

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DA BAHIA
IFBA – CAMPUS BARREIRAS

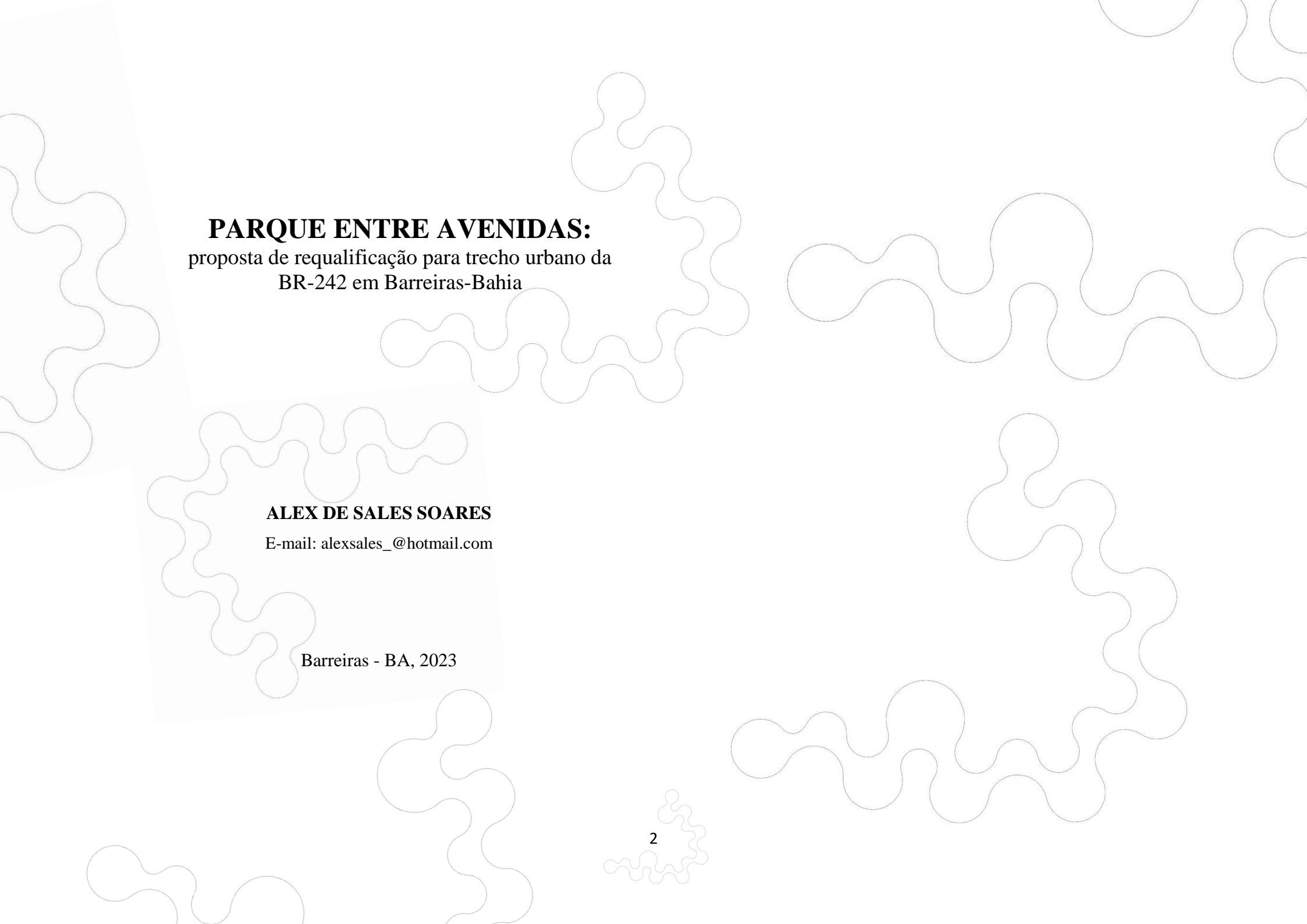
ARQUITETURA E URBANISMO

ALEX DE SALES SOARES

PARQUE ENTRE AVENIDAS:
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO PARA TRECHO URBANO DA BR-242 EM
BARREIRAS - BAHIA

BARREIRAS - BA, 2023





PARQUE ENTRE AVENIDAS:
proposta de requalificação para trecho urbano da
BR-242 em Barreiras-Bahia

ALEX DE SALES SOARES

E-mail: alexsales_@hotmail.com

Barreiras - BA, 2023

ALEX DE SALES SOARES

PARQUE ENTRE AVENIDAS: proposta de requalificação para trecho urbano da BR-242 em Barreiras - Bahia

Caderno de pesquisa apresentado à banca de defesa do curso de Arquitetura e Urbanismo do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia – campus Barreiras como requisito para obtenção do título de BACHAREL em Arquitetura e Urbanismo. Orientadora mestranda: Jessica Mayana Pereira Silva.

BANCA EXAMINADORA

Prof^a mestranda Jessica Mayana Pereira Silva – Arquiteta e Urbanista - Orientadora e presidenta da
banca examinadora
IFBA

Prof^o Esp. Ricardo Rigaud Muniz – Urbanista - Membro interno da banca examinadora
IFBA

Prof^o Dr. Paulo Roberto Baqueiro Brandão – Geografo - Membro externo da banca examinadora
UFOB

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho às memórias de João Domingos de Sales, meu avô, carroceiro que chegou em Barreiras-BA na década de 1980 vindo do Estado do Ceará com sua família e às pessoas que se movimentam pela cidade.

Sem compreender as necessidades de uma cidade e, principalmente sem compreender as funções das áreas verdes, o paisagista não poderá realizar jardins. BURLE MARX

Agradecimentos:

A proposta e desenvolvimento deste trabalho de conclusão de curso contou com o auxílio de diversas pessoas, dentre as quais agradeço:

Inicialmente à minha família, minha raiz, pelo apoio, em especial à minha mãe Antônia de Sales Soares e ao meu pai Dionizio Rodrigues Soares.

Agradeço ao meu companheiro Rubio José Ferreira, por acreditar nos meus sonhos, na minha capacidade e pela compreensão nos momentos de ausência.

Agradeço a Universidade Pública, gratuita e de qualidade sem a qual eu não estaria aqui.

A todos que participaram de alguma forma desta pesquisa pela colaboração.

As pessoas com quem tenho caminhado, passo a passo, meus amigos e amigas, pelo carinho, afeto e momentos de escuta. Agradeço imensamente a Jéssica Matos, Daniela Mattos, Andressa Reis, Vitória Eduarda, Aline Time, Laura Tieme, Valdeir Demétrio e Augusto Akira. São muitos os nomes não mencionados aqui, mas sei da importância e contribuições de cada um na minha trajetória.

Agradeço também a Francicleide Lima e Thiago Borges.

Aos escritórios em que tive a oportunidade de estagiar nas pessoas de Sergio Caus, Luiza Carvalho, Lorena Barbosa e Thassio Reis nos quais pude entender na prática a vida profissional de um Arquiteto Urbanista e Paisagista. O aprendizado adquirido, foi de grande valia para minha vida e formação e sem eles essa pesquisa não aconteceria.

Também quero deixar registrado agradecimentos aos professores do IFBA, nas pessoas de Helena Avanzo, Diego Carvalho, Marcos Bezerra, Paulo Francisco e Saul Costa

Por fim, sem deixar de dizer “gostei, quero ler mais sobre isso” agradeço à minha orientadora, Jéssica Mayana por acreditar nesse trabalho. Agradeço por aceitar o convite para me orientar, pelos momentos de escuta nas aulas, pelas trocas e pelas críticas sempre construtivas que me acompanharam durante o curso e o processo do TCC.

RESUMO:

Considerando o trecho urbano da Rodovia Milton Santos - BR 242, entre a Câmara de Vereadores da cidade de Barreiras - BA e a rotatória do Galego, esse trabalho busca levantar informações e desenvolver uma proposta de Parque Urbano para área acima citada, acreditando que ela possui potencialidades para receber tal proposta e proporcionar a população da cidade um espaço que possa auxiliar para uma melhor qualidade de vida, além de fomentar atividades de cultura, esporte, lazer, conservação e valorização do Bioma local, o Cerrado, ameaçado de extinção. Dessa forma, a pesquisa procurou através de levantamento de usos do local, estudo de legislação, visitas a campo, aplicação de formulário e entrevistas para compreender sua relação com a cidade, seu entorno e a percepção dos usuários do trecho, coletar dados pertinentes para a elaboração da proposta projetual de parque linear.

Palavras-chave:

Parque; Mobilidade; Qualidade de vida; Paisagismo; Cerrado; Barreiras - BA

ABSTRACT:

Considering the urban stretch of highway Milton Santos - BR 242, between the Chamber of Councilors of the city of Barreiras - BA and the Galego roundabout, this work aims to gather information and develop a proposal for an Urban Park to the above mentioned area believing that it has the potential to receive such a proposal and provide the city's population with a space that can help achieve a better quality of life, in addition to foment cultural, sports, leisure, conservation and appreciation activities for the local biome, the Cerrado, which is threatened with extinction.

In this way, the research sought through a survey of uses of the local, study of legislation, field visits and application of forms and interviews to understand its relationship with the city, its surroundings and the perception of users of the stretch, collect pertinent data for the preparation of the linear park design proposal.

Key words:

Park; Mobility; Quality of life; landscaping; Cerrado; Barreiras – BA.

NOTAS SOBRE O AUTOR

Barreirense, filho de pai e mãe cearenses que chegaram na cidade de Barreiras-BA na década de 80 em busca de melhores condições de vida, pais que não tiveram a oportunidade de estudar, mas sempre acreditaram na educação e em seu poder transformador.

Possui graduação em Bacharelado Interdisciplinar em Humanidades pela Universidade Federal do Oeste da Bahia - UFOB (2016) e buscou através deste trabalho a obtenção do título de Arquiteto Urbanista no curso de Arquitetura e Urbanismo no Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia - IFBA Campus Barreiras. Técnico - Pesquisador em ciências sociais e humanas do Grupo de Pesquisa Dinâmicas Espaciais e Desenvolvimento Territorial e Socioespacial (GRUDET/UFOB).

Atuou como pesquisador voluntário no Grupo de Pesquisa Estudos Aplicados em Arquitetura e Urbanismo (EAAU/IFBA/CNPq). Foi bolsista do Programa de Educação Tutorial PET-Humanidades (2013-2016) e do Programa Re(ex)istência LGBT MEC/SESu - PROEXT (2016-2017) na Universidade Federal do Oeste da Bahia.



SUMÁRIO

LUGAR	12	Zoneamento	83
Breve Histórico de Barreiras, do Rio as Rodovias	12	Gabarito	86
Entre Avenidas	21	Arborização	88
Linha do tempo Do Rio Grande a rodovia Milton Santos BR-242	26	Caminho do sol e dos ventos	95
Linha do tempo	27	Áreas de alagamentos	97
Onde queremos chegar	28	Mobilidade	104
Tomar como Partido, semear Conceito	30	Outras propostas pensadas para o trecho central da BR-242	114
Cerrado, berço das águas	31	Transporte coletivo	116
Paisagem, fauna, flora e cidade	39	Transporte via táxi, moto táxi, app de mobilidade urbana e transportes não oficiais	119
PARQUES URBANOS	44	Vans de transporte intermunicipal	119
Parques urbanos no Brasil	47	Mobilidade via bicicleta	120
Parques urbanos em Barreiras:	50	Vias e Fluxos	122
Concurso - Projeto em Arquitetura e Urbanismo - Usina da memória	53	Zona azul	130
Parque Multiuso Dom Ricardo Weberberger	55	Acessibilidade	132
Parque Natural de Barreiras	58	Paisagismo existente	134
Parque Santo Cristo	61	Levantamento participativo	135
Estudo de caso - Referências de projeto	64	Entrevistas	141
ANÁLISE DA ÁREA	70	Diretrizes	147
Levantamento de dados	72	PROJETO	150
Legislações vigentes e Marcos normativos sobre a área	74	Traços em comum - Memorial de projeto	150
Usos	75	Partido, conceito	153
		Cores e Formas do Cerrado	154

Programa de Necessidades	156	LISTA DE FIGURAS	207
Plano Conceitual	159	LISTA DE GRÁFICOS	213
Detalhamentos	173	LISTA DE TABELAS	213
REFERÊNCIAS	192		
APÊNDICE A: Formulário Google Documentos	198		
APÊNDICE B: Roteiro das entrevistas	200		
APÊNDICE C: Entrevistas	201		

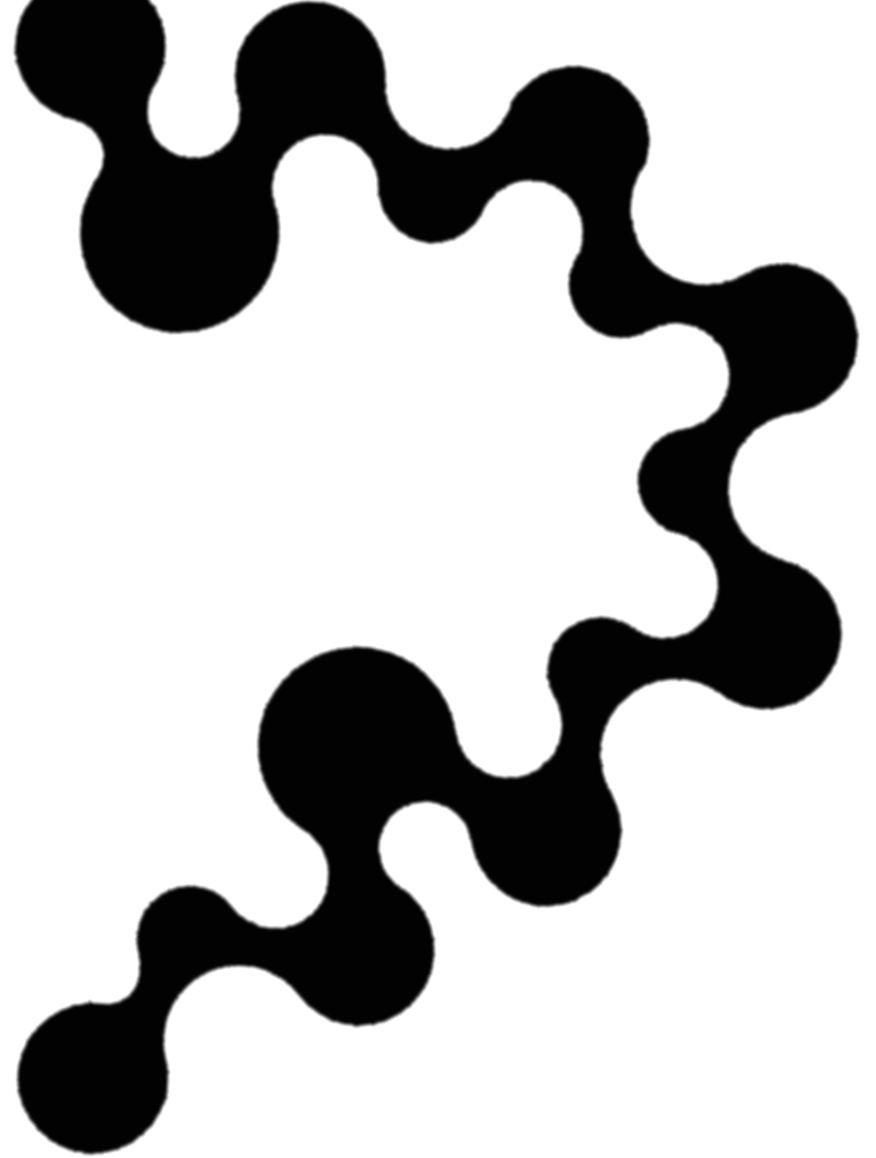
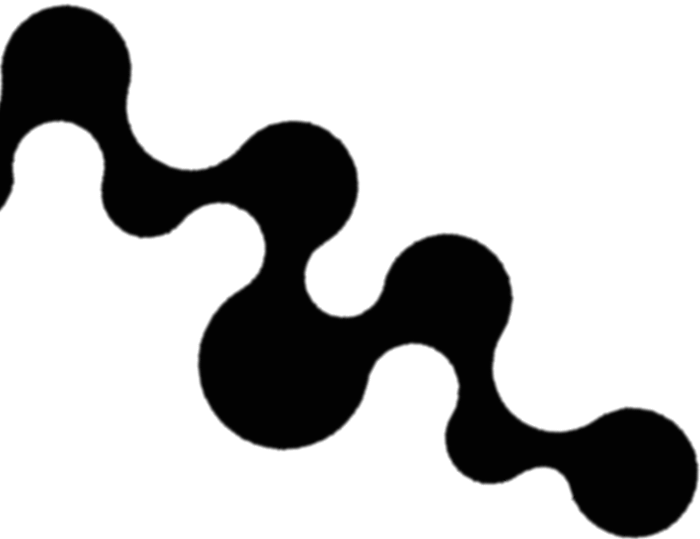
O correr do Rio, Barreiras, BR, BRS

O correr do rio grande rumo ao Velho Chico
Das águas doces de ondas, que depois se acalmam
Molham buritis, ingás, ipês.
Adubam e regam.
Das veredas dessa terra, do seu povo, bonito!
Que acolhe e que luta.
Das barreiras do rio, fez seu nome
Barreiras.
E na abreviação traz o vetor do seu crescimento.
BR, BRS.

O autor, 2023.



Lugar

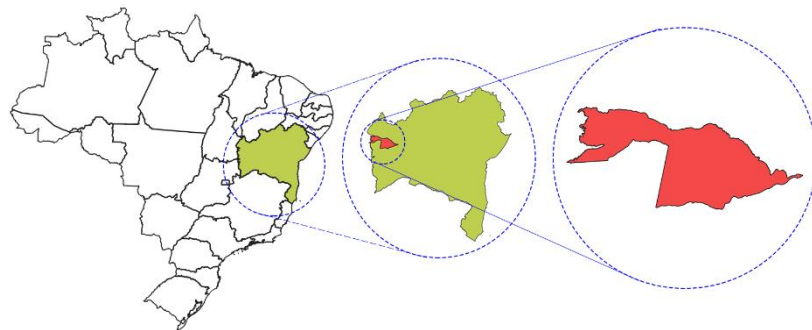


LUGAR

Breve Histórico de Barreiras, do Rio as Rodovias

Tendo o seu nascimento às margens do rio grande, o município onde as águas têm grande importância e os caminhos do oeste através dos quais em uma outra época embarcações traziam pessoas, suprimentos e mercadorias, temos Barreiras. A cidade, que já foi conhecida como fazenda Malhada e povoado São João das Barreiras, foi nomeada assim por conta dos obstáculos naturais presentes nas águas, está localizada no Oeste da Bahia e nos seus oficiais 132 anos, principalmente nas últimas décadas, tem passado por mudanças e transformações em diversos âmbitos como no social e urbano, inclusive no uso e apropriação dos seus espaços e na forma como sua paisagem urbana se apresenta e é vivenciada.

Figura 1 - Figura 2 – Brasil – Bahia – Barreiras – o autor, com base em mapa de SILVA, V. D., 2023.



Lugar é todo espaço agradável que convida ao encontro das pessoas ou ao nosso próprio encontro. Ele estimula a permanecer e a praticar alguma atividade, como descansar, meditar, ler, conversar em grupo, ou simplesmente a admirar o entorno e os elementos da paisagem.

[...] Um lugar deve ser sempre agradável e propiciar conforto. Nos dias quentes, deve refrescar com sua sombra; nos frios, aquecer com o sol. E sobretudo, deve ter proteção e escala compatível com o ser humano (ABBUD, 2010, p.24)

Santos (2018), com base em Pamplona (2002), ao discorrer sobre o Oeste da Bahia afirma que:

A rede urbana embrionária da região do Oeste Baiano do tipo dendrítico é corroborada, sobretudo pela localização ribeirinha dos principais centros urbanos e pelas características das interações espaciais, claramente ancoradas no eixo da navegação fluvial, no final do século XIX. Porém, a mutabilidade da forma se revela à medida que as interações espaciais têm sua natureza alterada, seja pela emergência de outros núcleos, seja pelos incrementos na posição geográfica, com a presença da rodovia, alterando o padrão preestabelecido e configurando uma superposição ou uma

justaposição de padrões espaciais.
(SANTOS, I. D. S. 2018. p.30)

Segundo Santos (2018) Barreiras usufruiu, a partir de sua emancipação política-administrativa, em 1891, dentre outros fatores, grande ascensão em relação às cidades vizinhas, em especial Barra que era um importante polo da época, e desde então vem se estabelecendo enquanto cidade polo da região Oeste.

