sejam por meio de revisões do esquema de circulação, sinalização de tráfego e semáforos, projetos de conscientização ou obras de médio e grande porte. Há urgência em ações efetivas para a mobilidade da cidade, contudo isso requer primordialmente a formulação previa de um amplo planejamento.

3.2.1 Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador – PlanMob 2018

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador - PlanMob Salvador 2018 (SALVADOR, 2017a), buscou estudar e definir alternativas para o setor, contemplando projetos e programas da rede de modais de transporte e infraestrutura da cidade, visando metas para os próximos 30 anos. O plano elaborado pela Prefeitura de Salvador, através da Secretaria Municipal de Mobilidade – SEMOB, seguiu as determinações da política municipal de mobilidade urbana sustentável, sendo instituído por meio do Decreto nº 29.929/2018, em atendimento à da Lei n. 12.587 de 2012, Lei Federal da Mobilidade Urbana, que determinou a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU.

A justificativa quanto a obrigatoriedade do PlanMob encontra respaldo tanto do ponto de vista legal da Lei e do papel do Estado, quanto do ponto de vista das tendências de mobilidade no cenário das grandes cidades. A Lei Federal da Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012) expressa que as cidades com mais de 20 mil habitantes, obrigadas a elaborar um Plano Diretor, devem criar um Plano de Mobilidade Urbana, como principal ferramenta de efetivação. O PlanMob deverá contemplar, dentre outras agendas, os seguintes aspectos:

- I - Serviços de transporte público coletivo;
- II - Circulação viária;
- III - Infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

- IV - Acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - Integração dos modais de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - Operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - Polos geradores de viagens;
- VIII - Áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - Mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XI - Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos. (BRASIL, 2012, Art. 24).

As disposições desse capítulo contemplam as tratativas da gestão da mobilidade urbana de Salvador, conforme descrição própria do PlanMob Salvador 2018 (SALVADOR, 2017a). O plano considerou em seu escopo as disposições da PNMU, alinhadas ao Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador – PDDU/2016; a Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo - LOUOS/2016; e ao Plano Salvador 500 – este último refere-se a um projeto paralelo, lançado em 2014, visando orientar o desenvolvimento da cidade até o ano de 2049. Foram enumeradas propostas de acordo com previsão futuras para a ocupação da cidade, considerando os anos de 2025, previsão inicial de revisão do PDDU; ano de 2032, período estimado de maior população urbana; e 2049, quando a capital baiana completará quinhentos anos.

O desenvolvimento do plano se deu através de diversas pesquisas, iniciadas ainda em 2012, bem como a atualização do conjunto de base de dados e audiências públicas de participação da comunidade. As abordagens foram elencadas conforme áreas de intervenções: transporte ativo, o qual inclui pedestres, bicicletas e outros meios não motorizados; o transporte coletivo; o transporte individual; e sistema viário e trânsito. Busca-se dessa forma, estipular os mecanismos e indicadores que permitam avaliar a efetividade das políticas públicas do setor, monitorar as ações e mensurar os resultados obtidos ao longo da sua vigência e implementação (SALVADOR, 2017a).

Os principais modos de transporte utilizados na cidade de Salvador são o rodoviário (automóveis, ônibus, micro-ônibus, vans e táxis), hidroviário (barcas e *ferry-boat*), metroviário (metrô), ferroviário (trem urbano) e ascensores (elevador e funiculares). O plano considera as grandes barreiras para a rede de transporte ativo, coletivo e o sistema viário existente na capital baiana e os desafios que a cidade tende a enfrentar no cenário futuro. As escutas setoriais, representam os resultados dos

relatórios técnicos, somados as análises dos especialistas e as audiências públicas, apontando as problemáticas acerca dos aspectos da mobilidade urbana, entres estes que o PlanMob deve buscar contornar (SALVADOR, 2017a).

Os principais entraves levantados abordam questões como: integração deficitária entre metrô e o sistema de ônibus; grandes distâncias a serem percorridas no acesso às estações; extinção brusca de itinerários de ônibus após o advento do metrô; ausência de estacionamento para a integração automóvel-metrô; desagrado quanto a centralização de operações nas estações; má qualidade dos serviços e equipamentos; ausência do ar condicionado nos ônibus; tempos de espera e de viagem muito longos, principalmente nos horários de maior demanda; alta frequência de assaltos a ônibus; confusões na ordenação do tráfego nos finais de linha; além de aspectos adversos que envolvem desconhecimento, desconforto e desconfiança (SALVADOR, 2017a).

Atualmente, Salvador exprime o reflexo do resultado de uma diversidade de projetos, planos e programas associados à mobilidade urbana, que se encontram em diferentes estágios de execução. Destaca-se no PlanMob 2018 (SALVADOR, 2017a): a ampliação do sistema de metrô com integração Salvador-Lauro de Freitas; implantação do BRT - *Bus Rapid Transit* (Transporte Rápido por Ônibus); a implantação da RIT (Rede Integrada de Transporte) com a integração física e tarifária entre os modais; o projeto da ponte Salvador-Ilha de Itaparica; a Linha Viva, um novo eixo Norte-Sul de integração da RMS; a proposição de transferir a rodoviária; e os novos corredores transversais com as avenidas Gal Costa e 29 de Março .

Quanto ao sistema viário, o PlanMob (SALVADOR, 2017a) afirma que Salvador possui características peculiares, que segue as limitações impostas pelo relevo acidentado do seu terreno. O sistema encontra-se estruturado por vias de fundo de vale, vias principais, complementadas pelas chamadas vias de cumeada, em geral posicionadas nos morros e nas partes altas. O processo de formação da estrutura viária, moldada de acordo com os distintos planos urbanísticos e as condições físicas da cidade, resulta na atual dificuldade em articular de forma prática os modais e os principais fluxos de tráfego.

O plano descreve a cidade com quatro grandes eixos estruturais: BR 324, Av. Luiz Viana (Av. Paralela), Av. Afrânio Peixoto (Av. Suburbana) e Av. Octavio Mangabeira (Orla Atlântica). Alguns bairros se destacam como áreas produtoras de viagem, aquelas onde há concentração da demanda, que ofertam principalmente

serviços e empregos, a exemplo das regiões Iguatemi, Barra, Ondina, Pituba, Itaigara, Comércio, Centro Antigo e Centro Administrativo (SALVADOR, 2017a).

Quanto a dinâmica da cidade e da metrópole, o PlanMob 2018 (SALVADOR, 2017a) afirma que o tecido urbano de Salvador é fruto de uma combinação ímpar de elementos, oriundas desde o período colonial, perpassando pelas diversas fases do desenvolvimento do estado e do país, assim como, das diversas transformações tecnológicas e dinâmicas sociais e urbanas.

Os investimentos na industrialização da cidade, aquecidos com a exploração de petróleo, iniciada década de 1950, tiveram impactos extraordinário sobre Salvador, convertendo a indústria no foco dinâmico da economia regional, na época, e ampliando as articulações entre Salvador e seus municípios vizinhos, que passaram a sediar os novos empreendimentos, conformando o seu aspecto de metrópole. O destaque no cenário econômico, social e político de Salvador, proporcionou um crescimento exponencial da população, principalmente no período entre 1940 a 1960 (CARVALHO, 2008).

Os dados apresentados na Tabela 1 mostram que Salvador, em 1872, possuía mais de 100 mil habitantes, alcançando em 2010, mais de 2,6 milhões de habitantes.

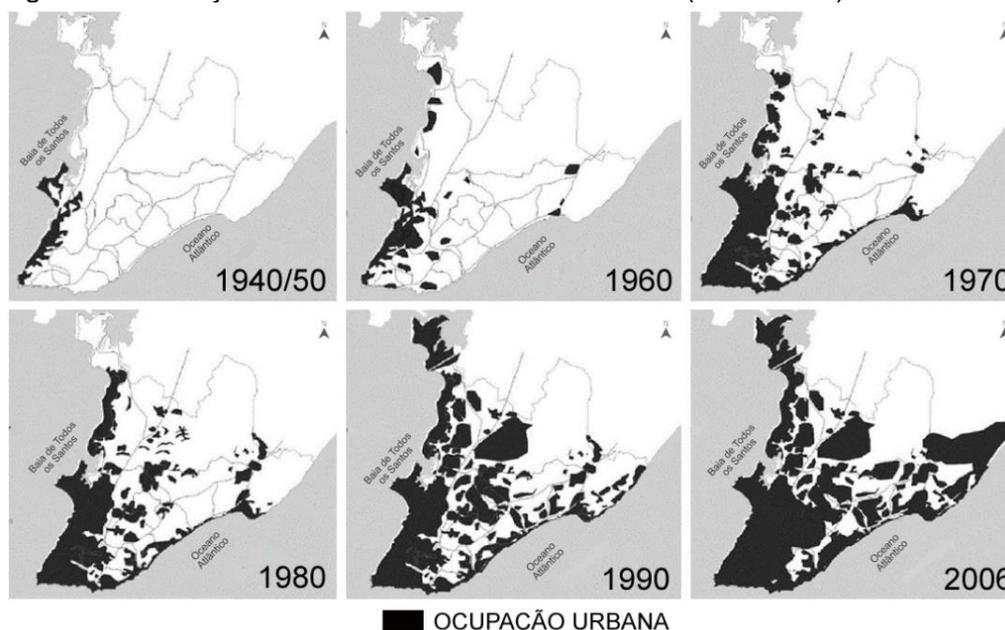
Tabela 1 - Evolução populacional da cidade de Salvador

ANO	POPULAÇÃO	VARIAÇÃO
1872	129.109	-
1890	174.412	35%
1900	205.813	18%
1920	283.422	38%
1940	290.443	38%
1950	417.235	44%
1960	655.735	57%
1970	1.027.142	57%
1980	1.531.242	49%
1991	2.072.058	35%
2000	2.440.828	18%
2010	2.675.656	10%

Fonte: Elaboração do autor, adaptado do PlanMob (SALVADOR, 2017a, p. 14).

A ocupação urbana da cidade, ocorrido de forma rápida e intensa devido as grandes migrações regionais, também é representada na forma cartográfica, conforme Figura 2.

Figura 2 - Evolução da mancha urbana de Salvador (1940-2006)

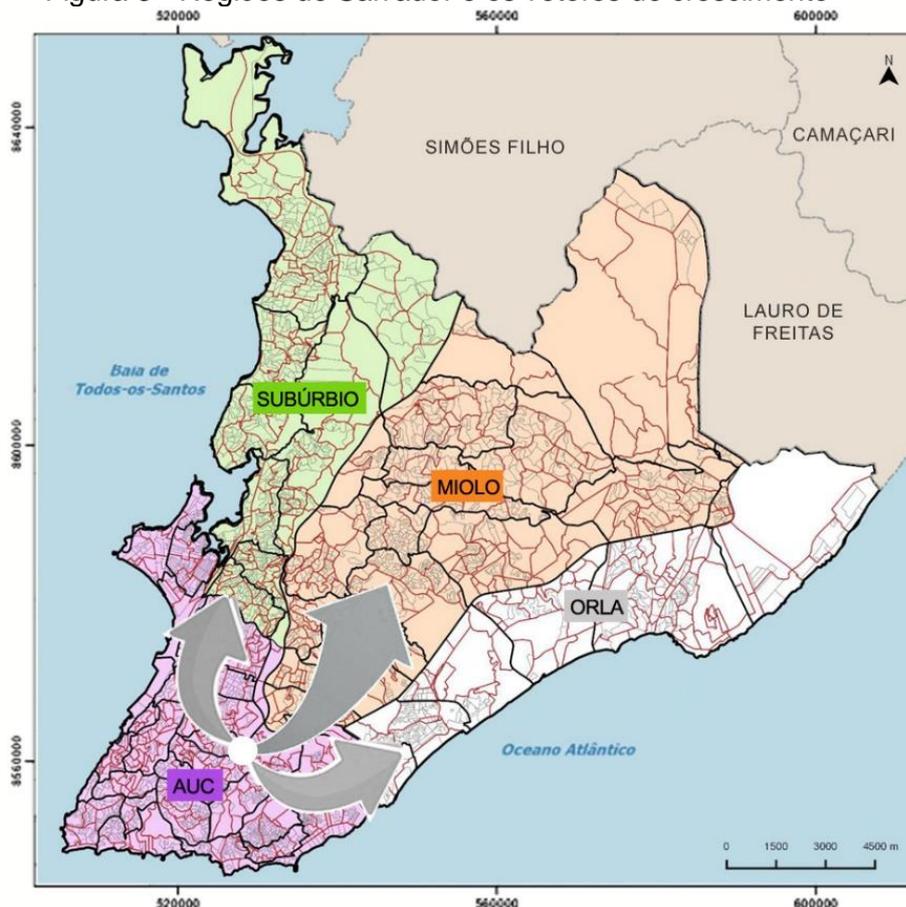


Fonte: Elaboração do autor, adaptado do PlanMob (SALVADOR, 2017a, p. 18).

Inicialmente, o processo de ocupação se concentrou na porção da cidade chamada de Área Urbana Consolidada (AUC), compreendendo o centro histórico, se espalhando pela região do subúrbio ferroviário e, posteriormente, em direção a Orla Atlântica. Por fim, a ocupação da área interna da cidade, conhecida como “Miolo”, se iniciou com loteamentos e conjuntos habitacionais, e logo, as invasões e ocupações irregulares, fixadas nos terrenos acidentados, definiram o padrão do “mosaico” urbano vivenciado na cidade (SALVADOR, 2017a).

Conforme PlanMob (SALVADOR, 2017a), orientada por políticas de desenvolvimento e investimentos maciços na industrialização e na infraestrutura, intensificados entre os anos de 1950 a 1980, a cidade de Salvador se consolidou direcionada em quatro diferentes vetores de urbanização: Área Urbana Consolidada, Miolo, Orla Atlântica e Subúrbio Ferroviário, conforme Figura 3. Essa divisão da cidade por regiões com base nas zonas censitárias do IBGE, embora representassem elementos distintos em um sistema urbano pouco integrado, inicialmente orientou pesquisas e planos urbanísticos.

Figura 3 - Regiões de Salvador e os vetores de crescimento



Fonte: Elaboração do autor, adaptado do PlanMob (SALVADOR, 2017a, p. 20).

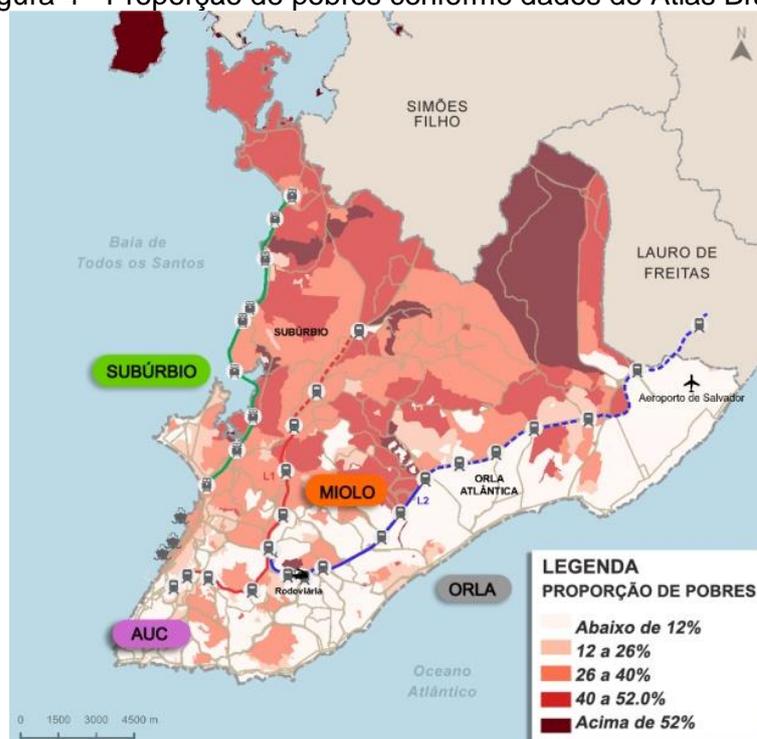
Segundo o plano, a Área Urbana Consolidada - AUC corresponde ao centro histórico e região. A AUC contém um elevado grau de diversidade, abrigando construções de uso residencial, forte presença de equipamentos de comércio e serviços, uma variada gama de tipologias construtivas, algumas “ilhas” com ocupações precárias, mas predominando as habitações unifamiliares, condomínios horizontais e verticais de alto-médio padrão, valorizadas pelo mercado imobiliário (SALVADOR, 2017a).

O Subúrbio, porção litorânea voltada para a Baía de Todos-os-Santos, teve como indutor de ocupação a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, que interligava o porto de Salvador a cidade de Alagoinhas. A ferrovia incentivou a ocupação dos espaços lindeiros às suas estações, originando bairros autoimplantados, com habitações populares e inúmeras invasões. Com o seu crescimento desprovidos de qualquer infraestrutura e a mercê do planejamento, os bairros do Subúrbio, concentram hoje os mais baixos indicadores sociais (SALVADOR, 2017a; CARVALHO; PEREIRA, 2008).

O PlanMob (SALVADOR, 2017a) apresenta a Orla Atlântica como área privilegiada da cidade, com elevado valor da terra, caracterizada pelo predomínio de extensos condomínios residenciais, agregado aos comércios, serviços e ao forte potencial turístico. Os diversos investimentos públicos agregados à especulação imobiliária elevaram a região como o novo centro moderno, na região do Iguatemi, e mais ao norte, na Avenida Paralela, se fixaram os grandes empreendimentos.

A porção denominada Miolo, compreende os bairros entre a BR-324 e a Paralela (Av. Luís Viana), de início ocupado por conjuntos habitacionais destinados a classe média-baixa, foi dividindo espaço com loteamentos da classe baixa e, por fim, as invasões desordenadas nas áreas de encostas. A Figura 4 representa as disparidades socioeconômicas refletidas na distribuição espacial, dessa forma, duas regiões da cidade, Miolo e Subúrbio, se caracterizam pela segregação social, carência no acesso a serviços e equipamentos públicos, problemáticas que se refletem também no aspecto da mobilidade urbana. (SALVADOR, 2017a; CARVALHO; PEREIRA, 2008).

Figura 4 - Proporção de pobres conforme dados do Atlas Brasil 2010

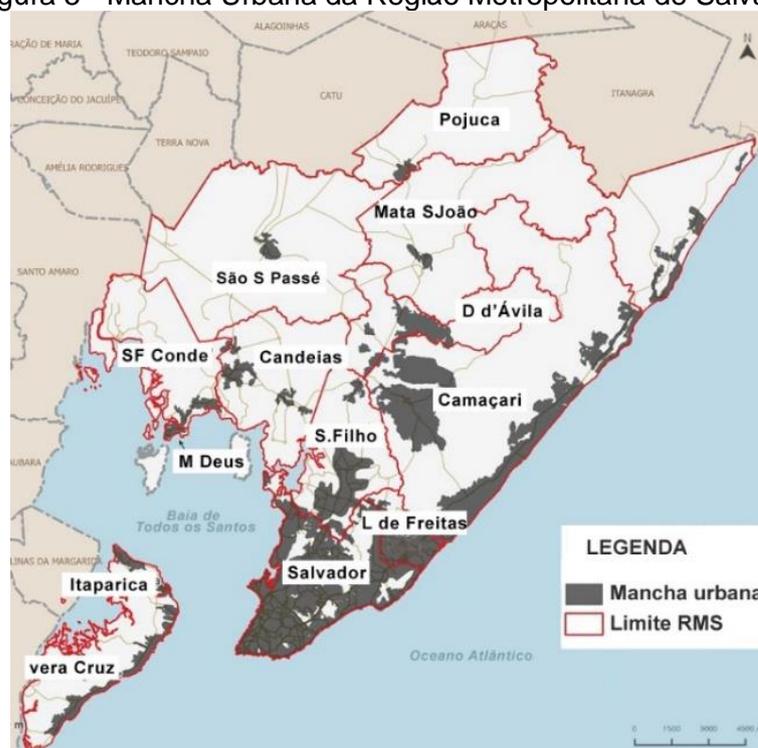


Fonte: Elaboração do autor, adaptado do PlanMob (SALVADOR, 2017a, p. 99).

O processo de urbanização da cidade impactou diretamente no crescimento dos municípios vizinhos, ocasionando a formação da Região Metropolitana de Salvador - RMS, instituída pela Lei Complementar Federal nº 14, de 1973, inicialmente

composta por oito, compreende atualmente treze municípios, conforme Figura 5. Simões Filho e Lauro de Freitas são as cidades mais próximas e conurbadas, em razão da ligação via rodovias federal BR-324 e estadual BA-99 (Estrada do Coco), respectivamente. Conforme PlanMob 2018, a RMS concentra 25% da população do estado e contribui com cerca de 47% da composição do PIB da Bahia (SALVADOR, 2017a; CARVALHO; PEREIRA, 2008).

Figura 5 - Mancha Urbana da Região Metropolitana de Salvador



Fonte: Elaboração do autor, adaptado do PlanMob (SALVADOR, 2017a, p. 23).

Quanto as projeções das matrizes de demanda de transportes de Salvador, o PlanMob 2018 (SALVADOR, 2017a) utilizou como base as análises dos resultados da Pesquisa Domiciliar Origem/Destino – Pesquisa OD, realizada em 2012. Desta forma, fica implícito o aspecto de desatualização da base de dados do município, essa defasagem de tempo pode resultar em desalinhos com as dinâmicas urbanas atuais.

Conforme PlanMob (SALVADOR, 2017a), a Pesquisa Origem/Destino 2012 apresenta as correlações entre mobilidade urbana e aspectos socioeconômicos de renda, escolaridade, gênero e faixa etária da população da Região Metropolitana de Salvador. De acordo com dados apresentados em 2012, a população dos treze municípios que compõem a RMS era de 3,59 milhões de habitantes e a população da cidade de Salvador de 2,72 milhões. A pesquisa identificou que eram realizadas 5,9

milhões de viagens diariamente na RMS, sendo 77% em Salvador. Deste total, na RMS, 3,7 milhões de viagens eram realizadas por modo motorizado, sendo 64,9% pelo transporte coletivo e 35,1% individual.

A Pesquisa OD 2012, contida no PlanMob, apontou que 77% da população de Salvador se enquadra nos estratos socioeconômicos de menor renda (classes C, D e E), os quais, realizam 74% das viagens diárias na RMS. Ratifica que quanto maior a renda e a escolaridade, maior o uso do transporte individual – automóveis e motos, e na mobilidade ativa, deslocamentos não motorizados – a pé e bicicleta, o padrão de correlação é inversamente proporcional, quanto menor, maior é a adesão (SALVADOR, 2017a).

À distribuição da demanda concentra-se em três períodos de pico, manhã, almoço e tarde, e os três principais motivos para as viagens pendulares, deslocamentos diários de pessoas entre municípios distintos, na RMS correspondem a 43,2%, para fins de trabalho, 25,8%, para estudo, e 7,2% recreação. Das viagens diárias realizadas na RMS, a estratificação por gênero não exprimiu grande diferenciação, e quanto a faixa etária, aproximadamente 71% do total das viagens são realizadas pelos indivíduos entre 10 e 49 anos de idade. A Pesquisa OD 2012 permitiu também identificar os índices de imobilidade, que representa o percentual da população que não realiza viagens diárias, sendo 29,1% na RMS e 27,7% em Salvador, observando que o índice de imobilidade é maior entre os idosos e crianças (SALVADOR, 2017a).

Conforme Tabela 2, a Pesquisa de Origem e Destino 2012, indicou que do total de viagens estimadas para a RMS, cerca de 40% são realizadas por meio dos modos de transportes coletivos, cerca de 22% por modos individuais, e aproximadamente 39% das viagens ocorrem por modos não motorizados, a pé e bicicleta. Conforme PlanMob, em função dos comportamentos culturais e em decorrência da percepção da má qualidade do transporte coletivo, ao longo dos anos o automóvel se apresenta como a modalidade de deslocamento mais preferida, mesmo em viagens muito curtas (SALVADOR, 2017a).

Tabela 2 - Distribuição modal das viagens na RMS e Salvador em 2012

MODO PRINCIPAL	RMS		SALVADOR	
	TOTAL	(%)	TOTAL	(%)
A pé	2.097.843	35,3%	1.749.817	38,0%
Ônibus Municipal	1.873.028	31,5%	1.485.468	32,3%
Dirigindo Automóvel	803.172	13,5%	670.693	14,6%
Passageiro de Automóvel	332.567	5,6%	250.204	5,4%
Ônibus Intermunicipal	203.094	3,4%	112.042	2,4%
Transporte Escolar	167.240	2,8%	86.994	1,9%
Ônibus Fretado	130.754	2,2%	74.999	1,6%
Moto	113.702	1,9%	58.750	1,3%
Lotação/Van/Perua	66.972	1,1%	55.830	1,2%
Taxi	64.467	1,1%	23.969	0,5%
Bicicleta	54.124	0,9%	20.990	0,5%
Mototaxi	16.685	0,3%	9.218	0,2%
Outros	13.973	0,2%	5.542	0,1%
TOTAL GERAL	5.937.620	100%	4.604.518	100%

Fonte: Elaboração do autor, adaptado do PlanMob (SALVADOR, 2017a, p. 68).

Conforme dados apresentados na Tabela 3, a frota total de veículos registrados na cidade de Salvador aumentou mais de 40% na última década.

Tabela 3 - Evolução da frota total de veículos de Salvador

ANO	TOTAL	INCREMENTO (%)
2010	726.430	-
2011	772.278	6,31%
2012	821.735	6,40%
2013	862.862	5,00%
2014	890.203	3,17%
2015	920.454	3,40%
2016	939.434	2,06%
2017	959.448	2,13%
2018	987.231	2,90%
2019	1.013.570	2,66%
2020 *	1.023.995	1,02%

Fonte: Elaboração do autor, adaptado do Anuário de Transportes Urbanos de Salvador (SALVADOR, 2019a, p.91) e do Departamento de Trânsito da Bahia (DETRAN-BA, 2020). *Considerando a frota de veículos cadastrados no município até maio de 2020.