A ligação de Barreiras com Brasília foi incrementada com a rodovia federal BR-020, construída desde meados da década de 1950, muito embora rústica, sem asfalto, com travessias em riachos e atoleiros dificultosos, porém, proporcionando a mudança no eixo dos transportes, ligando Barreiras a Brasília, Goiânia e São Paulo.
(SANTOS, I. D. S. 2018, p.36)

Com o passar dos anos e com o favorecimento da posição geográfica de Barreiras a dinâmica da cidade vai se modificando e diversos são os atores e fatores que geram tais mudanças como, por exemplo, o advento da agricultura e pecuária de grande escala, a transferência do 4º Batalhão de Engenharia de Construção - 4º BEC em 1972, e a construção de Rodovias Federais que a adentram, tais como a rodovia Milton Santos BR-242, rodovia Presidente

Juscelino Kubitschek BR-020 e a rodovia BR-135, construídas na região entre as décadas de 1970 e 1980. Vale ressaltar que a BR-242 foi construída sobre um caminho colonial, isso pode ser observado no mapa de Teixeira Neto (2004) ao seguir na leitura, no tópico *linha do tempo*.

Santos (2018) ainda aponta que o 4º BEC, enquanto um mecanismo do Estado, construiu e pavimentou diversas estradas, sendo essas vicinais e rodovias. O autor apresenta a importância da rodovia BR-020 considerando-a como principal por interligar Barreiras a Brasília e resalta a conclusão do trecho da BR-242 entre Barreiras e Ibotirama, possibilitando enfim, via rodovia pavimentada, a aproximação entre os centros de Barreiras e Salvador (SANTOS, I. D. S. 2018). Vale ressaltar que quando em sua construção foi decidido que parte das rodovias BR-020 e BR-242, ocupariam o mesmo leito até o km-90, no qual se separam (PAMPLONA, L. G. 2002). Esse percurso vai da cidade de Barreiras à cidade de Luís Eduardo Magalhães, antigo mimoso do Oeste.

No final da década de 1960, sob a ordem do governador estadual da Bahia, Luiz Viana Filho, iniciou-se a construção da rodovia federal BR-242, que, partindo da região de Salvador, entroncaria com Barreiras, em sentido transversal, na década de 1970. No

entanto, o trecho concluíra até Ibotirama, centro à margem direita do rio São Francisco, enquanto os restantes 208 quilômetros em direção a Barreiras não haviam sido contemplados com camada asfáltica, o que justifica as dificuldades de conectividade com Salvador. “[...] Barreiras continuava sem estrada para Salvador, dependendo dos vapores que levavam até 8 dias para chegar a Juazeiro, onde o trem de ferro gastava 24 horas até a capital baiana” (ALMEIDA, 1995, p.10 *apud* SANTOS, I. D. S. 2018, p.37)

O 4º BEC contribuiu através da construção das rodovias e favorecendo condições de ligação entre o oeste da Bahia e o restante do país de forma mais rápida. No Brasil o principal meio de transporte de insumos e viagens se dá por meio terrestre e por intermédio das rodovias federais e estaduais, além de estradas vicinais. O Batalhão abriu estradas que fizeram a ligação Brasília-Salvador, além de outras regiões como citado anteriormente, tornando possível viagens de lazer, negócios, transporte de cargas e diversos tipos de locomoção. (PINHEIRO & PITTA, 2012)

Estas transformações trazem à Barreiras trabalhadores de outros cantos do Brasil, em especial do próprio nordeste e sulistas, intensificam a especulação imobiliária, além de estimular a vinda

de estudantes, professores, técnicos e demais profissionais após a instalação de instituições de ensino públicas e privadas. Liga-se o município a diversas outras cidades e capitais, tanto em termos físicos, como também socioculturais conectando a cidade do interior a Salvador, Capital do estado, e a outros centros urbanos como Brasília - DF, Palmas -TO, Goiânia - GO entre outros.

Com a construção das rodovias, em especial do trecho urbano da rodovia BR-242, uma série de serviços que antes aconteciam no Cais da cidade, hoje conhecido como Centro Histórico, passaram a ocorrer margeando esse espaço. O Centro de Barreiras que antes se localizava no Cais passa a ser alocado nas laterais da rodovia BR-242, ocasionando assim uma mudança no tecido da cidade. Tomemos como exemplo a feira livre, elemento comum e de grande importância nos aglomerados urbanos. A feira livre de Barreiras antes acontecia nas proximidades do Rio Grande, na Praça Landolfo Alves, no entorno do Mercado Caparrosa “inaugurado em 1922 pelo intendente Coronel Baylon Alves Boaventura” (PAMPLONA, 2002), com a construção da rodovia e mudança do fluxo central para o entorno da rodovia BR-242, a feira também mudou para esse entorno, passando a ocorrer então na lateral da Av. Antônio Carlos Magalhães, paralelo à rodovia.

O Plano Diretor Urbano aponta que:

Neste processo, Barreiras ganhou sistema rodoviário articulado com três estradas cortando a cidade. Com isso, o Rio Grande foi perdendo a função de navegação e suas margens, a condição de centro histórico e cartão de visitas da cidade. Com a movimentação de pessoas e cargas sobre rodas, as ruas e rodovias assumiram a movimentação da navegação e houve o gradual distanciamento da população em relação ao rio e sua paisagem. Como consequência, o curso d'água e o próprio centro histórico, antes tão importantes na paisagem e vida da cidade, acabaram ficando em segundo plano na atenção da população. O aumento do trânsito de veículos na cidade, sobre rodovias e vias urbanas, também trouxe outras consequências, além do abandono do rio e suas margens e a poluição sonora, do solo e do ar, como o risco de deslizamentos em áreas de risco, de acentuado declive.(PDDU, 2019, p. 154)

Nas imagens abaixo, podemos observar a localização do Centro histórico e do Centro atual, margeando a BR-242 e suas avenidas laterais, bem como, exemplos das mudanças ocorridas na dinâmica da cidade a partir de imagens comparativas das décadas passadas com o cenário atual.

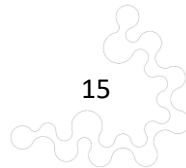


Figura 3- Localização do Centro Histórico (1) e Centro atual no entorno de trecho da BR-242 (2) - extraído do Google Earth Pro editado pelo autor em 2022



Figura 4 –Av. Antônio Carlos Magalhães, Rodovia Milton Santos - BR-242 e Av. Clériston Andrade - Disponível em: <https://barreiras.ba.gov.br/wp-content/uploads/2023/07/capa_brs.jpg> acessado em 22 de agosto de 2023

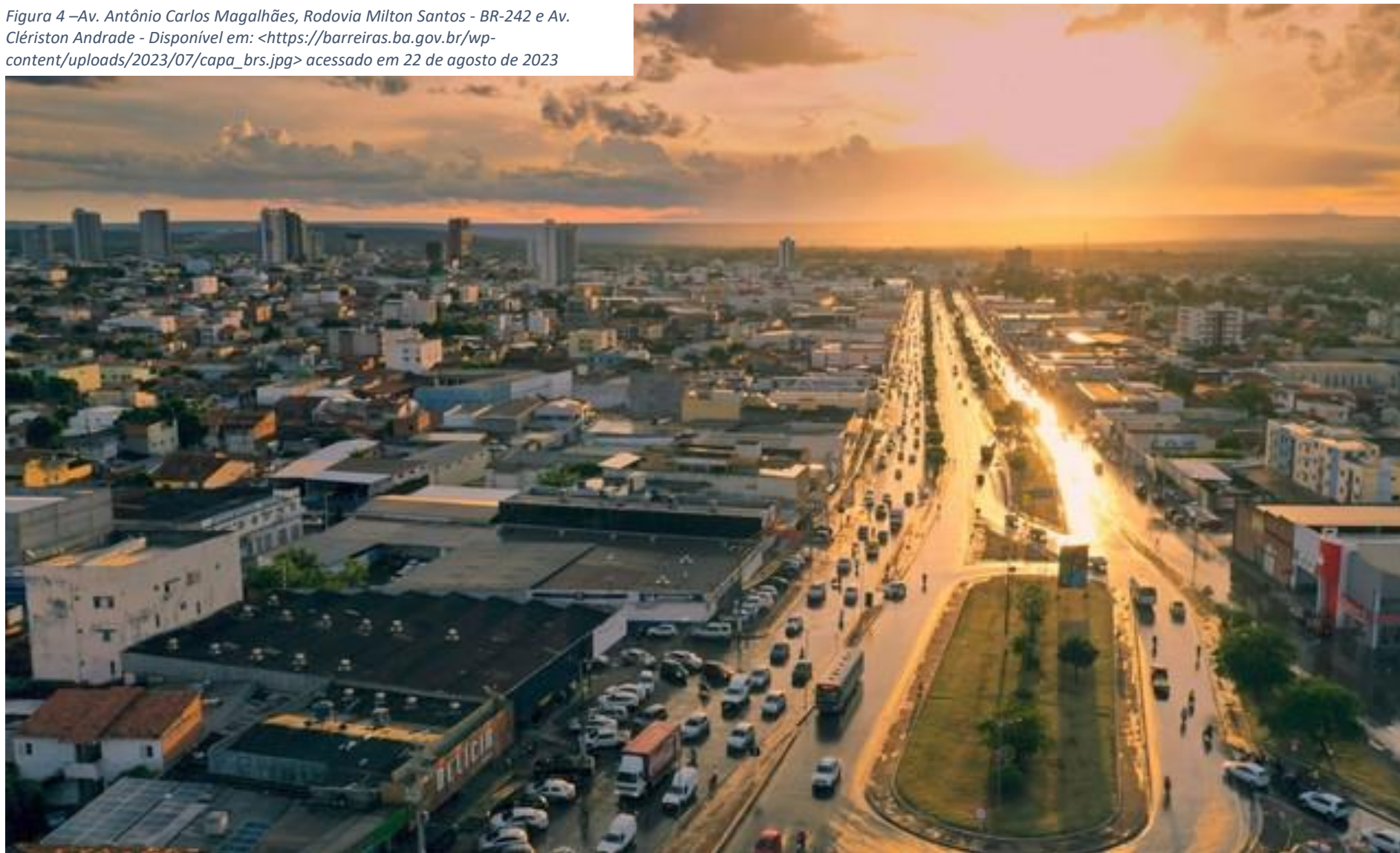


Figura 5 - Feira de Barreiras na Praça Landulfo Alves - Centro por volta da década de 1970 -
Extraído da Página Barreiras em desenvolvimento. Disponível em:
<<https://www.instagram.com/p/CahYaKLoz2/>> Acessado em 16 de dezembro de 2022



Figura 6 - Praça Landulfo Alves atualmente- Centro Histórico - O autor, 2023



Figura 7 - Rua Pres. Vargas. Cais - Centro por volta da década de 1970/80 - Extraído da Página de Ignez Pitta. Disponível em: <<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10208747140871284&set=pb.1695115076.-2207520000.&type=3>> Acessado em 16 de dezembro de 2022



Figura 8 - Rua Pres. Vargas. Cais - Centro Histórico - O autor, 2023



Figura 9 - [Avenida Clériston Andrade] : Prefeitura Municipal : Câmara Municipal : Barreiras, BA - [19--] - Disponível em < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/barreiras/historico>>



Figura 10 - Avenida Clériston Andrade – Lojas (antiga Prefeitura Municipal de Barreiras, BA 2023 – O autor 2023



A arquiteta e urbanista brasileira Raquel Rolnik, autora de diversos livros, incluindo a obra *O que é cidade* na qual explora o conceito de Cidade como Escrita, ressalta a importância do desenho das ruas, da arquitetura dos prédios e casas para a memória dos aglomerados urbanos, dessa forma: “É como se a cidade fosse um imenso alfabeto, com o qual se montam e desmontam palavras e frases” (ROLNIK, 2013, p.19). Se observamos os centros históricos geralmente suas ruas mais estreitas, suas tipologias arquitetônicas, técnicas construtivas, os materiais utilizados, bem como, a volumetria das edificações nos mostra marcas de uma outra época. Diferente das avenidas mais largas e recentes, com outro tipo de calçamento, novas tipologias construtivas e formas mais modernas. Isso pode ser observado com a mudança de fluxo citada anteriormente e que pode ser exemplificado nas imagens apresentadas ao lado.

Entre Avenidas

Figura 11 - Rodovia BR-242 e suas avenidas laterais - Extraído do Google Earth Pro editado pelo autor, 2023



Figura 12 – Av. Clériston Andrade a esquerda, BR-242 ao centro e Av. Antônio Carlos Magalhaes a direita – Foto: Ivanildo Santos, 2023



Levando em consideração a cidade para além de uma existência material, como uma existência política, Raquel Rolnik (2013) discute formas através das quais podemos entender como se dá essa produção coletiva. Para Rolnik, a cidade pode funcionar como

um ímã, atraindo diversos tipos de agentes para trabalhar e habitar. Pensemos no exemplo da construção das rodovias que cortam Barreiras e dos trabalhadores que vieram para a construção das mesmas, desde os que faziam o trabalho braçal até os que planejavam essas estradas, os que habitavam as casas e por Barreiras ficaram.

O trecho urbano da Rodovia BR-242, via do meio, localizado entre as Avenidas Clériston Andrade e Antônio Carlos Magalhães, que pode ser observado nas imagens ao lado, já foi fechado em diferentes momentos para automóveis, seja para realização de eventos pontuais, como carnaval, corridas, desfile de independência e por vezes no período noturno para prática de atividades de esporte e lazer. O primeiro registro encontrado no site da prefeitura sobre o fechamento a noite, data de 2017. A partir de setembro de 2021, no período noturno, esse fechamento é realizado mediante autorização do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT), entre as 19h30min e 05h30min e desde novembro de 2021 ocorre das 19h30min e 00h00min, tendo como objetivo que as pessoas possam utilizar do espaço para a prática de atividades diversas, como: caminhada, corrida, passear com animais, ciclismo, aulas públicas de dança, andar de patins entre outras que auxiliam no aumento da saúde e qualidade de vida da população.

Esta prática deixa evidente a falta de espaços para esse tipo de atividade na área central da cidade de Barreiras, no Oeste da Bahia, bem como, o potencial desta área em atrair indivíduos e grupos para diversas atividades ligadas ao esporte, à cultura e ao lazer.

No período diurno esse trecho tem grande circulação de pessoas, estejam de carro, motos, bicicletas, carroças e principalmente os pedestres. Ao resolverem afazeres diversos, essas pessoas, de algum modo, sentem a falta de arborização e sombreamento dessa área, de um local para uma pausa em meio ao turbilhão de afazeres que nos engole na correria do dia a dia, bem como de uma estrutura mais adequada e que atenda as exigências e potencial da área, inclusive em termos paisagísticos, isso, para elencar alguns dos fatores que me trouxeram a essa proposição de pesquisa: o estudo de viabilidade e proposição de projeto de parque urbano no trecho mencionado no início do texto, com foco na valorização do Cerrado, bioma ameaçado de extinção, considerando a carência de espaços públicos e verdes no meio urbano e a necessidade de requalificação¹ urbana na área central de Barreiras.

¹ Por requalificação, estamos entendendo neste trabalho, ações que visem a contribuir com os usos já existentes no local e ofereçam, por meio de projeto urbanístico, mais humanização e democratização nos usos da área apresentada.

Enquanto inquietação de pesquisa essa temática me chama atenção desde o ano de 2014 quando, ainda discente do Bacharelado Interdisciplinar em Humanidades, curso no qual sou formado pela Universidade Federal do Oeste da Bahia - UFOB, desenvolvi um trabalho sobre essa área que buscava compreender a organização territorial daquele espaço e como as pessoas “ganhavam o pão de cada dia” naquele local, vendendo água de coco, empadas entre outros. Nascia ali o futuro estudante de Arquitetura e Urbanismo. Passados quase 10 anos desde esse trabalho, acredito ser o momento de aprofundar as questões feitas desde então e procurar entender, com base no referencial teórico e demais leituras, como se efetiva o potencial desta área em termos projetuais e paisagísticos.

Uma outra questão é que no dia 11 de março de 2020, a COVID-19 foi caracterizada pela Organização Mundial da Saúde - OMS como uma Pandemia, que até o final do ano de 2022 causou a morte de quase 15 milhões de pessoas, segundo dados da OMS. Sendo que 706.531 destes óbitos acumulados no Brasil. Nunca essa geração tinha passado por algo parecido e o vírus do SARS-CoV-2 fez com

que a grande maioria da população precisasse ficar isolada em suas casas, os marcadores sociais da diferença não deixaram de dizer quem ficaria em menor ou maior risco em relação ao vírus.

Diante do isolamento no Brasil e no mundo até o início da vacinação e seus resultados, diversos foram os momentos de *lockdown*, termo comumente utilizado durante a pandemia e que pode ser entendido como confinamento. As pessoas passaram a sentir cada vez mais a necessidade por espaços abertos e livres. O contato com áreas verdes passou a ser quase um imperativo, nas casas e apartamentos a presença de vegetação passou a ser cada vez mais frequente, buscando justamente esse contato com o exterior que por hora estava suspenso e restrito às paredes dos lares. Os impactos à saúde física e mental ocasionados pelo isolamento, são inúmeros. Considerando a importância dos momentos de socialização na vida das pessoas é importante reconhecer os impactos que a Pandemia trouxe ao privar a humanidade desses momentos, dar-se aí a necessidade e o desafio de propor novos espaços que possibilitem o reforço das sociabilidades existentes e a criação de novos laços de afeto.

É sabido que na cidade de Barreiras existem outros espaços de sociabilidade, lazer e esporte como é o caso do Parque Multiuso Dom

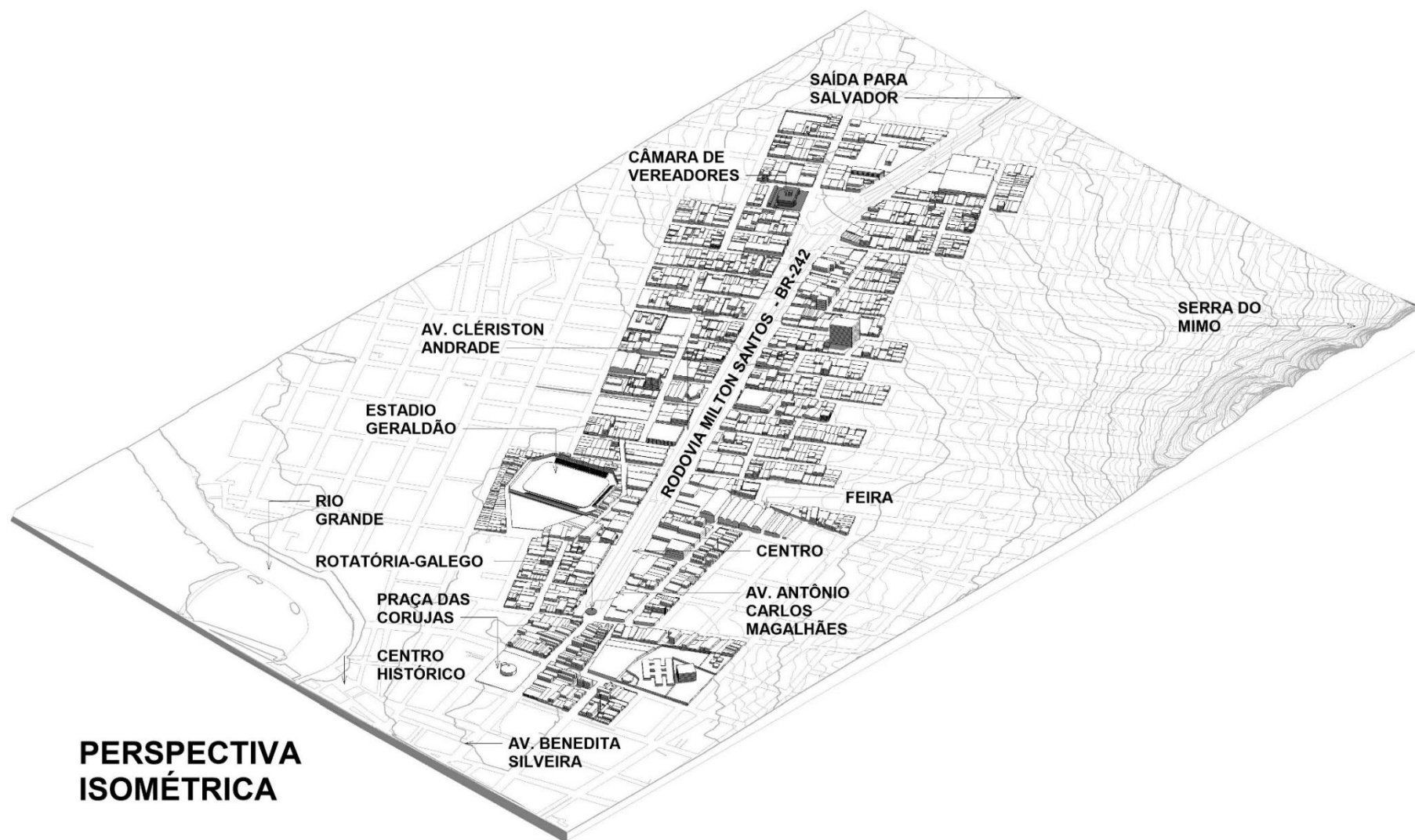
Ricardo Weberberger, localizado na divisa entre os bairros São Pedro e Barreirinhas, e o Parque Natural de Barreiras que está com obras em andamento com implementação no bairro de Barreirinhas, mas considerando uma cidade com uma população estimada 159.743 pessoas (IBGE, 2022) e a crescente expansão urbana, a necessidade e urgência de áreas verdes se faz cada vez maior.

Para esse trabalho parte-se da hipótese que é de extrema importância democratizar, humanizar e possibilitar condições de acesso a uma maior qualidade de vida e requalificação urbana do trecho da rodovia BR-242, uma vez que, ele se apresenta como um espaço com potencial urbanístico, paisagístico, cultural, entre outros, para a construção de um parque urbano. Levando especialmente em consideração que as pessoas subvertem a lógica pensada para carros e já utilizam o espaço para atividades de esporte, cultura e lazer.

O trecho entre avenidas pode trazer contribuições para a qualidade de vida da população de Barreiras enquanto projeto de parque urbano, uma vez que possibilita, para essa área uma estrutura adequada para que as pessoas possam desenvolver atividades de esportes, cultura e lazer. Além de oferecer áreas sombreadas que possibilitem o uso do espaço em demais períodos do dia para além do noturno, no qual ocorre o fechamento para automóveis. Ganha

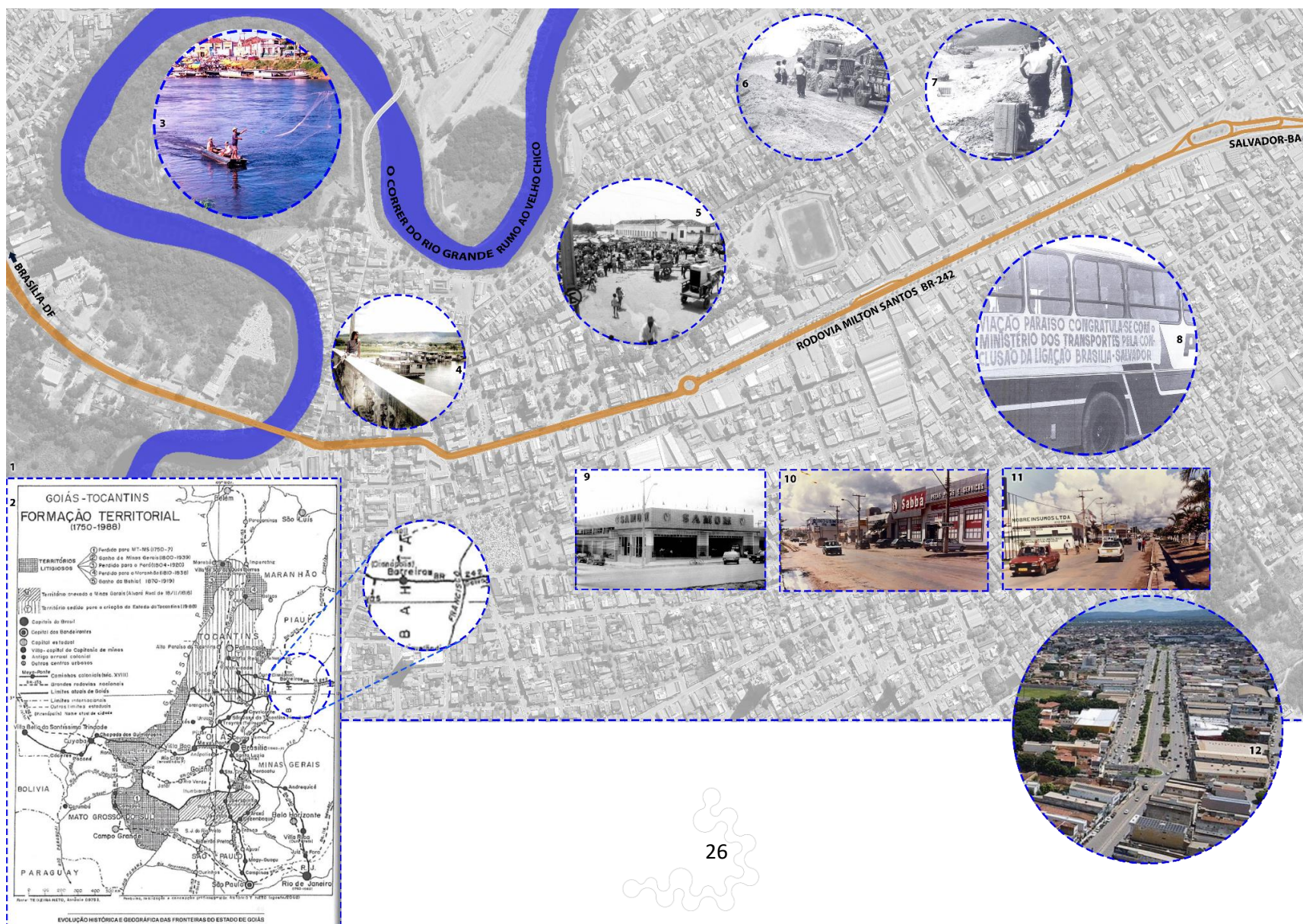
relevância social, uma vez que para além das atividades acima citadas, também pode se configurar como um local de encontro, de trocas, de vivências na cidade. Intervir no meio urbano sempre tem suas consequências, a proposta é trazer elementos que auxiliem para uma melhor qualidade de vida para a população, tornando o espaço público mais democrático e acessível o possível.

Figura 13 - Área de Estudo e seu entorno - Elaborado pelo autor software Revit, 2023



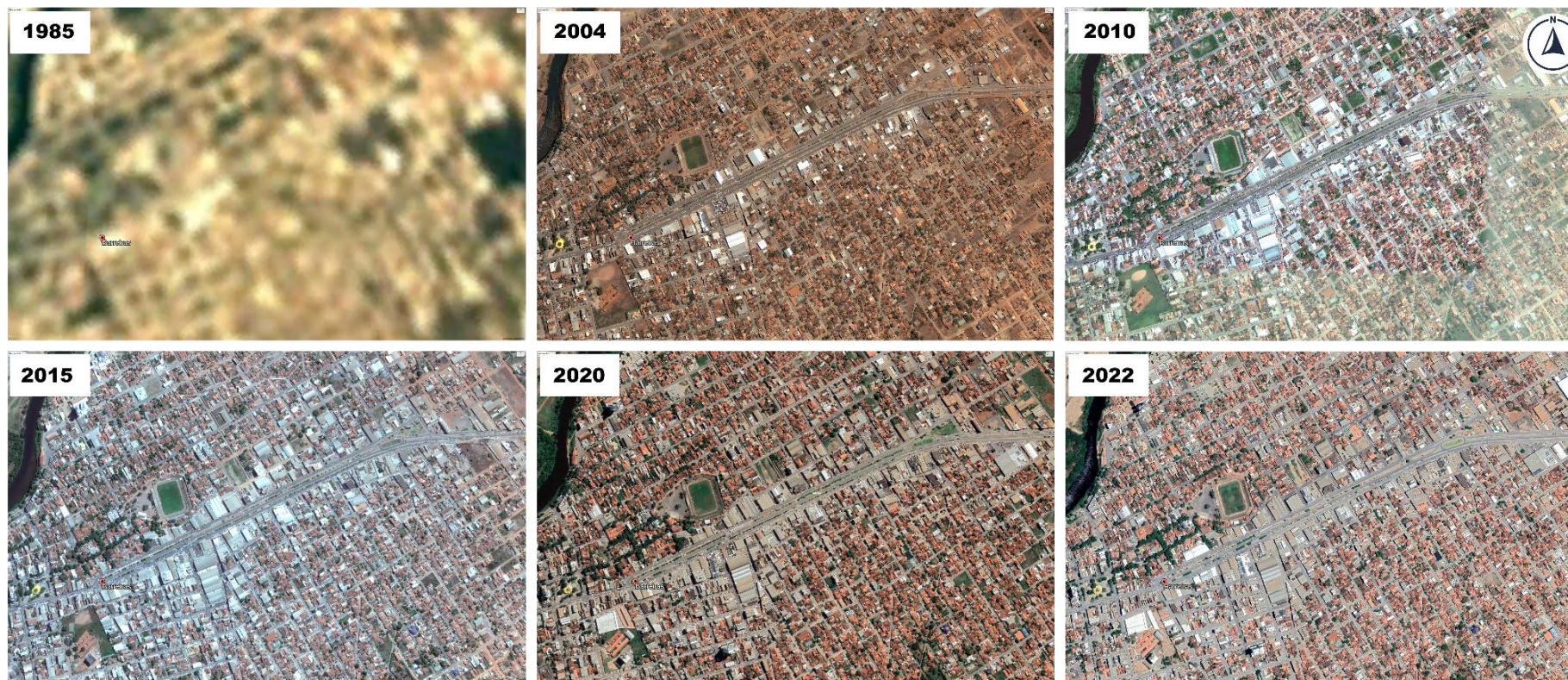
**PERSPECTIVA
ISOMÉTRICA**

Linha do tempo Do Rio Grande a rodovia Milton Santos BR-242 *Figura 14 - Recortes temporais, o autor com base em imagens disponíveis na nota de fim.*



Linha do tempo

Figura 15 - Linha do tempo da área no Google Earth - Extraído do Google Earth Pro editado pelo autor



A primeira imagem que o Programa Google Earth oferece da cidade de Barreiras data de 1985, apesar de não ter uma definição clara, podemos observar que parece haver um maior número de árvores se comparado com imagens que seguem, isso se explica pela ampliação de loteamentos, falta de uma política de arborização, tema recente nos debates sobre cidade.

Entre os anos de 1985 e 2022, 37 anos de diferença, podemos observar o asfaltamento de diversas ruas, embora nem sempre esse asfaltamento seja da qualidade e com a estrutura adequada, muitas vezes feito sem a rua ter o saneamento básico e o plano de drenagem.

É perceptível o adensamento populacional e ainda assim a manutenção de diversos vazios urbanos em terrenos centrais ou muitos próximos ao centro. Isso em decorrência provavelmente da especulação imobiliária presente na cidade.

A especulação imobiliária pode ser entendida dentro de uma lógica de acumulação de Capital uma vez que:

O capitalismo, de forma bastante intensa, participa da organização do espaço urbano, ocupa e produz novos espaços, formando áreas especializadas em distintas partes do território, intensificando o uso e a ocupação do solo urbano, estimulando o mercado imobiliário e as parcerias entre os setores público e privado [...]. Nesse sentido, a cidade é

fruto de intervenções privadas e estatais, que atuam no espaço através de investimentos estruturais e organizacionais, regulamentando os diversos interesses de poder e de classe, estabelecendo estratégias sociais e políticas, muitas vezes geradoras de segregações e exclusões sociais. (FORTUNATO, 2008. p. 1).

Uma outra questão é a da arborização urbana que a cada ano foi sendo suprimida, destituída da cidade, negada, como se fosse um ser sem importância e necessidade. Sobre esse ponto, em especial, falaremos mais à frente no texto com a devida atenção. Através de observações no local e visualização via Google Earth foi possível observar também que da área de entorno do trecho de estudo apenas uma rua não contém total asfaltamento, mesmo sendo uma rua central, é a travessa do sossego, lateral ao estádio Geraldão.

Onde queremos chegar

Este trabalho tem como objetivo geral a elaboração de proposta projetual de Parque urbano para o trecho da Rodovia Milton Santos - BR-242, localizado entre as Avenidas Clériston Andrade e Antônio Carlos Magalhães

Para isso os seguintes objetivos específicos foram elencados:

- Investigar o trecho urbano da BR-242 com base no aparato teórico da Arquitetura e do Urbanismo e de áreas afins visando contribuir com os estudos sobre qualidade de vida nas cidades, paisagismo, lazer, esporte e mobilidade urbana em Barreiras;
- Levantar e analisar referencial teórico sobre pesquisas já realizadas sobre o objeto da pesquisa, legislação pertinente, bem como, estudos de caso sobre outras propostas elaboradas para a área e exemplos de projetos com objetivos próximos;
- Desenvolvimento de cartografias temáticas e diretrizes de intervenção para o entorno da área;
- Propor projeto de parque urbano no trecho da rodovia BR-242 entre as avenidas Clériston Andrade e Antônio Carlos Magalhães;
- Oferecer aos pesquisadores que estudam sobre tais questões mais uma ferramenta de análise para futuros estudos relacionados à área pesquisada.

Para a pesquisa, diferentes métodos serão utilizados, entre eles o aprofundamento da leitura do referencial teórico e legislações sobre o objeto da pesquisa, desenvolvimento e proposição de projeto de parque urbano, na perspectiva do direito à cidade e a qualidade de vida. Propõe-se a basear a pesquisa no campo de estudos da

Arquitetura e Urbanismo, sem abrir mão de contribuições de áreas afins como a Geografia, a História, a Antropologia, a Psicologia, as Ciências Humanas, Políticas e Sociais, entre outras. Posteriormente à leitura do referencial teórico, pretende-se sistematizar as reflexões em torno da temática do trabalho através de registro escrito, fotográfico, projetual e outros. Também foram realizadas entrevistas semiestruturadas (*formulário Google docs*) e foram realizadas entrevistas em profundidade com pessoas que utilizam o espaço da BR-242, visando entender melhor as necessidades do espaço para a formulação do programa a ser elaborado, interações em redes sociais também serão utilizadas. O estudo tem caráter qualitativo, se propõe ao desenvolvimento de cartografias temáticas, visitas a campo e apreensão urbana do objeto, bem como, pesquisas na internet e em documentos da prefeitura da cidade de Barreiras visando o desenvolvimento de projeto urbanístico.

Diante do exposto, a requalificação urbana é entendida neste trabalho como um conjunto planejado de ações que visam promover a melhoria dos usos já existentes, a proposição de novos usos para a área e que se propõem a promover melhor uso e ocupação para o trecho da BR-242 com foco na qualidade de vida das pessoas.

Tomar como Partido, semear Conceito

O conceito do projeto germina, tal como uma semente, no solo do Cerrado baiano buscando fomentar na cidade mais espaços verdes que versem sobre a importância desse bioma ameaçado de extinção e que possam através de diversos elementos proporcionar a população de Barreiras melhores condições de uso das áreas centrais da cidade, um espaço que contribua para um melhor uso do trecho urbano da Rodovia Milton Santos - BR-242, somando esforços para uma melhor qualidade de vida.

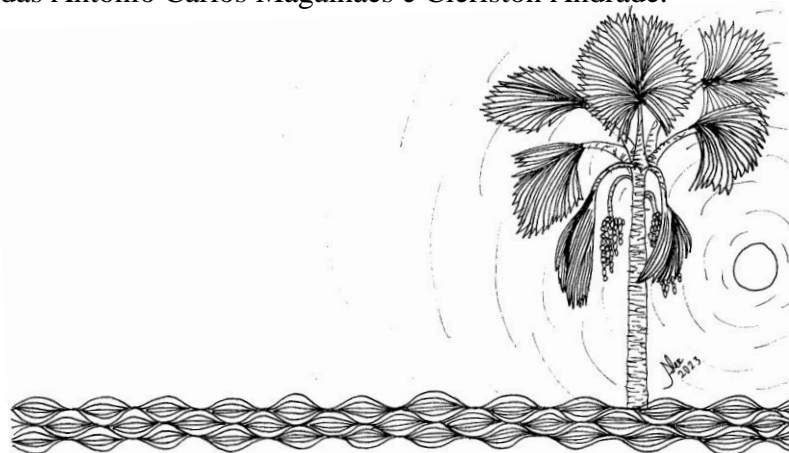
Para isso, como partido, procuramos elementos que possam contribuir com a valorização do Cerrado, fomentando áreas verdes de descanso que possam ser utilizadas inclusive nos horários entre os turnos de trabalho, por se tratar de área central com variedade de comércio e serviços, propondo dentro do Parque *Entre avenidas*, espaços de contemplação desse Bioma, trazendo nas suas cores e formas, bem como, o uso de espécies nativas.

Propor elementos de contato com a água como fontes, espelhos d'água considerando as amplitudes térmicas da cidade e sua ligação histórica com as margens do rio, propor também elementos através de

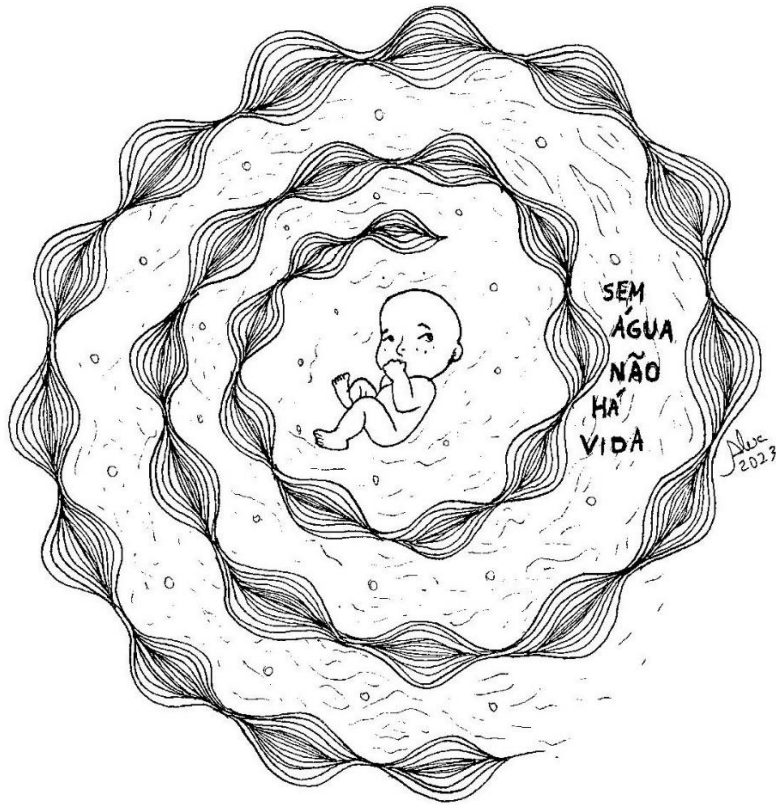
desenhos que remontem aos Areeiros, lavadeiras, Nazaro e outras manifestações da cultura local aplicados ao projeto. Buscando atentarmo-nos para questões como direção dos ventos e incidência solar, e sua relação com a implantação do projeto.

Buscando a melhoria no fluxo das vias, seus retornos e acessos, propondo a reestruturação e delimitação da área do Parque e suas vias adjacentes, integrando a BR-242 como terceira via das avenidas Antônio Carlos Magalhaes e Clériston Andrade, fazendo com que ocupem o mesmo leito até a Avenida Benedita Silveira.

Pensando nas demandas das pessoas que utilizam o trecho urbano da Rodovia BR-242 no seu dia a dia e em momentos mais específicos, o projeto busca incluir atividades festivas que acontecem no local como Carnaval, manifestações de cunhos diversos, rodas de Capoeira, aulas públicas de dança entre outros. Questões como conforto ambiental, espaços para esporte e lazer, passagem segura entre as avenidas Antônio Carlos Magalhães e Clériston Andrade.



Cerrado, berço das águas



² “conceito este que define regiões do planeta com alta riqueza em espécies, extraordinária concentração de endemismos, porém sujeitas a um excepcional grau de ameaça ou perda de habitats. Restritos a apenas 2,3% da superfície do globo, os *hotspots* comportam cerca de 50% das plantas vasculares e 42% dos

São seis os biomas que o Brasil abriga, sendo a Amazônia o maior deles, ocupando cerca de 49,3% do território nacional, seguido do Cerrado que ocupa (23,9%), Mata Atlântica (13,0%), Caatinga (9,9%) Pampa (2,1%) e Pantanal (1,8). O Cerrado é o segundo maior bioma do país, sendo considerado um bioma extremamente rico em biodiversidade, tanto que em 1998 passou a ser considerado um *hotspot*² mundial nesse quesito. É possuidor de um tipo de vegetação savânica, chamado por muitos de “Savana brasileira” mas também tem trechos de floresta e campos decorrentes da sua heterogeneidade ambiental, além de ser casa de povos tradicionais como indígenas, quilombolas, geraizeiros que se esforçam para manter sua cultura e dos seus antepassados viva frente as adversidades (DARCY, 2019 p.3-6)

Segundo Reis, o Brasil se insere na Divisão Internacional do Trabalho historicamente como fornecedor de matéria-prima, dessa maneira, alguns espaços do país tiveram maiores intervenções no sentido de produzir para exportar. Para a autora o Cerrado baiano é

vertebrados terrestres endêmicos. Atualmente são 36 os *hotspots* mundiais e, dos biomas brasileiros, Mata Atlântica e Cerrado é que estão inclusos” (Revista DARCY, p.6, 2019)

um desses espaços, por conta de fatores como o seu domínio Morfoclimático. O oeste da Bahia se insere nessa dinâmica, uma vez que, se encontra numa área de Cerrado e dentro de uma região que foi nomeada como MATOPIBA, delimitada pelo Plano de Desenvolvimento Agropecuário PDA – MATOPIBA, criado pelo Decreto nº 8.447 em maio de 2015. É composto por partes dos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia a partir de uma convergência de interesses do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA), Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA) e do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) (REIS, 2021).