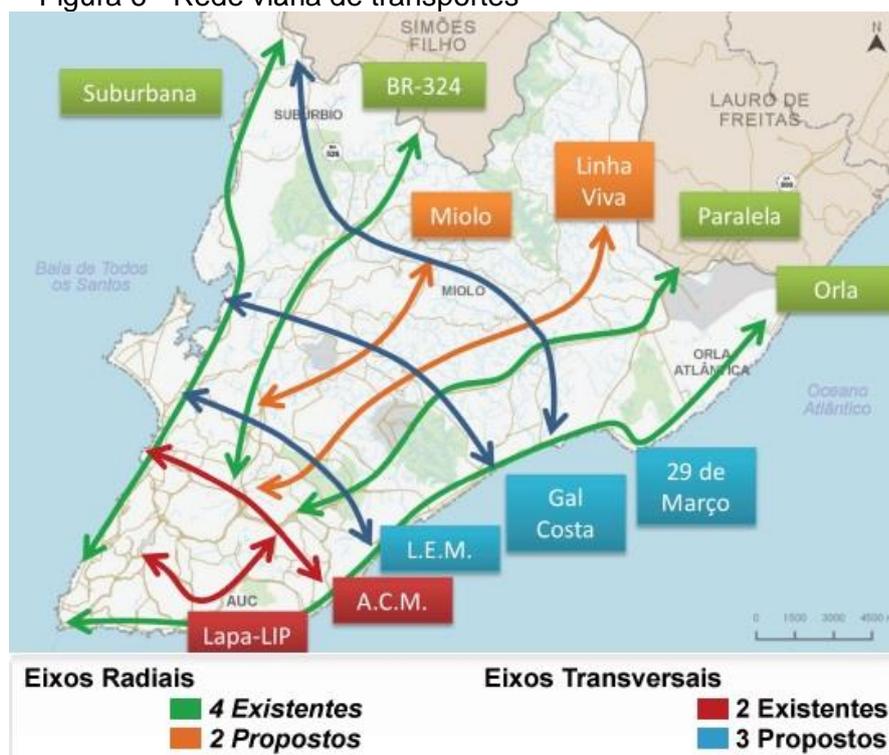
No cenário mais recente, o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2020), dados de abril de 2020, aponta que Salvador ocupa a oitava posição quanto ao número total da frota registrada em todo o Brasil. Dados atualizados do Departamento de Trânsito da Bahia (DETRAN-BA, 2020), indicam que a frota total cadastrada na cidade, até o mês de maio de 2020, correspondeu a mais de um milhão

de veículos, sendo o automóvel responsável pela maior parcela, aproximadamente 66%, seguido das motocicletas (14%), caminhões e caminhonetes (14%), ônibus e micro-ônibus (2%), e outros (4%).

Ao analisar o transporte coletivo metropolitano, o PlanMob Salvador (SALVADOR, 2017a), estima em seus estudos que, para 2025, são esperados cerca de 4,5 milhões de embarques diários no conjunto global de todo o sistema. Neste sentido, as propostas de intervenções urbanas buscam estabelecer uma reconfiguração da rede estrutural, fortalecer a capilaridade e capacidade do transporte de massa da cidade e integrar por meio de eixos radiais e transversais, dessa forma, conectando os modais existentes e as estações de transbordo.

A base conceitual norteadora para a rede viária de transportes multimodal integrada de Salvador, representada na Figura 6, baseia-se sobre as linhas de alto desempenho e capacidade, nos eixos estruturantes no sentido Norte-Sul, enquanto os sistemas complementares integram a cidade pelos eixos transversais de direção Leste-Oeste (SALVADOR, 2017a).

Figura 6 - Rede viária de transportes



Fonte: Elaboração do autor, adaptado do PlanMob (SALVADOR, 2017a, p. 22).

Em Salvador, as dinâmicas atuais do transporte coletivo por ônibus se transformaram com a criação da Secretaria Municipal da Mobilidade – SEMOB, sob o Decreto n 25.858, de 2015, e neste mesmo ano, ocorreu o início das operações do

Serviço de Transporte Público Coletivo de Passageiros por Ônibus no Município de Salvador – STCO. Para complementar a descrição acerca do serviço de ônibus, principal meio de transporte público coletivo dos soteropolitanos, buscou-se analisar os dados do mais recente Anuário de Transportes Urbanos de Salvador, de 2018, publicado pela SEMOB em 2018 (SALVADOR, 2019a), e contendo estatísticas mais atualizadas em comparação ao PlanMob.

Conforme dados do anuário da SEMOB (SALVADOR, 2019a), o sistema detinha em operação uma frota total de 2.401 ônibus, com uma média de idade de 6,3 anos, o que classifica a frota como obsoleta, considerando a vida útil de sete anos, e conforme o próprio anuário, nenhum veículo novo foi adquirido nos anos de 2017 e 2018. A rede viária da cidade possuía 3.241 pontos de parada de ônibus, circulando em 328 linhas regulares, tendo como base o ano de 2018.

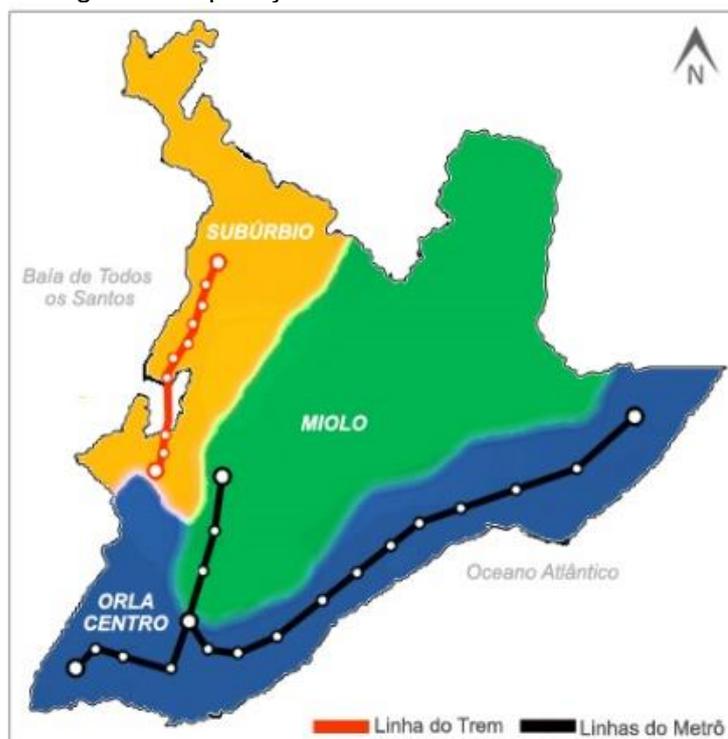
Tabela 4 - Área de cobertura e frota do STCO

EMPRESA	REGIÃO	LINHAS	ÔNIBUS
Integra Salvador Norte	Orla-Centro	115	789
Integra OT-Trans	Miolo	108	870
Integra Plataforma	Subúrbio	105	742
TOTAL	3	328	2.401

Fonte: Elaboração do autor, adaptado do SEMOB (SALVADOR, 2019a) e Integra (2020).

A Tabela 4 apresenta o atual Serviço de Transporte Público Coletivo de Passageiros por Ônibus – STCO de Salvador, dividido em três áreas operacionais, sendo cada uma delas atendida por uma empresa específica: região do Subúrbio, atendido pela empresa Plataforma (Plataforma Transportes SPE S/A); região do Miolo, atendido pela Ótima Transportes de Salvador S/A (OT-Trans); e região da Orla-Centro, atendida pela Salvador Norte (CSN - Transportes Urbanos SPE S/A). A Figura 7 representa a divisão espacial da cidade conforme área de atendimento de cada empresa (INTEGRA, 2020).

Figura 7 - Operação dos modais urbanos de Salvador/BA



Fonte: Elaboração do autor, adaptado do Integra (2020).

Segundo a SEMOB (SALVADOR, 2019a), em 2018, do total da frota em operação, 94,3%, ou seja, 2.265 ônibus possuíam elevadores destinados às pessoas com mobilidade reduzida ou deficiência motora. Entretanto tal aspecto não é suficiente para atender aos requisitos de acessibilidade, pois dependem também de pontos de parada acessíveis e acessibilidade ao seu entorno. No total anual, as três operadoras juntas transportaram mais de 432 milhões de passageiros em quase 4,8 milhões de viagens. A média de passageiros transportados por dia corresponde aproximadamente 1,4 milhões em dias úteis, 900 mil aos sábados, e 600 mil aos domingos e feriados.

A complementação do serviço é feita pelo Subsistema de Transporte Especial Complementar – STEC, com 256 veículos espalhados nas 55 linhas, e também pelo sistema de transporte Metropolitano, com frota de 640 veículos e uma rede de 99 linhas (SALVADOR, 2019a).

O anuário da Secretaria de Mobilidade (SALVADOR, 2019a), aponta os aspectos negativos quanto a integração entre modais, que mesmo com a total integração das linhas do STCO com o Metrô, ocorrida em agosto de 2017, apenas 16,7% dos passageiros acessavam o sistema via integração ônibus-metrô. Outras problemáticas envolvem os autos de infração impostos as três operadoras do sistema,

que juntas acumularam 34.280 ocorrências no ano de 2018, das quais, 75,1% dizem respeito ao não cumprimento dos horários estabelecidos. Destaca-se também, que neste mesmo ano, a tarifa, no valor de R\$ 3,70, correspondia a décima quinta mais cara do país. Em uma pesquisa de avaliação geral, realizada em agosto de 2018, o STCO obteve nota 2,4 em uma escala que varia de 1 a 5. Os registros junto a ouvidoria da Prefeitura acumularam 8.641 anotações, das quais, 6.526 reclamações e apenas 20 elogios. Para este mesmo ano, de 2018, foram computadas pelo anuário, 1.336 ocorrências de assalto a ônibus.

O PlanMob (SALVADOR, 2017a) aponta que o Metrô de Salvador é o modal mais recente da capital baiana. Operando desde 2014, através da parceria formada entre o Governo do Estado da Bahia e a CCR Metrô Bahia, atendendo uma demanda média diária de cerca de 340 mil passageiros, até dezembro de 2018. Conforme dados atualizados da concessionária que administra o sistema, a rede metroviária, de Salvador e Lauro de Freitas, possui duas linhas, 33 km de extensão, 40 trens e 20 estações, já tendo transportados mais de 200 milhões de pessoas, com uma média atual de 370 mil por dia (CCR METRÔ BAHIA, 2020).

Recentemente desativado, o sistema de trens do subúrbio foi o modal com custo de passagem mais barato de Salvador, entretanto, a precariedade da estrutura ofertada era uma queixa constante dos usuários. Operando há quase quatro décadas, o trem percorria dez estações distribuídas ao longo de uma única linha com cerca de 13 km, o percurso liga os bairros Calçada-Subúrbio, na parte baixa da cidade, com duração média de 25 minutos (BAHIA, 2020). Conforme PlanMob Salvador 2018 (SALVADOR, 2017a), o sistema de trens do Subúrbio transporta em torno de 11.564 passageiros por dia útil.

A frota de taxi da capital baiana, no ano de 2017, correspondeu a 6.996 táxis comuns e 275 táxis especiais, acompanhado dos veículos escolares, 696 vans, e 108 veículos turísticos (SALVADOR, 2017a). Alegando a recente regulamentação, o PlanMob não apresenta dados relativos ao serviço de moto táxi, uma demanda crescente na cidade. As estatísticas quanto ao transporte hidroviário, travessia de ferry entre Salvador - Bom Despacho, o serviço de lanchas Salvador - Morro de São Paulo, e a travessia de barcos entre os bairros Ribeira - Plataforma, também não foram computados pelo PlanMob, sendo apresentadas no Anuário de Transportes Urbanos de Salvador 2018, da SEMOB.

Conforme PlanMob (SALVADOR, 2017a), o modal Bus Rapid Transit (BRT), em fase de implantação, promoverá a articulação do centro tradicional, a partir da Estação da Lapa, com o novo centro da cidade, região do Iguatemi. As intervenções neste primeiro trecho do BRT, fruto de constantes críticas, reconfiguram áreas consolidadas e importantes avenidas da cidade, tais como: Av. ACM, Av. Juracy Magalhães Júnior, Av. Vasco da Gama e Av. Vale dos Barris. O Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), transporte coletivo de média capacidade, ainda em fase de estudo, tem o intuito de promover uma melhor articulação nas regiões da Cidade Baixa, na área do Comércio, e no Subúrbio Ferroviário, com implantação prevista para ocupar o leito existente da linha de trem do Subúrbio.

A adoção da bicicleta como meio de locomoção para curtas distâncias dentro das metrópoles, ganha cada vez mais espaço no discurso global em prol de uma cidade mais sustentável. O PDDU 2016 (SALVADOR, 2016a) contém uma seção específica descrevendo as normativas para o sistema cicloviário de Salvador. Contudo, as tratativas para a sua implementação e ampliação ficam a cargo do PlanMob. O sistema cicloviário contempla a infraestrutura de vias destinadas à circulação segura de bicicletas e outros veículos, não motorizados, compostos pelos seguintes elementos:

- I - ciclovias, isoladas fisicamente da circulação dos demais veículos motorizados;
- II - ciclofaixas, implantadas ao lado das faixas do trânsito geral, contudo separadas do fluxo, valendo-se de sinalização de tráfego especial (definidas pelo CTB);
- III - ciclorrotas, consistindo de trechos viários, contendo uma simples indicação sinalizando a presença de bicicletas na circulação do tráfego geral;
- IV - bicicletários, locais para estacionamento e guarda de bicicletas, de uso público, oneroso ou não;
- V - paraciclos, pontos localizados para estacionamento de curta duração, de uso público e gratuito. (SALVADOR, 2016a, PDDU/2016, Art. 209).

Em seus relatórios, o PlanMob (SALVADOR, 2017a) destaca as ações acerca da infraestrutura cicloviária existente em Salvador, agregando a implantação de novos mobiliários urbanos, além da arborização nas vias, iluminação e segurança pública. Com o intuito de fomentar o uso do modal, a bicicleta, busca-se também, conscientizar e capacitar às partes envolvidas – motoristas e ciclistas; gestores e agentes de trânsito; funcionários do transporte público – visando uma maior intermodalidade. A Secretaria Municipal de Mobilidade (SEMOB), responsável pelo planejamento, coordenação e orientação das ações direcionadas à bicicleta, em atendimento as

demandas de organizações da sociedade civil, promove programas de compartilhamento de bicicletas, a exemplo do Salvador “Vai de *Bike*”, coordenado pela prefeitura em parceria com a Empresa Salvador Turismo (SALTUR).

Conforme PlanMob (SALVADOR, 2017a), a cidade ampliou sua rede cicloviária, saltando de 152 km, no ano de 2017, para 240 km, em 2018. Contudo, grande parte desta infraestrutura está implantada nas vias estruturantes, vias de maior fluxo e que permitem maiores velocidades, dificultando a adoção das bicicletas de forma segura e integrada. As demais vias da cidade, em sua maioria, possuem larguras insuficientes, acrescentando o desrespeito ao espaço das ciclofaixas, com o uso inadequado por pedestres ou estacionamentos, a falta de capilaridade das ciclovias e número reduzido de bicicletários dificultam a integração e compatibilização com os demais modais urbanos.

O programa de gestão pública da mobilidade a pé busca incentivar a locomoção não motorizada, de modo a mitigar problemas e propor soluções que facilitem a sua adoção. Os aspectos que possivelmente interferem na decisão para caminhar pela cidade envolvem diversas problemáticas a serem contornadas, entre elas a questão da melhoria na sinalização, faixas e semáforos para pedestres; áreas verdes e sombreadas que promovam conforto térmico; uniformização e acessibilidade das ruas e calçadas; adequações específicas para idosos e pessoas com deficiência (PCD); além da questão da iluminação pública e da sensação de insegurança (SALVADOR, 2017a).

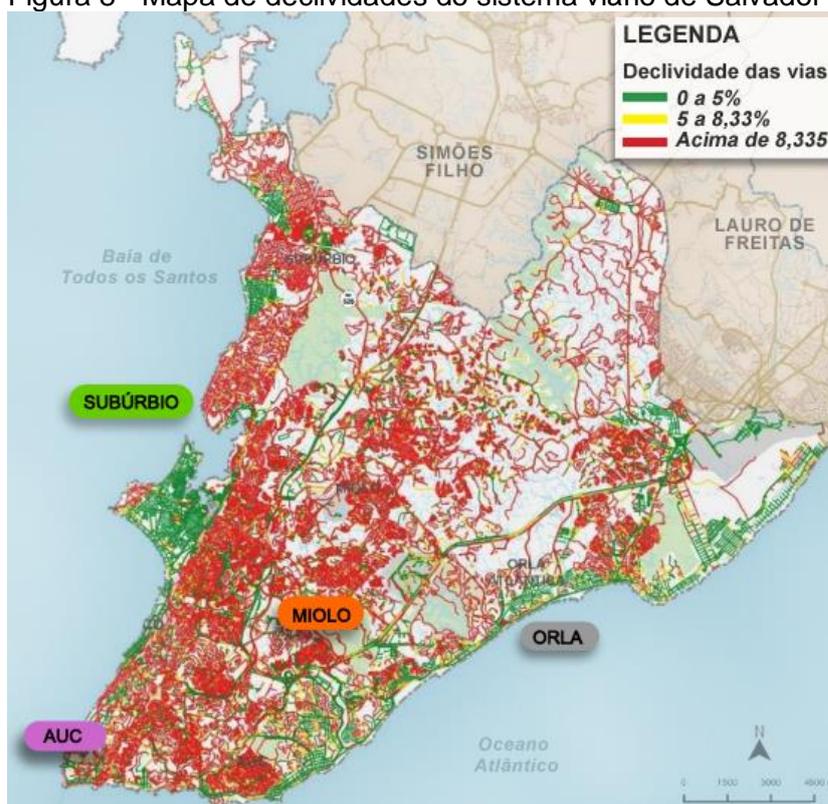
Conforme PlanMob (SALVADOR, 2017a), considerando que rede viária de Salvador possui uma extensão total de aproximadamente 3,7 mil km, estima que o total das calçadas da capital baiana seja de 7,5 mil km. Uma pesquisa realizada por amostragem indicou que quase 21% dos locais visitados não possuem calçada, e onde existem, 56,3% requer readequação, e somente 22,9% apresentaram calçadas adequadas.

A prioridade na requalificação da microacessibilidade à rede estrutural de transporte envolve o tratamento dos passeios, calçadas e passarelas para acessibilidade, priorizando o entorno dos locais de grande fluxo. No que tange a microacessibilidade vertical, que envolve as regiões altas da cidade, locais onde a ocupação e a topografia urbana impedem o acesso direto ao transporte coletivo, as requalificações propostas devem contemplar as escadarias, escadas rolantes,

elevadores, planos inclinados e implantação de novos equipamentos de mobilidade vertical (SALVADOR, 2017a).

Destaca-se também, no PlanMob (SALVADOR, 2017a), a correlação entre as declividades do tecido urbano com os diferentes estratos sociais, apontando que nas macrorregiões da Orla e a Área Urbana Consolidada (AUC), onde residem a maior parcela da população de alta renda, as calçadas possuem menores declividades, e a situação oposta é verificada no Miolo e Subúrbio, residência da população mais carente, com calçadas de maiores declividades, conforme Figura 8.

Figura 8 - Mapa de declividades do sistema viário de Salvador



Fonte: Elaboração do autor, adaptado do PlanMob (SALVADOR, 2017a, p. 11).

Considerando o agravante de que as áreas da cidade com maiores desconformidades no relevo, acidentado e ondulado, encontram-se com maior frequência nos bairros populares e mais carentes, pode-se afirmar que a mobilidade urbana da cidade deve compreender as dificuldades naturais somadas os entraves socioeconômicos de sua população (SALVADOR, 2017a).

O PlanMob Salvador (SALVADOR, 2017a) destaca também, a redução nos indicadores de acidentes de trânsito, embora ainda preocupantes, os números demonstram uma redução aproximada de 55% das ocorrências nos últimos sete anos,

especialmente nas que resultam em fatalidades, registrando 247 mortes, em 2012, reduzidas para 114 no ano de 2018.

O plano tece críticas quanto as recentes intervenções que ocorrem de forma tardia ou deficiente, principalmente no que tange a microacessibilidade e segurança dos pedestres. Reconhece também que os projetos em andamento, a exemplo da via expressa Linha Viva, Avenida Atlântica, BRT e VLT, enfrentam críticas dos estudiosos quanto a devida avaliação dos impactam na valorização imobiliária e em área de proteção ambiental. No período recente, a interlocução entre os gestores públicos, iniciativa privada e movimentos sociais representa uma perspectiva de “desafogar” o atual sistema viário e promover a integração intra e intermodal.

Ao longo da sua existência, e em muitos dos seus componentes, o planejamento urbano da cidade de Salvador é marcado pela carência de estratégias robustas e instrumentos específicos para a sua aplicabilidade. O desenvolvimento sustentável requer um planejamento enérgico, que convencie estudos mais atualizados da configuração da cidade com as projeções acerca das dinâmicas futuras.

O direito à liberdade de transitar pela cidade, o acesso aos espaços públicos e a garantia a um ambiente natural equilibrado, são indicativos da qualidade de vida urbana e representam demandas urgentes da cidade. Neste contexto, a temática da pesquisa aborda investigações acerca dos parques urbanos, contidos no PDDU, e dos aspectos da mobilidade, contidas no PlanMob, estratégias fundamentais que corroboram com a visão de uma Salvador resiliente.

4 MOBILIDADE E PARQUES URBANOS DE SALVADOR

Inegavelmente, Salvador possui um forte apelo turístico representado pelos atributos físicos e aspectos culturais de seu povo. Reconhecida pelas festas de rua e belezas naturais, ostenta uma imagem de cidade democrática, comumente divulgada nos meios de comunicação, onde todos supostamente se encontram e compartilham da mesma alegria e festividade. Contudo, um olhar com mais afinco revela uma cidade multifacetada, demarcada por fronteiras físicas e subjetivas que distanciam e segregam seus moradores.

O presente capítulo aborda os resultados da pesquisa em concordância com os objetivos específicos delimitados, entretanto, antes de apresentá-los se faz necessário detalhar os caminhos metodológicos percorridos.

A representação espacial da localização e dos limites dos dez parques urbanos se baseou no mapa do Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural, contido na PDDU 2016, e a atribuição dos números de 1 a 10 identificando cada um dos parques, obedece a mesma sequência contida no plano diretor.

A representação da cidade em quatro vetores de urbanização adota os estudos exposto no PDDU 2016 e no PlanMob 2018, possibilitando agrupar os parques conforme regiões: Subúrbio, com Parque São Bartolomeu (07), Parque de Pirajá (08) e Parque da Lagoa da Paixão (09); Miolo, Parque Socioambiental de Canabrava (04) e Jardim Botânico/Mata dos Oitis (05); Área Urbana Consolidada/Centro, Parque Zoo-Botânico de Ondina (01) e Parque da Cidade/Joventino Silva (02); e Orla, com Parque Metropolitano de Pituaçu (03), Parque do Abaeté (06) e Parque Ecológico do Vale Encantado (10).

Os estudos sobre aos aspectos físicos, ambientais, gestão administrativa e as múltiplas contribuições para a cidade e para os soteropolitanos ficaram a cargo das pesquisas bibliográficas baseadas em livros, reportagens, produções científicas e dispositivos constitucionais.

Na descrição acerca dos aspectos da vizinhança apresenta dados socioeconômicos dos bairros limítrofes aos parques, tais como: população residente; total de domicílios; rendimento médio dos responsáveis por domicílio; percentual da população residente acima de 15 anos não alfabetizada; e IDHM. Essa discussão se dá conforme coleta de dados secundários no INFORMS – Painel de Informações, que

apresenta dados socioeconômicos por bairros e prefeituras-bairro do município de Salvador, publicados pela CONDER em 2016.

O *Google Maps*², serviço on-line de pesquisa e visualização de imagens de satélite, desenvolvido pela empresa *Google*, serviu como base na elaboração dos diversos mapas temáticos contidos nesta pesquisa. Suas ferramentas disponibilizam vistas panorâmicas das ruas, possibilitam medir distâncias e tempos de percursos, além de traçarem diversas opções de rotas para quem se desloca de carro, a pé, bicicleta ou transporte público.

Para elaboração dos mapas com as principais rotas de acesso, avenidas, linhas, estações de metrô e ônibus, a pesquisa compilou dados oriundos das autarquias vinculados a Secretaria Municipal de Mobilidade e a Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado, em especial, as publicações e relatórios da Superintendência de Trânsito de Salvador, da associação das empresas da rede Integra e CCR Metrô Bahia. No que tange os sistemas de transportes coletivo, as análises se atêm ao quantitativo de frota e linhas, não considerando diagnósticos qualitativos acerca dos serviços.

Através de uma análise individual do entorno, verificou-se quatro aspectos pertinentes à mobilidade urbana: ponto de ônibus, ponto de taxi, vagas de estacionamento e ciclovia.

No site da Transalvador foram coletados o georreferenciamento dos pontos de taxi, de Zona azul e dados do transporte coletivo por ônibus. Além disso, dois aplicativos de celular auxiliaram no levantamento e cruzamento dessas informações, sendo o CittaMobi, que permite acompanhar os horários e itinerário, listar as linhas que atendem a cada um dos pontos de parada, e o Zona Azul Digital, que apresenta as vagas de estacionamento rotativo gerenciadas pela prefeitura (TRANSALVADOR 2021a, 2021b).

Dados do programa Salvador Vai de Bike (2021), balizam as análises acerca do deslocamento por meio do uso de bicicletas. No site do programa constam as ações da prefeitura em prol do incentivo ao uso da bicicleta, além de um mapa da rede de infraestrutura, contendo todas as rotas, suas especificações, estações, bicicletários, lojas e oficinas.

² Consultas realizadas por meio do *Google Maps*.

Por fim, foram realizadas visitas de campo, entre os meses de agosto a dezembro de 2020, para averiguar os aspectos das vias urbanas, calçadas, cercas, muros, portões, fachadas, vizinhanças, paisagens e demais percepções. Mesmo diante das limitações impostas pela pandemia de COVID-19, as visitas possibilitaram coletar, analisar, comparar e compreender os aspectos pertinentes quanto ao sistema viário, as formas de acesso, as características do espaço e do entorno imediato dos atuais dez parques urbanos da capital baiana.

4.1 OS DEZ PARQUES URBANOS DA CIDADE DE SALVADOR

Conforme metodologia, para facilitar a apresentação e descrição dos parques urbanos, os equipamentos foram agrupados conforme sua localização geográfica, e desta forma, separados em quatro regiões: Subúrbio, Miolo, AUC/Centro e Orla.