Preço baixo das terras, flexibilidade da legislação ambiental e não fiscalização são alguns dos fatores que contribuem com o desmatamento do Cerrado, uma vez que grande parte desse desmatamento acontece em áreas privadas. Grandes empreendimentos agropecuários fazem uso dos seus recursos por conta das suas condições físico-naturais, solos profundos e disponibilidade hídrica tanto na sua superfície predominantemente plana quanto em seu subterrâneo (REIS, 2021).

No bioma se encontra o aquífero Urucuaia, bem como, diversas nascentes, riachos e rios perenes e intermitentes que levam água para o Rio São Francisco através de rios como o Rio de Janeiro, o Rio Preto, Rio Grande, Rio Formoso localizados na região oeste da Bahia. É chamado por muitos como “berço das águas” ou a caixa “d’água do Brasil”. Em outras palavras, a água no Cerrado baiano é um fator de extrema importância e é um dos elementos que se somam aos interesses do Capital para ser utilizada na produção de empreendimentos agropecuários (REIS, 2021). Nesse sentido a Revista DARCY aponta que “Os seres envolvidos com o ciclo hídrico, responsáveis por propiciar o acúmulo de água na caixa d’água dos planaltos do Brasil Central, são as plantas do Cerrado” (2019, p.7)

Em contraste ao dito anteriormente sobre as plantas do Cerrado: algodão, milho, soja, pastagens para gado, culturas implantadas no bioma, entre outros são produtos produzidos nos Cerrados baianos, inclusive no município de Barreiras.

Neste caso, o fenômeno agronegócio é colocado ele mesmo enquanto uma força motriz de uma série de práticas sociais que vão construir/revelar/desconstruir representações acerca deste, criando um discurso de aceitação frente à sociedade em que as narrativas

direcionam para uma concepção de campo moderno, veloz e tecnológico, onde o ser e a terra se distanciam através da modernização. (REIS, 2021, p.4)

Ao se colocar como uma força Motriz, como aponta Reis, as terras utilizadas pelo agronegócio desmatam o Cerrado para que seja possível produzir mais e negam a pré-existência de habitantes cujas práticas distinguem-se das práticas dos agentes do agronegócio.

E, assim, as paisagens dos cerrados revelam as dinâmicas de seu povo, suas lutas e riquezas experienciadas também através do lugar. Os povos dos cerrados trazem no seu imaginário coletivo representações de suas paisagens que aparecem em cantos, versos e prosas, cantigas, desenhos, pinturas e causos que fazem parte de suas construções identitárias relacionadas aos seus espaços de vivência, seus lugares. (REIS, 2021, p.69)

Segundo a revista DARCY:

O Cerrado abriga 12 mil espécies de plantas, 267 de répteis, 209 de anfíbios, 850 de pássaros, 1.300

de peixes, além de ser refúgio para 13% das borboletas, 35% das abelhas e 23% dos cupins dos trópicos. Apenas uma parte desse imenso território foi pesquisada até hoje, embora se saiba que 901 espécies do Cerrado estão ameaçadas de extinção: 266 animais e 635 vegetais. (DARCY, p. 03, 2019)

É importante que o uso da terra no Cerrado e sua ocupação tenham seu foco revisto, uma vez que se faz necessário a criação e implementação de políticas públicas que além de garantir a manutenção do Produto Interno Bruto - PIB do país, atualmente tendo seu eixo no agronegócio e atividades afins, possa garantir, incentivar e valorizar a biodiversidade desse bioma a partir de um desenvolvimento sustentável que leve em consideração os povos tradicionais e compreenda a real importância do Cerrado para o povo brasileiro (REVISTA DARCY, 2019, p.7) para que esse bioma não seja um *Bioma de sacrifício*³ em detrimento do Capital financeiro.

Os gráficos a seguir foram desenvolvidos pelo MapBiomas e nos auxiliam na compreensão dos problemas enfrentados pelo Cerrado atualmente.

³ Termo utilizado no podcast *O assunto no episódio Cerrado – como salvar o bioma do desmatamento* em referência há como o Cerrado tem sido explorado nas últimas décadas. Disponível em

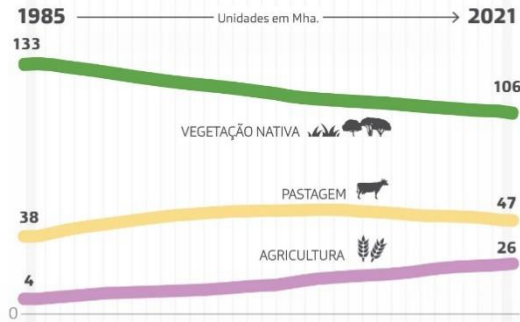
<<https://open.spotify.com/episode/69BwVEy0xsl8C1jQhaTbbF>>. Acessado em 21 de agosto de 2023

Figura 16-Figura 14 - <https://mapbiomas-br-site.s3.amazonaws.com/MBI-Infograficos-7.1-cerrado-BR.jpg>

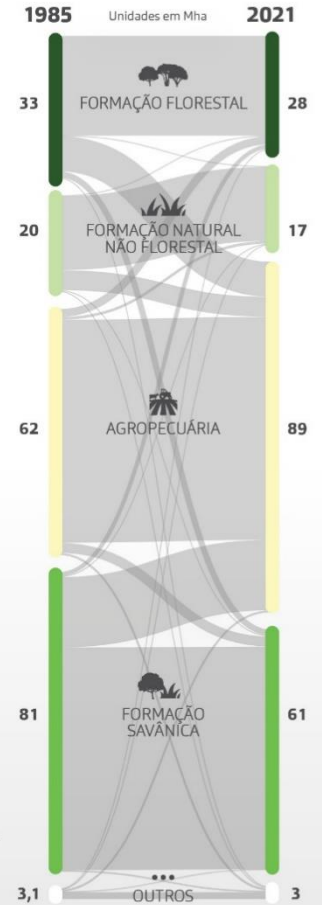
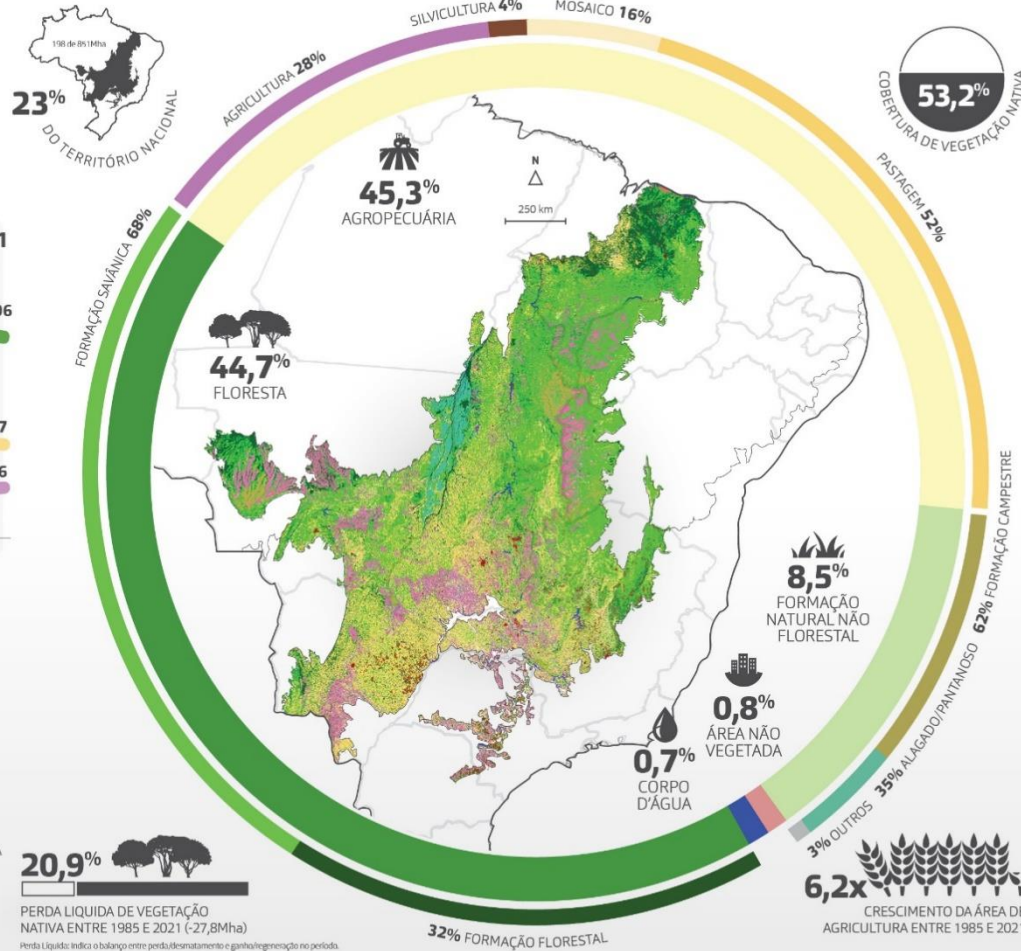
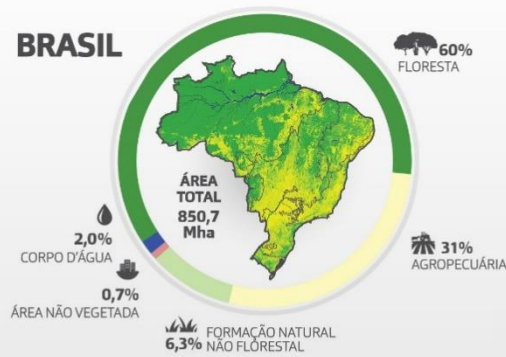
Para mais informações acesse mapbiomas.org  MAPBIOMAS 021

Cerrado

Evolução anual da cobertura e uso da terra (1985-2021)



BRASIL



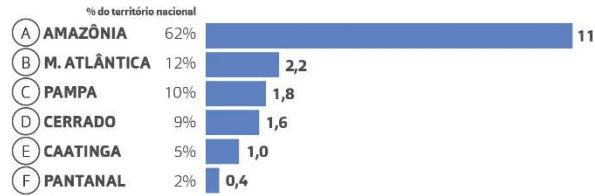
- FLORESTA
- FORMAÇÃO FLORESTAL
- FORMAÇÃO SAVÂNICA
- MANGUE
- AGROPECUÁRIA
- AGRICULTURA
- PASTAGEM
- MOSAICO DE USOS
- SILVICULTURA
- FORMAÇÃO NATURAL NÃO FLORESTAL
- FORMAÇÃO CAMPESTRE
- CAMPO ALAGADO E ÁREA PANTANOSA
- ÁREA NÃO VEGETADA
- ÁREA URBANIZADA
- CORPO D'ÁGUA

FONTE: MapBiomas, Coleção 7.1. O Projeto MapBiomas disponibiliza mapas anuais de cobertura e uso da terra, bem como, mapas com as mudanças ocorridas ao longo do tempo para todo o período entre 1985 e 2021. Todos os dados, bem como a metodologia e avaliação de acurácia das Coleções de MapBiomas, se encontram no site www.mapbiomas.org

Figura 17 - <https://mapbiomas-br-site.s3.amazonaws.com/Infograficos/MBI-infografico-agua-BR-rev2.jpg>

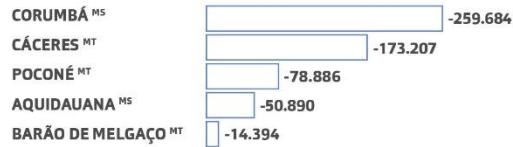
Superfície de água no Brasil em 2022

Superfície de água nos biomas Mha



Superfície de água nos municípios * ha

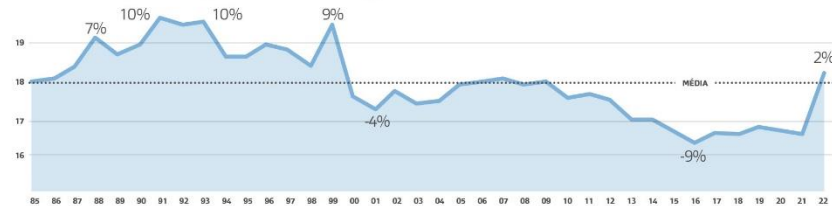
Perdas em relação à média histórica



Ganhos em relação à média histórica



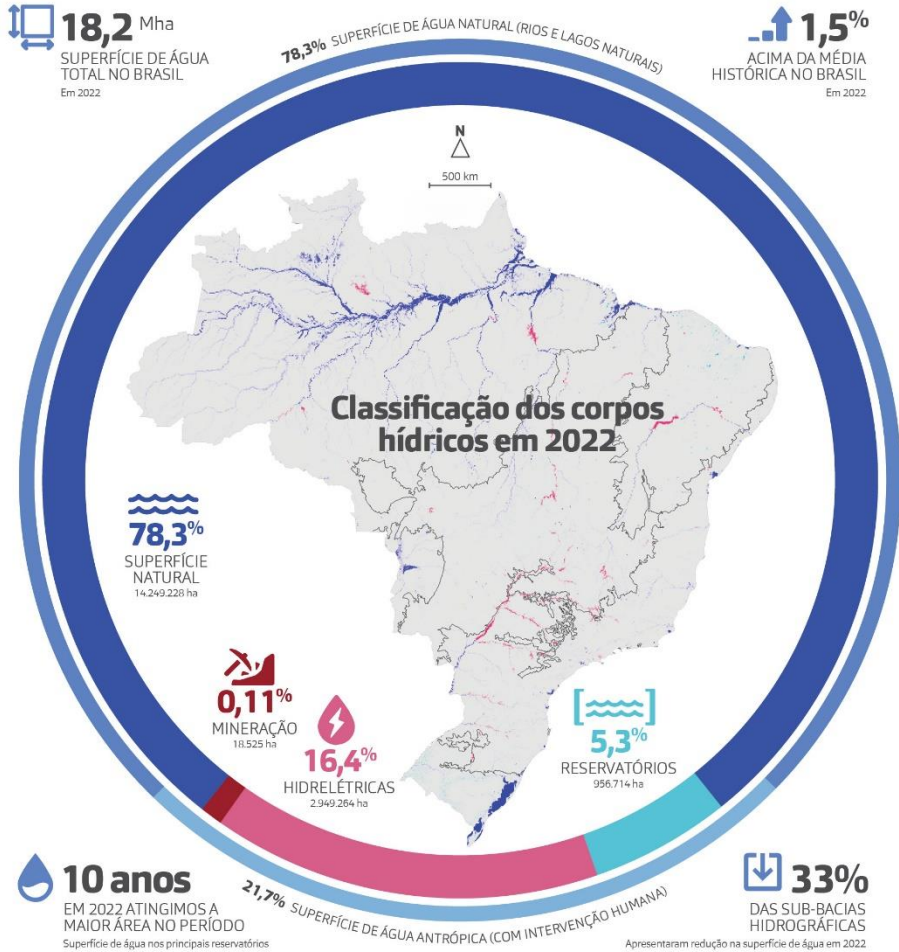
Histórico de superfície de água no Brasil Mha



18,2 Mha
SUPERFÍCIE DE ÁGUA TOTAL NO BRASIL
Em 2022

Para mais informações acesse: mapbiomas.org **MAPBIOMAS** TAGUAI

+1,5%
ACIMA DA MÉDIA HISTÓRICA NO BRASIL
Em 2022

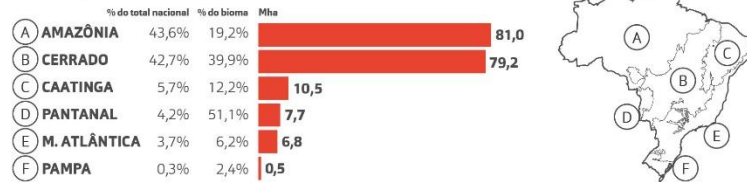


O Mapbiomas Água é uma iniciativa da rede Mapbiomas que mapeia o movimento anual e mensal das superfícies de água no Brasil entre 1985 até o presente. Para saber mais acesse: mapbiomas.org
* Refere-se à superfície de água por município em relação ao ano anterior.

Figura 18 - https://mapbiomas-br-site.s3.amazonaws.com/MBI-fogo-infografico-BR-rev_1.jpg

Fogo no Brasil entre 1985-2022

Área queimada nos biomas



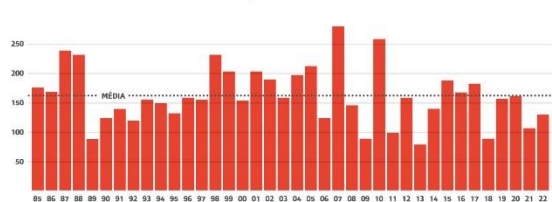
Ranking por estados



Ranking por municípios



Histórico de áreas queimadas Mha



Frequência %

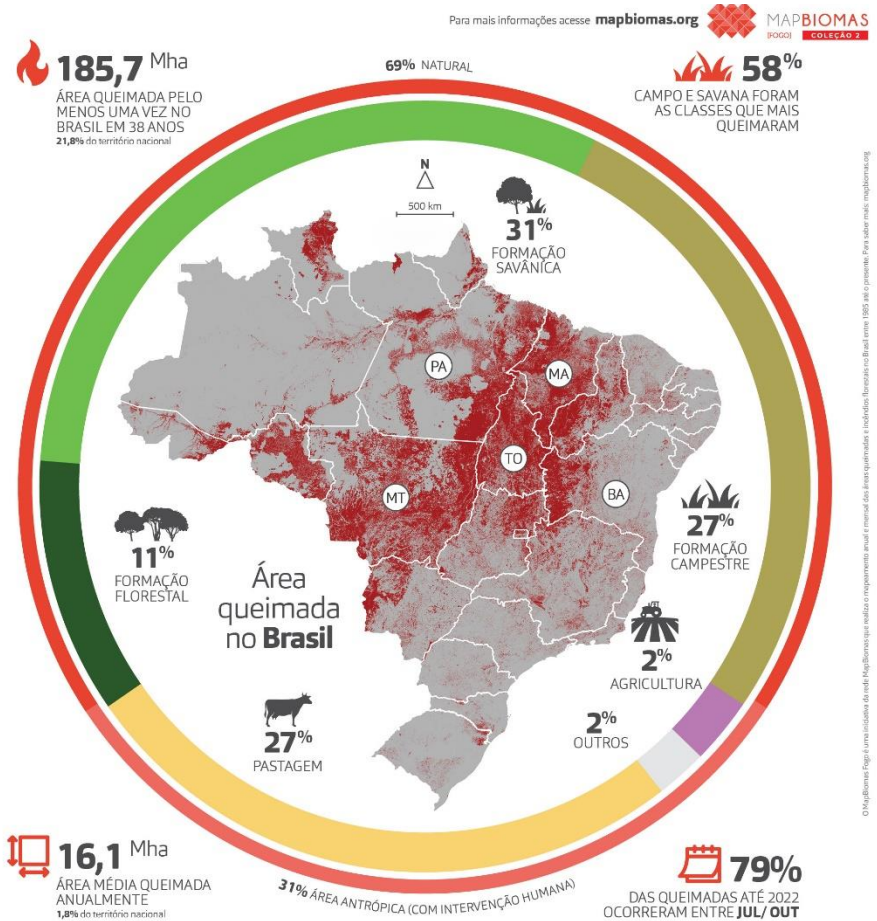
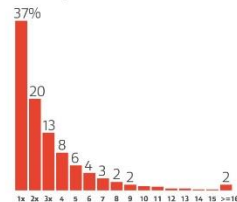


Figura 19 – Fogo na Serra da Bandeira – Barreiras – Foto Rubio Ferreira, setembro de 2023



O projeto *MapBiomias* é uma iniciativa do Observatório do Clima, e foi desenvolvida por uma rede multi-institucional envolvendo universidades, organizações não governamentais - ONGs e empresas de tecnologia que buscam anualmente mapear a cobertura e uso da terra do Brasil inspecionando elementos como vegetação, recursos hídricos, incidência do fogo entre outros que são vetores de mudanças do território.

No que se refere a evolução anual e uso da terra entre 1985-2021 os gráficos apresentados pelo MapBiomias mostram que o Cerrado teve uma perda de vegetação de 20,9% entre esses anos. Em relação as áreas queimadas nos biomas, o gráfico de *Fogo no Brasil entre 1985-2022* mostra que as áreas desse ecossistema foram

extremamente atingidas nesse período com 42,7% do total nacional sendo queimado e 39,9% do bioma citado, o que corresponde a 79,2 milhões de hectares. A Bahia no ranking de estados mais atingidos por queimadas se encontra na 5ª colocação, o que acende um alerta para um bioma ameaço de extinção.

O Cerrado ocupa 9% da superfície de água nos biomas do território nacional, ficando atrás apenas da Amazônia, Mata Atlântica e Pampa, considerando que grande parte das águas do Cerrado ficam em seus aquíferos como citado anteriormente.