4.1.1 Parques do Subúrbio

Na região conhecida como o Subúrbio Ferroviário de Salvador, encontram-se três parques urbanos: Parque da Lagoa da Paixão, Parque São Bartolomeu e o Parque Metropolitano de Pirajá, todos pertencentes à Área de Proteção Ambiental (APA) Bacia do Cobre/São Bartolomeu.

A APA Bacia do Cobre foi implantada sob o Decreto Estadual nº 7.970, publicado em 2001, tendo como objetivo assegurar a conservação da natureza com o uso consciente e sustentável dos recursos naturais e, principalmente, a qualidade da água, dada a importância da Represa do Cobre. A APA possui área de 1.134 hectares, considerado um dos maiores biomas de Mata Atlântica urbana do país, integra a categoria de manejo sustentável e administrada pela Secretaria do Meio Ambiente - SEMA (BRASIL, 2014; SALVADOR, 2016a).

Em 2002, por meio do Decreto nº 13.656, a Prefeitura instituiu a desapropriação de áreas de terreno na APA Bacia do Cobre com o objeto de criar um futuro Parque Urbano Ambiental da Lagoa da Paixão, localizado na divisa entre os bairros Moradas da Lagoa e Valéria. Em 2010, o Estado assinou um compromisso de criação do Parque Estadual da Lagoa da Paixão atrelado ao projeto de requalificação urbana e ambiental da região. Possuindo 128 ha, a sua criação foi motivada devido à vulnerabilidade socioeconômica, à crescente ocupação desordenada e a notória

degradação do corpo hídrico. Sendo a Lagoa uma das principais nascentes do Rio do Cobre, mesmo com a contaminação das águas, a população a utiliza como opção de lazer e pesca (SALVADOR, 2002a; SALVADOR, 2016a; CONDER, 2013).

Um plano de manejo, elaborado pela Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia - CONDER (2013) reconhecia a importância da implantação de equipamentos de educação, lazer, comércio e serviços, e assertivamente, alertava que a transferência das famílias dissociada de ações de recuperação ambiental e trabalho social, poderia possibilitar novas ocupações irregulares, contrariando os objetivos iniciais do projeto e agravando a degradação da Lagoa. A execução das obras, por parte do governo, consistiu-se basicamente na remoção da ocupação existente, conhecida como Quilombo da Lagoa, e seu reassentamento na própria área através da construção de 2.500 unidades habitacionais, pelo Programa Minha Casa Minha Vida.

No período atual, a pesquisa constatou a carência de informações acerca do parque, sua gestão ou atrativos, e quem busca visitar a Lagoa da Paixão encontra um cenário diferente do que foi proposto no projeto, permanecendo visíveis as antigas problemáticas da área. As habitações de baixo padrão construtivo e ocupações irregulares continuam avançando sobre a mata ciliar da lagoa, uma vez que o parque não possui cercas de fechamento, portões de controle ou placas que sinalizem a sua existência e o respeito aos limites da área verde.

Os equipamentos de esporte e lazer que foram executados compreendem quadras, parque infantil e quiosques dispostos em uma praça de convivência ao lado do Residencial Lagoa da Paixão, conjunto habitacional construído para as famílias que foram relocadas do entorno da lagoa, contudo, a falta de integração com o restante do bairro torna o uso deste equipamento quase exclusivo aos moradores do residencial.

O Parque São Bartolomeu está situado no bairro de Pirajá, possui área de 75 hectares composta pela grande biodiversidade que integra a bacia do Rio do Cobre, o seu perímetro foi delimitado através do Decreto Municipal nº 4.756, sancionando em março de 1975, como uma área de domínio público não edificável (CONDER, 2013).

Para os historiadores e moradores próximos, o parque detém quatro valores: histórico, religioso, cultural e ambiental. A importância histórica é evidenciada pelas antigas terras dos índios tupinambás terem vivenciado importantes lutas históricas e decisivas como: Independência da Bahia, em 1822, e a Revolta dos Malês ou Rebelião

dos Escravos, em 1835. O Parque São Bartolomeu, abrigou também os negros fugidos e libertos, índios e brancos foragidos da justiça, ajudando a originar o Quilombo dos Urubus, denominação antiga dada ao parque, Floresta do Urubu (SERPA, 1996; BRANDÃO, 2008; TEIXEIRA, 2014).

A importância religiosa e cultural se apresenta através das manifestações afro-brasileiras. A relação com a natureza é um fator primordial na religião, cultos e rituais, o que tornou o local um importante elemento de transmissão da memória e tradição. Destacam-se as cachoeiras do parque, que em homenagem a religião, foram batizadas com os nomes de orixás, tornando o parque um santuário para os praticantes do candomblé e monumento da memória negro-indígena (SERPA, 1996; TEIXEIRA, 2014).

O seu valor ecológico repousa na beleza local, com rios, lagos, mangues, pântanos e cachoeiras, onde a presença da Mata Atlântica no meio urbano representa microclimas favoráveis para a localidade, destacando que a área é considerada um dos últimos manguezais do município e o único lugar de Salvador com cachoeiras (CORDEIRO, 2009).

O parque foi reformado em 2014, e possui seus limites fechados por um gradil contínuo, instalado com o intuito da redução de invasões habitacionais e da violência. A reforma contemplou a construção da Praça de Oxum, próxima a simbólica cachoeira de Oxum, locais de cultos afro-brasileiros, implantação de bares, lanchonetes, centros de atividades culturais e cidadania com auditórios e oferta de oficinas, praça de esportes, parques infantis e uma creche para atender a comunidade do entorno (VILA VERDE, 2019).

Deonísio e Moraes (2018), no Jornal iBahia, recomenda ao visitante do parque a realização da trilha ecológica, uma atividade gratuita e realizada por voluntários. Conforme Figura 9, nela é possível conhecer algumas cachoeiras, como a Nanã, Oxum, Oxumaré, Tempo e Escorreadeira, aprender sobre as histórias das matas que já abrigaram índios, sediou quilombos e foi palco de batalhas pela Independência da Bahia, além de visitar a imponente Barragem Sete Quedas, embora poluídas e impróprias muitos visitantes se aventuram com o banho cercado de natureza.

Figura 9 – Trilha ecológica do Parque São Bartolomeu/Pirajá



Fonte: Deonísio e Moraes (2018).

O Parque Metropolitano de Pirajá possui uma área de 1.550 ha e a sua criação ocorreu a partir do Decreto 5.363, de 1978, que aprovou o Plano Geral das Represas do Rio do Cobre, preservando as áreas do Parque São Bartolomeu e do Sítio Histórico de Pirajá, entorno da Barragem do Rio do Cobre. Na época de sua elevação como parque metropolitano, as águas da Bacia do Cobre abasteciam parte da cidade de Salvador. Situado nos bairros de Pirajá e Valéria, a extensa área verde representa uma significativa remanescente de Mata Atlântica urbana do país (CONDER, 2013).

Pirajá e São Bartolomeu são parques limítrofes, seus limites são facilmente confundidos uma vez que não possuem barreiras físicas internas. As cercas de fechamento não compreendem toda a sua extensão, e desta forma, é possível acessá-los por diferentes pontos, contudo, pode-se considerar o Centro de Cultura e Cidadania de Pirajá e o Centro de Referência do Parque São Bartolomeu, como portões de entrada oficiais desses parques.

Para quem visita o Parque de Pirajá, a Barragem do Cobre e suas quedas d'águas podem ser consideradas como o principal atrativo, possibilitando práticas esportivas como rapel, canoagem e caiaque, além dos passeios ao ar livre e das trilhas. Conforme o Informe Pirajá (2020), site de notícias do bairro, preconceito e violência sempre rondaram os parques do Subúrbio de Salvador, mas nos últimos anos, movimentos de valorização do esporte e da cultura buscam modificar esse estereótipo atraindo cada vez mais visitantes.

De acordo com o Art. 259 do PDDU/2016, o município apresentou diretrizes contemplando a participação conjunta entre Prefeitura, responsável pelos parques, e o Estado, responsável pela APA Bacia do Cobre, visando assim à conclusão de zoneamento ambiental e elaboração de estudos específicos com o intuito da atualização da legislação e a preservação da vegetação e dos valores culturais e

históricos da região. Contudo, tais ações tardam a serem concretizadas, considerando que as propostas de intervenção para os parques do Subúrbio datam desde a década de 1970, quase sempre fracassam por não contemplarem investimentos contínuos, gestão interinstitucional e a resolução de conflitos históricos (SALVADOR, 2016a; CONDER, 2013).

4.1.2 Parques do Miolo

O Parque Socioambiental de Canabrava e o Jardim Botânico Mata dos Oitis, estão localizados no miolo da cidade de Salvador, respectivamente no bairro de Canabrava e São Marcos.

Entre os anos de 1974 a 1997, a área do Parque Socioambiental de Canabrava abrigou o aterro sanitário conhecido como Lixão de Canabrava. O local recebia todos os resíduos sólidos gerados na cidade de Salvador e era considerado um grande símbolo de degradação ambiental para o município (AGENCIA ESTADO, 2003).

O Parque fundado em 2003, com uma área de 52 ha, foi inaugurado com a parceria entre a prefeitura de Salvador e governo canadense, com a intenção de explorar a produção de energia elétrica através do biogás produzido no subsolo pela decomposição do lixo. No seu escopo, a área deveria abrigar usina de triagem de detritos, compostagem para produção de adubo, reciclagem de entulho para a fabricação de tijolos, escola-oficina, parques, área para prática de esportes e lazer (SALVADOR, 2017; FREITAS, 2018).

Figura 10 – Proposta de intervenção para Parque de Canabrava



Fonte: Programa Cata Ação (2012).

Em 2012, o Programa Cata Ação, em parceria com a comunidade local, apresentou a prefeitura um Plano de Bairro para Canabrava onde constavam propostas de ações para melhoria das condições de vida, esporte e lazer, intervenções viárias, incremento de atividades econômicas e soluções para os problemas ambientais (PROGRAMA CATA AÇÃO, 2012). Conforme retratado na Figura 10, almejava-se que área do parque fosse ocupada por diversos equipamentos urbanos com a função de requalificar e dinamizar o bairro, proposta essa que ainda não foi concretizada.

Conforme um relatório da Secretaria da Cidade Sustentável e Inovação - SECIS, em 2015 foi dado início ao Programa de Recuperação Ambiental do Parque Canabrava, que consiste no plantio, até 2020, de 20 mil árvores nativas da Mata Atlântica no local. O projeto prevê a produção de fertilizantes a partir do lodo de esgotos provenientes de uma estação de tratamento de efluentes industriais, e também ajudou a fomentar ações como o Vem me Regar e a Caravana Mata Atlântica, atividades que abordam temas como a proteção, remediação, reflorestamento e educação ambiental de forma prática e lúdica (SALVADOR, 2020a).

Mesmo com a notável requalificação urbana e recuperação da área verde verifica-se que, até o período atual, poucas sugestões da comunidade local foram

atendidas e a referência ao antigo lixão ainda não conseguiu ser extinta. O Parque possui cerca de fechamento em quase toda a sua poligonal, mas a ausência de guaritas, policiamento interno ou mesmo uma sede administrativa, tendem a facilitar as invasões irregulares. No parque destaca-se a conclusão das obras de saneamento e do sistema viário, a reforma da Cooperativa de Recicláveis de Canabrava – Cooperbrava e as construções de um condomínio de habitações populares, de um centro municipal de assistencial social e uma praça de esportes.

O Jardim Botânico Mata dos Oitis, também é conhecido como Jardim Botânico de Salvador, foi criado em 2002, através do Decreto nº 13.546, ocupando uma área de 18 ha, de domínio público, situada no bairro de São Marcos. Este parque representa uma salvaguarda herbário abrigando remanescente florestal de Mata Atlântica, uma variedade de espécies representativas da flora nativa brasileira e uma grande quantidade da espécie arbórea comestível, popularmente conhecida como oiti-da-baía, dando assim o nome ao local, Mata dos Oitis (OLIVEIRA et al., 2015; SANTOS et al., 2013; SALVADOR, 2002b).

A definição dos jardins botânicos difere dos parques urbanos em inúmeros aspectos, de acordo com a Resolução CONAMA nº 33, de 2003, os jardins botânicos são áreas protegidas, constituídas por plantas cientificamente reconhecidas, organizadas, documentadas e identificadas, sendo visto como local de estudo e pesquisa, aberto ao público para um lazer contemplativo e servindo também como um ambiente de fomento à educação, cultura e conservação do meio ambiente (BRASIL, 2003).

O Jardim Botânico, também sob a gestão da SECIS, atua como equipamento urbano de educação ambiental, conservação da biodiversidade e incentivo à pesquisa. O local abriga cerca de 330 espécies de plantas catalogadas, entre elas duas espécies inéditas, além de um espaço etnobotânico, local voltado para proteção e cultivo de plantas usadas em cultos e rituais da religião afro-brasileira, além daquelas ameaçadas de extinção (OLIVEIRA et al., 2015; SANTOS et al., 2013).

Conforme o jornal A Tarde (2020a), a Prefeitura concluiu no final de 2020 as reformas de revitalização realizadas no Jardim Botânico, como parte dos planos de Adaptação e Mitigação às Mudanças Climáticas em Salvador e de Resiliência. O espaço passou a contar com novas edificações de caráter científico, uma sede principal com cobertura aberta a visitas, um pavilhão de observação da natureza,

viveiros, espaços expositivos e digitais voltados à educação ambiental, auditório, área para atividades em grupo, requalificação da fachada, estacionamento e iluminação.

Durante o período de realização desta pesquisa, foi constatado que o parque urbano, que funciona de segunda a sexta-feira, das 8 às 17 horas, tem como principal atrativo a trilha no interior da mata, neste percurso o visitante tem acesso a informações acerca das práticas da botânica, jardinagem, paisagismo, conservação e das pesquisas desenvolvidas no local. O espaço também oferece a possibilidade de realizar a trilha de forma guiada e orientada, além de palestras, exposições e oficinas destinadas a grupos de estudantes.

4.1.3 Parques da AUC/Centro

O Parque Zoo-Botânico de Salvador teve sua construção iniciada no século XIX, pelo suíço Federido Meuron, e a inauguração do espaço, que inicialmente se chamava Parque Zoobotânico Getúlio Vargas, aconteceu em 1958 através do Decreto Estadual nº 17.481, e após vinte anos, se tornou área de proteção ambiental, através do Decreto nº 5.506, de 1978. A concepção do parque acompanhou a topografia do terreno, resguardando uma extensa área de Mata Atlântica existente, a abertura ao público e a beleza da paisagem sempre atraiu diversos turistas e favoreceu os soteropolitanos (ZOO, 2020; SALVADOR, 1978).

Localizado no bairro de Ondina, uma área urbana consolidada, abrangendo uma remanescente de Mata Atlântica, conhecida como Mata do Zoo, todo o espaço do parque compreende aproximadamente 250 mil m² de área verde. O Parque Zoo-Botânico encontra-se sob a tutela do Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos - INEMA, vinculado à Secretaria do Meio Ambiente do Governo do Estado - SEMA, funcionando de terça-feira a domingo e feriados, das 8h30 às 17 horas, sendo referência na preservação de fauna e flora brasileira, promovendo pesquisas científicas e programas de educação ambiental associadas ao lazer (ZOO, 2020).

A exposição dos mais de 1.400 animais de 134 espécies diferentes pode ser apreciada através do circuito de passeio com cerca de 3 km, onde o visitante dispõe de estrutura de apoio e serviços, guaritas, controle de acesso, segurança e estacionamento. O local conta com regimento interno, clínica veterinária, museu, biblioteca, horto, entre outros setores. No âmbito educacional, desenvolve inúmeros projetos, cursos e treinamentos em parceria com universidades e centros de pesquisa,

e no campo social, destacam-se projetos de visitação voltados para orfanatos e asilos (ZOO, 2020).

Obras de requalificação do parque, necessárias para o bem-estar dos animais, ocorrem de forma periódica. Segundo o jornal A Tarde (2018), as mais recentes intervenções realizadas no parque, ocorridas em 2018, contemplaram também o espaço de um novo museu de história natural, reforma das calçadas e da pavimentação total, instalação de piso intertravado e guarda corpo, além do parque infantil, banheiros e quiosques localizados ao longo do percurso.

O Parque da Cidade, pouco reconhecido pelo seu nome original, Parque Joventino Silva, nome em homenagem a um dos seus idealizadores, está localizado na Pituba, as margens da Avenida Antônio Carlos Magalhães, bairro nobre da cidade. Destacando-se pela paisagem natural e estrutura disponível, abrigam diversas espécies da fauna e flora, seu espaço proporciona a realização de inúmeras atividades voltadas ao lazer, cultura e esportes.

As terras onde se encontra o Parque faziam parte da Fazenda Pituba, propriedade de Manoel Dias da Silva, que em 1917, promoveu a transformação do espaço através do projeto Loteamento Cidade Luz, realizado pelo sanitarista Teodoro Sampaio. Afastado do perímetro urbano da época, o loteamento abarcou concepções de Ebenezer Howard, o propulsor das cidades jardins europeias, e objetivava oferecer uma moradia com qualidade ambiental e próxima ao centro, preservando uma vasta área verde. Na década de 1970, Joventino Pereira da Silva herdou o loteamento urbanizado e realizou uma doação de aproximadamente 1.255.278,20 m² para à Prefeitura de Salvador, e, atualmente, parte desta área doada abriga o Parque da Cidade (SALVADOR, 2013; SALVADOR, 1973).

O parque foi criado em 1973, sob o Decreto Municipal nº 4.522, que declara a desapropriação da área doada, descrevendo pontos de referências limítrofes e posteriormente regulamenta e efetiva a execução do plano urbanístico, anteriormente aprovado, no qual é designado a implantação do Parque da Cidade do Salvador com a inclusão do espaço destinado para as crianças (SALVADOR, 1973).

Inaugurado em 1975, formado por remanescente de Mata Atlântica e restinga, o parque possui 724 mil m² e segundo o PDDU 2016, faz parte do sistema de áreas de valor ambiental e cultural, sendo o único lugar em Salvador com a existência da transição da Mata Atlântica para as dunas. Em 2014, após uma grande revitalização, ganhou novos espaços de convivência e equipamentos voltados ao esporte, lazer e

cultura, sempre promovendo o contato com a natureza. Uma das intervenções mais importantes para integrá-lo a cidade e principalmente as comunidades do entorno foi a substituição dos muros de alvenaria por gradis e portões, tal ação tornou o espaço aberto e convidativo a todos (SALVADOR, 2020b; SALVADOR, 2016a).

Conforme Figura 11, a existência de obras de artistas plásticos baianos e do anfiteatro Dorival Caymmi, palco de diversos shows, demonstram o alinhamento do parque com o decreto de 1973, que propôs a valorização da cultura e da arte. Localizado na região administrativa da Prefeitura-Bairro Barra/Pituba encontra-se sobre a gestão da SECIS, que mantém instalado no parque o Centro Municipal de Inovação Colabore. Dotado de um regimento interno, que dentre outras coisas, estipula a proibição de camelôs e ambulantes, a segurança no local é reforçada pela Guarda Municipal em parceria com a Polícia Militar e o Grupamento Especial de Proteção Ambiental (GEPA) (SALVADOR, 2020b).

Figura 11 – Atividades culturais no Parque da Cidade



Fonte: Salvador (2020b).

O acesso ao parque é franqueado ao público diariamente de forma gratuita e a nível estrutural possui quadras esportivas, praças, parque infantil, circuitos, pista de skate, um anfiteatro e sanitários, estruturas de apoio distribuídas por toda a parte interna. A estrutura física existente ajuda a garantir o calendário de eventos, onde feiras, exposições e shows são realizados ao longo do ano. Destaca-se também as opções de visitas guiadas, cursos e palestras realizadas na sede do Colabore.

4.1.4 Parques da Orla

O marco de criação do Parque Metropolitano de Pituvaçu ocorreu em 1973, através do Decreto Estadual nº 23.666, e em 1978 foi declarada a utilidade pública e a desapropriação do terreno. Inicialmente, o parque era dotado de 660 ha, contudo, a ineficiência na fiscalização e proteção das áreas verdes da cidade e com o aumento no número das habitações irregulares, o espaço compreende atualmente uma área de 390 ha aproximadamente (INEMA, 2020a; SANTOS, 2014).

Localizado no bairro do Pituvaçu, formado por remanescente de Mata Atlântica e uma lagoa artificial, fruto do represamento do Rio Pituvaçu em 1906, o parque é voltado para preservação de uma fauna e flora diversificada e detém uma estrutura que permite o seu uso para o lazer e turismo (INEMA, 2020a; SANTO; RIBEIRO, 2015).

O Parque de Pituvaçu e todo o seu entorno, área de amortecimento, sofre constante pressão imobiliária devido à localização privilegiada. Conforme Figura 12, a poligonal que define os limites do parque é alvo de um imbróglgio ambiental e jurídico, as alterações realizadas nas últimas duas décadas, através de decretos estaduais, permitiram uma grande supressão de sua vegetação. Ações civis públicas, movidas por grupos de ambientalistas e pelo Ministério Público da Bahia, examinam os alvarás concedidos pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Urbanismo de Salvador - SEDUR, sem a devida anuência do IBAMA, e questionam a omissão do Governo em preservar a área (LISBOA, 2019; PINHEIRO, 2019)

Figura 12 - Alterações nos limites do Parque Metropolitano de Pituçu



Fonte: Lisboa (2019).

Entre os seus atrativos, destacam-se uma lagoa que possibilita a prática de canoagem, a trilha que circunda a lagoa, percurso de 15 km, quiosques de apoio e serviços, oferecendo aos visitantes caminhadas ecológicas e passeios de bicicleta. O parque possui píer com pedalinhos, parque infantil, quadra de esporte, pista para patins e skate, além dos serviços de bares e restaurantes. No seu interior, consta também a exposição permanente ao ar livre de esculturas e obras de arte do artista plástico Mário Cravo (INEMA, 2020a; SANTOS, 2014; SANTO; RIBEIRO, 2015).

O espaço é aberto ao público diariamente das 8 às 18 horas, sob a gestão estadual através do INEMA, tendo o efetivo de segurança a cargo da Polícia Militar, por meio da Companhia de Polícia de Proteção Ambiental - COPPA. As atividades sociais presentes no parque são vistas nos projetos de inventários de biodiversidade e de reflorestamento compensatório através do plantio de mudas e educação ambiental com a participação de alunos de escolas públicas (INEMA, 2020a; PERES *et al.*, 2018).

O Parque Ecológico do Vale Encantado foi criado através do Decreto nº 18.042 de 2007, englobando as lagoas dos loteamentos Patamares, Greenville e Alphaville, no bairro de Patamares. A área de antigas fazendas localizadas na bacia do Rio Jaguaribe foi urbanizada através do Projeto Patamares, primeiro loteamento da

região, envolvendo profissionais como o arquiteto Lúcio Costa, o paisagista Roberto Burle Marx e respeitando os córregos e vales. No período mais recente, a expansão das construções de alto padrão foram alvos de ações do Ministério Público da Bahia, através de multas e embargos devido aos inúmeros danos ambientais (SALVADOR, 2007; IMATERRA, 2020).

Reconhecido como espaço aberto de recreação e lazer, na subcategoria de Parques Urbanos, desde o PDDU 2007, foi classificado como Áreas de Proteção de Recursos Naturais - APRN Jaguaribe, área de borda marítima destinada à conservação natural, equilíbrio e o conforto ambiental urbano, além de possuir potencial para a realização de atividades esportivas, culturais, educativas e pesquisas. No PDDU 2016, plano em vigência, foi ratificado como parque urbano, delimitado com uma área de 71 ha e sendo previsto a realização de futuros estudos visando o seu enquadramento no Sistema Nacional de Unidades Conservação - SNUC (SALVADOR, 2016a; IMATERRA, 2020).

Em parceria com a Prefeitura, a ONG Instituto Mãos da Terra realizou estudos fundiários que defendem a ampliação da poligonal do parque com o acréscimo de mais 31 ha como área de amortecimento. O instituto também catalogou a existência de 262 espécies de fauna, 196 de flora, três lagoas e um rio, além de levantar as atratividades do local, destacando os pontos da Lagoa Jaçanã, Restinga, Nascente Catedral, Ruínas Mangabeira, Lagoa Martim Pescador e Lagoa Carão, concluindo que a implantação de trilhas, estruturas físicas, equipamentos e serviços podem alavancar as potencialidades turísticas (IMATERRA, 2020).

Conforme denúncia do Grupo Ambientalista da Bahia (GAMBA, 2019), mesmo sendo classificado desde 2007 como área de conservação ambiental, a Prefeitura emite sinais dúbios quanto a manutenção do parque, a exemplo do projeto da Via Atlântica, intervenção que pretende ligar a Avenida Luís Eduardo Magalhães à Dorival Caymmi, e caso se concretize, irá impactar na preservação dos parques de Pituaçu e Vale Encantado. Apresentando-se como uma área verde pouco conhecida, localizada em bairro privilegiado e desprovido de estruturas de apoio ou informações a quem deseja visitá-lo, pode ser considerado como um parque quase privativo aos moradores dos condomínios que o circundam.

O recente Vale Encantado, juntamente com o tradicional Parque de Pituaçu compreendem um importante ecossistema na região da Orla Atlântica de Salvador,

contudo, a insegurança jurídica, interesses escusos e a expansão urbana denunciam a urgência de políticas públicas eficazes que assegurem a preservação ambiental.

O Parque Metropolitano do Abaeté, inaugurado em setembro de 1993, localizado no bairro de Itapuã, compõe a APA Lagoas e Dunas do Abaeté que protege o último remanescente de sistemas de dunas na cidade, além das dezoito lagoas existentes. Considerado um dos maiores centros de lazer ecológico do Nordeste brasileiro, o parque visa preservar a paisagem natural da degradação ocasionada pelo processo de ocupação e urbanização do entorno e da depredação da área geológica (INEMA, 2020b; TEXEIRA, 2014).

As Dunas do Abaeté são resultados de um processo natural de acúmulo de áreas oriundas das praias e a cobertura vegetal, verificadas em diversos trechos, garantem a sua sustentação e fixação. A presença de água no local, através das suas lagoas, são resultados de antigos rios e do depósito das águas da chuva (INEMA, 2020b; BAHIA MEIO DIA, 2014).