Como pode ser observado nos gráficos, o Cerrado se encontra numa zona de em que a cada ano a vegetação nativa vem perdendo espaço para atividades como pastagem e agricultura colocando em risco toda uma cadeia de espécies da fauna e flora nativa existentes.

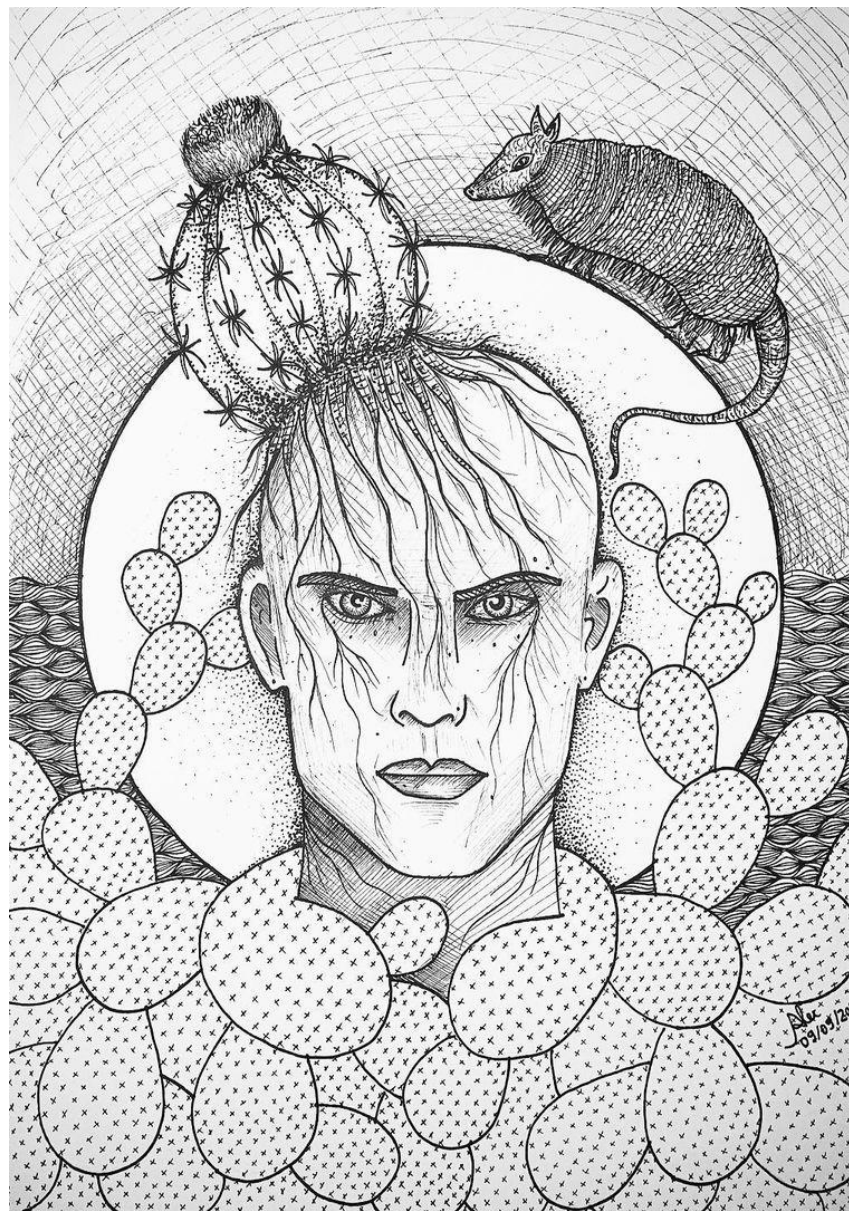
A cidade de Barreiras, rodeada por suas serras e rios, como a Serra da Bandeira a Serra Mimo, o Rio de Ondas, o Rio de Janeiro e o Rio Grande que corta a cidade, carece de espaços verdes. Por muito tempo as árvores utilizadas na arborização urbana priorizaram espécies exóticas em detrimento de espécies nativas. Propomos então na contramão disso áreas verdes que versem sobre o Bioma Cerrado, ressaltando a importância do mesmo tanto em termos de fauna e flora, como em termos culturais e tradicionais.

COMO SE FOSSE UM PREFÁCIO

Autor: Nikolaus Von Behr

O cerrado é milagre
(e também é pedaço do Planeta
que desaparece)
abraço meu irmão pequizeiro.
Ando de mãos dadas
Com minha irmã sucupira.
Meu pai jatobá sorri.
Mãe peroba não diz nada,
Apenas sente.
Minhas amigas abelhas
são filhas das flores.

Agora prepare seu coração:
Correntão vai passar e levar tudo:
Ninho de passarinho rasteiro também.
Depois do correntão
Brotou o que tinha que brotar,
Mas já era tarde.
Faca fina cortou raiz pela raiz.



Aí não brotou mais nada.
Aliás, brotou coisa melhor:
Soja, verdinha, verdinha
Que beleza, diziam.

Olhe bem os cerrados
da próxima vez.
Rastejar por entre cupins
E capins
E sentir o cheiro do anoitecer.

Antes de terminar pergunto:
Quem vai pagar a conta
De tanta destruição?
“tudo bem, daqui a 100 anos
estaremos todos mortos”
disse alguém.
Certo, estaremos todos mortos.
Mas nossos netos não.
O cerrado é milagre,
Minha gente.

Paisagem, fauna, flora e cidade



Para Kevin Lynch, um dos expoentes nos estudos sobre urbanismo no mundo, na sua obra *A imagem da cidade*, na qual ele discorre sobre como as pessoas percebem a cidade e as partes que a constituem, o autor agrupa em cinco tipos os elementos que as pessoas utilizam para formar sua imagem da

cidade, sendo eles: Vias, Limites, Bairros, Cruzamentos e Marcos.

Dessa forma, as *Vias* são os diversos caminhos ao longo dos quais as pessoas se movem e observam a cidade, podem ser ruas, caminhos, passeios. Para o autor “as pessoas observam a cidade à medida que nela se deslocam”; Os *Limites* são as “linhas ao longo das quais regiões se relacionam e encontram”, são diferentes das vias uma vez que funcionam como referências secundárias, tais como uma parede, são as fronteiras entre duas partes. “[...] embora não tão importantes como as vias, são, para muitos, uma relevante característica organizadora, particularmente quando se trata de manter

unidas áreas diversas”; Os *Bairros* são consideradas as regiões urbanas de tamanho variável e com uma extensão bidimensional, uma vez que “o observador penetra (para dentro de) mentalmente e que reconhece como tendo algo de comum e identificável. São sempre passíveis de identificação do lado interior e, também, do exterior”; Os *Cruzamentos*, considerados os pontos estratégicos de uma cidade por onde o observador pode se descolar para as diferentes regiões, podem convergir em vias, ser uma esquina, locais de transporte que proporcionem a mudança de sentido do observador. Já os *Marcos* são elementos externos, geralmente representados por objetos físicos como edifícios, serras, lojas e seu uso implica a sua distinção e evidencia em relação à os outros elementos. “Podem situar-se dentro da cidade ou a uma tal distância que desempenham a função constante de símbolo de direção” e “Parecem adquirir um significado crescente à medida que as deslocções se vão tornando cada vez mais familiares”. (LYNCH, K. 1960, p.58-59)

O conceito de cruzamento está relacionado com o de via, pois os cruzamentos são típicas convergências de vias, factos do percurso. Estão, semelhantemente, ligados ao conceito de bairro, devido ao seu caráter de núcleo, que, por sua vez, é o foco intensivo, o centro polarizador do bairro.

Em qualquer caso ou imagem, encontram-se pontos focais e, em alguns casos, eles são até a característica dominante (LYNCH, K. 1960, p.59) {sic}

Para Kevin Lynch “Os elementos sobrepõem-se e interligam-se constantemente” (1960, p.60). Para o autor a imagem da cidade que as pessoas formam está permeada por memórias e significados de acordo com as associações que cada pessoa faz com as partes da cidade.

As imagens do meio ambiente são o resultado de um processo bilateral entre o observador e o meio. O meio ambiente sugere distinções e relações, e o observador – com grande adaptação e à luz dos seus objetivos próprios – seleciona, organiza e dota de sentido aquilo que vê. A imagem, agora assim desenvolvida, limita e dá ênfase ao que é visto, enquanto a própria imagem é posta à prova contra a capacidade de registro perceptual, num processo de constante interação. Assim, a imagem de uma dada realidade pode variar significativamente entre diferentes observadores. (LYNCH, K. 1960, p.16) {sic}

Esses conceitos nos auxiliam na compreensão de como é formada a imagem da cidade, ou seja, sua paisagem, que envolve

diversos tipos de elementos, desde os naturais ao edificados e como se relacionam.

Para Benedito Abbud, autor e arquiteto paisagista brasileiro “A essência do espaço em paisagismo é diferente daquela da arquitetura e do urbanismo, pois resulta de matéria-prima distinta, obtida de elementos e condicionantes da natureza” como o ar, a água, o fogo, a terra, a flora, a fauna, o tempo. Elementos que somados formam um complexo dinâmico que influencia as características de um jardim e/ou da paisagem urbana. (ABBUD, 2010, p.18).

Para o autor, a única expressão artística em que os cinco sentidos humanos podem participar é o paisagismo, ele envolve a visão, através das cores e formas, o olfato através dos aromas, a audição quando o vento sopra as folhas, o paladar ao oferecer frutos doces ou azedos e o tato através das texturas das cascas das árvores. Permite assim uma vivência sensorial rica e única “Quanto mais um jardim consegue aguçar todos os sentidos, melhor cumpre o seu papel” (ABBUD, 2010, p.15).

Considerando o apontado por Kevin Lynch, sobre a memória e significados atribuídos a cidade pelas pessoas, e o exposto por Benedito Abbud, sobre os sentidos que o paisagismo pode aguçar e as sensações que pode proporcionar, criar paisagens que possam propor

a valorização de um bioma ameaçado de extinção como o Cerrado, com uma biodiversidade considerável é de suma importância para uma cidade como Barreiras.

A seguir, alguns desenhos e mapas mentais que buscam refletir aspectos da Cidade.

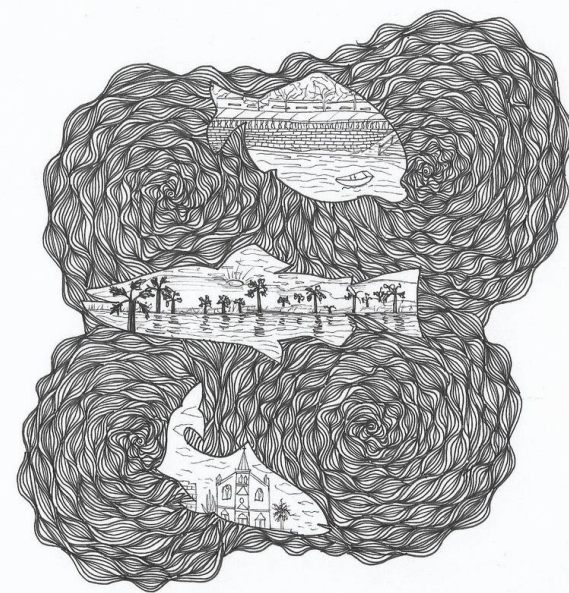
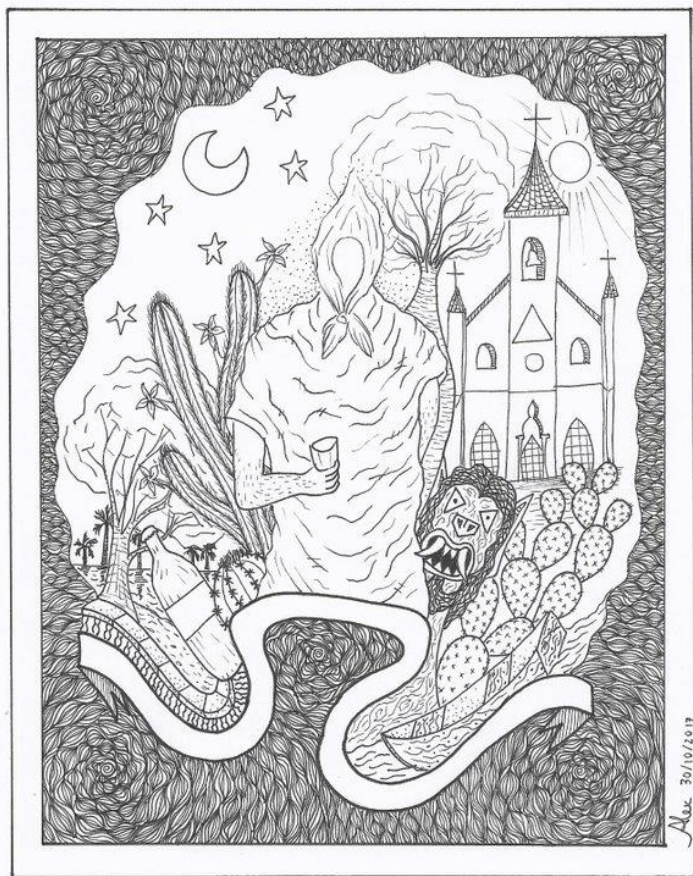
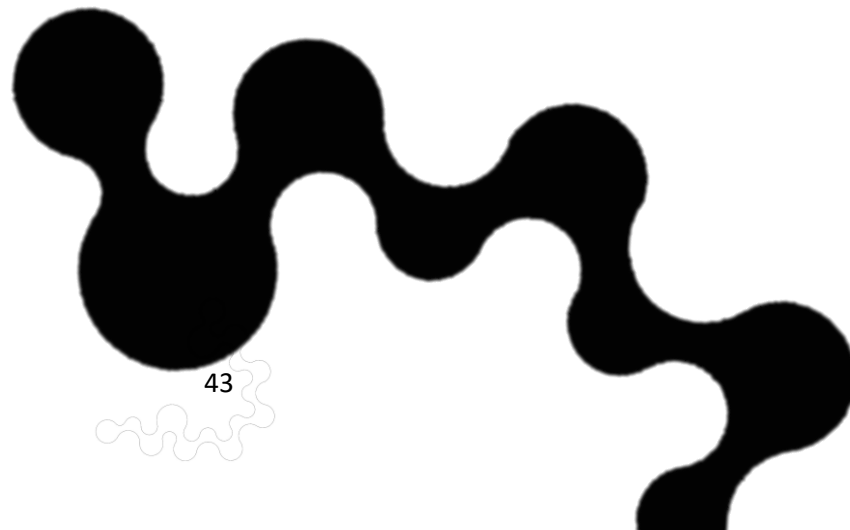
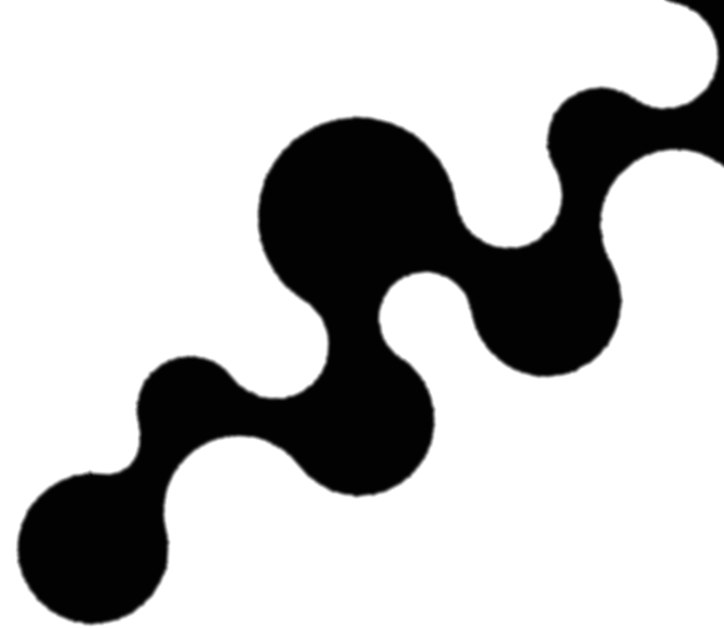


Figura 20 – Barreiras-BA - por Plinio Rodrigues – Extraído de <https://www.instagram.com/plinio_cr/?img_index=1> acessado em 08 de outubro de 2023



Parques urbanos



PARQUES URBANOS

As cidades surgem a partir de aglomerados humanos que percebem a necessidade da vida em sociedade, para que isso se torne possível, é necessário um certo nível de organização política e social, entre outros fatores. Com o crescimento das cidades industriais na Europa e as condições de trabalho cada vez exigindo mais dos trabalhadores, gera-se a necessidade de descanso. “O Parque Urbano é um produto da cidade da era industrial.” (MACEDO e SAKATA, 2010, p.7), uma vez que, surge da busca por mais salubridade nas cidades.

Um parque urbano localizado no Brasil ou em qualquer outro local do mundo é marcado pela sua singularidade. Cada parque é único, mesmo que apresentem características similares, por exemplo: vegetação de pequeno, médio ou grande porte, mobiliário urbano, pista para caminhada, brinquedos para crianças, espelhos d'água, lagos, equipamentos para modalidades esportivas, entre outros. O que faz a singularidade de cada parque é o fato de estar localizado dentro um contexto específico, da cultura de um país, de uma cidade, que exerce influência sobre o seu projeto, sobre a vegetação que ali será colocada e sobre os materiais utilizados em sua construção.

Por muito tempo, em especial em cidades de médio e pequeno porte, a preocupação com questões relacionadas à arborização e aos parques urbanos era tratada como um assunto de segundo plano, mas nas últimas décadas essa realidade vem se modificando, especialmente nos últimos anos com as consequências da pandemia e a necessidade de mais espaços ao ar livre.

A visão de cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis tornou-se um desejo universal e urgente. Os quatro objetivos-chave – cidades com vitalidade, segurança, sustentabilidade e saúde – podem ser imensamente reforçados pelo aumento da preocupação com pedestres, ciclistas e com a vida na cidade em geral. Um grande reforço desses objetivos é uma intervenção política unificada por toda a cidade para garantir que os moradores sintam-se convidados a caminhar e pedalar, tanto quanto possível, em conexão com suas atividades cotidianas. (GEHL, J. 2013, p. 6)

A obra *Cidade Para Pessoas* de Jan Gehl antecede a pandemia, mas nos oferece um panorama das últimas décadas de como as cidades têm se relacionado com os seus habitantes em termos de conflitos e convergências. O autor oferece importantes análises de como as cidades podem, através de soluções já existentes, avançar

para uma agenda mais sustentável e que ofereça mais qualidade de vida e saúde para os seus habitantes, como no caso da mobilidade urbana, os trens e as bicicletas, o que ele chama de mobilidade verde.

Jan Gehl faz uma crítica ao uso excessivo dos automóveis como meio de transporte apontando que “Hoje, percebe-se um rápido crescimento dos problemas de saúde pública porque grandes segmentos da população, em vários lugares do mundo, tornaram-se sedentários, uma vez que os carros fazem todo o transporte porta a porta” (2013. p.7). O autor ainda aponta a importância da dimensão humana considerando como premissa para o novo modo de planejar as cidades. Dessa forma, os parques urbanos podem ser entendidos como um elemento de grande importância nesse processo.

Segundo Szeremeta e Zannin (2013) os parques urbanos trazem diversos benefícios para as pessoas que deles se utilizam, desde fomentar a convivência social, saúde física e psicológica dos indivíduos, podendo contribuir com a redução do sedentarismo além de amenizar os efeitos do estresse do dia a dia de uma sociedade que vive a cada dia mais conectada com o digital e voltada para as telas de celulares, computadores e outros equipamentos eletrônicos.

Assim, percebe-se que os parques urbanos são considerados próprios para o desenvolvimento de atividades físicas, podendo ser considerados verdadeiras “academias ao ar livre”. Desde apenas uma visita até a prática regular de exercícios físicos em áreas verdes (“exercício verde”) é possível verificar importantes benefícios à saúde física e mental. O que torna imprescindível a implantação destes espaços para ajudar na melhoria da saúde coletiva e bem-estar. (SZEREMETA, B. ZANNIN, P. H. T. 2013, p.182)

Os autores consideram que os parques urbanos têm se tornado um refúgio, frente ao crescente ruído existente nas cidades, pois através da sua vegetação entre outros elementos que auxiliam como barreira e dispersor sonoros para um melhor conforto ambiental acústico, térmico e visual.

Segundo os autores, uma caminhada de apenas 5 minutos em um parque já é suficiente para que as pessoas comecem a ter melhoras significativas nos seus níveis de estresse, consideram ainda que caminhos verdes e atrativos são importantes à medida que despertam na população a vontade de sair para caminhar se comparado com caminhos insalubres e sem a presença de vegetação, auxiliam assim para uma população mais ativa e que se movimenta pela cidade, para

além do modal automotivo. Para Szeremeta e Zannin (2013) é importante que para além da existência dos parques, também existam políticas públicas voltadas para o seu uso que possam despertar na população o interesse pelo local.

A maior proximidade as residências e a beleza da paisagem dos parques parecem ser os principais determinantes para a adesão e manutenção de frequentadores assíduos. Neste sentido, os parques devem ser implantados e planejados de acordo com o perfil e as necessidades da comunidade, além de serem estabelecidas políticas eficientes de conservação ambiental dessas áreas, já que a beleza da paisagem é atribuída pela presença de suas condições naturais (vegetação, lagos, relevo, etc), as quais podem também promover bem estar psicológico no visitante. (SZEREMETA, B. ZANNIN, P. H. T. 2013, p.187)

Os parques de modo geral podem ser classificados de acordo com diferentes tipologias e foco nos seus usos e atividades, sendo algumas de suas principais tipologias o parque ecológico; parque temático; parque pesqueiro; parque linear; parque ou jardim botânico entre outros (MACEDO e SAKATA, 2010)

Alguns parques vão ter suas características voltadas quase que exclusivamente para o esporte e lazer, enquanto outros terão foco na pesquisa e conservação, como é o caso dos zoológicos e jardins botânicos. Vale lembrar que já há algum tempo vem ganhando força na sociedade discussões sobre o papel e a configuração do parque zoológico e se tem proposto uma mudança em sua dinâmica para a categoria de santuário, visando um maior bem-estar animal.

Sobre os parques temáticos, talvez o mais conhecido seja o Walt Disney World, inaugurado na década de 1970 em Orlando, na Flórida. Um, se não o mais famoso parque temático do mundo e sonho de consumo de muitos turistas.

Os parques também estão presentes no imaginário das pessoas e tem importância no que se refere às questões cinematográficas, gerando franquias, como Jurassic Park (Parque dos Dinossauros) e Jurassic World (Mundo dos Dinossauros), que a décadas gera entretenimento por meio das telas dos cinemas e mais atualmente pelas plataformas de streaming com a temática fictícia de um parque que consegue reviver dinossauros, apesar do enredo sair do script esperado para um parque.

Esses exemplos nos ajudam a entender a importância dessa temática para a sociedade e no mundo real, como esses parques podem

contribuir de forma eficaz para a qualidade de vida das pessoas, para um ambiente urbano mais saudável, mais arborizado e humanizado.

Parques urbanos no Brasil

Segundo Macedo e Sakata (2010) o Passeio Público do Rio de Janeiro é o marco inicial das áreas públicas com tratamento paisagístico no Brasil, ou seja, o primeiro projeto similar a um parque urbano público tal como conhecemos hoje. Para os autores o parque urbano brasileiro, diferentemente do seu análogo europeu, não nasce para atender as demandas sociais das massas urbanas das grandes cidades do século XIX.

O Passeio Público é oficialmente o mais antigo parque urbano do Brasil e sua origem precede a própria constituição do país como nação. Criado em 1783 por ordem do vice-rei Luís de Vasconcelos de Sousa, foi concebido por mestre Valentim da Fonseca e Silva segundo um traçado extremamente geométrico, inspirado nas tradições de desenho do jardim clássico francês e construído em área alagadiça conquistada ao mar. (MACEDO e SAKATA, 2010, p.18)

O Estado brasileiro não possuía ainda uma rede urbana, cidade ou capital tão expressiva. O Rio de Janeiro, se mostrava assim, como qualquer cidade de grande porte da Europa dessa época, em especial, nos aspectos populacionais e de área. A pouco tempo havia deixado de ser um entreposto comercial. Dessa forma, o Passeio Público acaba por ser criado mais no sentido de complementar ao cenário das elites emergentes do que por uma questão de preocupação com questões sociais. Como “[...] uma figura complementar ao cenário das elites emergentes, que controlavam a nova nação em formação e que procuravam construir uma figuração urbana compatível com a de seus interlocutores internacionais, especialmente ingleses e franceses.” (MACEDO e SAKATA, 2010, p.16)

Dessa forma, os novos espaços criados nessa época e logo posteriormente a ela, como praças, parques, canteiros em cidades como Belém, Recife, São Paulo e no próprio Rio de Janeiro são influenciados por um traçado e uma forma de organização do espaço “estruturada basicamente em parcelamentos geométricos, caracterizados por eixos ortogonais que se dirigiam a um ponto focal principal, representado por uma escultura”. Desenhos com essa configuração podem ser encontrados por exemplo nos jardins de

Maurício de Nassau no Recife com sua história ligada a um passado holandês (MACEDO e SAKATA, 2010, p.21).

Os autores apontam ainda a importância dos jardins botânicos para o país nesse período e discorrem sobre sua modificação ao longo do tempo.

Os jardins botânicos, concebidos inicialmente como centros de pesquisa da flora tropical, foram instalados nas principais aglomerações urbanas a partir do final do século XVIII, como em Belém (1798), no Rio de Janeiro (1808), em Olinda (1811), Ouro Preto (1825) e São Paulo (1799), à margem do núcleo central. Sua criação foi resultado de um aviso régio de 17 de novembro de 1798, que, juntamente com a Carta Régia de 1796, estabeleceu uma política de criação de uma série de estabelecimentos botânicos na colônia, a fim de propiciar as bases de um intercâmbio de plantas úteis à economia portuguesa. Uma parte deles desapareceu no decorrer do século XIX, e, à medida que diminuiu o interesse pela pesquisa, outros assumiram uma função mista de parque urbano e de pesquisa, enquanto outros se transformaram totalmente em parques. (MACEDO e SAKATA, 2010, p. 21-22)

Diante disso, na atualidade é notável a associação entre os parques voltados para o esporte e lazer e aquelas que ao tempo que oferecem essas atividades também procuram soluções sustentáveis e ecológicas para a conservação e problemas da sociedade atual. “Tais áreas são pontos de relações sociais e asseguram o direito à cidade diante da relação cidade e natureza” (VERISSÍMO, 2018. p.4)

Segundo Macedo e Sakata a figura do parque urbano no Brasil inicialmente foi marcada por uma ideia de modernidade importada no século XIX, sem nenhuma preocupação com questões ligadas às massas urbanas da época que se utilizavam de espaços outros para seu lazer, como várzeas e terreiros. Dotadas de vazios urbanos, as cidades do Brasil em especial nos séculos XIX e metade do século XX se expandiram de forma não-contínua, nesse contexto e com esses vazios urbanos o parque era considerado equipamento desnecessário para o lazer imediato e cotidiano da população. O país, rico em recursos naturais de porte (águas, matas, praias), ofereceu por todos esses anos incontáveis possibilidades de espaços para lazer” (MACEDO e SAKATA, 2010, p.24). Os autores apontam que, nesse contexto:

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. Somente com a sua diminuição e mesmo desaparecimento, a partir da segunda metade do século XX, e com a escassez real de áreas para lazer das massas menos privilegiadas, tal tipo de equipamento urbano tornou-se uma necessidade social. (MACEDO e SAKATA, 2010, p.24)

Com o adensamento das massas populacionais, a verticalização das grandes cidades e o crescimento, muitas vezes, sem planejamento adequado para as áreas urbanas, sem previsão de equipamentos de lazer, esporte, cultura, em especial para as classes com menor poder aquisitivo, as demandas da sociedade atual em que a informação chega cada vez mais rápido e impõem sobre as pessoas cada vez mais pressão na vida pessoal e no trabalho os parques urbanos se tornaram então uma necessidade no Brasil. Macedo e Sakata, 2010 salientam que “[...]o papel dos parques no Brasil é abrangente, e sua definição, nem sempre precisa” para eles “Muitas vezes, espaços de lazer de pequeno porte, 10 mil m² ou um pouco mais, são denominados parques apenas porque são cercados, contêm

instalações de lazer e alguma vegetação.” (MACEDO e SAKATA, 2010, p.14).

Para Veríssimo (2018) as áreas verdes nas cidades trazem grandes contribuições para a redução da poluição, para amenizar a temperatura proveniente do calor do sol em lugares quentes, abrigo de fauna e flora existentes, além de manter a permeabilidade e fertilidade do solo. As áreas verdes auxiliam na promoção e criação de espaços de convivência na cidade e integração social.

Atualmente, com a temática da requalificação dos espaços urbanos, principalmente das áreas centrais das cidades, com a demanda crescente de espaços de recreação e lazer e com a introdução das dimensões ambiental e paisagística no planejamento, a temática do Parque Urbano assume papel central no desenvolvimento dos planos e projetos urbanos. (MACEDO e SAKATA, 2010, p.7)

Diante do exposto, pensar em áreas verdes, praças, parques urbanos em diversos locais do meio urbano é proporcionar um respiro frente ao asfalto que cobre o verde da cidade, que ao passo que é necessário também impermeabiliza o solo. É possibilitar à população condições de acesso, passagem e estadia nesses locais, ou seja,

usufruir dos mesmos em seus mais diversos usos, seja para a contemplação, caminhar com animais, corrida, andar de patins entre outros.

Parques urbanos em Barreiras:

O Plano diretor de Barreiras - 2019 apresenta de forma resumida a implementação de parques na cidade, esses projetos têm cunho ambiental e também preveem a busca pela valorização do patrimônio cultural, o incentivo ao lazer e fortalecimento do turismo do município. O reconhecimento da importância e valorização de edificações e regiões históricas buscando promover um desenvolvimento da cidade de forma mais humanizada.

Dessa forma, prevê a implantação seguintes dos seguintes parques:

1. Parque da Serra da Bandeira, integrando a paisagem do entorno urbano na Região Norte da cidade, incluindo Aeroporto Municipal, Mirante do Kipar ou Cidade de Pedra e trilhas ecológicas;
2. Parque da Serra do Mimo, na Região Sudeste da cidade;
3. Parque Linear do Rio Grande ou Parque da Orla, na Região Central;
4. Parque Linear Rio de Ondas, na Região Oeste;
5. Parque Linear do Ribeirão, integrando o entorno urbano na Região Sul da cidade.
6. Zona Especial Rio de Ondas, que são áreas com características naturais relevantes, importantes para a qualidade de vida e o bem-estar da população nas proximidades do Rio de Ondas, mais especificamente a ZONA RIO DE ONDAS 1 que é uma zona lindeira às margens do Rio de Ondas, que deve ter seu uso e ocupação controlados e regulamentados, estimulando a preservação da área.
(PDDU-2019)

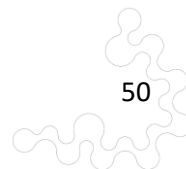
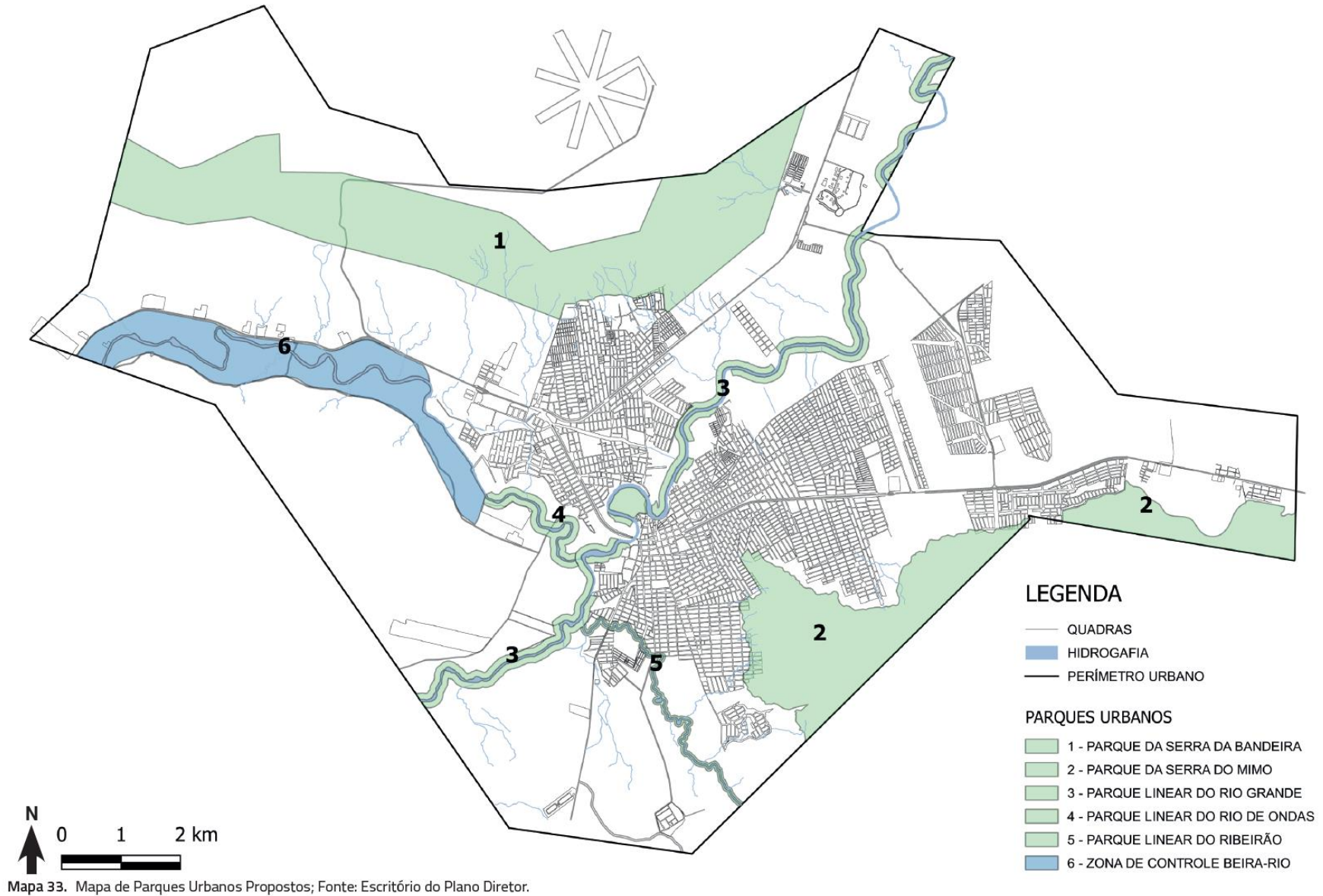
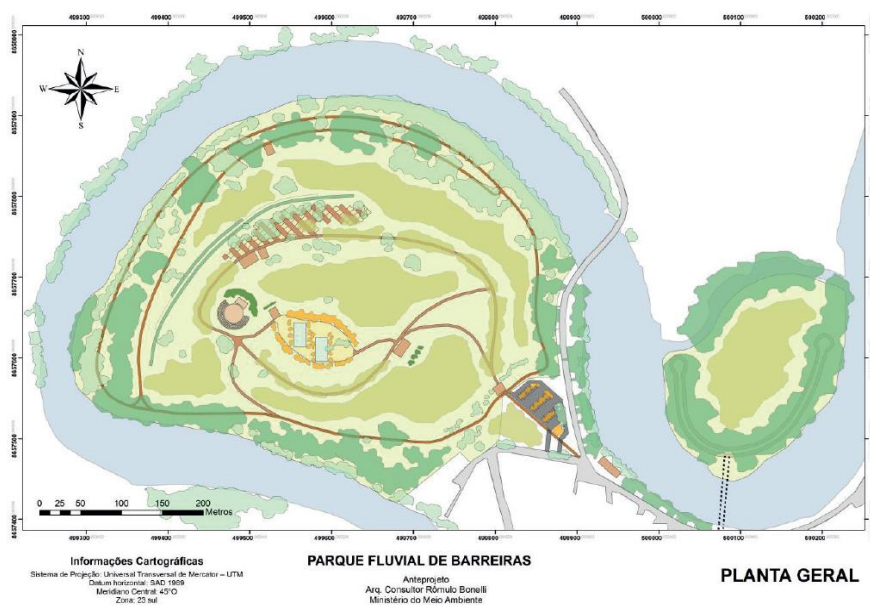


Figura 21 - Mapa de Parques Urbanos Propostos no Plano Diretor - Fonte: PDDU-2019 (p.167)



O Plano Diretor apresenta de forma imagética o estudo do Parque Fluvial de Barreiras, projeto proposto pelo Ministério do Meio Ambiente para um parque às margens do Rio Grande, cujo arquiteto consultor foi Rômulo Bonelli. Apesar da citação ao projeto, o documento não traz mais informações sobre o mesmo e ele não aparece no Mapa de Parques Urbanos Propostos.

Figura 22 - Imagem ilustrativa, Parque Fluvial de Barreiras - Fonte: PDDU-2019 (p.166)



A construção desses Parques também aparece no Plano Diretor como propostas e metas a serem alcançadas nos próximos anos, junto à o conjunto de ações presentes no PDDU-2019 em diversas áreas.

O plano diretor considera que:

Implantar, ampliar e melhorar os equipamentos urbanos, investindo em mobilidade, áreas de lazer, preservação e/ou recuperação ambiental e desenvolvimento sustentável, visando à melhoria da qualidade de vida da população.

Como exemplo disso, pode ser citado os projetos de revitalização de vias urbanas, transformando-as em amplas e modernas avenidas e a implantação de novos parques lineares e/ou urbanos, resgatando paisagens históricas e belezas naturais da cidade. Tais medidas reduziram o tempo de deslocamento de pessoas entre a residência e o trabalho ou vice-versa, da moradia para a escola e de passeios, entre outros, diminuindo, na mesma proporção, o consumo e gastos com combustível fóssil, a poluição do ar e o desgaste físico e emocional dos cidadãos. (PDDU 2019, p.155)

É de suma importância no Brasil e no mundo um movimento de reapropriação dos espaços públicos pelas pessoas que habitam a cidade. Iniciando e fomentando um diálogo entre arquitetura,

urbanismo e a natureza, no caso de Barreiras o fortalecimento da conexão com o Bioma Cerrado, ameaçado de extinção. É imprescindível considerar que os espaços públicos urbanos têm grande potencial para transformação da qualidade de vida na cidade e por isso precisam estar abertos às mudanças e transformações que atendam aos anseios e necessidades de seus habitantes.

Concurso - Projeto em Arquitetura e Urbanismo - Usina da memória

No ano de 2022 a prefeitura de Barreiras lançou o Concurso de Projeto em Arquitetura e Urbanismo “História Viva – A Cidade do Futuro que Preserva Seu Passado”, no qual pude participar de uma das equipes com o projeto: “Usina da memória (e) de todas as coisas”, trechos do trabalho podem ser observados na próxima página. Tendo o projeto sido contemplado como vencedor para o lote das Ruínas da antiga Hidrelétrica Rocha. A equipe foi composta pelos estudantes Alex Soares e Igor Moraes pelas arquitetas Daniela Cunha e Luiza Carvalho.

Nesse projeto pudemos explorar a questão da memória e sua relação com a cidade buscando novos usos para o entorno da

edificação e buscando intervir nela de forma mínima, mas de maneira que a mesma pudesse ser mantida e valorizada enquanto memória viva no corpo da cidade de Barreiras.

Participar de um concurso de projetos, como o promovido pela prefeitura da cidade de Barreiras, foi de grande importância para a minha formação, uma vez que, já pensava em escrever um trabalho de conclusão de curso com temática voltada para o urbano e para os parques urbanos, dessa forma, compor a equipe desse projeto somou esforços nesse sentido.

Serão apresentados, a seguir, três exemplos de parques urbanos da cidade de Barreiras, sendo eles o Parque Multiuso Dom Ricardo Weberberger, Parque Natural de Barreiras e Parque Santo Cristo. O primeiro já implantado e os dois últimos em fase de implementação.



Figura 23 - Trecho do Memorial Descritivo do Projeto Usina da Memória (e) de todas as coisas - Extraído do Memorial descritivo do projeto Usina da memória (e) de todas as coisas (2022).

Usina da memória



(e) de todas as coisas.



MEMORIAL DA USINA



Iluminação cênica das fachadas.



Parque Multiuso Dom Ricardo Weberberger

Construído no local onde corriam as águas do antigo rego, canal artificial que alimentava a hidrelétrica Rocha, construída ainda em 1920, com conclusão em 1928, sendo o seu proprietário o engenheiro e empresário Geraldo Rocha. O rego trazia águas do Rio

Figura 24 - Canal do Rego antes de 1995 - Fonte: Memorial descritivo - Usina da memória (e) de todas as coisas



de Ondas perpassando pelas turbinas da Usina, para o Rio Grande, para o bairro no qual o Parque está localizado, é importante situar essa área, uma vez que sua importância histórica e sua memória está sempre posta em risco em nome do progresso. Vale salientar que para muitos moradores, rego é o nome a partir do qual os bairros dessa parte da cidade são conhecidos.

Figura 25 - Parque Multiuso Dom Ricardo Weberberger atualmente - Localização e Entorno do Parque Multiuso Dom Ricardo Weberberger



Figura 26 - Localização e Entorno do Parque Multiuso Dom Ricardo Weberberger - Extraído do Google Earth Pro editado pelo autor



Figura 27 Localização e Entorno do Parque Multiuso Dom Ricardo Weberberger - Extraído do Google Earth Pro editado pelo autor



Com o passar dos anos, a mudança das dinâmicas da cidade e desativação da usina, o canal foi aterrado no ano 1995, permanecendo o canteiro central por 22 anos subutilizado, sem arborização e inseguro para as pessoas. Somente em 2017 que essa realidade começa a mudar.