O Parque Metropolitano do Abaeté, comumente conhecido por conta da Lagoa do Abaeté, possui um ambiente característico da restinga, com lagoas de coloração escura rodeada por dunas de areias brancas e vegetação arbustiva e herbácea. Com aproximadamente 13 mil m² de área, foi totalmente requalificado em 2015, abrigando espaços arborizados e gramados voltados para a contemplação, com caminhos, sinalização e equipamentos de lazer e esporte, além dos bares, restaurantes, centro comercial, área destinada para apresentações das atividades artísticas e culturais promovida no local (INEMA, 2020b; SIMONI, 2017; BAHIA MEIO DIA, 2014).

Dentre as potencialidades relevantes deste parque urbano, destaca-se a sua importância para os cultos da religião de matriz africana, através das águas da lagoa, e para os festejos católicos, como a festa de Santo Antônio. As lavadeiras da Lagoa do Abaeté representam um patrimônio cultural, com a antiga prática iniciada pelas mulheres escravizadas e libertas que lavavam roupas como meio de sustento, conhecidas também como cantadeiras ou ganhadeiras, a atividade carrega parte da memória, tradição e simbolismo do bairro de Itapuã (CRUZ, 2019; TEXEIRA, 2014).

Lima (2018) aponta que desde 2007 verifica-se um aumento nos registros de crimes e índices de violência, acarretando na gradual exclusão do parque das rotas turísticas e na debandada de visitantes. O conflito mais recente envolve a construção de uma Estação Elevatória de Esgoto na Lagoa do Abaeté, que conforme o jornal A TARDE (2020b), embora objetive minimizar os riscos e impactos ambientais oriundos

do esgotamento dos empreendimentos locais, visando assim à preservação do ecossistema, as obras encontram-se no centro de conflitos entre ONGs e a Empresa Baiana de Águas e Saneamento - Embasa.

O parque administrado pelo estado, por meio do INEMA, é totalmente aberto, não possuindo cercas ou restrição quanto ao horário de visitação, tais aspectos facilitam o avanço das construções irregulares e a sensação de insegurança no local. A extração de areia das dunas para construção civil, abertura de poços artesianos, contaminação do corpo hídrico, supressão da flora nativa, despejo de resíduos e as queimadas são exemplos de problemáticas históricas, e somam-se a elas, a especulação imobiliária que representa uma constante ameaça a este parque urbano (INEMA, 2020b; ALCÂNTARA, 2008).

4.2 DESCRIÇÃO SOCIOECONÔMICA DOS BAIRROS E VIZINHANÇA DOS PARQUES

As áreas periféricas distribuídas por toda a cidade representam trincheiras urbanas. De um lado, aglomerados de pobreza e problemas diversos, aparentemente invisíveis as políticas sociais, do outro, “enclaves” fortificados, precificados conforme especulação imobiliária e resguardados por muros altos e tecnologias de segurança. A dificuldade em transpor tais barreiras carrega consigo o ônus da desigualdade, consequência histórica do surgimento e desenvolvimento da cidade. As mazelas afligem a metrópole de forma coletiva, mas, indubitavelmente, com maior impacto sobre os mais carentes.

Ao analisar a inserção espacial dos dez parques urbanos presentes em Salvador, percebe-se também a severa disparidade socioeconômica da população. Embora a existência da área verde preceda todo o processo de formação da cidade, supõe-se que o reconhecimento como parque urbano, assim como a destinação estratégica de recursos, formas de uso, ações de promoção e incentivos à visitação, tendem a serem influenciados pela localização e entorno.

Ratifica-se que a descrição da vizinhança realizada neste capítulo se restringe apenas aos bairros limítrofes aos parques urbanos, considerando as fronteiras da poligonal dos terrenos. Os resultados obtidos buscam contemplar uma exposição sucinta do local de inserção do parque sob o viés qualitativo dos aspectos socioeconômicos encontrados.

Na região do subúrbio, conforme Figura 13, a área total do Parque da Lagoa da Paixão está localizada na divisa entre os bairros Moradas da Lagoa e Valéria. O Parque de Pirajá está inserido no bairro de Pirajá, possui uma parcela de área, menor e bastante antropizada, situada na divisa com Valéria, e seus principais limítrofes são os bairros de Periperi e Rio Sena. O Parque São Bartolomeu, contínuo ao Parque Pirajá e inserido no bairro de Pirajá, possui como principal limítrofe o bairro de Ilha Amarela e uma pequena porção situada no bairro de Plataforma, local onde se encontra o seu principal portal de acesso.

Figura 13 - Parques do Subúrbio e os bairros do entorno



Fonte: Elaborado pelo autor (2020).

Destaca-se que originalmente a comunidade de Ilha Amarela estava contida na região de Plataforma, sendo reconhecida como bairro após a Lei Nº 9278, de 2017. Logo, Ilha Amarela não consta listado nas análises acerca dos aspectos socioeconômicos, pois foram utilizados dados referentes ao censo do ano de 2010.

Conforme Quadro 2, percebe-se que os bairros vizinhos aos parques urbanos do subúrbio possuem fortes similaridades e refletem os aspectos comuns das áreas mais carentes e precárias da cidade. O rendimento nominal médio dos responsáveis por domicílios apresentou valores relativamente baixos, quando se comparado a

outros bairros e com a média da capital, de R\$ 2.054,75, no ano de 2010. Nesta lista, destaca-se o Rio Sena, com renda média de R\$ 745,05, e Moradas da Lagoa, com R\$ 816,68.

Quadro 2 - Aspectos socioeconômicos dos bairros, Parques do Subúrbio

Bairro e Entorno	Área do Bairro (m²)	População Total	Densidade Demográfica (hab/ha)	População acima de 15 anos não alfabetizada (%)	Rendimento médio dos responsáveis por domicílios (R\$)	Total de domicílios	Total de domicílios em aglomerados subnormais	Classe de IDHM
Moradas da Lagoa	1.344.730	16.189	120,39	4,84	816,68	4.999	1.824	Médio
Valéria	12.220.153	26.210	21,44	7,40	872,99	8.106	4.981	Médio
Pirajá	10.944.793	33.341	30,46	4,47	1.027,01	10.301	3.396	Médio
Periperi	3.382.208	47.179	139,49	5,17	1.071,94	14.425	7.472	Médio
Rio Sena	1.045.416	16.379	156,68	6,24	745,05	5.055	3.787	Médio
Plataforma	2.335.967	34.034	145,70	4,30	1.075,86	10.463	2.175	Médio

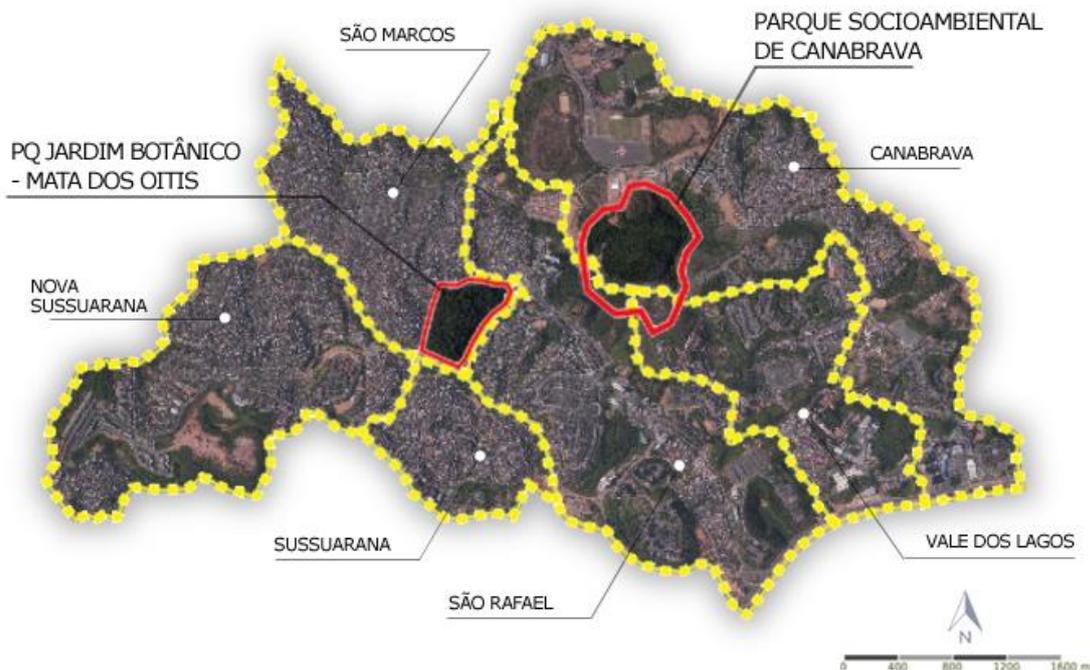
Fonte: Elaboração do autor, adaptado do INFORMS/CONDER/SEDIG (2016).

Considerando a proporção da população total residente acima de 15 anos, não alfabetizada, a capital baiana apresentou, em 2010, uma média de 3,97, enquanto o bairro de Valéria registrou quase o dobro, 7,4%. Neste mesmo ano, Salvador apresentou uma densidade demográfica, relação de habitantes por hectares, de 88,14, enquanto os bairros de Plataforma e Rio Sena apresentaram densidades de 145,70 e 156,68, respectivamente.

A grande presença de domicílios subnormais, 7.472 unidades em Periperi e quase cinco mil em Valéria, juntamente com o IDHM classificado como médio, para todos os seis bairros analisados, demonstra que uma parcela significativa dos moradores do entorno desses três parques, residem em áreas consideradas como favelas ou invasões, marcadas pela precariedade nos serviços básicos de saneamento e com a ausência de políticas públicas de planejamento urbano.

A Figura 14 representa o entorno dos parques situados na área do miolo da cidade. O Parque Socioambiental de Canabrava está inserido no bairro de Canabrava e sua área verde possui fronteiras com os bairros de Vale dos Lagos e São Rafael. O Jardim Botânico - Mata dos Oitis encontra-se no bairro de São Marcos, tendo como vizinhos diretos os bairros de São Rafael, Sussuarana e Nova Sussuarana.

Figura 14 - Parques do Miolo e os bairros do entorno



Fonte: Elaborado pelo autor (2020).

Conforme Quadro 3, os bairros limítrofes a esses dois parques urbanos da região do miolo da cidade possuem características peculiares. Destaca-se a similaridade existente entre Canabrava, Vale dos Lagos e São Rafael, os três bairros possuem acesso direto pela Av. Paralela e apresentam valores positivos quanto à densidade demográfica, rendimento médio e IDHM elevado. Em contrapartida, São Marcos, Sussuarana e Nova Sussuarana, locais mais afastados da avenida, se assemelham no fato de possuírem elevada proporção de analfabetos acima de 15 anos e baixo rendimento médio dos responsáveis por domicílios.

Quadro 3 - Aspectos socioeconômicos dos bairros, Parques do Miolo

Bairro e Entorno	Área do Bairro (m ²)	População Total	Densidade Demográfica (hab/ha)	População acima de 15 anos não alfabetizada (%)	Rendimento médio dos responsáveis (R\$)	Total de domicílios	Total de domicílios em aglomerados subnormais	Classe de IDHM
Canabrava	2.440.243	13.664	55,99	4,41	1.857,17	4.444	2.107	Muito Alto
Vale dos Lagos	1.041.599	12.860	123,47	1,56	2.246,05	4.557	623	Muito Alto
São Rafael	1.904.203	25.790	135,44	2,73	2.066,96	8.974	2.194	Muito Alto
São Marcos	1.058.959	28.591	269,99	6,93	839,50	8.879	7.995	Médio
Sussuarana	1.546.363	28.809	186,30	6,38	985,38	9.220	5.523	Alto
Nova Sussuarana	489.042	12.206	249,59	7,99	863,10	3.630	3.085	Médio

Fonte: Elaboração do autor, adaptado do INFORMS/CONDER/SEDIG (2016).

A análise acerca da localização destes seis bairros permite traçar outra similaridade existente, quanto aos aspectos de densidade demográfica e aglomerados subnormais, tendo São Marcos com 269,99 hab/ha e 7.995, respectivamente, seguido por Sussuarana, com 186,30 hab/ha e 5.523 e Nova Sussuarana, com 249,59 hab/ha e 3.085 domicílios subnormais.

Na área tradicional da cidade, a área urbana consolidada, encontram-se dois parques urbanos, representados conforme Figura 15.

Figura 15 - Parques da AUC/Centro e os bairros do entorno



Fonte: Elaborado pelo autor (2020).

O Parque Zoo-Botânico está totalmente inserido no bairro de Ondina e a sua localização centralizada garante que o parque não possua áreas limítrofes a outros bairros. O Parque Joventino Silva, comumente atribuído como pertencente ao bairro do Itaipara, oficialmente está localizado na Pituba, tendo como vizinhos diretos os bairros do Nordeste de Amaralina e Santa Cruz.

A área conhecida como Região Nordeste de Amaralina é constituída pelos bairros da Santa Cruz, Vale das Pedrinhas, Nordeste de Amaralina e Chapada do Rio Vermelho, conglomerado que figura como mancha de pobreza limítrofe a quatro bairros nobres, Pituba, Itaipara, Amaralina e Rio Vermelho.

Os dados presentes no Quadro 4, ratificam os aspectos comuns aos bairros da cidade considerados nobres. De forma genérica, tais bairros concentram a população de maior rendimento, conseqüentemente, tendem a possuir edificações de alto padrão

construtivo, ruas mais largas e planejadas, além da maior presença de área verde, praças, quadras e equipamentos urbanos.

Quadro 4 - Aspectos socioeconômicos dos bairros, Parques da AUC/Centro

Bairro e Entorno	Área do Bairro (m ²)	População Total	Densidade Demográfica (hab/ha)	População acima de 15 anos não alfabetizada (%)	Rendimento médio dos responsáveis (R\$)	Total de domicílios	Total de domicílios em aglomerados subnormais	Classe de IDHM
Ondina	2.070.992	20.298	98,01	1,52	7.614,90	7.430	2.148	Muito Alto
Itaigara	1.249.014	10.874	87,06	0,54	10.479,32	3.537	0	Muito Alto
Pituba	4.427.348	65.160	147,18	0,66	7.513,07	23.397	0	Muito Alto
Santa Cruz	600.958	27.083	450,66	6,07	1.190,89	8.462	4.280	Médio
Nordeste de Amaralina	642.745	21.887	340,52	3,64	1.530,09	6.850	1.866	Alto

Fonte: Elaboração do autor, adaptado do INFORMS/CONDER/SEDIG (2016).

Nos cinco bairros analisados, Itaigara se destaca por possuir o maior rendimento médio dos responsáveis pelo domicílio, cerca de R\$ 10,5 mil, seguido por Ondina e Pituba, todos os três bairros possuem IDHM elevado. Os bairros do Itaigara e da Pituba não registraram a existência de ocupações irregulares, enquanto no bairro de Ondina, há cerca de dois mil domicílios subnormais, concentrados na comunidade conhecida como Alto de Ondina, situada no entorno no parque, próxima a divisa com o bairro do Rio Vermelho e demarcada por construções irregulares que ocupam uma região de encosta.

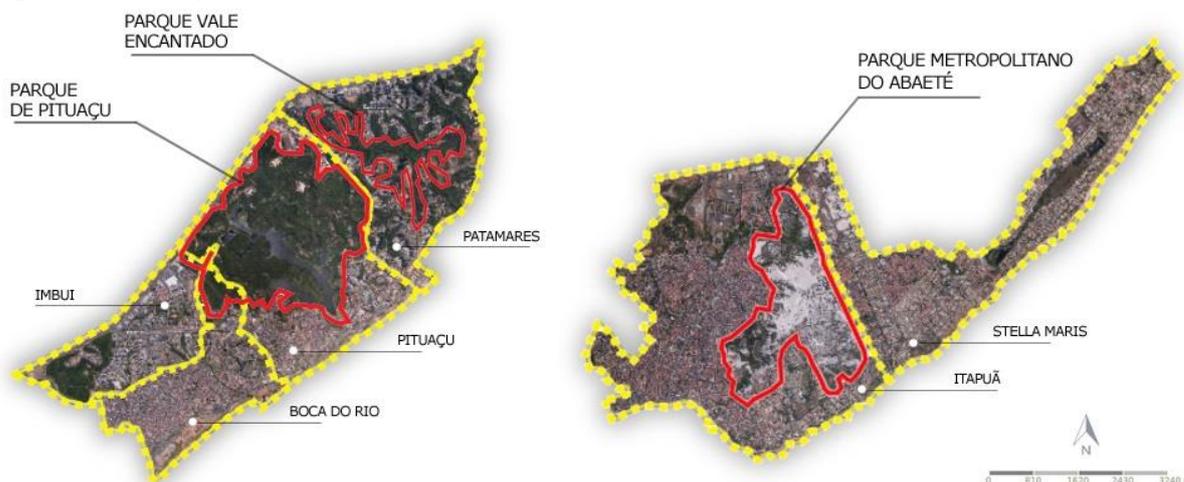
O bairro de Santa Cruz pode ser considerado um bairro pequeno, levando em conta que a sua extensão territorial ocupa aproximadamente 601 m², entretendo, com uma população de mais de 27 mil habitantes, o bairro apresenta a terceira maior densidade demográfica de Salvador, cerca de 450 hab./ha.

A Figura 16 apresenta os parques inseridos no vetor de expansão da Orla Atlântica. A área do Parque Metropolitano de Pituvaçu ocupa a maior parcela do bairro de Pituvaçu, sendo margeado pela Av. Paralela, tendo como limítrofes os bairros de Patamares, Boca do Rio e Imbuí. Atualmente, esses dois últimos bairros representam a região de fronteira mais delicada, a exemplo da Comunidade do Bate Facho, no Imbuí, demarcada por problemas sociais, habitações de baixo padrão construtivo e invasões que avançam sobre a área verde.

O parque do Vale Encantado, localizado na região central do bairro de Patamares, pode ser considerado como uma extensão do parque vizinho, sua área verde encontra-se rodeada por recentes construções habitacionais de alto padrão. A

área do Parque do Abaeté encontra-se localizada no bairro de Itapuã, tendo Stella Maris como bairro limítrofe ao parque. No intervalo compreendido entre esses dois parques encontram-se os bairros da Paz, Piatã e Alto do Coqueirinho, embora possuam aspectos socioeconômicos relevantes, geograficamente não fazem divisa com essas áreas verdes.

Figura 16 - Parques da Orla e os bairros do entorno



Fonte: Elaborado pelo autor (2020).

Os seis bairros analisados pertencem a Prefeitura Bairro Itapuã/Ipitanga, divisão administrativa da cidade, composta por 17 bairros localizados a nordeste de Salvador. Conforme Quadro 5, que compila dados do censo de 2010, o tradicional bairro de Itapuã se destaca por possuir maior população e a maior quantidade de domicílios permanentes. Quanto a sua extensão territorial, Itapuã é o sexto maior bairro da porção continental da cidade, desconsiderando as ilhas.

Quadro 5 - Aspectos socioeconômicos dos bairros, Parques da Orla

Bairro e Entorno	Área do Bairro (m²)	População Total	Densidade Demográfica (hab/ha)	População acima de 15 anos não alfabetizada (%)	Rendimento médio dos responsáveis (R\$)	Total de domicílios	Total de domicílios em aglomerados subnormais	Classe de IDHM
Pituauçu	5.893.616	14.881	25,25	3,5	1.874,70	4.801	1.532	Muito alto
Patamares	4.620.839	6.156	13,32	0,72	12.294,30	1.902	0	Muito alto
Boca do Rio	2.688.000	48.032	178,69	3,9	1.709,30	15.728	7.745	Alto
Imbuí	2.500.950	26.540	106,12	1,15	4.352,80	9.168	411	Muito alto
Itapuã	9.879.454	66.961	67,78	3,11	2.382,20	21.595	2.525	Muito alto
Stella Maris	5.466.612	20.641	37,74	0,74	6.691,20	6.904	0	Muito alto

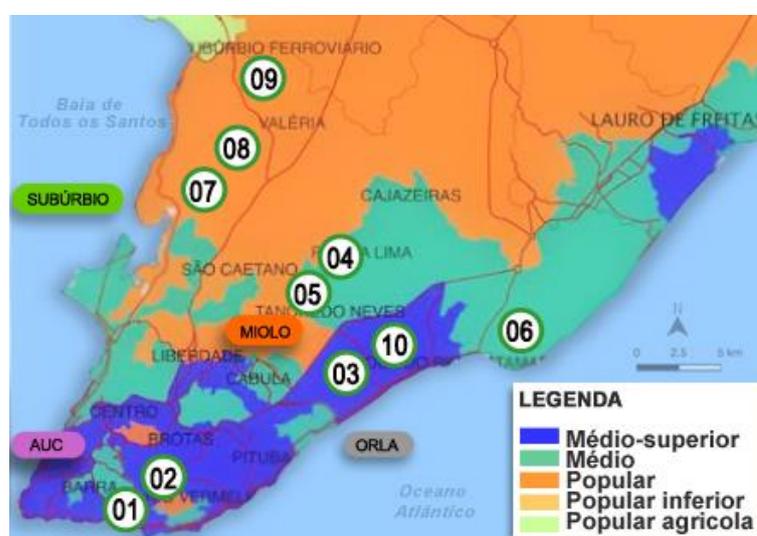
Fonte: Elaboração do autor, adaptado do INFORMS/CONDER/SEDIG (2016).

Patamares confirma seus aspectos de bairro de alto padrão, apresentando os melhores índices em todos os quesitos, em destaque, possui o maior rendimento médio de toda a capital baiana, cerca de R\$ 12.294,30, seguindo por Itaigara (R\$ 10.479,32) e Vitória (R\$ 10.135,22). Do outro lado do Parque de Pituáçu, o bairro da Boca do Rio apresentou a maior densidade demográfica, 178,69 e o maior quantitativo de domicílios em aglomerados subnormais, 7.745.

A partir do cruzamento de dados socioeconômicos, do censo demográfico de 2010, com a malha de setores censitários de Salvador, foi possível analisar a distribuição da população, agregada em categorias mais abrangentes. Conforme Carvalho e Pereira (2014), dentre as configurações propostas, na região médio-superior predominam os indivíduos de maior escolaridade, melhores condições de trabalho e moradia, enquanto no tipo popular agrícola, encontra-se expressiva frequência de trabalhadores rurais, baixa escolaridade e as áreas menos urbanizadas.

A Figura 17 representa a categorização da população e a localização dos parques urbanos, reforçando as análises apresentadas acerca dos entornos. Percebe-se que os parques Zoo-Botânico (1), Joventino Silva (2), Metropolitano de Pituáçu (3), Vale Encantado (10) e Abaeté (6), se localizam nas áreas mais privilegiadas, enquanto os parques: Socioambiental de Canabrava (4), Jardim Botânico (5), São Bartolomeu (7), Pirajá (8) e Lagoa da Paixão (9), se localizam nas áreas menos favorecidas.

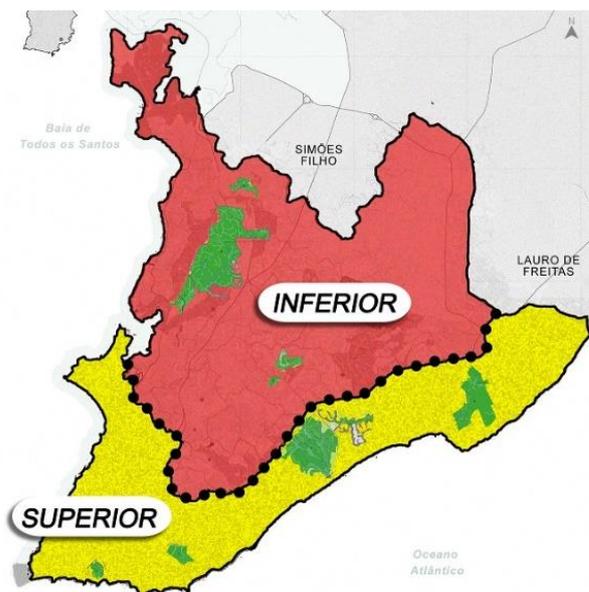
Figura 17 - Tipologia socioespacial de Salvador



Fonte: Elaboração do autor, adaptado de Carvalho e Pereira (2014).

Os dados referentes à renda da população, censo 2010, ratifica a configuração da distribuição socioeconômica e possibilita perceber as heterogeneidades existentes

Figura 19 - As “cidades internas” de Salvador



Fonte: Elaboração do autor (2021).

Os diferentes padrões de moradia, educação, saneamento, saúde, emprego e transporte refletem a segregação entre as regiões e nutre o crescimento da violência. De acordo com Andrade e Silveira (2013, p. 384), conforme citado por Fernandes e Carvalho (2014, p. 177), “a violência urbana acirra as diferenças e, conseqüentemente, aumenta as distâncias sociais ao criar uma cultura do medo que criminaliza os mais pobres e incentiva um comportamento defensivo e segregacionista”.

Em Salvador, o mapa da violência apresentado por Sotero (2011), no Jornal Correio, apontou que entre os meses de janeiro a novembro de 2010 a capital baiana registrou 1.479 homicídios dolosos, aqueles com intenção de matar, uma média de quatro assassinatos por dia, conforme dados da Secretaria de Segurança Pública da Bahia. De acordo com a Figura 20, percebe-se que os bairros no entorno dos parques da região do Subúrbio e Miolo concentram a maioria dos casos, em destaque, a região mais violenta foi composta por Periperi, Ilha Amarela, Fazenda Coutos, Paripe e São Tomé de Paripe, com 226 ocorrências.

Figura 1 – Mapa da violência em Salvador, 2010



Fonte: Jornal Correio (2011).

Conforme dados do Atlas da Violência (IPEA, 2019), considerando a taxa estimada de homicídios das capitais brasileiras no ano de 2010, número de homicídio por cada 100 mil habitantes, Salvador apresentou a segunda pior taxa (77,1) atrás somente de Maceió (98,6), enquanto Florianópolis (23,0) e São Paulo (20,4) registraram as menores taxas.

Soma-se a essas análises a constatação que a estrutura urbana organizada, presente nos bairros nobres, auxilia nos trabalhos de policiamento e repressão ao crime, o que tende a resultar em taxas de homicídios mais baixas. Em contraponto, as construções improvisadas, ruas estreitas e de difícil acesso, comuns aos bairros carentes, contribuem com o crescimento da violência nas periferias e no subúrbio de Salvador.

Para Carvalho e Pereira (2014), em Salvador o processo de segregação não apresentou significativas mudanças nas últimas três décadas, persistindo assim as diferenças espaciais, funcionais e sociais já existentes. Contudo, nota-se um aumento dos enclaves, onde a especulação imobiliária e os novos condomínios passaram a ocupar áreas afastadas do centro, criando novos espaços impenetráveis à circulação dos não moradores.