Segundo dados da prefeitura de Barreiras, o Parque, inicialmente chamado de Parque Linear Novo Tempo, mas que teve seu nome alterado pelo Projeto de Lei N°015/2017 para Parque Multiuso Dom Ricardo Weberberger, procura trazer um conceito inovador para uma área de aproximadamente 40000 m², que fica localizada no canteiro central entre a Avenida Maia no Bairro São Pedro e a Avenida Eduardo Catalão no Bairro de Barreirinhas.

O projeto estende um uso já existente anteriormente no local, trazendo maior conforto para quem o utiliza, dessa forma, dispõe de um calçadão central, cercado de área verde, com previsão de plantio de mais de 250 árvores, pista de skate, academia de ginástica, parques infantis, teatro de arena e ciclovias. A execução da obra foi realizada por meio de convênio com o Governo Federal. Atualmente, após a conclusão da obra, alguns dos itens previstos não foram executados, como quiosques e sanitários, o que impacta negativamente no uso do

Parque, mas não tira o mérito de sua importância e necessidade para a cidade de Barreiras e para os bairros no qual está inserido, para os quais trouxe mais segurança e qualidade de vida, transformando uma área que era comumente local de assaltos no período noturno em um local mais seguro e iluminado.

Os usos do Parque se diversificam a cada ano, recebendo eventos como cinemas gratuitos ao ar livre, aulas públicas de dança, encontros esportivos, feiras de arte e artesanato, bem como, feiras de Natal e final de ano.

Figura 28 - Feira de Natal 2022 - “Natal de Luz na Cidade do Futuro” - Fonte: Site da Prefeitura. Disponível em: <<https://barreiras.ba.gov.br/natal-de-luz-na-cidade-do-futuro-prefeito-zito-barbosa-participa-da-entrega-de-brinquedos-na-vila-de-natal-e-presenteia-a-populacao-com-mais-uma-ambulancia-para-o-samu-192>>. Acessado em 03 de janeiro de 2023



Parque Natural de Barreiras

Local afetivo para muitas pessoas da cidade, o Parque de Exposições Engenheiro Geraldo Rocha, através de um Termo de Compromisso de Ajustamento de Conduta - TAC, firmado entre a Prefeitura de Barreiras e o Ministério Público do Estado da Bahia em julho de 2020, passa a partir do citado ano a ser nomeado como Parque Natural Municipal Engenheiro Geraldo Rocha para lazer e conservação.

Com grande potencial paisagístico, localizado no bairro de Barreirinhas, às margens do Rio de Grande, na outra margem do antigo Cais da Cidade. A publicização da Prefeitura de Barreiras sobre o projeto aponta que após realização de Consulta Pública, o Decreto 264, de 13 de novembro de 2020 foi editado, estabelecendo então os critérios para a implantação da Unidade de Conservação de Proteção Integral na modalidade Parque Municipal.

⁴ “[...]administração da época pretendeu realizar ali uma área de lazer para a população de baixa renda, que não tinham condições de se deslocar para o rio de Ondas, sobretudo dos bairros Barreirinhas, Vila Dulce e Vila Brasil. Assim, foi desenvolvido um projeto que contemplava diversas quadras de futebol, de

Figura 29 - Localização e Entorno do Parque Natural Municipal Engenheiro Geraldo Rocha - Extraído do Google Earth Pro editado pelo autor



O parque possui uma área de aproximadamente 445.000 mil metros quadrados, com uma vegetação nativa, que se restabeleceu após o desmatamento de boa parte da orla que ocorreu em décadas anteriores em decorrência da construção da Baía de Guanabara,⁴

voleibol com piso de areia lavada, equipamentos para ginástica, pistas para caminhadas e ciclovias e diversas pontes, porém as obras não foram desenvolvidas[sic]” (BARREIRAS, 2021)

além de um relevo próprio que segue o meandro do rio, meandro esse que é uma marca da cidade, chamado por muitos como ferradura ou somente a curva do rio

Ainda segundo a Prefeitura o objetivo do projeto Parque Natural de Barreiras é:

[...] preservar ecossistemas naturais de grande relevância ecológica e beleza cênica, o espaço público terá após a conclusão da obra, potencial para desenvolvimento de atividades de educação ambiental, pesquisa, turismo ecológico, além de ofertar lazer e prática de esportes a toda população, promovendo mais qualidade de vida e atrativos para visitantes e turistas.(BARREIRAS, 2021)

O Termo de Compromisso de Ajustamento de Conduta que foi firmado entre a Prefeitura e o Ministério Público do Estado da Bahia também visa estabelecer alguns parâmetros do que pode ou não ocorrer dentro da área do Parque público, dessa forma, no parque natural serão permitidos eventos que sejam gratuitos, como por exemplo, a Festa Literária Internacional de Barreiras - FLIB, o Festival Primavera, a

Festa de Iemanjá, entre outras que não descaracterizem o caráter público do espaço.

O projeto do parque prevê grandes áreas verdes voltadas para o lazer e prática de atividades esportivas. Segundo a prefeitura o projeto contará com pistas de caminhada e corrida, pista de skate, ciclo faixas, quadras para práticas de modalidades esportivas diversas além de estruturas para estar e descanso como pergolados, quiosques, bancos, mesas e sanitários públicos, ressalta-se também o foco no paisagístico da área e na recuperação, manutenção e valorização das áreas de vegetação nativa do local.

Fonte: Disponível em: <<https://barreiras.ba.gov.br/wp-content/uploads/2020/10/estudo-final-parque-municipal-atualizado-29-10-20.pdf>> Acessado em 20 de janeiro de 2023

Figura 30 - Maquete digital do Projeto - Extraído da página Barreiras em Desenvolvimento. Disponível em: <<https://www.instagram.com/p/CnkmlZcve3E/>>. Acessado em 20 de janeiro de 2023



Segundo a prefeitura de Barreiras, para execução das obras do Parque Natural da cidade, será realizado um investimento de aproximadamente 15 milhões de reais, realizado com recursos do próprio Município. A obra está em fase de execução como pode se observar nas fotos a seguir.

Figura 31 - Obras em andamento no Parque Natural de Barreiras - Fonte: Disponível em: <<https://barreiras.ba.gov.br/obras-de-construcao-e-implantacao-do-parque-natural-engeraldo-rocha-seguem-em-ritmo-acelerado-em-barreiras/>> Acessado em 20 de janeiro de 2023



A Prefeitura destaca o caráter ecológico e a importância da implantação do Parque Natural de Barreiras para a preservação e educação ambiental na cidade e no município. Salienta o cuidado com as árvores existentes, para as quais, foi feito o transplante e re-plantio adequado em outros locais do parque de acordo com o projeto.

O parque natural de Barreiras pode se tornar um exemplo de como uma área com potencial se bem aproveitado pode contribuir para a qualidade de vida da população da cidade.

Parque Santo Cristo

O site Se Liga Barreiras (2015) informa que, do centro de Barreiras pela BR-242, o parque poderá ser acessado percorrendo uma distância de 30km, com conexão próximo ao povoado Alto da Serra. O acesso a pé se dá subindo o morro da cidade, no qual o projeto prevê a construção da Via Sacra, onde atualmente existe uma trilha.

Localizado na Serra do Mimo, numa área de cerca de nove hectares, na região sudeste de Barreiras. O Parque Santo Cristo, segundo site da associação de mesmo nome, nasceu em 2006, teve o lançamento da pedra fundamental, ocorrido no dia 19 de novembro de 2011. Um parque temático que pertence à comunidade e que com o passar do tempo possa se transformar em uma fundação. Ainda segundo o site, todo o patrimônio da fundação será destinado para fins de conservação ambiental, turismo religioso e assistência social.

O site aponta alguns detalhes do projeto, vinculado a Igreja Católica, citando elementos que serão construídos com o avançar das obras. No projeto estão previstos a construção de estacionamentos, pátio de eventos, capela, lojas de pequeno porte, restaurantes, etc, além de um mirante com uma estátua de 38 metros de altura do Cristo

Bom Pastor. Em um segundo momento, prevê também a construção de uma via Sacra e um teleférico panorâmico ao longo da encosta.

A obra ainda em fase de construção, com um terreno com vista para o vale do Rio Grande, já é um local de grande utilização para trilhas e para ver o pôr do sol, justamente por conta desse ar de contemplação.

Figura 32 - Maquete Digital do Projeto - Extraído da rede social do Parque. Disponível em: <<https://www.facebook.com/409248039255596/photos/pb.100064576427170.-2207520000./409350232578710/?type=3>> Acessado em 15 de dezembro de 2022

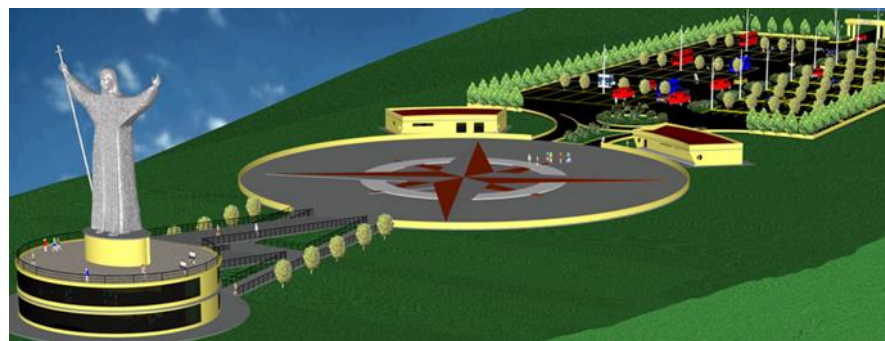


Figura 33 - Relação BR-242 (1), Avenida da Serra (2) e Parque Santo Cristo (3) - Extraído do Google Earth Pro editado pelo autor



Figura 34 – Obras Parque Santo Cristo 2023 - Extraído da página Barreiras em desenvolvimento <https://www.instagram.com/p/CxYvVDOP7zh/?img_index=1> Acessado em 19 de setembro de 2023

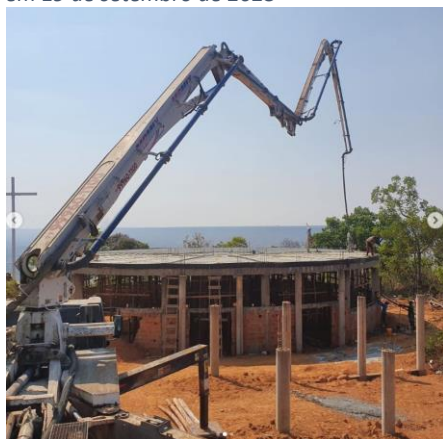


Figura 35 - Via Sacra ao Parque Santo Cristo abril de 2023 - Extraído da página Barreiras em desenvolvimento <<https://www.instagram.com/p/CqvNGilJP7/>> Acessado em 12 de junho de 2023



No PDDU-2019 o Parque Santo Cristo é citado apenas uma vez, no eixo *Propostas e Metas*, o faz como proposta da seguinte forma:

Implantar Programa Caminhos da Fé, de características culturais e religiosas, com a formação de parceria com a Igreja Católica para a qualificação da Romaria ao Cantinho Senhor dos Aflitos e contribuição para a construção e funcionamento do Parque Santo Cristo (PDDU-2019, p.189)

Vale citar a recente construção da Avenida da Serra nas proximidades de onde o Parque está sendo construído, uma vez que ela, quando concluída, irá interligar bairros da cidade que antes, por conta da malha urbana, não tinha uma facilidade de acesso entre os mesmos. O que possibilitará também um melhor acesso ao parque quando finalizada a obra. Não deixando de refletir sobre questões

ambientais relacionadas à construção de uma avenida, via coletora, tão próxima, de um elemento natural como a Serra, praticamente talhada, para que isso se torne possível.

Cabe esse apontamento aqui a partir do momento em que toda essa água pluvial desce ladeira abaixo, inclusive carregando sedimentos, e vai escorrendo justamente para a Avenida Antônio Carlos Magalhães, lateral do trecho da BR-242, causando uma série de transtornos para a população, como alagamento de vias, que junto ao sistema de drenagem que não comporta o volume de água podem causar danos a bens materiais além do risco de acidentes. Esse problema já acontecia antes da construção da Avenida da Serra, mas parece ter se intensificado com a construção da mesma.

No decorrer do trabalho retornaremos ao tópico de alagamentos e abordaremos essa questão a partir do Plano Diretor de Barreiras e de formulário aplicado para essa pesquisa.

Estudo de caso - Referências de projeto

A procura por referências projetuais se deu com o objetivo de compreender melhor a produção dos parques urbanos, no Brasil e no mundo, visando a futura proposição projetual. O estudo sobre os projetos procurou entender sua relação com o entorno, com a cultura em que os mesmos estão inseridos, seja ela local ou nacional, bem como, entender as soluções adequadas e a forma como cada projeto buscou lidar com as condicionantes existentes, com a história do local e suas precedências.

Na escolha dos projetos de referência foi dada preferência por exemplos que foram projetadas e/ou executadas nas margens de vias buscando uma correlação com o trecho urbano da rodovia BR-242, trecho sob o qual essa pesquisa se detém, e visa estabelecer parâmetros para proposição projetual. Buscou-se também a ideia de *parques elevados pensando na possibilidade de proposição no programa de necessidade de junção arquitetura, urbanismo e paisagismo* e em proposições que possam unir as três vertentes citadas.

Os materiais utilizados, a forma como foram aplicados em cada projeto também foi algo para o qual se buscou atentar-se, mesmo que de forma visual, bem como, os mobiliários e a relação do projeto com a vegetação nesse inserida. Ponto comum entre os projetos é a busca pela valorização das espécies locais, em especial no que diz respeito às árvores.

Os projetos escolhidos como referência foram:

- Parque Linear do Grande Canal
- Parque Linear Elevado Hyperlane
- Parque Madureira
- Parque Dinamérica

Resumo e imagens dos projetos de referência poderão ser observadas a seguir:

Parque Linear do Grande Canal / 128 arquitectura y diseño urbano

Cidade do México, MÉXICO

Arquitetos: 128 Arquitectura y Diseño Urbano

Área: 73000 m²

Fotografias: Onnis Luque, 128 Arquitectura y Diseño Urbano

Autores: Fernando Tepichín Jasso, Alejandro Polo Lamadrid 128 arquitectura y Diseño Urbano

Paisagismo: Arq. Psj. Andrea Gabriela Mejía Jiménez, Arq. Psj. Rodrigo Juan Canjay Torres

Engenharia Estrutural: Ing. Javier Cesin, Ing. Massiel Rey

Engenharia de Instalações: Ing. Enrique Zenón, Ing. Delfino Segura

Construção: GAMI Ingeniería e Instalaciones

O Parque Linear do Grande Canal surge do contexto da proposta da Cidade do México de um amplo projeto de resgate, revitalização e valorização de importantes estruturas urbanas de sua história que remontam a época pré-colombiana, quando os povos Astecas

estabeleceram seus primeiros assentamentos naquela região. Com a passagem dos séculos, os canais históricos foram desaparecendo, virando valetas, canais de esgoto ou drenagem. A estratégia da Cidade do México para tentar reverter essa situação foi justamente a criação do Parque no leito do antigo do canal, visando reverter de alguma forma essa situação e buscando promover um maior contato da população com sua história, preenchendo assim vazios urbanos deixados pela especulação imobiliária.

Figura 36 – Implantação e imagens - Fonte: Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/951247/parque-linear-recupera-espaco-do-historico-grande-canal-da-cidade-do-mexico>>. Acessado em 24 de janeiro de 2023.



Parque Linear Elevado Hyperlane / ASPECT Studis

Localização: CHENGDU, CHINA

Arquitetos: ASPECT Studios

Área: 1300 m²

Ano: 2020

Fotografias: Bing Lu

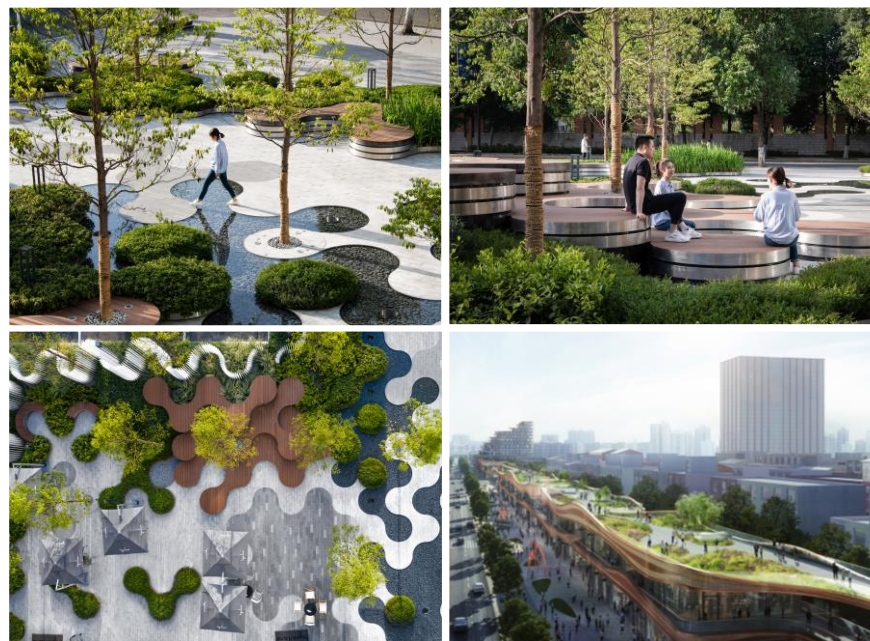
O Parque linear elevado Hyperlane possui cerca de 2,4km de extensão, localiza-se nas proximidades do conservatório de música da Universidade de Sichuan e busca estabelecer conexão em especial com o público jovem do campus universitário da cidade, mas sem deixar de lado outras faixas de idade. Com o uso de cerca de 60% de materiais considerados autossustentáveis e visando um investimento de longo prazo, o projeto teve sua concepção voltada para a criação de novos espaços públicos no centro da cidade buscando melhorar a qualidade de vida da localidade.

O projeto visa fortalecer a ideia de comunidade forte e unida às bases da cultura do país onde está inserido. A Galeria Urbana, um dos seus espaços, proporciona ao usuário uma experiência de estar e

convivência que se adapta às funções de quem a utiliza, com um espaço de atividades flexíveis. O passeio público é o elemento central do projeto, levando a uma rede de pequenos espaços que se conectam ao longo do percurso e visa funcionar como um filtro entre os bairros e a avenida que o cercam.

Imagens:

Figura 37 – Imagens do Parque Linear Elevado Hyperlane - Fonte: Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/953238/parque-linear-elevado-hyperlane-aspect-studio>>. Acessado em 24 de janeiro de 2023.



Parque Madureira / Ruy Rezende Arquitetos

Localização: Rio de Janeiro -RJ,Brasil

Arquitetos: Ruy Rezende Arquitetos

Ano: 2016

Fotografias: Bianca Rezende, Eduardo Raimondi

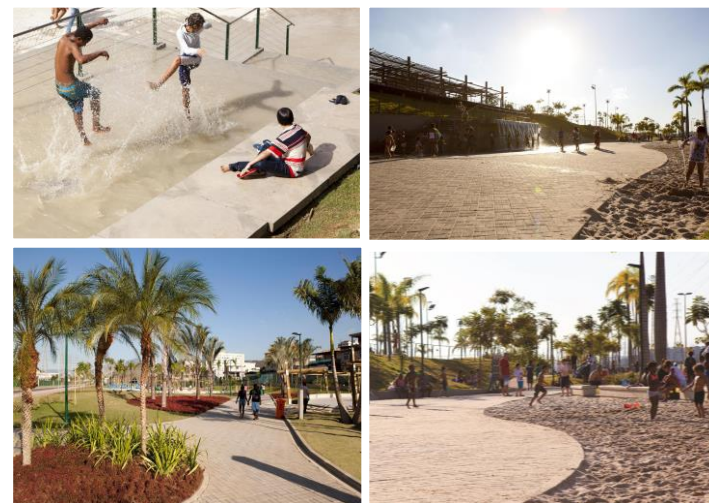
Área Terreno: Parque 1 - 10.9 hA / Parque 2 - 25.5 há

O Parque tem seu programa voltado para a educação socioambiental e busca criar um equipamento social público e sustentável na zona norte da cidade do Rio de Janeiro, em uma área com escassez de áreas verdes e equipamentos urbanos públicos. É considerado o terceiro maior parque público da cidade, com cerca de 109.000m², unindo arquitetura, urbanismo e paisagismo.