Desta forma, as áreas mais precárias continuam sendo redutos da população mais carentes e de inúmeros problemas urbanos, aparentemente insolúveis para o

poder público. Enquanto, do outro lado da cidade, o processo de periferização e gentrificação, disfarçados de expansão e revitalização urbana, nutri os contrastes socioespaciais.

4.3 INFRAESTRUTURA VIÁRIA E TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: AS ROTAS DE ACESSO AOS PARQUES URBANOS

A expansão inflige novos desafios e realidades para as cidades contemporâneas, as transformações na paisagem urbana afloram oportunidades e fragilidades a serem trabalhadas.

Salingaros (1998) propôs o conceito de “Teia Urbana”, onde a descreve como um elemento orgânico, com capacidade de se auto-organizar criando uma hierarquia entre as múltiplas conexões e em diferentes níveis da escala. Partindo de análises empíricas acerca dos elementos exteriores e conectivos, a exemplo das áreas verdes, construções, caminhos de pedestres e ruas, com capacidades que variam desde uma ciclovia até as vias expressas, defendem que quanto maior a conectividade entre essas estruturas e equipamentos, mais forte será a “teia urbana”, logo, mais vida terá a cidade.

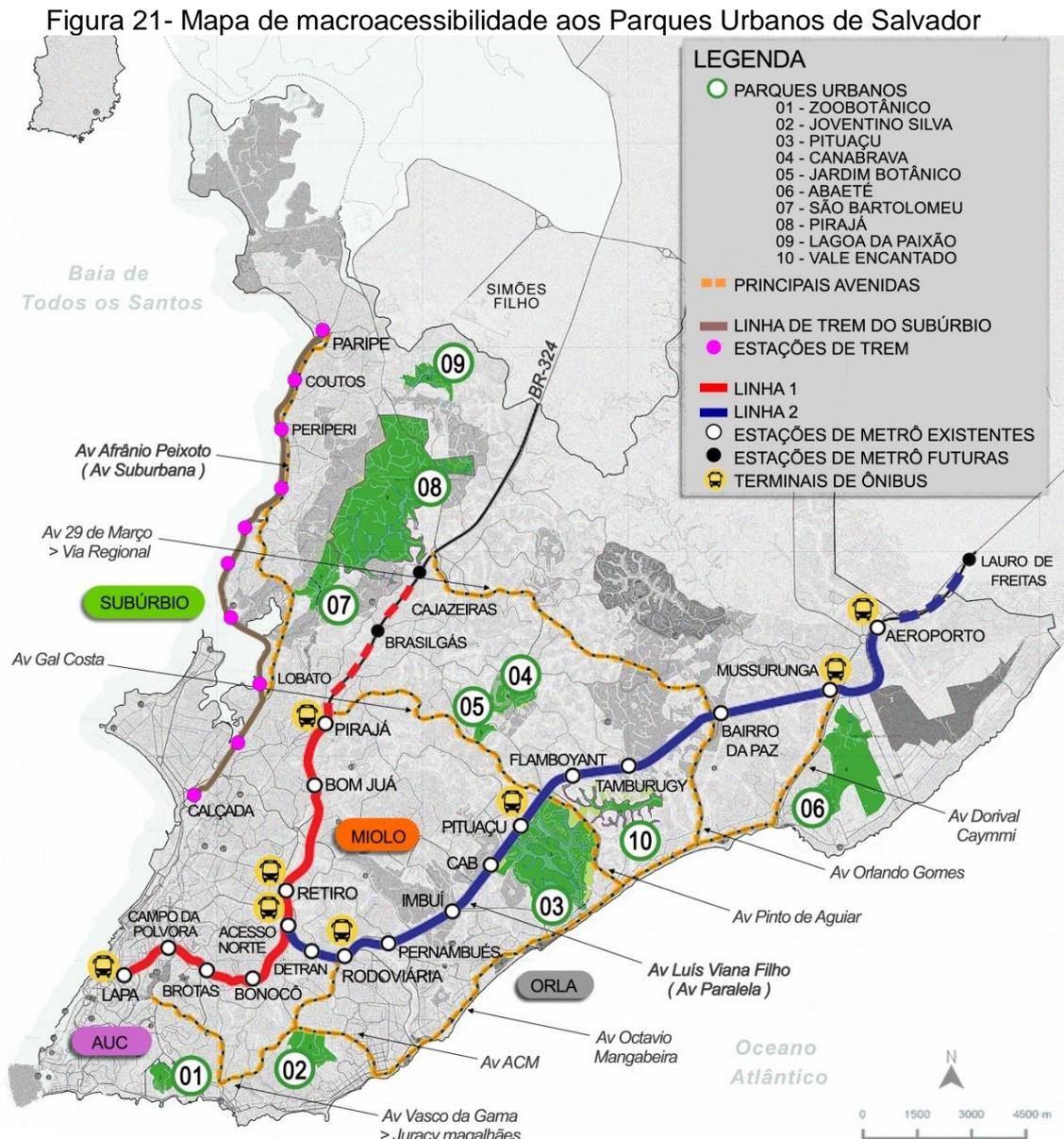
Vasconcellos (2001) aclara a análise sociológica da mobilidade e da acessibilidade ao espaço público. O autor apresenta os conceitos de macroacessibilidade: como a facilidade potencial de circular pela cidade, acessando diferentes regiões e espaços, logo, reflete a variedade de destinos que podem ser alcançados e as inúmeras possibilidades de relações sociais, econômicas, políticas e culturais dos seus habitantes.

Em Salvador, fatores econômicos, políticos, o advento dos aplicativos de corrida e, recentemente, as implicações impostas pela pandemia do COVID-19, apontam para uma crise no sistema de transporte público da cidade. O antigo sistema de trens do Subúrbio que resistia funcionando com alcance limitado e estrutura sucateada, foi encerrado no início do ano de 2021. A abrupta suspensão das atividades, para o advento de um novo modal, gerou críticas e protestos que colocam em cheque o alinhamento dos interesses entre governo e sociedade civil.

As duas linhas do metrô, com potencial subutilizado, seguem em fase de expansão. A introdução desse modal impactou na readequação das linhas de ônibus, o que de modo geral, significou a redução da frota e a obrigatoriedade de integração

entre eles. Em 2019, devido a dificuldades financeiras, a concessionária CSN devolveu para a prefeitura a operação das linhas de ônibus que atendem a região da Orla-Centro.

Em síntese, ao se tratar dos parques urbanos o planejamento da mobilidade deve buscar fomentar um fluxo contínuo de visitantes através da infraestrutura e do transporte público. A Figura 21, representa o mapa de macroacessibilidade que possibilita a conexão e interligação entre esses equipamentos urbanos e a cidade.



A partir das ponderações apresentadas até aqui, a análise da macroacessibilidade busca demonstrar as principais rotas de acesso aos dez parques

urbanos. Considerando a proximidade aos importantes vetores viários da cidade, a exemplo da BR-324, Av. Paralela e Av. Suburbana, e também, a proximidade ao sistema de transporte coletivo, representado pelas estações de trem, metrô e ônibus.

Com a reconfiguração do plano de mobilidade e dos transportes públicos após o advento do metrô de Salvador, a integração com esse sistema torna-se quase obrigatória. As linhas de metrô, que seguem em fase de expansão, se dividem em: linha 1, compreendendo as estações da Lapa, Campo da Pólvora, Brotas, Bonocô, Retiro, Bom Juá, Pirajá e futuramente, as estações da Brasilgás e Cajazeiras; e a linha 2, com as estações Acesso Norte, Detran, Rodoviária, Pernambués, Imbuí, CAB, Pituacu, Flamboyant, Tamburugy, Bairro da Paz, Mussurunga, Aeroporto e futuramente, haverá conexão com o município de Lauro de Freitas.

Destaca-se que os trechos que compreendem as estações da Lapa ao Retiro (linha 1) e do Acesso Norte até Pernambués (linha 2) estão contidos na região da Área Urbana Consolidada, totalizando 9 estações de metrô e 4 terminais de ônibus, entre eles, a estação da Lapa, ponto de transbordo e integração tradicional da cidade. Mais ao Norte, apenas 1 terminal de ônibus e somente 2 estações de metrô, Bom Juá e Pirajá, operam na região de divisa entre os bairros do Subúrbio e do Miolo. Por fim, 3 terminais de ônibus e 8 estações de metrô, do Imbuí ao Aeroporto, encontram-se instaladas na fronteira entre as regiões do Miolo e Orla.

De acordo com as principais rotas do sistema viário, para quem busca acessar um dos três parques localizados no Subúrbio Ferroviário, a Avenida Afrânio Peixoto/Suburbana apresenta-se como a melhor alternativa, sua proximidade com os parques e a configuração das vias agilizam e facilitam o trajeto, por outro lado, a BR-324 surge como opção para o visitante que tem como origem os bairros mais afastados do Centro, Miolo ou próximos a Orla Atlântica.

As principais rotas para os dois parques do Miolo, BR-324 e Av. Luís Viana Filho/Paralela, os conectam as demais regiões da cidade. Os dois parques da Área Urbana Consolidada/Centro se beneficiam pela relativa proximidade com as grandes estações de integração, a exemplo da Lapa, Acesso Norte e Rodoviária, dos shoppings e centros comerciais. Além disso, a concentração no quantitativo de linhas, frotas e as constantes obras de requalificação da infraestrutura urbana possibilitam variadas rotas de acesso.

Avaliando que, de modo geral, os três parques da região da Orla possuem seus principais acessos voltados para borda marítima, a Av. Octavio Mangabeira torna-se

a melhor opção de acesso a esses equipamentos. Para quem transita pela Av. Paralela, as avenidas Pinto de Aguiar, Orlando Gomes e Dorival Caymmi são as principais opções de acesso e em complemento, as novas avenidas 29 de Março e Gal Costa os conectam ao Miolo e Subúrbio.

Por fim, considerando as condições normais de trânsito, sem engarrafamentos ou anomalias, e adotando como “destino” o ponto de acesso principal ao parque e “origem” como a estação de metrô mais próxima, foram levantados os melhores trajetos para cada um dos dez parques urbanos. Conforme consulta as ferramentas do *Google Maps*, o Quadro 6 sintetiza os dados acerca das opções que apresentaram as menores distâncias e tempos a serem percorridos: a pé, de bicicleta e através da conexão utilizando a frota de ônibus.

Quadro 6 - Distâncias entre os parques urbanos e as estações de metrô

Área	Parque Urbano Destino	 Origem	 Distância	 A pé	 Bicicleta	 Transporte Público
SUBÚRBIO	LAGOA DA PAIXÃO	Estação de Metrô de PIRAJÁ	13,3km	2h23 minutos	33 minutos	40 minutos
	SÃO BARTOLOMEU	Estação de Metrô de PIRAJÁ	5,9km	54 minutos	18 minutos	27 minutos
	PIRAJÁ	Estação de Metrô de PIRAJÁ	5,0km	59 minutos	17 minutos	28 minutos
MIOLO	CANABRAVA	Estação de Metrô FLAMBOYANT	3,3km	45 minutos	20 minutos	13 minutos
	JARDIM BOTÂNICO	Est de Metrô PITUAÇU	2,9km	35 minutos	13 minutos	11 minutos
CENTRO	ZOOBOTÂNICO	Estação de Metrô LAPA	4,0km	44 minutos	13 minutos	21 minutos
	JOVENTINO SILVA	Estação de Metrô DETRAN	3,6km	43 minutos	11 minutos	23 minutos
ORLA	PITUAÇU	Estação de Metrô PITUAÇU	4,1km	49 minutos	13 minutos	17 minutos
	VALE ENCANTADO	Estação de Metrô PITUAÇU	4,2km	51 minutos	16 minutos	23 minutos
	ABAETÉ	Estação de Metrô MUSSURUNGA	3,8km	48 minutos	16 minutos	30 minutos

Fonte: Elaborado pelo autor com base no *Google Maps* (2021).

Aponta-se para a atual contradição quanto a promoção e incentivo ao uso de bicicletas. Mesmo com a expansão da rede viária de ciclovias, com o aumento da oferta de estações de bicicletas públicas ou compartilhadas, e mesmo com o metrô de Salvador possuindo bicicletários distribuídos em suas estações, as regras de uso restringem o acesso das bicicletas somente aos sábados, domingos e feriados.

Destaca-se também que devido ao recente encerramento da operação o sistema de trens do Subúrbio, que operava com uma única linha e dez estações, ainda

consta no mapa apresentado. Mesmo com maior proximidade espacial com os parques do Subúrbio, o trem não representava a melhor opção de transporte, pois a baixa integração dificultava o acesso aos visitantes de outras regiões.

4.4 OS CAMINHOS QUE LEVAM AOS PARQUES URBANOS: UMA ANÁLISE EXPLORATÓRIA

Conforme Vasconcellos (2001), a microacessibilidade trata das facilidades de acesso direto aos espaços desejados, a exemplo das calçadas, portais e estacionamentos. Visa conectar pessoas e lugares, possibilitando a construção de um espaço comum a todos, discutindo o planejamento da cidade a partir da escala humana e das diversas relações entre indivíduos e espaços públicos. O aspecto de caminhabilidade torna-se fator essencial para que as relações sociais aconteçam. O ato de circular pelo espaço urbano de forma fluída segura e democrática garante o direito à cidade.

Dentro desta temática, a atenção dada ao transporte público e aos aspectos da microacessibilidade no entorno dos dez parques urbanos de Salvador, visa analisar os caminhos de acesso e as particularidades encontradas por aqueles que buscam visitar os parques.

4.4.1 Parques do Subúrbio

O Parque da Lagoa da Paixão não possui muros ou portão de acesso, desta forma, para nível das análises a seguir, a pesquisa adotou os limites da área verde. A lagoa, que pode ser considerada o único atrativo, possui uma mata ciliar bastante antropizada, com construções irregulares, caminhos e trilhas usadas pelos moradores do entorno. Até o período de elaboração desse estudo, constatou-se que não foram implantados equipamentos de apoio à preservação ou visitação.

Adotando como referência um campo de futebol, campo de várzea aberto na área verde e próximo a lagoa, os eixos radiais para acesso ao parque são a Avenida Afrânio Peixoto - Av. Suburbana e a BR-324, chegando assim a BA-528, conhecida como Estrada do Derba, onde é possível acessar a Via Bronze e, por fim, a Rua A - Lagoa da Paixão, conforme Figura 22.

Figura 22 – Rota de acesso ao Parque Lagoa da Paixão



Fonte: Elaborado pelo autor com base no *Google Maps* (2021).

Considerando um raio de abrangência originado no ponto de ônibus no situado no final da Rua A, para quem se desloca via transporte público o sistema de trens do subúrbio possui as estações de Coutos e Paripe localizadas dentro de um raio de 2,6 km, enquanto a estação de metrô de Pirajá, a mais de 8,5 km.

Conforme Quadro 7, o ponto de ônibus analisado apresenta poucas opções de itinerários e tende a resultar na baixa conexão com demais bairros da cidade.

Quadro 7 – Linhas de ônibus para o Parque Lagoa da Paixão

CÓDIGO	LINHA	CÓDIGO	LINHA
1618	HOSP SUBÚRBIO-LAG. PAIXÃO/CJ MILITARES	1666	TUBARÃO/LAG. PAIXÃO - EST. PIRAJÁ
1638	FAZENDA COUTOS-RIBEIRA	R009	REGULADORA ESTAÇÃO PIRAJÁ
1644	BASE NAVAL/S THOME-PITUBA	T014	REGULADORA ESTAÇÃO PIRAJÁ

Fonte: Elaborado pelo autor com base na Transalvador (2021).

Verifica-se que na rua de acesso predominam construções simples de uso residencial, calçadas largas e pavimentação regular. Não constam ponto de taxi, estacionamentos, ciclovia, estruturas de apoio aos visitantes e também não foram

identificadas placas informativas sobre a existência do parque urbano. Vale salientar que as informações sobre o parque quase sempre se resumem a construção de um conjunto residencial que possui em seu entorno praça, parque infantil, quadras e quiosques, contudo, não integradas a área verde e acessados apenas por uma rua sem saída.

Para quem busca acessar o Parque metropolitano de Pirajá, os eixos radiais da Av. Suburbana e BR-324 também são as principais rotas. O acesso ao parque geralmente é realizado pelo Parque São Bartolomeu, uma vez que não existem barreiras físicas entre eles. A pesquisa adotou o Centro de Cultura e Cidadania Pirajá como ponto de entrada principal, considerando-o como uma estrutura de apoio e serviço aos visitantes. Conforme Figura 23, a principal forma de acesso ocorre através da Rua 24 de Agosto, em Pirajá.

Figura 23 – Rota de acesso ao Parque de Pirajá



Fonte: Elaborado pelo autor com base no *Google Maps* (2021).

O centro, destinado a atividades de esporte, lazer e inclusão social para a comunidade local, possui guarita, cercas, sanitários, quiosque, quadra de esportes, parque infantil e estacionamento interno.

Considerando um raio de abrangência originado na entrada principal, para quem se desloca via transporte público a estação de trem do Lobato e a estação de metrô Pirajá, encontram-se a uma distância similar, dentro de um raio de 3,3 km.

O ponto de ônibus mais próximo se localiza na Rua 24 de Agosto, distante cerca de 480 metros, e conforme Quadro 8, as linhas de ônibus ofertam opções de conexão do parque as demais áreas do Subúrbio e a região do centro da cidade.

Quadro 8 – Linhas de ônibus para o Parque de Pirajá

CÓDIGO	LINHA	CÓDIGO	LINHA
1502	PIRAJÁ-BROTAS	E143	PIRAJÁ-LAPA
1504	PIRAJÁ-BX SAPATEIROS/TERM. BARROQUINHA	N059	LAPA-BARBALHO/LIBERDADE/T NEVES/PIRAJÁ
1505	PIRAJÁ-BARRA	R003	REGULADORA-BASE NAVAL
1508	PIRAJÁ-PITUBA	R004	REGULADORA ESTAÇÃO DA LAPA
1515	CJ PIRAJÁ 1 - RIBEIRA	R009	REGULADORA ESTAÇÃO PIRAJÁ
1522	PIRAJÁ R VELHA-EST PIRAJÁ	T001	REGULADORA ESTAÇÃO DA LAPA
1538	CONJUNTO PIRAJÁ-PITUBA	T014	REGULADORA ESTAÇÃO PIRAJÁ

Fonte: Elaborado pelo autor com base na Transalvador (2021).

Na Rua 24 de Agosto, rua íngreme, estreita com pavimentação e calçadas irregulares, verifica-se a predominância de edificações de uso residencial com baixo padrão construtivo e não constam ponto de taxi, vagas de estacionamento rotativo zona azul, ciclovias ou placas de sinalização e identificação do atrativo.

O Parque São Bartolomeu pode ser considerado o de maior destaque e visitação do Subúrbio. Conforme Figura 24, a Av. Afrânio Peixoto é o principal eixo de acesso ao portão de entrada oficial, que se localiza na Estrada do Cabrito, na divisa entre os bairros de Pirajá, Plataforma e São João do Cabrito.

Figura 24 – Rota de acesso ao Parque São Bartolomeu



Fonte: Elaborado pelo autor com base no *Google Maps* (2021).

Este ponto de entrada possui uma guarita com pórtico de identificação do parque e ao transpor o portão de controle, o visitante encontra um centro destinado as atividades de esporte, lazer e inclusão social, além de estruturas de apoio com sanitários e quiosques.

Para quem acessa o parque utilizando bicicleta, a via principal é dotada de ciclovía no canteiro central, por toda a sua extensão, e para quem segue de carro, existem algumas vagas de estacionamento livre ao longo do meio-fio, na Estrada do Cabrito.

Considerando um raio de abrangência originado na entrada principal, para quem se desloca via transporte público a estação de trem do Lobato e a estação de metrô Pirajá, apresentam-se em um raio de 2,8 km.

Para o transporte coletivo por ônibus, os pontos estão localizados na Av. Suburbana, a cerca de 300 metros da entrada e conforme Quadro 9, a grande

variedade de itinerários possibilitam a conexão do parque a bairros como a Lapa, Pituba, Ondina e demais regiões da cidade.

Quadro 9 – Linhas de ônibus para o Parque de Pirajá

CÓDIGO	LINHA	CÓDIGO	LINHA
0237	RIBEIRA-RIO SENA/ALTO STA TEREZINHA	1614	MIRANTE DE PERIPERI-ITAIGARA
0238	RIBEIRA-PLATAFORMA/S JOAO DO CABRITO	1615	PLATAFORMA-LAPA
0815	SIMÕES FILHO-TERMINAL DA FRANÇA	1616	PLATAFORMA-PITUBA
0815I	JARDIM CAMPO VERDE-TERMINAL DA FRANÇA	1619	SÃO JOÃO DO CABRITO-LAPA
0818	JARDIM RENATÃO-TERMINAL DA FRANÇA	1623	HOSP SUBÚRBIO - NOVA CONSTITUINTE
822IUR	MAPELE-TERMINAL DA FRANÇA	1627	ALTO STA TEREZINHA-LAPA
822URB	MAPELE-CAMPO GRANDE	1628	RIO SENA-LAPA
872E	MAPELE-TERMINAL PIRAJÁ	1633	MIRANTE PERIPERI-ONDINA
1533	FAZENDA COUTOS-LAPA	1634	ALTO DE COUTOS-PITUBA
1535	VISTA ALEGRE-RIBEIRA	1637	M PERIPERI-BOCA RIO/RODOVIÁRIA
1550	VISTA ALEGRE/ALTO DE COUTOS - ESTAÇÃO PIRAJÁ	1638	FAZENDA COUTOS-RIBEIRA
1568	FAZENDA COUTOS-BARRA/ONDINA	1639	S JOAO CABRITO- SAO JOAQUIM
1604	B NAVAL/S THOME/ESC MENORES-LAPA	1645	ALTO STA TEREZINHA/RIO SENA-PITUBA
1606	PARIPE-BAIXA DOS SAPATEIROS/ BARROQUINHA	1651	BASE NAVAL/SÃO THOME-LAPA
1607	PARIPE-BARRA	1652	SAO JOAO CABRITO-PITUBA
1610	RIO SENA-PLATAFORMA(VIA ALTO DO CRUZEIRO	1669	RIO SENA/TEREZINHA - CAMPO GRANDE
1612	PARIPE-RODOVIÁRIA	E113	MIRANTES-LAPA
1613	PERIPERI-CAMPO GRANDE	N050	ESTAÇÃO LAPA-SUBURBANA

Fonte: Elaborado pelo autor com base na Transalvador (2021).

Verifica-se que a rua de acesso ao parque, a Estrada do Cabrito, possui pavimentação regular, calçadas largas com rampas de acessibilidade e piso tátil, além de placas de localização do atrativo. Destaca-se também, a existência de uma praça de convivência localizada as margens da Av. Suburbana, devidamente cercada e bem arborizada, o espaço de lazer possui quadra de esportes e parque infantil.

O processo de revitalização que abrangeu os três parques urbanos situados na Bacia do Cobre realizou o cercamento, redefinição da poligonal, remoção de invasões, construção de conjuntos habitacionais, implantação de centros de cultura e cidadania, de praças e equipamentos nas comunidades do entorno.

Devido à importância associada ao bioma Mata Atlântica, a cultura e história da cidade, nesta região, Bacia do Cobre/São Bartolomeu, encontram-se instituídas Área de Proteção Ambiental (APA), Áreas de Proteção de Recursos Naturais (APRN) e

Área de Proteção Cultural e Paisagística (APCP). Os parques urbanos do Subúrbio Ferroviário de Salvador, embora possuam grandes potencialidades a serem exploradas de forma sustentável, apresentam um avançado processo de antropização e degradação.

4.4.2 Parques do Miolo

O parque Socioambiental de Canabrava surge como parte integrante da iniciativa de recuperação ambiental de um antigo aterro sanitário. Destacam-se algumas edificações em sua proximidade, tais como: o Estádio Manoel Barradas – Barradão; o Conjunto Habitacional da Baixa Fria, comunidade carente limítrofe a área verde; a Cooperativa de Recicláveis de Canabrava – Cooperbrava; a Praça da Juventude, com quadras, pistas e academia ao ar livre; e um Centro Municipal de Convivência Socioassistencial – CCS, onde são ofertados cursos gratuitos para crianças e adolescentes do entorno.

Localizada as margens da Rua Artêmio Castro Valente, em Canabrava, a vasta área verde possui cercas delimitadas em quase toda a sua extensão, embora não possua guaritas ou portões de entrada para os visitantes. Desta forma, este estudo considerou a Praça da Juventude como referência na demarcação da rota de acesso ao parque, conforme Figura 25.

Figura 25 – Rota de acesso ao Parque Socioambiental de Canabrava



Fonte: Elaborado pelo autor com base no *Google Maps* (2021).

Algumas das recentes obras executadas no sistema viário da cidade facilitaram as opções de acesso ao parque. Através da Avenida Luís Viana Filho - Av. Paralela é possível acessar a nova Av. Mário Sérgio Pontes de Paiva - Via Barradão, enquanto pelo eixo transversal, a Via Regional e sua ligação com a Avenida 29 de Março tornam-se a melhor rota para quem segue de outras regiões do Miolo, do Subúrbio ou da BR-324.

Para o visitante que se desloca de bicicleta, existe a ciclovia em toda extensão da Av. Paralela e as ciclofaixas na Avenida Barradão e na Rua Artêmio Castro Valente. Para quem segue de metrô, as estações Pituçu e Flamboyant encontram-se em um raio de 2,8 km.

Para o transporte coletivo por ônibus, os pontos mais próximos oferta poucas linhas, conforme Quadro 10, o que pode representar uma baixa conexão do parque com os demais bairros da cidade.

Quadro 10 – Linhas de ônibus para o Parque de Canabrava

CÓDIGO	LINHA	CÓDIGO	LINHA
L302	7 DE ABRIL/N.CIDADE - AEROPORTO	142501	CANABRAVA - ESTAÇÃO FLAMBOYANT
1443	FAZENDA GRANDE IV-LAPA (VIA ARTÊMIO VALENTE)	1307	LOT. BOSQUE REAL - SHOPPING PARALELA VIA CANABRAVA
1899	ESTADIO BARRADÃO - ESTAÇÃO FLAMBOYANT	N061	LAPA - CAJAZEIRAS XI / VIA PERNAMBUES/SUSSUARANA
1397	ESTAÇÃO PIRAJÁ - CANABRAVA	L302	7 DE ABRIL - AEROPORTO

Fonte: Elaborado pelo autor com base na Transalvador (2021).

Próximo ao Estádio do Barradão um totem sinaliza a existência do parque, no entorno da rua de acesso não existem residências ou comércios, como também, não constam ponto de taxi ou vagas de estacionamento. Embora a pavimentação e as calçadas possuam condições regulares, na rua de acesso a ausência de edificações e a baixa circulação de pessoas atribuem um aspecto pouco convidativo aos pedestres.

O parque urbano do Jardim Botânico Mata dos Oitis está localizado no bairro de São Marcos, no encontro da Rua São Marcos com a Avenida São Rafael. Possui um ponto de entrada cercado por grades e portão de controle.

Figura 26 – Rota de acesso ao Parque Jardim Botânico



Fonte: Elaborado pelo autor com base no Google Maps (2021).

Conforme Figura 26, na parte interna há estruturas de apoio aos visitantes com sede administrativa, sanitários, vagas de estacionamento interno e placas informativas dos atrativos e trilhas existentes no parque.

Para os usuários do transporte coletivo, a estação de metrô Pituaçu encontra-se em um raio de 2,4 km. Os pontos de ônibus, situados a menos de 15 metros do portão de acesso, ofertam uma variedade de itinerários, conforme Quadro 11.

Quadro 11 – Linhas de ônibus para o Parque Jardim Botânico

CÓDIGO	LINHA	CÓDIGO	LINHA
0203	RIBEIRA-TERMINAL PITUAÇU	1363	PAU DA LIMA- AERoclUBE/ VIA TERMINAL PITUAÇU
0331	FAZENDA GRANDE DO RETIRO-ABAETE/ITAPUÃ	1368	COLINAS DE PITUAÇU/SÃO MARCOS-TERMINAL PITUAÇU
0410	SIEIRO-AEROPORTO	1386	NOVA BRASÍLIA/JD N ESPERANÇA/7 ABRIL-BARRA
1305	CASTELO BRANCO-PITUBA	1397	ESTAÇÃO PIRAJÁ - CANABRAVA
1306	COLINA AZUL-TERM FRANCA/CAMPO GRANDE	1440	CAJAZEIRA XI - CENTRO DE CONVENÇÕES
1310	ESTAÇÃO PIRAJA-CAB	1632	FAZ COUTOS/VISTA ALEGRE- AEROPORTO
1320	PAU DA LIMA-NORDESTE	L607	CASTELO BRANCO - ITAPUÃ
1334	SETE DE ABRIL-LAPA	L608	CRECHE-ITAPUÃ
1653	PARIPE-AEROPORTO	L706	BOA VISTA/CAPELINHA- ITAPUÃ
1356	NOVA BRASÍLIA/TROBOGY- PITUBA		

Fonte: Elaborado pelo autor com base na Transalvador (2021).

Quem busca acessar o Jardim Botânico utilizando a bicicleta como meio de transporte encontra dificuldades, visto que as vias de acesso são ruas estreitas, de mão dupla, com grande fluxo de automóveis e não possuem espaço para ciclovia, contudo, existe um pequeno circuito de lazer que contorna a Praça São Rafael, localizada em uma rotatória próxima.

Oficialmente, registra-se ponto de taxi nas imediações do Hospital São Rafael, afastado cerca de 600 metros. Nas imediações da entrada do parque, placas de trânsito e um totem identificam a existência do atrativo, não constam vagas de estacionamento rotativo zona azul. Neste trecho, o pedestre encontra calçadas obstruídas por veículos estacionados de forma irregular ou ocupadas pelos estabelecimentos comerciais e ambulantes, uma presença constante no local.

Embora estejam geograficamente próximos, os parques urbanos desta região do miolo possuem características bem distintas. Considerando as atuais condições naturais, atributos e históricos, em uma simples visita, percebe-se que o Parque

Jardim Botânico Mata dos Otis, embora pouco valorizado, possui potencialidades a serem exploradas, tanto no aspecto turístico, quanto no caráter científico.

4.4.3 Parques da AUC/Centro

O Parque Zoobotânico de Salvador encontra-se no Alto de Ondina, sendo acessado via Ladeira do Jardim Zoológico, em Ondina. Devido à proximidade com Palácio de Ondina, residência oficial do governador do estado, esse trecho conta com aparato de segurança e sistema de monitoramento por vídeo.

Devidamente murado e cercado, o parque possui sede administrativa e dois portões de entrada com guaritas, catracas e controle de acesso. As estruturas de apoio, comércio e serviços para os visitantes compreendem os quiosques e sanitários ao longo de todo o percurso interno de visitação.

Figura 27 – Rota de acesso ao Parque Zoobotânico



Fonte: Elaborado pelo autor com base no Google Maps (2021).

Conforme Figura 27, a Avenida Adhemar de Barros, que faz a ligação entre a Av. Anita Garibaldi, ao norte, com a Av. Oceânica, ao sul, é a principal via de acesso. Próximo ao prédio da Universidade Federal da Bahia – UFBA encontram-se pontos

de ônibus, de taxi, vagas de estacionamento rotativo zona azul e estação de bicicleta pública, embora não exista ciclovia nesta avenida.

Considerando um raio de abrangência originado na entrada principal, para quem se desloca via transporte público a estação de metrô Lapa se localiza em um raio de 2,8 km. Conforme Quadro 12, as poucas opções de itinerários das linhas de ônibus representam uma baixa conexão do parque com os bairros mais afastados da cidade.

Quadro 12 – Linhas de ônibus para o Parque Zoobotânico

CÓDIGO	LINHA	CÓDIGO	LINHA
0138	LAPA - GARIBALDI/ONDINA	1388	EST PIRAJÁ-BARRA R3
1386	NOVA BRASÍLIA/JD NOVA ESPERANÇA/7 DE ABRIL-BARRA	1059	EST MUSSURUNGA - CAMPO GRANDE/CARDEAL SILVA
1053	EST MUSSURUNGA-BARRA 3	1130	CABULA VI-ONDINA
1211	TANCREDO NEVES-BARRA	1633	MIRANTE DE PERIPERI- ONDINA
0334	SAO CAETANO-BARRA	1239	MATA ESCURA-BARRA
N058	LAPA-BARRA/SABINO SILVA/ AVENIDA		

Fonte: Elaborado pelo autor com base na Transalvador (2021).

Para os pedestres que seguem da Av. Adhemar de Barros até a entrada principal, o circuito em rua plana possui pavimentação e calçada regular, rampas de acessibilidade e placas de identificação do parque. Para quem se desloca de carro, a entrada secundária torna-se mais convidativa, seguindo pela Ladeira do Zoológico até a região do Alto de Ondina, o visitante encontra estacionamento livre, praça de convivência e quiosques ocupados pelo comércio informal e ambulantes.

O Parque Joventino Silva, conhecido como Parque da Cidade, está localizado na Avenida Antônio Carlos Magalhães, no bairro da Pituba, uma das mais importantes avenidas de Salvador, tendo em sua vizinhança uma forte presença de empreendimentos voltados para o comércio e serviço, como shoppings, supermercados, consultórios e escolas, além de prédios residenciais de alto padrão.

A estrutura interna, o entorno e localização privilegiada possibilitam maiores facilidades no acesso e uso deste parque. No portão de entrada principal, voltado para a Av. ACM, o visitante encontra em menos de 200 metros, pontos de ônibus, de taxi, vagas de estacionamento livre e zona azul, passarelas e faixas de pedestres, conforme Figura 28.

Figura 28 – Rota de acesso ao Parque da Cidade



Fonte: Elaborado pelo autor com base no *Google Maps* (2021).

Para os ciclistas existe a estação de bicicleta pública próxima ao Shopping Passeo, duas vias de ciclofaixa, uma paralela à Av. ACM e outra interna ligando as duas entradas, além da ciclofaixa de lazer na pista central da Av. ACM, ativa apenas aos domingos e feriados. Para quem busca acessar o parque utilizando o automóvel, existem algumas vagas de estacionamento na área interna e uma grande disponibilidade de vagas rotativas de zona azul ao longo da avenida.

Para os usuários do transporte público coletivo, o advento do BRT - *Bus Rapid Transit*, em fase final para implantação, pretende facilitar o acesso à região, enquanto isso, as estações de metrô mais próximas, Detran e Rodoviária, encontram-se em um raio de 2 km.

Os pontos de ônibus, a aproximadamente 150 metros da entrada principal, oferecem opções que facilitam a conexão do parque com diversas regiões da cidade, conforme Quadro 13.

Quadro 13 – Linhas de ônibus para o Parque Zoobotânico

CÓDIGO	LINHA	CÓDIGO	LINHA
0207	MASSARANDUBA-ITAIGARA	0422	PERO VAZ-ITAIGARA
0218	RIBEIRA-PITUBA	0520	COSME DE FARIAS-VALE DOS RIOS
1622	ALTO DO CABRITO/B VISTA LOBATO-PITUBA	0710	STA CRUZ-AQUIDABA/ BARROQUINHA
1220	MATA ESCURA-PITUBA	0711	STA CRUZ-CAMPO GRANDE R2
1341	ESTACAO PIRAJA-BARRA 2	0714	STA CRUZ-CAMPO GRANDE R1
1538	CJ PIRAJÁ 1-PITUBA	0715	LAPA - SANTA CRUZ
1614	MIRANTE DE PERIPERI-ITAIGARA	1643	FAZENDA COUTOS-PITUBA
1129	CABULA VI-PITUBA	1053	EST. MUSSURUNGA - BARRA 3
1645	ALTO STA TEREZINHA/RIO SENA-PITUBA	N054	LAPA-BARRA/BOCA DO RIO/ S CRISTOVÃO/EIXO MUSSURUNGA
1018	ALTO DO COQUEIRINHO-CAMPO GRANDE	N056	LAPA-CARDEAL DA SILVA/ FEDERAÇÃO/ENG V FEDERACAO
1652	SAO JOAO CABRITO-PITUBA		

Fonte: Elaborado pelo autor com base na Transalvador (2021).

Verifica-se que próximo à entrada principal o parque apresenta muro baixo com gradil artístico, trecho arborizado com calçadas largas, rampas de acessibilidade e piso tátil que facilitam a circulação dos pedestres, além da guarita, placas e totem de identificação. Contudo, voltado para o bairro de Santa Cruz, o parque possui uma entrada secundária mais simples, destinada aos moradores da localidade e delimitada por muros de alvenaria.

Os parques situados nessa região da cidade se destacam pela existência de uma ampla estrutura de apoio, comércio ou serviços para os seus visitantes e as evidentes reformas e investimentos são aspectos que ajudam na promoção e visitação. Representam modelos de exploração sustentável das potencialidades dos parques urbanos alinhada com a preservação das áreas verdes da cidade.

4.4.4 Parques da Orla

O Parque Metropolitano de Pituvaçu, embora possua outras formas de acesso, tem sua entrada principal localizada na porção voltada para a Orla Atlântica da cidade, em Pituvaçu, através do Espaço Cravo, área que homenageia o artista plástico baiano Mario Cravo. Ao transpor um pórtico em estrutura metálica e de concreto armado, encontram-se obras do artista espalhadas em volta de uma pequena lagoa que antecede a Lagoa de Pituvaçu. Mais adiante, encontram-se a sede administrativa, o centro de vivência e lazer, restaurantes, quiosques, pista de caminhada, ciclovia,

ponto de locação de bicicletas e pedalinhos, placas informativas, além de outros equipamentos e estruturas de apoio ao visitante.

Figura 29 – Rota de acesso ao Parque de Pituauçu



Fonte: Elaborado pelo autor com base no *Google Maps* (2021).

Conforme Figura 29, o principal caminho para o Parque se dá através da Av. Octávio Mangabeira, sentido Aeroporto, ou pela Rua Carimbamba, sentido Centro, chegando assim a Rua Manoel Antônio Galvão, rua de acesso, onde se localiza o portão de entrada principal. Para os carros, diversas vagas de estacionamento rotativo da zona azul estão dispostas ao longo das vias, além das vagas livres, internas e externas, disponíveis nas duas entradas secundárias.

Para os ciclistas, a pista interna do parque é um dos grandes atrativos do espaço, além disso, a Av. Octávio Mangabeira é dotada de ciclovias e estações de bicicleta pública ao longo de toda a sua extensão.

Considerando um raio de abrangência originado na entrada principal, para quem se desloca via transporte público as estações de metrô CAB e Pituauçu encontram-se em um raio de 3km. Os pontos de ônibus mais próximos se encontram na Rua Carimbamba, a aproximadamente 80 metros, e na Avenida Otavio Mangabeira,

cerca de 150 metros, e os roteiros disponíveis contemplam algumas opções de itinerários e conexões, conforme Quadro 14.

Quadro 14 – Linhas de ônibus para o Parque de Pituvaçu

CÓDIGO	LINHA	CÓDIGO	LINHA
1440	CAJAZEIRA XI - CENTRO DE CONVENÇÕES	1363	PAU DA LIMA – AERoclUBE/ VIA TERMINAL PITUAÇU
0131	LAPA-PATAMARES R1	1053	EST MUSSURUNGA - BARRA 3
0907	BOCA DO RIO - RIBEIRA	1059	EST MUSSURUNGA - CAMPO GRANDE/CARDEAL DA SILVA
1001	AEROPORTO-PRAÇA DA SE	1061	EST MUSSURUNGA - BROTAS
1003	AEROPORTO-LAPA	1076	ALTO DO COQUEIRINHO - ESTAÇÃO IMBUÍ
1005	LAPA-ITAPUÃ/PRAIA DO FLAMENGO	N054	LAPA-BARRA/BOCA DO RIO/SÃO CRISTÓVÃO/MUSSURUNGA
1007	LAPA-TERMINAL AEROPORTO/JD MARGARIDAS	R009	REGULADORA ESTAÇÃO PIRAJÁ
1018	ALTO DO COQUEIRINHO-CAMPO GRANDE	T014	REGULADORA ESTAÇÃO PIRAJÁ
1034	PQ S CRISTOVÃO-BARROQUINHA		

Fonte: Elaborado pelo autor com base na Transalvador (2021).

No trecho próximo ao portão de entrada principal, o parque é dotado de muros, cercas metálicas e placas de identificação. No entorno, predominam as unidades residências e comerciais, em destaque, os tradicionais bares e restaurantes de Pituvaçu. Para os pedestres, as ruas largas, calçadas com boa pavimentação e rampas de acessibilidade facilitam o deslocamento.

O Parque Ecológico do Vale Encantado está encravado em uma área residencial privilegiada e considerando a sua proximidade com o Parque Metropolitano de Pituvaçu, ambos atuam como um “corredor” verde de preservação. Destaca-se em sua vizinhança os condomínios residenciais de alto padrão, a exemplo do Greenville, Alphaville e Le Parc, os hotéis na Avenida Pinto de Aguiar, o Shopping Paralela e outros empreendimentos comerciais.

O coletivo SOS Vale Encantado - SOSVE é um grupo ambientalista em prol da proteção desta área verde, e conforme o IMATERRA (2020), o grupo organiza trilhas no interior do parque como parte de um programa educativo e de observação de aves, uma demonstração do potencial ecoturístico do local. O acesso é realizado pelo condomínio residencial Colina C, em Patamares, e os percursos das trilhas duram em média noventa minutos. Os visitantes são recepcionados em um quiosque interno do

condomínio e neste ponto são transmitidas informações sobre o grupo e as instruções de boas práticas para manutenção do ecossistema local.

Ratifica-se que essa visita guiada é ofertada por um grupo de voluntários e ocorre no interior de um condomínio residencial, privado, cercado e com controle de acesso restrito, sendo necessário que o visitante faça o agendamento ou contato prévio. Diante da inexistência de portões, cercas ou muros instalados pelo poder público, a análise do entorno deste parque urbano adotou como referência a atividade coordenada pelo grupo de voluntários do SOS Vale Encantado, considerando-a como principal atrativo.

Conforme Figura 30, o visitante que se desloca tanto pela Av. Prof. Pinto de Aguiar, quanto pela Av. Octavio Mangabeira, deve seguir por um trecho da Av. Ibirapitanga e depois acessar a Av. Tamburugy, chegando desta forma ao condomínio Colina C, adotando como entrada principal.

Figura 30 – Rota de acesso ao Parque Vale Encantado



Fonte: Elaborado pelo autor com base no *Google Maps* (2021).

Para quem acessa o parque utilizando a bicicleta como meio de transporte encontra grande facilidade como algumas estações e ciclovias instaladas ao longo dos trechos analisados, contudo, para quem segue de automóvel não constam vagas de estacionamento no entorno.

Para o transporte coletivo, as estações de metrô mais próximas são Pituauçu, próxima ao estádio Roberto Santos, Flamboyant, próxima a Faculdade Unijorge, e Tamburugy, próxima ao Shopping Paralela, todas se encontram dentro de um raio de 2,7 km. O ponto de ônibus mais próximo, afastado mais de 500 metros, encontra-se em frente à Escola Pan Americana e registra apenas uma única linha, conforme Quadro 15.

Quadro 15 – Linhas de ônibus para o Parque Vale Encantado

CÓDIGO	LINHA
1071	ESTAÇÃO MUSSURUNGA - PIATÃ

Fonte: Elaborado pelo autor com base na Transalvador (2021).

Considerando o ponto de ônibus situados na Av. Prof. Pinto de Aguiar, foram listadas mais de quinze linhas ofertadas, contudo, cabe ao pedestre percorrer uma distância superior a 1 km entre o ponto até o condomínio. Nesta área também não foram identificados pontos oficiais de taxi.

Nas margens das ruas de acesso predominam unidades residenciais de alto padrão, faculdades e escolas, todas dotadas de muros altos e cercas. As vias possuem pavimentação adequada, calçadas com rampas de acessibilidade, piso tátil, faixa de pedestre elevada e boa sinalização, mas não constam placas indicativas da existência do parque urbano.

O Parque da Lagoa do Abaeté em quase toda a sua extensão não possui cerca ou muro de fechamento e a entrada principal se localiza na área conhecida como Largo do Abaeté, em Itapuã. A principal rota para o visitante é via Orla, através da Avenida Otávio Mangabeira acessando a Ladeira do Abaeté, ou através da Paralela, acessando a Av. Dorival Caymmi e seguindo por ruas secundárias até a Ladeira do Mirante.

Conforme Figura 31, logo na entrada o visitante encontra uma estrutura de apoio, com centro comercial, bares, restaurantes, praça de convivência, quiosques, e um pouco mais afastado, encontra o Mirante da Lagoa, rodeado por outra praça, quadra poliesportiva e diversas vagas de estacionamento livre.

Figura 31 – Rota de acesso ao Parque Lagoa do Abaeté



Fonte: Elaborado pelo autor com base no *Google Maps* (2021).

Quanto ao transporte público coletivo, a estação de metrô Mussurunga encontra-se em um raio de 2,6 km da entrada principal.

Quadro 16 – Linhas de ônibus para o Parque Lagoa do Abaeté

CÓDIGO	LINHA	CÓDIGO	LINHA
0315	FAZENDA GRANDE DO RETIRO-ITAPUÃ	L306	ITAPUÃ-BRASILGÁS
0331	FAZENDA GRANDE DO RETIRO- ABAETÉ/VIA ITAPUÃ	L309	ITAPUÃ-ARRAIAL DO RETIRO
1005	LAPA-ITAPUÃ/PRAIA DO FLAMENGO	L501	CAJAZEIRA XI-ITAPUÃ
1030	PRAIA DO FLAMENGO - PRAÇA DA SÉ	L503	BOCA DA MATA-ITAPUÃ
1078	ESTAÇÃO MUSSURUNGA-STELLA MARES	L509	ITAPUÃ-BRASILGÁS
1080	ESTAÇÃO MUSSURUNGA - PRAIA DO FLAMENGO R2	L518	ITAPUÃ-VALÉRIA
1346	ESTAÇÃO PIRAJÁ-ITAPUÃ/ ABAETÉ VIA SUSSUARANA	L601	COLINA AZUL-PRAIA DO FLAMENGO
L116	ITAPUÃ-VALÉRIA	L607	CASTELO BRANCO-ITAPUÃ
L204	ITAPUÃ-SUSSUARANA/ CONJ. ÁRVOREDO	L706	BOA VISTA DE SÃO CAETANO- ITAPUÃ/VIA CAPELINHA
L207	ITAPUÃ-NARANDIBA	L608	CRECHE-ITAPUÃ
L305	ITAPUÃ-PQ SÃO CRISTÓVÃO		

Fonte: Elaborado pelo autor com base na Transalvador (2021).

Os pontos de ônibus estão facilmente localizados e conforme Quadro 16, contemplam linhas que conectam o parque a regiões centrais, como Lapa e Praça da Sé, até bairros mais afastados, como Valéria e Cajazeiras XI.

Nas ruas de acesso, placas de sinalização prezam pelo respeito ao ciclista, indicando a existência de uma ciclorota, via de uso compartilhado com condições favoráveis para a circulação de bicicletas. A estação de bicicleta pública mais próxima localiza-se a mais de 750 metros da entrada do parque, mas nas avenidas principais, Otávio Mangabeira e Dorival Caymmi, ciclovias facilitam o deslocamento.

Nas proximidades da entrada principal, predominam construções de uso residenciais e comerciais, vias com pavimentação e calçadas regulares, placas de sinalização e identificação dos atrativos.

Na região da Orla Atlântica de Salvador, o Vale Encantado apresenta-se como um parque urbano embrionário, enquanto as áreas verdes de Pituaçu e Abaeté são parques tradicionais da cidade, contudo, é visível o aparente aspecto de desatualização, negligência e falta de investimentos na manutenção destes espaços.

Por fim, conforme as análises exploratórias apresentadas anteriormente, o Quadro 17 sintetiza os principais aspectos dos dez parques e seus entornos.

Quadro 17 – Principais aspectos dos 10 parques urbanos

Área	PARQUE URBANO	Cercas	Placas	Estrutura de Apoio	Taxi	Estacionamento	Zona Azul	Ciclo via	Estação de Bicicleta	Linhas de ônibus
SUBÚRBIO	LAGOA DA PAIXÃO	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	06
	SÃO BARTOLOMEU	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	36
	PIRAJÁ	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✗	✗	14
MIOLO	CANABRAVA	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✓	✗	08
	JARDIM BOTÂNICO	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✗	19
CENTRO	ZOOBOTÂNICO	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	11
	JOENTINO SILVA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	21
ORLA	PITUAÇU	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	17
	VALE ENCANTADO	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✓	✓	01
	ABAETÉ	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✓	21

Fonte: Elaborado pelo autor.

Ratifica-se que a pesquisa adotou um ponto de entrada principal para cada um dos parques, e desta forma foram observadas a existência ou predominância de: cercas de fechamento, muros e portões de controle de acesso; placas de identificação do parque; estruturas físicas de apoio, comércio ou serviços disponíveis para os visitantes; pontos oficiais de parada de Taxi; disponibilidade de vagas de estacionamento livre; disponibilidade de vagas de estacionamento rotativo credenciado a zona azul; trechos de ciclofaixa ou ciclovia; estações de bicicleta pública; e o quantitativo de linhas disponíveis para o ponto de ônibus coletado como referência.

Os parques São Bartolomeu, Joventino Silva e Abaeté apresentam os maiores números de linhas de ônibus. A localização em bairros populosos, nobres e tradicionais da cidade, além da aproximação a grandes avenidas tende a facilitar a circulação. Um elevado quantitativo de linhas representa grandes possibilidades de conexão e interligação do parque com outros bairros da cidade, contudo, a pesquisa reconhece que tal aspecto não significa maior quantitativo de frota, abrangência espacial ou qualidade do serviço.

Os parques do Subúrbio, mesmo possuindo o maior quantitativo de linhas de ônibus, 56 ao total, são os mais afastados de qualquer estação de metrô ou terminal de ônibus, o que inflige maiores transtornos e dificuldades a quem busca visitá-los, em destaque, a Lagoa da Paixão distante mais de 13 km. Enquanto o Jardim Botânico, no Miolo, apresenta-se como o parque mais próximo a uma estação ou terminal de transporte coletivo.

O Vale Encantado possui cercas e acessos controlados pelos condomínios privados que o rodeiam, aspecto que tende a confundir a concepção do parque urbano enquanto espaço verde público. Embora bem localizado, apresenta apenas uma única linha de ônibus disponível para quem busca visitá-lo.

Cercas, placas de identificação e estruturas de apoio, comércio ou serviços são elementos que visam garantir o respeito aos limites da área verde, promovem uma maior sensação de segurança, suporte e conforto para os visitantes. Nestes quesitos, os parques da Área Urbana Consolidada/Centro apresentam os melhores resultados, indicativo de ações efetivas e boa gestão administrativa.

Os pontos de taxi, vagas de estacionamento, ciclovias e estações de bicicleta são indicativos de que os parques estão localizados em áreas privilegiadas, do ponto de vista da mobilidade. Tais elementos tendem a promover maiores facilidades no

acesso e circulação dos visitantes, e neste sentido, os parques da Área Urbana Consolidada permanecem como os mais bem assistidos. Vale salientar que a popularização do uso de aplicativos que permitem solicitar corridas de motorista particular ou táxi implicam diretamente no panorama da mobilidade urbana da cidade.

Em síntese, as regiões privilegiadas, AUC e Orla, detém cinco parques urbanos que, de forma geral, quatro apresentam os melhores resultados acerca dos itens avaliados. Em contrapartida, os cinco parques localizados no Miolo e Subúrbio apresentam as piores avaliações, destacando-se positivamente apenas o Jardim Botânico e o São Bartolomeu. A Lagoa da Paixão, Canabrava e o Vale Encantado são os parques urbanos mais desassistidos e incipientes da cidade.

4 DISCUSSÃO

Acerca dos parques urbanos, Serpa (2006) pontua a dualidade que os conceituam, tanto pela ótica ambiental, como espaços verdes destinados a preservação natural, quanto pela ótica do lazer, como espaços públicos voltados para a recreação. Rolnik (2000) reafirma o papel do Estado como o responsável por promover o lazer nesses espaços públicos, de modo a torná-los mais democráticos, mais “vivos” e mais integrados a cidade. Segundo Lima (2007, p.65):

[...] a questão do lazer urbano não se restringe apenas à existência de condições ambientais favoráveis, como a existência de praias, rios, lagoas e reservas florestais, sendo necessária, nas cidades, a implantação de certos sistemas de circulação, infra-estrutura, parques, etc, que permitam os seus usos pelo cidadão no tempo livre disponível.

Em Salvador, conforme o PDDU 2016, plano em vigência, há dez parques urbanos públicos, áreas livres e abertas à visitação gratuita, sendo eles: o Parque Zoobotânico, localizado no bairro de Ondina e inaugurado em 1958; Parque da Cidade ou Joventino da Silva, localizado na Pituba e inaugurado em 1975; o Metropolitano de Pituaçu, localizado em Pituaçu e inaugurado em 1973; o Parque São Bartolomeu, no bairro de Pirajá, criado em 1975; o Parque de Pirajá, que também se encontra em Pirajá, criado em 1978 com área limítrofe ao Parque São Bartolomeu; o Parque do Abaeté, em Itapuã, inaugurado em 1993; o Jardim Botânico, localizado no bairro de São Rafael e inaugurado em 2002; o Parque Lagoa da Paixão, localizado no bairro de Valéria, tendo a sua criação prevista desde de 2002; o Parque Socioambiental de Canabrava, localizado em Canabrava, fundado em 2003 através de uma parceria entre a Prefeitura e o governo do Canadá; e o Parque Ecológico do Vale Encantado, criado no ano de 2007 e localizado em Patamares.

Através da representação da espacialização dos parques em mapas temáticos foi possível constatar uma divisão em termos igualitários, considerando apenas o quantitativo de parques por região, e em termos de extensão total de área verde, destacam-se a região Subúrbio seguida pela Orla, cada uma com três parques urbanos.

Os bairros vizinhos aos parques do Subúrbio refletem os aspectos comuns das áreas mais carentes, apresentando os menores rendimentos médios dos responsáveis por domicílios, predominância de aglomerados subnormais e IDHM médio, de modo geral, se assemelham quanto a precariedade dos serviços públicos.

Constatou-se que entre os seis bairros limítrofes aos dois parques urbanos do Miolo, os mais próximos a Avenida Paralela, Canabrava, Vale dos Lagos e São Rafael, apresentam os melhores valores quanto a densidade demográfica, rendimento médio e IDHM elevado, ao mesmo tempo, os outros três bairros, São Marcos, Sussuarana e Nova Sussuarana, locais mais afastados da avenida, se assemelham quanto ao baixo rendimento médio dos responsáveis, taxas elevadas de analfabetismo e concentração de aglomerados subnormais.

Na Área Urbana Consolidada/Centro, encontram-se os bairros com contrastes sociais mais evidentes. O parque do Zoo-Botânico, tendo como vizinhança a comunidade carente do Alto de Ondina, e o Joventino Silva, vizinho aos bairros de Nordeste de Amaralina e Santa Cruz. O destaque maior fica a cargo do comparativo entre os bairros do Itaigara e Santa Cruz, que possuem situações totalmente opostas quanto a densidade demográfica, analfabetismo e rendimento médio.

Os bairros vizinhos aos parques da Orla Atlântica seguem o padrão dos bairros nobres da cidade, a exemplo de Patamares que apresenta os melhores índices em todos os quesitos analisados e se destaca por possuir o maior rendimento médio de responsável por domicílio de toda a capital baiana.

Em uma análise “macro”, a cidade nutre uma forte tendência a fragmentação social e espacial, dividida entre: áreas privilegiadas, que se iniciam no centro antigo, com os bairros tradicionais localizados na parte alta da cidade, e segue por toda a faixa da borda atlântica até a divisa com o município de Lauro de Freitas; e áreas precárias, que compreendem a maior extensão da cidade, agregando todo o miolo e o Subúrbio, a orla da Baía de Todos os Santos, até a divisa com o município de Simões Filho. Ao mesmo tempo em que uma análise “micro” permite averiguar as heterogeneidades existentes por toda a cidade, atenuadas através das manchas de pobreza limítrofes as áreas nobres.

O serviço de transporte público coletivo por ônibus, conforme o PlanMob Salvador, atua em três eixos agrupando as regiões da Orla-Centro, Miolo e Subúrbio, este último, apresentando o menor quantitativo de ônibus e de linhas. O sistema de Metrô opera na região da Área Urbana Consolidada/Centro com 9 estações de metrô e 4 terminais de ônibus, na fronteira entre o Miolo e Orla estão alocados 3 terminais de ônibus e 8 estações de metrô e na região de divisa entre o Subúrbio e Miolo encontram-se apenas 1 terminal de ônibus e 2 estações de metrô.

Os pontos de taxi, estacionamentos e ciclofaixas são aspectos facilmente encontrados em pontos turísticos, áreas nobres e onde se concentram as atividades comerciais e administrativas da cidade, igualmente aos investimentos na reforma e ampliação da infraestrutura viária e do sistema de transporte público. Correlacionando tais aspectos aos dez parques urbanos existentes em Salvador, é assertivo afirmar que a Área Urbana Consolidada/Centro é a região mais privilegiada quanto a manutenção e promoção destes equipamentos, enquanto o Subúrbio permanece negligenciado.

Analisando as similaridades e as características diversas, pode-se afirmar que: o Parque da Cidade é o mais completo em termos de infraestrutura e a atual gestão administrativa busca promovê-lo como um equipamento “modelo”; quanto às contribuições para pesquisa e preservação de espécies ameaçadas, destacam-se o Zoobotânico, o parque mais antigo da cidade, e o Jardim Botânico, ambos possuem infraestrutura e atrativos diversos; os parques de Pituaçu e Abaeté, que outrora já foram inseridos em rotas turísticas, hoje vivenciam um período de incertezas e aparente abandono. Os parques São Bartolomeu e Pirajá somam a maior extensão de área verde preservada da cidade, carregam um forte simbolismo para as religiões de matriz africana, porém são malquistos devido à localização; enquanto os parques da Lagoa da Paixão, de Canabrava e do Vale Encantado, até o período atual, não possuem muitas referências acerca da sua gestão, funcionamento ou atrativos.

Ratifica-se que, enquanto áreas naturais destinadas a proteção e preservação da biodiversidade, todos os dez parques urbanos possuem grandes potencialidades e funções primordiais para o bem-estar e desenvolvimento sustentável da cidade de Salvador. No entanto, quando se analisa o papel desses parques enquanto áreas verdes públicas, espaços de uso democráticos destinados ao lazer, socialização ou pesquisas, e principalmente, quando se debruça sobre as ações do poder público em prol destes espaços, percebe-se facilmente um enorme distanciamento e diferenciação entre eles.

Se tratando da mobilidade urbana de Salvador, a cidade do tempo presente amarga as consequências por não ter estabelecidas, no passado, metas palpáveis para o seu horizonte futuro. Ampliação e integração dos modais, tarifas sociais, investimentos em infraestrutura viária, incentivo ao uso do transporte coletivo e das bicicletas, redução da emissão de poluentes, priorização dos pedestres, campanhas

de conscientização, pesquisas de qualidade e escutas sociais são alguns exemplos de estratégias, assertivas e urgentes, a serem colocadas em prática.

Afastando-se da esfera da administração pública, se faz necessário também traçar a análise crítica acerca da relação entre a sociedade civil e os parques urbanos. O uso e visitação são essenciais para que haja a efetiva funcionalidade dos parques enquanto espaços públicos livres.

Figura 32 – Ciclo das problemáticas e seus agravantes



Fonte: Elaborado pelo autor (2021).

Conforme Figura 32, verifica-se um ciclo das problemáticas que acometem os parques da cidade: os baixos investimentos refletem na carência de equipamentos de apoio aos visitantes, tornando-os pouco convidativos, nutrindo um desinteresse do público, por fim, a baixa ocupação e utilização tornam-se justificativas para o anêmico empenho da gestão administrativa, como consequência, agrava-se ainda mais a vulnerabilidade jurídica dessas áreas verdes.

Em Salvador, os dez parques urbanos possuem potencialidades a serem exploradas, contudo, nem todos apresentam-se tão convidativos ou aparentemente seguros. O esvaziamento tende a nutrir uma sensação de insegurança e maior percepção da violência. O medo urbano reforça estereótipos, preconceitos e acresce a preferência aos espaços privados em detrimento dos públicos.

Tal constatação remete ao conceito de “olhos da rua” proposto por Jane Jacobs, onde todo cidadão ao contemplar, transitar ou ocupar o espaço público exerce uma espécie de vigilância natural, mesmo que de forma inconsciente:

A primeira coisa que deve ficar clara é que a ordem pública não é mantida basicamente pela polícia, sem com isso negar a sua necessidade. É mantida fundamentalmente pela rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamentos espontâneos presente em meio ao próprio povo e por ele aplicados. (JACOBS, 2000, p. 32).

Acerca dos parques públicos, Jacobs faz uma assertiva pontuação sobre aos espaços vazios e suas consequências:

Os parques impopulares preocupam não só pelo desperdício e pelas oportunidades perdidas que implicam, mas também pelos efeitos negativos constantes. Eles sofrem do mesmo problema das ruas sem olhos, e seus riscos espalham-se pela vizinhança, de modo que as ruas que os margeiam ganham fama de perigosas e são evitadas. Além do mais, os parques de pouco uso e seus equipamentos são alvo de vandalismo, o que é bem diferente do desgaste por uso. (JACOBS, 2000, p. 113).

Para Gehl (2013, p. 7), “existem conexões diretas entre as melhorias para as pessoas no espaço da cidade e as visões para obter cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis”. A preocupação com humanização das urbes é fundamental para um novo modo de planejá-las, tornando-as mais convidativas e acessíveis. A mobilidade e as condições favoráveis para os pedestres fomentam a participação e inclusão na vida urbana.

O sucesso do espaço público está na interação com as pessoas. Logo, se faz necessário repensar em novas maneiras de promover a reocupação dos parques, através de novos modelos de gestão, promoção de atividades, atrativos, equipamentos e ações efetivas, atraindo todos os tipos de público, de bairros e classes sociais diferentes, diversificando, sociabilizando, conectando e integrando os parques ao cotidiano da cidade.

Não obstante, além da urgência na valorização do caráter multifuncional e das imensuráveis contribuições, é necessário garantir a existência e conservação dos atuais dez parques urbanos, enquanto empenha-se esforços na defesa e criação de novas áreas verdes.

5 CONCLUSÃO

O crescimento desordenado da cidade promoveu o agravamento dos problemas sociais e uma acelerada degradação ambiental, ao mesmo tempo, o conturbado cotidiano do meio urbano nutre uma crescente demanda por áreas verdes e espaços de lazer.

Torna-se imprescindível a garantia legal da função social da cidade, como moradia, circulação, lazer e trabalho. O acesso democrático a mobilidade urbana e aos espaços públicos, fundamentos do Direito à Cidade, viabilizam a coesão social.

Neste sentido, os parques urbanos são áreas verdes públicas entendidas como espaços indutores de novas relações sociais entre indivíduos, meio ambiente e cidade.

O estudo acerca dos parques urbanos de Salvador teve como intuito relacionar a localização com mobilidade, analisando as principais opções de acesso aos dez parques urbanos através da infraestrutura viária, sistemas de transportes públicos, serviços e equipamentos complementares.

Cada um dos parques possui potencialidades, representatividades e contribuições intangíveis, juntamente com as configurações das rotas de acesso representam o conjunto de fatores essenciais para o incentivo ao seu uso e visitação.

Buscando atingir o objetivo delimitado, o desenvolvimento do estudo ocorreu em conformidade com as questões norteadoras e os objetivos específicos levantados.

A apresentação dos dez parques urbanos de Salvador buscou descrevê-los conforme históricos, aspectos físicos e principais contribuições culturais, sociais, econômicas, urbanísticas e ambientais para a cidade.

A divisão por regiões – Subúrbio, Miolo, Centro e Orla, demonstra uma aparente distribuição proporcional no tecido urbano, contudo, um olhar mais afino aponta o visível descaso da gestão dos parques presente nos bairros periféricos.

A análise dos bairros no entorno dos dez parques urbanos demonstrou as configurações sociais dos moradores da vizinhança. O retrato desses panoramas evidencia o aspecto da dualidade urbana, a coexistência de realidades espacialmente próximas, mas socioeconomicamente distantes.

A representação cartográfica identificou as principais vias da infraestrutura viária e as rotas do sistema de transporte público coletivo, apontando as facilidades e dificuldades de conexão entre os parques e a cidade através da sua interligação com

as principais avenidas e terminais de ônibus e metrô, em destaque, as áreas privilegiadas do Centro e Orla.

A análise das ruas de acesso e entorno apontou a existência ou ausência de estruturas físicas e serviços cuja disponibilidade tende a influenciar na promoção ao uso e visitação dos parques. Neste sentido, os parques da região central, o Parque do Zoo, em Ondina, sob a administração do Estado, e o Parque da Cidade, na Pituba, sob a gestão Municipal, apresentam-se como os mais completos parques urbanos da cidade.

Pode-se afirmar que os objetivos propostos foram alcançados e que os resultados obtidos corroboram com a pesquisa bibliográfica. A dissertação visa contribuir com demais estudos acerca dos parques e da mobilidade da cidade.

Na relação dialética entre o discurso que defende a necessária expansão urbana e o da preservação das áreas verdes não há mais espaço para embates ou preferências. As estratégias acerca desses dois temas necessariamente devem adotar um discurso holístico quanto ao entendimento da urgência de suas pautas.

O desenvolvimento sustentável da cidade e o bem-estar do cidadão encontram-se atrelados a questões ambientais, logo, só haverá avanço se houver integração.

REFERÊNCIAS

AGENCIA ESTADO. Antigo lixão de Salvador vira parque ambiental. **Estadão**, jul. 2003. Disponível em: <https://ciencia.estadao.com.br/noticias/geral,antigo-lixao-de-salvador-vira-parque-ambiental,20030721p73320>. Acesso em: 09 abr. 2020 às 16h08.

ALBUQUERQUE, M. Z. A. **Espaços livres públicos inseridos na paisagem urbana: Memórias, rugosidades e metamorfoses**: Estudo dos parques urbanos 13 de Maio. 2006. 233 p. Dissertação (Mestrado) da Faculdade de Geografia. Universidade Federal de Pernambuco – UFPE. Recife, 2006.

ALCÂNTARA, E. S. **Representações sociais de meio ambiente, educação ambiental e gestão de áreas protegidas de gestores e técnicos de parques urbanos na cidade de Salvador, Bahia, Brasil**. 2008. 122 p. Dissertação (Mestrado) do Programa de Pós-Graduação em Ecologia e Biomonitoramento. Instituto de Biologia. Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2008.

ANDERY, M. A.. et al. **Para Compreender a Ciência**: uma perspectiva histórica. 6. ed. Rio de Janeiro: Espaço e Tempo; São Paulo: EDUC, 1996.

ANDREAZZA, M. D. **Os transportes no Brasil: Planejamento e execução**. 1. ed. Rio de Janeiro: Comp. Bras. Artes Gráficas, 1972.

ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos. **Transporte Humano: Cidades com Qualidade de Vida**. São Paulo, 1997. Disponível em: <https://www.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanoMobilidade.pdf>. Acesso em: 19 maio 2019 às 20h32.

ARANTES, G.F. **Intervenções urbanas: rumo à cidade neoliberal**. Paraná: Appris, 2015.

A TARDE. Primeira etapa da reforma do Zoológico de Salvador é entregue. **A Tarde UOL**, abr. 2018. Disponível em: <https://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1951973-primeira-etapa-da-reforma-do-zoologico-de-salvador-e-entregue>. Acesso em: 01 nov. 2020 às 17h.

_____. Jardim Botânico de Salvador é reaberto ao público. **A Tarde UOL**, nov. 2020a. Disponível em: <https://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/2146010-jardim-botanico-de-salvador-e-reaberto-ao-publico>. Acesso em: 30 nov. 2020 às 23h10.

_____. Construção da Estação Elevatória de Esgoto da Lagoa do Abaeté tem parecer favorável do MP-BA. **A Tarde UOL**, out. 2020b. Disponível em: <http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/2143499-construcao-da-estacao-elevatoria-de-esgoto-da-lagoa-do-abaete-tem-parecer-favoravel-do-mpba>. Acesso em: 07 nov. 2020 às 01h50.

BAHIA MEIO DIA – SALVADOR. [internet]. **Parque Metropolitano do Abaeté é área de preservação ambiental.** [exibição 5 de junho de 2014]. Disponível em: <http://g1.globo.com/bahia/videos/t/todos-os-videos/v/parque-metropolitano-do-abaete-e-area-de-preservacao-ambiental/3396456/>. Acesso em: 08 maio 2020 às 17h02.

BAHIA. Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SEDUR). **Estações do Trem Urbano.** 2020. Disponível em: <http://www.ctb.ba.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=16>. Acesso em: 4 jun. 2020 às 18h23.

BARTALINI, V. Os Parques Públicos Municipais em São Paulo. **Paisagem e Ambiente.** São Paulo, n. 9, p. 125-148, 1996. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/paam/article/view/133996/129817>. Acesso em: 13 maio 2020 às 11h21.

BOARETO, R. A Mobilidade Urbana Sustentável. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**, São Paulo, v. 25, p. 45 - 56, 2003. Disponível em: http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/15FBD5EB-F6F4-4D95-B4C4-6AAD9C1D7881.pdf. Acesso em: 4 jun. 2020 às 19h48.

BRANDÃO, E. F. Um olhar sobre o bairro de Pirajá e o Parque São Bartolomeu na década de 1970. *In: ENCONTRO ESTADUAL DE HISTÓRIA DA ANPUR*, 4., 2008, Vitória da Conquista. **Anais [...]** Vitória da Conquista: Anpur, 2008. Disponível em: http://www.uesb.br/anpuhba/anais_eletronicos/Edna%20de%20Freitas%20Brand%203%A3o.pdf. Acesso em: 05 abr. 2020 às 17h22.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF, Senado, 1998. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 15 maio 2020 às 08h00.

_____. Lei n. 4.771, de 15 de setembro de 1965. Institui o novo Código Florestal. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1965. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/LEIS/L4771.htm>. Acesso em: 15 maio 2020 às 09h12.

_____. Lei n. 6.902, de 27 de abril de 1981. Dispõe sobre a criação de Estações Ecológicas, Áreas de Proteção Ambiental e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1981a. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil/Leis/L6902.htm>. Acesso em: 15 maio 2020 às 09h22.

_____. Lei n. 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1981b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/LEIS/L6938.HTM>. Acesso em: 15 maio 2020 às 09h34.

_____. Lei nº 9.795 de abril de 1999. Dispõe sobre a educação ambiental, institui a Política Nacional de Educação Ambiental e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 28 abr. 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9795.htm. Acesso em: 15 maio 2020 às 10h41.

_____. Lei n. 9.985, de 18 de julho de 2000. Regulamenta o art. 225, § 1o, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 19 jul. 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/L9985.htm>. Acesso em: 15 maio 2020 às 09h46.

_____. Lei n. 10.257, de 10 de junho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 11 jul. 2001b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em: 15 maio 2020 às 09h57.

_____. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 3 jan. 2012. Disponível em: <https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/1030660/lei-12587-12>. Acesso em: 19 maio 2020 às 13h07.

_____. Lei nº 13.683, de 19 de Junho de 2018. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 19 jun. 2018. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13683.htm. Acesso em: 19 maio 2020 às 12h50.

_____. Ministério do Meio Ambiente. **[Página Inicial > Cidades Sustentáveis > Áreas Verdes Urbanas > Parques e Áreas Verdes]**. 2020. Disponível em: <https://www.mma.gov.br/cidades-sustentaveis/areas-verdes-urbanas/parques-e-areas-verdes.html>. Acesso em: 15 maio 2020 às 10h26.

_____. Ministério do Meio Ambiente. Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade. **Plano de Manejo do Parque Nacional do Descobrimento – Volume I**. 1 ed. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, 2014. Disponível em: http://icmbio.gov.br/portal/images/stories/docs-planos-de-manejo/parna_descobrimento_pm_v1.pdf. Acesso em: 25 jun. 2020 às 12h45.

_____. Ministério do Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente. **Resolução CONAMA nº 339, de 25 de setembro de 2003**. Brasília, 2003. Disponível em: https://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Resolucao/2003/res_conama_339_2003_jardinsbotanicos.pdf. Acesso em: 08 abr. 2020 às 23h49.

_____. Resolução CONAMA Nº 369/2006. Dispõe sobre os casos excepcionais, de utilidade pública, interesse social ou baixo impacto ambiental, que possibilitam a

intervenção ou supressão de vegetação em Área de Preservação Permanente-APP. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2006. Disponível em: <http://www2.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=489>. Acesso em: 15 maio 2020 às 10h13.

CARNEIRO, A. R. S.; MESQUITA, L. B. **Espaços Livres do Recife**. Recife: Prefeitura da Cidade de Recife/Universidade Federal de Pernambuco, 2000. 139p.

CARVALHO, I. M. M. Trabalho, renda e pobreza na região metropolitana de Salvador. *In*: CARVALHO, I. M. M.; PEREIRA, G. C. (org.). **Como anda Salvador e sua região metropolitana**. 2. ed. Salvador: Edufba, 2008, p. 109-135.

CARVALHO, I. M. M.; PEREIRA, G. C. As “cidades” de Salvador. *In*: CARVALHO, I. M. M.; PEREIRA, G. C. (org.). **Como anda Salvador e sua região metropolitana**. 2. ed. Salvador: Edufba, 2008, p. 81-106.

CARVALHO, I. M. M.; PEREIRA, G. C. Estrutura social e organização social do território na Região Metropolitana de Salvador. *In*: CARVALHO, I. M. M.; PEREIRA, G. C. (org.). **Salvador: transformações na ordem urbana**. 1 ed. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrôpoles, 2014. cap. 4, p. 109-140.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CCR Metrô Bahia. **[Institucional – Quem somos]**. 2020. Disponível em: <http://www.ccrmetrobahia.com.br/institucional/quem-somos>. Acesso em: 3 jun. 2020 às 19h45.

CONDER – COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO ESTADO DA BAHIA. **Resumo executivo do Plano de manejo do Parque São Bartolomeu**. CONDER, out. 2013. Disponível em: <https://docplayer.com.br/20069695-Parque-sao-bartolomeu.html>. Acesso em: 15 nov. 2020 às 17h59.

CORDEIRO, M. R. A. **Estudo da influência da urbanização na condição hídrica da Bacia do Rio do Cobre – Salvador-Bahia**. 214 p. 2009. Dissertação (Mestrado)- Faculdade de Engenharia Ambiental Urbana. Universidade Federal da Bahia - UFBA. Salvador. 2009.

CRUZ, T. C. **Ganhadeiras de Itapuã: as formas de dizer de si**. 46 p. 2019. Monografia (graduação) - Faculdade de Comunicação com habilitação em jornalismo. Universidade Federal da Bahia. Salvador. 2019.

DE ANGELIS, B. L. D.; DE ANGELIS NETO, G. Paisagem, turismo e planejamento urbano. **Acta Scientiarum**, Maringá, v. 20, n. 4, p. 537-543, 1998. Disponível em: <http://www.periodicos.uem.br/ojs/index.php/ActaSciTechnol/article/view/3125/2333>. Acesso em: 13 maio 2020 às 8h22.

DEARBORN, D.C.; KARK, S. Motivations for Conserving Urban Biodiversity. **Conservation Biology**, Malden, v. 24, n. 2, p. 432–440, 2009. Disponível em:

<https://conbio.onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/j.1523-1739.2009.01328.x>. Acesso em: 15 maio 2020 às 8h12.

DELGADO, J.P.M. Organização social do território e mobilidade urbana. *In*: CARVALHO, I. M. M. et al. **Salvador: transformações na ordem urbana**. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrôpoles, 2014. cap. 7, p. 199-235.

DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito. **Estatísticas**: frota de veículos anual. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/component/content/article/115-portal-denatran/8552-estat%C3%ADsticas-frota-de-ve%C3%ADculos-denatran.html>. Acesso em: 10 jun. 2020 às 20h23.

DEONÍSIO, I; MORAES, L. Parque São Bartolomeu: sabia que existem cachoeiras dentro de Salvador?. **iBahia**, 17 jul. 2018. Disponível em www.ibahia.com/se-essa-rua-fosse-minha/detalhe/noticia/parque-sao-bartolomeu-sabia-que-existem-cachoeiras-dentro-de-salvador. Acesso em 31 out. 2020 às 16h54.

DETRAN - DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO ESTADO DA BAHIA. **Frota de veículo cadastrados na Bahia por município X Tipo até maio de 2020**. Disponível em: <http://www.detrans.ba.gov.br/transparencia>. Acesso em: 10 jun. 2020 às 20h11.

FERNANDES, C. M.; CARVALHO, I. M. M. Organização do território e desigualdades sociais na Região Metropolitana de Salvador. *In*: CARVALHO, I. M. M.; PEREIRA, G. C. (org.). **Salvador: transformações na ordem urbana**. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014, p. 174-198.

FERREIRA, A. B. H. **Aurélio: o dicionário da língua portuguesa**. 8. ed. Curitiba: Positivo, 2010. 895 p.

FIGUEIREDO, G. C. et al. Cidade de Salvador: o desencontro entre a política e o urbano. *In*: GOMES, H. et al. **Salvador e os descaminhos do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano: construindo novas possibilidades**. Salvador: Eudfba, 2019. p. 48-57.

FONSECA, A. Salvador tem um carro por três habitantes. **Tribuna da Bahia**, abr. 2018. Disponível em: <https://www.trbn.com.br/materia/l6836/salvador-tem-um-carro-por-tres-habitantes>. Acesso em: 9 jun. 2020 às 12h51.

FREITAS, J. Ações do Salvador Mata Atlântica recebem reconhecimento nacional e internacional. **Retec**, dez. 2018. Disponível em: <http://www.retecresiduos.com.br/acoes-do-salvador-mata-atlantica-recebem-reconhecimento-nacional-e-internacional/>. Acesso em: 09 abr. 2020 às 16h24.

GAMBÁ. Parque Ecológico do Vale Encantado ainda aguarda implantação e Via Atlântica volta a preocupar. **Grupo Ambientalista da Bahia**, ago. 2019. Disponível em: <https://www.gamba.org.br/sem-categoria/parque-ecologico-do-vale-encantado-ainda-aguarda-implantacao-e-via-atlantica-volta-a-preocupar>. Acesso em: 25 maio 2020 às 23h41.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. 2. ed. São Paulo. Editora Perspectiva, 2013.

GIL, C. F. **Como elaborar Projeto de Pesquisa**. 4. ed. São Paulo. Editora Atlas, 2002.

GOMES, M.F.C.M. et. al. **Renovação urbana, mercantilização da cidade e desigualdades socioespaciais**. Rio de Janeiro: Mauad X, 2013.

HARVEY, D. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. Tradução: Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HAUENSCHILD, C.V. A situação atual de Salvador do ponto de vista de planejamento urbano. **Rede - Vozes de Salvador**, Salvador, 2016. Disponível em: <http://redeprofissionaisolidarios.objectis.net/salvador/texos>. Acesso em: 12 jun. 2020, às 21h56.

IMATERRA - INSTITUTO MÃOS DA TERRA. **Estudos técnicos para subsidiar a criação da Unidade de Conservação de Proteção Integral do Vale Encantado**, 2020. Disponível em: <https://www.imaterra.org/estudos>. Acesso em: 12 nov. 2020 às 17h.

INEMA - Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos. **[Gestão - Parques - Metropolitanos - Pituacu - Histórico]**. 2020a. Disponível em: <http://www.inema.ba.gov.br/gestao-2/parques-metropolitanos/parque-metropolitano-de-pituacu/historico/>. Acesso em: 08 maio 2020 às 22h49.

_____. **[Gestão - Parques - Metropolitanos - Abaeté - Histórico]**. 2020b. Disponível em: <http://www.inema.ba.gov.br/gestao-2/parques-metropolitanos/parque-metropolitano-lagoas-e-dunas-do-abaete/historico/>. Acesso em: 08 maio 2020 às 16h27.

INFORME PIRAJÁ. As Trilhas Guiadas no Parque São Bartolomeu; saiba como conhecer este paraíso. **Informe Pirajá**, jan. 2020. Disponível em <https://www.informepiraja.com.br/as-trilhas-guiadas-no-parque-sao-bartolomeu-saiba-como-conhecer-este-paraiso/>. Acesso em: 30 out. 2020 às 16h24.

INTEGRA - Associação das Empresas de Transportes de Salvador. **Regiões atendidas**. 2020. Disponível em: <http://www.integrasalvador.com.br/sistema/regioes-atendidas/>. Acesso em: 5 jun. 2020 às 2h23.

IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Atlas da violência 2019 retratos dos municípios brasileiros. *In*: FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA, 2019. Rio de Janeiro: IPEA, 2019.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes - Coleção Cidades, 2000.

JÚNIOR, V. O. S.; SANTANA, L. C. Mobilidade urbana em Salvador e sua relação com a qualidade de vida. **RIC – Revista de Iniciação Científica Cairu**, Salvador, v. I, n. 0, p. 27-41, 2014. Disponível em:

<https://www.cairu.br/riccairu/pdf/artigos/3%20MOBILIDADE%20URBANA%20EM%20SALVADOR%20E%20SUA%20RELACAO%20COM%20A%20QUALIDADE.pdf>. Acesso em: 19 maio 2020 às 14h50.

KLIASS, R. G. **Parques urbanos de São Paulo**. São Paulo: PINI, 1993.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. de A. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo. Atlas, 2003.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LIMA, A. M. L. P. et al. Problemas de utilização na conceituação de termos como espaços livres, áreas verdes e correlatos. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE ARBORIZAÇÃO URBANA. 1994, São Luís. **Anais [...]** São Luiz: Imprensa EMATER/MA, 1994. p.539 – 553.

LIMA, D. M. M. et al. Políticas públicas de lazer: papel do estado e o cotidiano urbano. (orgs.). In: **Políticas de lazer e suas múltiplas interfaces no cotidiano urbano**, Natal, p. 9-26, 2007. Disponível em: <http://vitormarinho.ufsc.br/handle/123456789/679>. Acesso em: 24 jan. 2021, as 13h35.

LIMA, F. Debandada do Abaeté: há 11 anos, ônibus de turismo não param na região da lagoa. **Correio 24 horas**, abr. 2018. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/debandada-do-abaete-ha-11-anos-onibus-de-turismo-nao-param-na-regiao-da-lagoa/>. Acesso em: 07 nov. 2020 às 01h32.

LISBOA, C. **Incêndios e desgoverno ameaçam Parque de Pituáçu**. [s.l.]: Grupo Ambientalista da Bahia - GAMBÁ, fev. 2019. Disponível em: <https://www.gamba.org.br/noticias/incendios-e-desgoverno-ameacam-parque-de-pituacu>. Acesso em: 25 maio 2020 às 23h41.

MACEDO, S. S. **Quadro do Paisagismo no Brasil**. São Paulo: Gráfica Pancrom, 1999.

MACEDO, S. S. ; SAKATA, F. G. **Parques Urbanos no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002.

MARICATO, E. **Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência**. São Paulo: Hucitec: 1996. 141p.

_____. Na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras. In: MARICATO, E. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

_____. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MARX, M. **Cidade brasileira**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, Edusp, 1980.

MELAZO, G. C.; COLESANTI, M. T. M. Parques Urbanos: Importantes espaços verdes na dinâmica ambiental das cidades. *In: SIMPÓSIO REGIONAL DE GEOGRAFIA: PERSPECTIVAS PARA O CERRADO NO SÉCULO XXI*, 2., 2003, Uberlândia. **Anais** [...], Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2003.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano!**. 1. ed. Brasília: Instituto Pólis, 2015. Disponível em: <https://www.polis.org.br/uploads/922/922.pdf>. Acesso em: 13 maio 2019 às 11h40.

_____. **PlanMob construindo a cidade sustentável - Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. 1. ed. Brasília, 2007. Disponível em: <https://www.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanoMobilidade.pdf>. Acesso em: 13 maio 2019 às 12h30.

MONTE-MÓR, R. L. As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil. **Economia Regional e Urbana**: contribuições teóricas recentes, Belo Horizonte, p. 61-85, 2006. Disponível em: <http://www.ceap.br/material/MAT2308201001849.PDF>. Acesso em: 14 maio 2020 às 14h11.

NERY, J. et al. Planejar a cidade com o clima, pensando no conforto ambiental e nas mudanças climáticas: a metodologia do mapa de clima de Salvador. *In: GOMES, H. et al. Salvador e os descaminhos do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano: construindo novas possibilidades*. Salvador: Edufba, 2019, p. 303-342.

OLIVEIRA, D. S.; GOMES, L.; SANTOS, L. S. dos; ABREU, R. S. Práticas educativas: um estudo sobre educação ambiental nos parques urbanos e jardim botânico de Salvador, Bahia-Brasil. **Ambientalmente Sustentável**, Espanha, v. 2, n. 20, p. 345-356, 2015. Disponível em: https://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/22208/AS_20_2015_art_20.pdf. Acesso em: 09 abr. 2020 às 00h21.

PERES, M. C. L.; BENATI, K. R.; SILVA, P. M. S.; AMORIM, V. E. P.; DIAS, M. A. Sensibilização de alunos do ensino fundamental a partir de práticas ambientais no Parque Metropolitano de Pituaçu. **REMOA**, Santa Maria, v. 17, n. 11, p. 1-8, 2018. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/remoa/article/view/34625/pdf>. Acesso em: 09 maio 2020 às 11h58.

PINHEIRO, G. Situação ambiental do Parque de Pituaçu foi debatida em audiência pública no MP. 2019. Disponível em: <https://www.mpba.mp.br/noticia/45266>. Acesso em: 25 maio 2020 às 23h45.

PINHO, H. G. PDDU de Salvador e a apropriação empresarial da cidade. *In: GOMES, H. et al. Salvador e os descaminhos do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano: construindo novas possibilidades*. Salvador: Edufba, 2019, p. 155-198.

_____. O PDM de Salvador e a apropriação empresarial do planejamento, gestão e governança da cidade. *In: ENANPU.*, 17., 2017, São Paulo. **Anais** [...] São Paulo, p.

1-15, 2017. (Sessão Temática 10: Perspectivas Para o Planejamento Urbano e Regional).

PIRES, A. C. M. et al. **Mobilidade Urbana: desafios e sustentabilidade**. 1. ed. Rio de Janeiro: MackPesquisa, 2016. Disponível em: <https://cidadeemmovimento.org/wp-content/uploads/2016/10/Mobilidade-Urbana-Desafios-e-Sustentabilidade.pdf>. Acesso em: 19 maio 2019 às 20h32.

PORTAL TCU – TRIBUNAL DE CONTAS. **Mobilidade urbana**. Brasília: TCU, 2010. Disponível em: https://portal.tcu.gov.br/tcu/paginas/contas_governo/contas_2010/fichas/Ficha%205.2_cor.pdf. Acesso em: 13 maio 2019 às 15h22.

PROGRAMA CATA AÇÃO. Plano de Bairro de Canabrava. **Programa Cata Ação**, 2012. Disponível em: <https://docplayer.com.br/960577-Plano-de-bairro-de-canabrava.html>. Acesso em: 31 out. 2020 às 16h.

ROLNIK, R. **A Cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**. São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, 1997.

_____. **Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças**. São Paulo: Boitempo, 2015.

_____. O lazer humaniza o espaço urbano. *In*: SESC SP. (org.). **Lazer numa sociedade globalizada**. São Paulo: SESC São Paulo, 2000. Disponível em: <https://raquelrolnik.files.wordpress.com/2009/08/lazerhumanizaespacourbano.pdf>. Acesso em 24 jan. 2021, as 13h35.

SALINGAROS, N. A. Theory of The Urban Web. **Journal of Urban Design**, v. 3, p. 53-71, 1998. Tradução: A “Teoria da Teia Urbana” por Lívia Salomão Piccinini. Disponível em: <https://docplayer.com.br/5426546-A-teoria-da-teia-urbana.html>. Acesso em 10 fev. 2021, as 18h26.

SANTANA, C. R. S. **Aplicação do estatuto da cidade em Salvador no Século XXI: o discurso e a prática**. 2011. 145 p. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano. Universidade Salvador, Salvador, 2011.

SANTANA, N. S. **Análise da vulnerabilidade ambiental de salvador: um subsídio ao planejamento e à gestão territorial da cidade**. 2014. 211p. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Geologia. Universidade Federal Da Bahia, Salvador, 2014.

SANTOS, M. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2004.

_____. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2005.

SALVADOR. **Decreto nº 4522, de 31 de outubro de 1973**. Dispõe a "Declara de utilidade pública e desapropria, em regime de urgência, uma área com

1.255.278,20m², situada no subdistrito de Brotas”. Salvador: Prefeitura da Cidade do Salvador, 1973. Disponível em:
<https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/decreto/1973/452/4522/decreto-n-4522-1973-declara-de-utilidade-publica-e-desapropria-em-regime-de-urgencia-uma-area-com-1255-278-20m-situada-no-subdistrito-de-brotas>. Acesso em: 09 abr. 2020 às 18h32.

_____. **Decreto Nº 4756 de 13 de março de 1975**. Delimita áreas incorporadas ao Sistema de Áreas Verdes do Município. Salvador: Prefeitura da Cidade do Salvador, 1975. Disponível em:
<https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/decreto/1975/475/4756/decreto-n-4756-1975-delimita-areas-incorporadas-ao-sistema-de-areas-verdes-do-municipio>. Acesso em: 10 jun. 2020, às 12h38.

_____. **Decreto Nº 5158, de 20 de junho de 1977**. Aprova o plano geral de aproveitamento da área da Represa Pituacu, cria o Parque Metropolitano de Pituacu e dá outras providências. Salvador: Prefeitura da Cidade do Salvador, 1977. Disponível em:
<https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/decreto/1977/515/5158/decreto-n-5158-1977-aprova-o-plano-gerai-de-aproveitamento-da-area-da-represa-pituacu-cria-o-parque-metropolitano-de-pituacu-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 10 jun. 2020, às 12h43.

_____. **Decreto nº 5506 de 09 de agosto de 1978**. Estabelece normas de proteção ambiental aos sítios que menciona e altera os limites da Área 5 ANE - descrita no Decreto nº 4756, de 13/03/1975. Salvador: Prefeitura da Cidade do Salvador, 1978. Disponível em:
<https://leismunicipais.com.br/a1/ba/s/salvador/decreto/1978/550/5506/decreto-n-5506-1978-estabelece-normas-de-protecao-ambiental-aos-sitios-que-menciona-e-altera-os-limites-da-area-5-ane-descrita-no-decreto-n-4756-de-13-031975>. Acesso em: 09 maio 2020 às 17h08.

_____. **Decreto Nº 5969, de 06 de agosto de 1980**. Cria o Parque da Lagoa e das Dunas do Abaeté, e dá outras providências. Salvador: Prefeitura da Cidade do Salvador, 1980. Disponível em:
<https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/decreto/1980/597/5969/decreto-n-5969-1980-cria-o-parque-da-lagoa-e-das-dunas-do-abaete-e-da-outras-providencias?q=parque>. Acesso em: 10 jun. 2020, às 12h51.

_____. **Decreto nº 13.546 de 22 de março de 2002**. Dispõe Cria o Jardim Botânico de Salvador na Mata dos Oitis. Salvador: Prefeitura da Cidade do Salvador, 2002b. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/BA/SALVADOR/DECRETO-13546-2002-SALVADOR-BA.pdf>. Acesso em: 08 abr 2020 às 22h24.

_____. **Decreto nº 13656, de 10 de junho de 2002**. Declara de utilidade pública para fins de desapropriação área de terreno, com acessões e benfeitorias porventura existentes, localizada na Área de Proteção Ambiental da Bacia do Cobre - APA. Salvador: Prefeitura da Cidade do Salvador, 2002a. Disponível em:
<https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/decreto/2002/1366/13656/decreto-n-13656-2002-declara-de-utilidade-publica-para-fins-de-desapropriacao-area-de->

terreno-com-acessos-e-benfeitorias-porventura-existentis-localizada-na-area-de-protecao-ambiental-da-bacia-do-cobre-apa-inserida-na-ra-15-e-zr-31-valeria-ao-norte-de-salvador-sendo-limitada-ao-norte-pela-via-leste-a-leste-pela-estrada-nova-brasilia-e-a-oeste-pela-ba-528-zona-urbana-do-municipio-do-salvador-e-da-outras-providencias?q=lagoa+da+paix%C3%A3o Acesso em: 10 jun. 2020, às 12h48.

_____. **Decreto nº 18.042, de 06 de dezembro de 2007.** Cria o parque ambiental do "Vale Encantado" e dá outras providências. Salvador: Prefeitura da Cidade do Salvador, 2007. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/decreto/2007/1804/18042/decreto-n-18042-2007-cria-o-parque-ambiental-do-vale-encantado-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 12 maio 2020 às 17h18.

_____. Governo do Estado. **Histórico do Parque da Cidade.** Salvador, jul 2013. Disponível em: <http://www.pc.salvador.ba.gov.br/pchistorico.htm>. Acesso em: 09 abr 2020 às 18h11.

_____. **Lei Nº 860, de 04 de julho de 1958.** Reorganiza a secretaria de viação e obras públicas e dá outras providências. Salvador: Prefeitura da Cidade do Salvador, 1958. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/lei-ordinaria/1958/86/860/lei-ordinaria-n-860-1958-reorganiza-a-secretaria-de-viacao-e-obras-publicas-e-da-outras-providencias?q=parque>. Acesso em: 10 jun. 2020, às 12h10.

_____. **Lei Nº 2313, de 07 de junho de 1971.** Estabelece a Lei Orgânica do Município do Salvador. Salvador: Prefeitura da Cidade do Salvador, 1971. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/ba/s/salvador/lei-ordinaria/1971/231/2313/lei-ordinaria-n-2313-1971-estabelece-a-lei-organica-do-municipio-do-salvador>. Acesso em: 10 jun. 2020, às 12h15.

_____. **Lei Nº 2549, de 28 de setembro de 1973.** Aprova plano de implantação do Sistema de Áreas Verdes do Município e dá outras providências. Salvador: Prefeitura da Cidade do Salvador, 1973a. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/ba/s/salvador/lei-ordinaria/1973/254/2549/lei-ordinaria-n-2549-1973-aprova-plano-de-implantacao-do-sistema-de-areas-verdes-do-municipio-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 10 jun. 2020, às 12h22.

_____. **Lei Nº 2584, de 12 de agosto de 1974.** Cria a Superintendência de Parques e Jardins da capital e dá outras providências. Salvador: Prefeitura da Cidade do Salvador, 1974. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/lei-ordinaria/1974/259/2584/lei-ordinaria-n-2584-1974-cria-a-superintendencia-de-parques-e-jardins-da-capital-e-da-outras-providencias?q=parque>. Acesso em: 10 jun. 2020, às 12h31.

_____. **Lei Nº 3525, de 11 de setembro de 1985.** Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador para o período até 1992 e dá outras providências. Salvador: Prefeitura da Cidade do Salvador, 1985. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/lei-ordinaria/1985/352/3525/lei-ordinaria-n-3525-1985-dispoe-sobre-o-plano-diretor-de-desenvolvimento-urbano-de>

salvador-para-o-periodo-ate-1992-e-da-outras-providencias. Acesso em: 10 jun. 2020, às 13h16.

_____. **Lei Nº 3932/88**. Institucionaliza e delimita o Parque Municipal das Lagoas e Dunas do Abaeté e define as normas específicas de uso e ocupação do solo para suas zonas internas e dá outras providências. Salvador: Prefeitura da Cidade do Salvador, 1988.

Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/lei-ordinaria/1988/394/3932/lei-ordinaria-n-3932-1988-institucionaliza-e-delimita-o-parque-municipal-das-lagoas-e-dunas-do-abaete-e-define-as-normas-especificas-de-uso-e-ocupacao-do-solo-para-suas-zonas-internas-e-da-outras-providencias?q=parque>. Acesso em: 10 jun. 2020, às 13h02.

_____. **Lei 9.069/2016 – PDDU 2016, 30 de junho de 2016**. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município do Salvador – PDDU 2016 e dá outras providências. Salvador: Prefeitura da Cidade do Salvador, 2016a. Disponível em: <http://www.sucom.ba.gov.br/wp-content/uploads/2016/07/LEI-n.-9.069-PDDU-2016.pdf>. Acessado em: 06 abr 2020 às 15h23.

_____. **Lei 9.148 /2016, 13 de setembro de 2016**. Dispõe sobre o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo do Município de Salvador e dá outras providências. Salvador: Prefeitura da Cidade do Salvador, 2016b. Disponível em: <http://www.sucom.ba.gov.br/wp-content/uploads/2016/09/novalouossancionada.pdf>. Acessado em: 06 abr 2020 às 13h20.

_____. Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SEMOB). **Anuário de Transportes Urbanos 2018**. Salvador: Prefeitura da Cidade do Salvador, 2019a. Disponível em: http://mobilidade.salvador.ba.gov.br/images/anuario/2018/ANUARIO_2018_Corrigido.pdf. Acesso em: 1 jun. 2020 às 12h17.

_____. Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SEMOB). **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador - PlanMob**. Salvador: Prefeitura da Cidade do Salvador, 2017a. Disponível em: <http://planmob.salvador.ba.gov.br>. Acesso em: 1 jun. 2020 às 12h14.

_____. Secretaria Municipal de Sustentabilidade, Inovação e Resiliência – SECIS. Parque da Cidade. **SECIS**, maio 2020b. Disponível em: <http://parquedacidade.salvador.ba.gov.br/index.php/sobre-o-parque>. Acesso em: 08 maio 2020 às 12h56.

_____. Secretaria Municipal de Sustentabilidade, Inovação e Resiliência – SECIS. Restauração Florestal do lixão de Canabrava. **SECIS**, 2017. Disponível em: <http://mataatlanticasalvador.tech/portfolio/restauracao-florestal-do-lixao-de-canabrava/>. Acesso em: 09 abr. 2020 às 16h22.

_____. Secretaria Municipal de Sustentabilidade, Inovação e Resiliência – SECIS. **Relatório SECIS: jan 2017 a mar 2020**. SECIS, 2020a. Disponível em:

http://sustentabilidade.salvador.ba.gov.br/wp-content/uploads/2020-04/relatorio_final_vi.pdf. Acesso em: 09 abr. 2020 às 15h28.

_____. Secretaria Municipal de Sustentabilidade, Inovação e Resiliência – SECIS. **Roteiro para criação de Unidades de Conservação no município de Salvador**. Salvador: Prefeitura da Cidade do Salvador, 2019b. Disponível em: http://mataatlanticasalvador.tech/wp-content/uploads/2019/02/Roteiro_criacao_UC_2019_opt2.pdf. Acesso em: 15 jun. 2020, às 22h26.

SALVADOR VAI DE BIKE. [O Programa – Infraestrutura]. 2021. Disponível em: <http://www.salvadorvaidebike.salvador.ba.gov.br>. Acesso em: 10 dez 2020 às 16h00.

SANTOS, L. S.; OLIVEIRA, M. Z. A.; QUEIROZ, E. P.; TEIXEIRA, L. J. The Botanical Garden of Salvador and its plant diversity. *In: GLOBAL BOTANIC GARDENS CONGRESS*, 5., 2013. **Anais [...]** Dunedin, NZ., 2013. Disponível em: <https://www.bgci.org/files/Dunedin2013/Proceedings/Beyond%20the%20Garden%20Walls/Santos%20Botanic%20garden%20of%20San%20Salvador.pdf>. Acesso em: 09 abr. 2020 às 00h40.

SANTOS, L. Obras de requalificação do Parque de Pituacu começam segunda. **A Tarde**, mar. 2014. Disponível em: <http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/obras-de-requalificacao-do-parque-de-pituacu-comecam-segunda-1579960>. Acesso em: 08 maio 2020 às 23h41.

SANTO, P. S. E.; RIBEIRO, R. R. **Requalificação urbana nos espaços de lazer em Salvador**: uma análise do Parque Metropolitano de Pituacu. 2015. 50 p. Monografia (Especialização em Gestão Pública Municipal)- Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira – UNILAB, São Francisco do Conde, 2015.

SCALISE, W. Parques Urbanos - Evolução, Projeto, Funções e Usos. **Revista Assentamentos Humanos**, Marília, v. 4, n. 1, p. 17-24, 2002. Disponível em: <https://iraja2.wixsite.com/revista/revista041>. Acesso em: 14 maio 2020 às 20h25.

SEGAWA, H. **Ao amor do público**: jardins no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 1996.

SERPA, A. Gestão territorial do sistema de parques públicos em Salvador, Bahia: contradições e paradoxos. **Revista Ra'eGa – Espaço Geográfico em Análise**, Curitiba, n. 12, p. 7-19, 2006. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/ri/bitstream/ri/1685/1/7252.pdf>. Acesso em: 11 jun. 2020, às 23h11.

SERPA, A. Ponto convergente de utopias e culturas: o parque São Bartolomeu. *In: FORMIGLI, Ana Lúcia Menezes (org.). Revista Tempo Social*, Salvador, v. 8, n. 2, p. 177-190, 1996. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ts/v8n2/0103-2070-ts-08-02-0177.pdf>. Acesso em: 05 abr. 2020 às 18h30.

SERRA, O.; NUNES, D. Por debaixo do plano: o PDDU de Salvador e seus desvios: introduzindo análises críticas. *In*: GOMES, H. et al. **Salvador e os descaminhos do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano**: construindo novas possibilidades. Salvador: Edufba, 2019, p. 7-18.

SERRA, O.; NUNES, D. O Projeto de Lei do PDDU e Salvador: uma avaliação. **Ordep Serra**, jan. 2016. Disponível em: <https://ordep Serra.wordpress.com/2016/01/31/projeto-de-lei-do-pddu-e-salvador-uma-avaliacao/>. Acesso em: 15 jun. 2020 às 21h32.

SILVA, E.T. **Estrutura urbana e mobilidade espacial nas metrópoles**. Rio de Janeiro: LetraCapital, 2012.

SIMONI, M. Região da Lagoa do Abaeté passa por reforma avaliada em R\$ 14,5 milhões. **Metro1**, nov. 2017. Disponível em: <https://www.metro1.com.br/noticias/cidade/44419,regiao-da-lagoa-do-abaete-passa-por-reforma-avaliada-em-r-145-milhoes>. Acesso em: 08 maio 2020 às 16h45.

SOTERO, A. Top 10 da violência: Grande Salvador registrou em 2010 média de quatro homicídios por dia. **Jornal Correio**, jan. 2011. Disponível em: www.correio24horas.com.br/noticia/nid/top-10-da-violencia-grande-salvador-registrou-em-2010-media-de-quatro-homicidios-por-dia. Acesso em: 24 set. 2020, as 13h

TRANSALVADOR. **Serviços**. 2021a. Disponível em: <http://transalvador.salvador.ba.gov.br>. Acesso em: 10 dez 2020 às 16h00.

TRANSALVADOR. **Linhas de Ônibus**. 2021b. Disponível em: <http://www.transalvadorantigo.salvador.ba.gov.br/homologacao/?pagina=onibus/onibus>. Acesso em: 10 dez 2020 às 16h05.

TEIXEIRA, H. G. D. da S. **O planejamento urbano e a efetividade dos direitos à cidade no bairro do Calabar – Salvador/Ba**. 2014. 182 p. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social. Universidade Católica do Salvador, Salvador, 2014.

TEXEIRA, S. S. **Patrimonialização, memória local, musealização e transformação social**: os casos dos parques metropolitanos do Abaeté e de São Bartolomeu (Salvador, Bahia, Brasil). 2014. 375 p. Tese (Doutorado) - Instituto de Investigação Interdisciplinar. Universidade de Coimbra, Portugal, 2014.

TOLEDO, F.S.; SANTOS, D.G. Espaços livres de construção. **Revista da Sociedade Brasileira de Arborização Urbana**, Piracicaba, v. 3, n. 1, p. 73-91, 2008. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/revsbau/article/view/66254/38130>. Acesso em: 14 maio 2020 às 16h25.

VASCONCELLOS, E. A. **Mobilidade urbana. O que você precisa saber**. São Paulo: Breve Companhia, 2013.

VILLAÇA, F. A segregação urbana e a justiça. **Revista Brasileira de Ciências Criminais**, São Paulo, v. 11, n. 44, p. 341-34, 2003. Disponível em: <https://pt.slideshare.net/Gabrieldibernardi/villaa>. Acesso em: 13 maio 2020 às 10h12.

VILA VERDE, M. R. **Intervenções urbanísticas no Parque São Bartolomeu em Salvador/Ba e seus reflexos sobre a esquistossomose urbana**. 2019. 128p. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação de Desenvolvimento Regional e Urbano. UNIFACS – Universidade Salvador, Salvador, 2019.

ZOO. **Zoológico de Salvador**. 2020. Disponível em: <http://www.zoo.ba.gov.br/o-zoo/>. Acesso em: 09 maio 2020 às 17h11.