O projeto buscou alinhamento com os anseios da comunidade do seu entorno e uma requalificação urbana que proporcionasse a valorização da comunidade e recuperação ambiental. Em seu programa possui quadras poliesportivas, playgrounds, academias ao ar livre, ciclovias e bicicletários, além de áreas para tênis de mesa e praça para o samba. Possui também um palco aberto para

apresentações artísticas, com sistema de irrigação automatizado, energia solar e controle de resíduos, o parque possui o primeiro certificado de qualidade ambiental AQUA atribuído a um espaço público no Brasil.

Figura 38 – Imagens do Parque Madureira - Fonte: Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/789177/parque-madureira-ruy-rezende-arquitetos>>. Acessado em 20 de janeiro de 2023.



Parque Dinamérica

Localização: Campina Grande - PB

Equipe: Plana Edificações

Ano: 2022

Área Terreno: Cerca de 8 hectares

Considerado o maior projeto de intervenção urbana na área do esporte e lazer na cidade de Campina Grande, o Parque Dinamérica está sendo implementado numa área de cerca de oito hectares, ao longo do canteiro das vias.

O programa do parque contém a instalação de equipamentos diversos como ampla área esportiva, jardins sensoriais, espaço voltado para autistas, rotatória dos artistas visando homenagear os grandes nomes da música regional, rotatória do São João, considerando a importância dessa festa para a cidade que se orgulha em dizer que possui o "Maior São João do mundo", praça de alimentação e Food truck. Ainda contém um programa de arborização a ser implementado em toda a extensão do parque, bem como a instalação de passarelas sobre as vias nos locais de maior tráfego de veículos.

Figura 39 – Parque Dinamérica - Fonte: Disponível em: <<https://paraibaonline.com.br/paraiba/2022/09/18/parque-dinamerica-em-campina-grande-sera-inaugurado-veja-as-imagens/>> Acessado em 25 de janeiro de 2023



Análise da área

ANÁLISE DA ÁREA

A análise da área se deu de forma contínua, rememorando as observações realizadas no trabalho do Bacharelado Interdisciplinar em Humanidades no ano de 2014, perpassando o dia a dia transitando pelo local e as idas a campo especialmente para observação e registro fotográfico e em vídeo.

O percurso para registros fotográficos buscou não ter predefinição, foram realizados tanto em forma de deriva, quanto seguindo a linearidade que a própria BR-242 apresenta, procurando qualquer oportunidade de registro, de detalhe, que pudesse auxiliar na apreensão do local para entendimento das demandas e futura proposição projetual. Foi observado, por exemplo, que pela falta de bicicletários, todo e qualquer lugar do entorno da rodovia BR-242, bem como nas suas avenidas laterais é utilizado para essa finalidade, poste, árvore, padrão de energia, tudo vira bicicletário.

Figura 40 - Locais alternativos sendo usados como bicicletário - Fonte: O autor 2022



Com base nas observações foram elaborados estudos de uso e ocupação do solo, gabarito e outros, para isso foi realizado um recorte da área a ser analisada, buscando um aprofundamento maior na rodovia BR-242 e seu entorno imediato, para os quais foi estabelecido cerca de duas quadras de distância, o recorte pode ser observado no seguir no texto. As cartografias temáticas que serão apresentadas a seguir no texto, nos tópicos de análise, auxiliam, então, na compreensão dos usos da área e de como o espaço da rodovia BR-242 se configura como um espaço de grande potencial para receber projeto de parque, um espaço de estar, lazer e trocas na cidade.

Figura 41 - Recorte da área - O autor, 2023



Ao lado estão apresentados os tópicos que foram analisados buscando compreender o trecho urbano da rodovia BR-242 entre a Câmara de Vereadores e a rotatória do Galego lanches buscando somar informações basilares para proposição do programa de necessidades do projeto.

- Levantamento de dados
- Legislações vigentes e Marcos normativos sobre a área
- Usos
- Zoneamento
- Gabarito
- Arborização
- Caminho do sol e dos ventos
- Áreas de alagamentos
- Mobilidade
- Outras propostas pensadas para o trecho central da BR-242
- Transporte coletivo
- Transporte via táxi, moto táxi, app de mobilidade urbana e transportes não oficiais
- Vans de transporte intermunicipal
- Mobilidade via bicicleta
- Vias e Fluxos
- Zona azul
- Acessibilidade
- Paisagismo existente
- Levantamento participativo
- Entrevistas
- Diretrizes

Levantamento de dados

Uma das etapas do levantamento de dados dessa pesquisa foi a aplicação de formulário elaborado pelo autor via *Google documents* buscando compreender como as pessoas percebem, utilizam ou não o espaço do trecho urbano da BR-242, compreendido entre a Câmara de Vereadores de Barreiras e a rotatória conhecida popularmente, como rotatória do galego lanches.

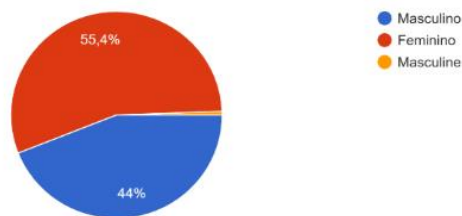
O formulário ficou disponível pelo período de 30 dias, entre o dia 05 de dezembro de 2022 e 05 de janeiro de 2023, e foi divulgado via redes sociais com postagens semanais. Nesse período foram coletadas 175 respostas, das quais:

No quesito idade respostas obtidas foram na faixa etária entre 18 e 51 anos, sendo a grande maioria das respostas na faixa etária entre 21 e 29 anos de idade. O que mostra uma variedade de público utilizando esse espaço no seu dia a dia.

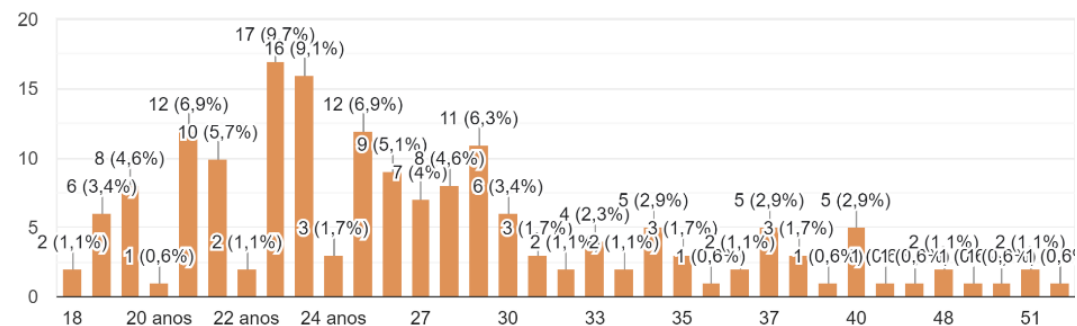
Gráfico 2 - Idade - Elaborado pelo autor via Formulários do Google

Gráfico 1 – Gênero - Elaborado pelo autor via Formulários do Google

GÊNERO
175 respostas



IDADE
175 respostas



Para Jan Gehl:

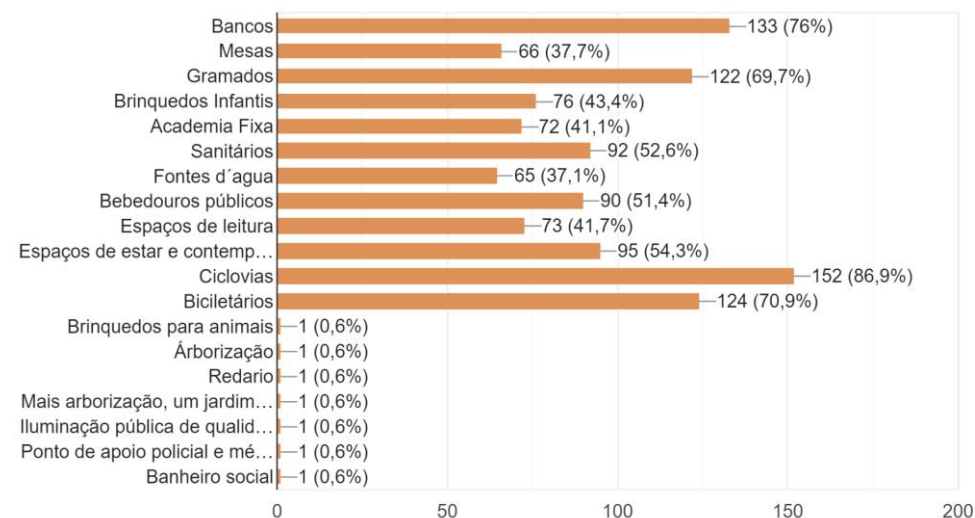
Em geral, reforça-se o potencial para uma cidade segura quando mais pessoas se movimentam pela cidade e permanecem nos espaços urbanos. Uma cidade que convida as pessoas a caminhar, por definição, deve ter uma estrutura razoavelmente coesa que permita curtas distâncias a pé, espaços públicos atrativos e uma variedade de funções urbanas. Esses elementos aumentam a atividade e o sentimento de segurança dentro e em volta dos espaços urbanos. Há mais olhos nas ruas e um incentivo para acompanhar os acontecimentos da cidade a partir das habitações e edifícios do entorno. (GEHL, J, 2013, p.6)

O autor nos auxilia na compreensão do quão importante é o movimento de ir e vir das pessoas na cidade. Para que esse movimento possa acontecer de forma segura e agradável alguns elementos se somam quando existem no percurso, com isso uma das questões aplicadas fez a seguinte pergunta:

Gráfico 3 - Elaborado pelo autor via Formulários do Google

QUESTÃO 11: Quais equipamentos públicos você considera importantes e gostaria de ter no centro de Barreiras.

175 respostas



A partir das respostas foi possível observar a necessidade de alguns elementos nessa área da rodovia BR-242, desde a ciclovia, item citado pela grande maioria das pessoas, seguido de bicicletários, bancos e áreas gramadas. Os itens listados acima acrescidos pelos que as pessoas que adicionaram no formulário ajudarão na proposição do programa de necessidades do projeto urbanístico a ser elaborado.

Nos tópicos seguintes serão apresentados novos gráficos de acordo com as respostas obtidas no formulário.

Legislações vigentes e Marcos normativos sobre a área

A Lei Nº 1.486, de 25 de agosto de 2021 autoriza o Poder Executivo a receber em doação e municipalizar o trecho urbano da rodovia federal Milton Santos BR - 242 e dá outras providências. Compreendendo o percurso entre o entroncamento da BR - 242, que interliga Barreiras ao município de Angical-BA até a rotatória da Rodoviária de Barreiras com sentido à saída para Brasília-DF, a formalização se dará por meio de Termo de Transferência para administração e gerenciamento de rodovia. Dessa forma:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a receber em doação para fins de municipalização o trecho da Rodovia Federal BR - 242, § 1º Os serviços de manutenção do trecho a ser municipalizado passarão para a responsabilidade do Município.

§ 2º A transferência se dará sem nenhum ônus para a União, ficando o Município responsável pela elaboração de uma Declaração, na qual se compromete assumir inteira responsabilidade do trecho federal a partir da assinatura do Termo de

Transferência e a sua conseqüente publicação no Diário Oficial da União (DOU).

Art. 2º Fica autorizado ao Poder Executivo a firmar termo de transferência e/ou de cooperação mútua com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, com o objetivo de implementar as ações necessárias à viabilização da municipalização do trecho de que trata esta Lei.

Essa transferência é importante na medida que a Prefeitura de Barreiras possui agora, para além das questões de manutenção, mais poder de decisão sobre o que pode ocorrer nas áreas em torno da rodovia.

Para o estudo de legislação e normas da área pesquisa, ou seja, o trecho urbano da BR-242 entre a Câmara de Vereadores e a rotatória do Galego Lanches, como é popularmente conhecida, foram estudadas para além da Lei Nº 1.486, outras leis, documentos, portarias, Planos diretores de 2004, e 2019 (PDDUs) entre outros da cidade de Barreiras e no decorrer da leitura do trabalho os itens

relacionados a área pesquisada, contidos nesses documentos, serão apresentados.

Usos

O trecho da rodovia BR-242, sobre o qual esse trabalho se debruça, possui diversos usos e dinâmicas. Esses usos vão se modificando de acordo com algumas condicionantes, sejam elas os horários do dia ou noite, datas ou semanas festivas como o carnaval, o desfile de 7 de setembro em comemoração à independência do Brasil, concursos de fanfarras, entre outros. O fechamento desse trecho no período noturno é um dos exemplos de como essa mudança na dinâmica ocorre.

Com o fechamento desse trecho uma série de atividades passa a ocorrer, e essas atividades vão se modificando ao longo do ano. Crianças e adultos caminhando com a família, com animais de estimação, praticando atividades físicas como patins, skate e andar de bicicleta, aulas públicas de dança, eventos de ciclismo, corridas entre outros.

Figura 42 - BR-242 período noturno - Extraído da página Patina Barreiras: Disponível em: <<https://www.instagram.com/p/CU3Vp6Is4kx/>> acessado 16 de janeiro de 2023



Na época de Carnaval, também acontecem ensaios, rodas de capoeira e uma megaestrutura com camarotes e barracas para alimentação é montada para receber o evento. No decorrer do ano a apropriação desse espaço é realizada por comércios de diversos tipos, tanto de gêneros alimentícios, como de outras mercadorias. A noite Food Trucks, tanto na BR como em suas avenidas laterais, marcam presença e oferecem uma diversidade de sabores.

Outras mercadorias como móveis rústicos, cofres, redes, panelas de ferro, de pedra e de barro também são comercializadas nesse trecho da rodovia BR-242, esses de forma mais esporádica. Geralmente, o comércio desses itens ocorre próximo a rotatória ou no terreno em frente a câmara de vereadores, terreno esse que tem sua

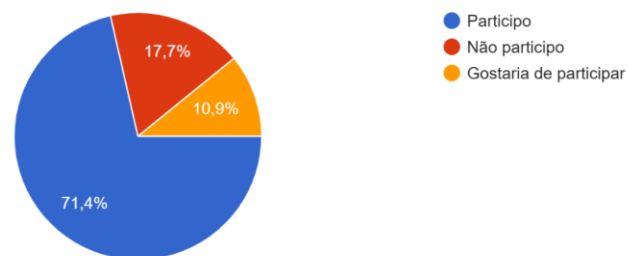
apropriação de diferentes formas, tanto para venda desses produtos como para a instalação e exposição de produtos de empresas privadas como circo e parque de diversões. Foi observado também que o estacionamento dessa área é ocupado para venda de automóveis que muitas vezes passam o dia ocupando vagas com carros com placas de vende-se e muitas vezes as transações ocorrem no próprio local.

Buscando entender como as pessoas participam do que acontece no trecho citado, foram feitas algumas perguntas, para quais foram obtidas os seguintes resultados.

Gráfico 4 - Elaborado pelo autor via Formulários do Google

QUESTÃO 06: Você participa de eventos nesse trecho? (Exemplo: Carnaval, Desfile 7 de setembro, Concurso de fanfarra)

175 respostas



Segundo a Prefeitura de Barreiras o Carnaval da cidade já é consolidado como o maior do interior da Bahia, nomeado Barreiras Folia. A festa cresce a cada ano, movimentando diversos setores e conquistando novos públicos, em 2023, por exemplo, chegou a contabilizar mais de meio milhão de foliões durante os dias de festa. A festa acontece em alguns circuitos pelo município como as margens do Rio de Ondas, no cais da cidade, na rodovia BR-242 e suas avenidas laterais.

Sendo o trecho da BR-242 objeto dessa pesquisa, o carnaval entra como um dos condicionantes para o projeto, entender sua relação é importante à medida que sua estrutura montada em anos de Carnaval gera um impacto em toda a dinâmica local, desvio de fluxos de pessoas e veículos meses antes do início da festa, durante a realização do evento e algum tempo depois para seu desmonte.

No ano de 2023 a festa ocorreu entre os dias 17 e 21 de fevereiro, com isso desde o dia 27 de janeiro o trecho da rodovia BR-242 já ficou interditado para o fluxo de carros e início da montagem da estrutura para da festa.

Figura 43 - Barreiras Folia 2020 - Fonte: <<https://barreiras.ba.gov.br/barreiras-fofia-2020-injeta-40-milhoes-na-economia-local-e-leva-mais-de-430-mil-pessoas-aos-circuitos-do-carnaval/>>



Figura 44 - Montagem da estrutura Barreiras Folia 2023 – O autor, 2023

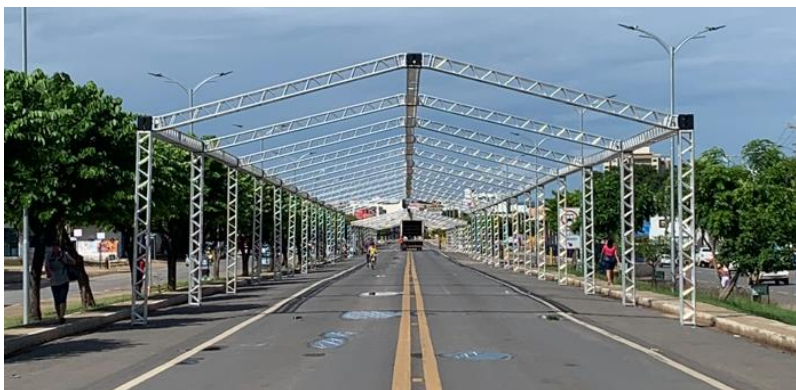
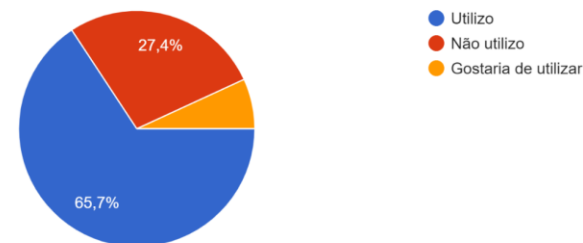


Gráfico 5 - Elaborado pelo autor via Formulários do Google

QUESTÃO 07: Você já comprou ou consome produtos vendidos por food truck e/ou ambulantes nesse trecho da BR-242?

175 respostas



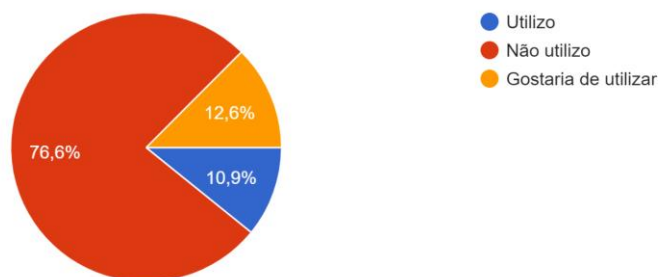
No que diz respeito ao setor de comércio e serviços relacionados à alimentação no período noturno foi observado nas avenidas laterais na rodovia BR-242 a presença de cerca de 9 food trucks e um carrinho de água de coco, também existem restaurantes, bares e lanchonetes no entorno. No período diurno não foi observado, durante o campo, o funcionamento dos food trucks do período do final da tarde para início começo da noite.

Uma questão que chamou bastante atenção foi a falta de sanitários públicos em toda a extensão do trecho, pois como a noite ele é fechado para a prática de atividades diversas de esporte e lazer, a falta desse equipamento, acaba de certa maneira, por ser um ponto negativo para o uso do espaço. No período diurno o Centro de

abastecimento possui sanitários públicos, mas aparentemente não comportam a demanda existente, esses sanitários não funcionam a noite.

Gráfico 6 - Elaborado pelo autor via Formulários do Google

QUESTÃO 08: Você utiliza a BR-242 para passear com animais?
175 respostas



Foram observados alguns contrastes no que diz respeito ao uso e ocupação do espaço, por exemplo enquanto pessoas utilizavam a área para esporte e lazer, outras utilizavam para dormir embaixo de árvores sobre o relento. A questão das pessoas em situação de rua é uma realidade presente em muitos municípios, em Barreiras não é diferente, inclusive no entorno da rodovia BR-242, principalmente

nas proximidades do Centro de abastecimento da cidade - CAB, feira livre da cidade.

Enquanto caminhava e observava esses contrastes me lembrava da primeira vez que li, ainda no ensino fundamental, o poema *O Bicho* de Manuel Bandeira e como fiquei triste e surpreso com o desfecho do mesmo. O poema diz o seguinte:

O bicho

Vi ontem um bicho
Na imundície do pátio
Catando comida entre os detritos.

Quando achava alguma coisa,
Não examinava nem cheirava:
Engolia com voracidade.

O bicho não era um cão,
Não era um gato,
Não era um rato.

O bicho, meu Deus, era um homem.

(O Bicho, de Manuel Bandeira. Rio, 27 de dezembro de 1947.)

Observar esses contrastes me parece se apresentar como um desafio para a prática projetual, uma vez que para se pensar projetos

na contramão de uma arquitetura hostil⁵ é necessário procurar compreender como essas pessoas em situação de rua, de vulnerabilidade social, de saúde entre outras caminham e se relacionam pela e com a cidade. Acreditando que a arquitetura e o urbanismo são também ferramentas de transformação social e que aliadas a políticas públicas podem trazer importantes contribuições para o meio social.

Figura 45 – Contrastes - Animais na rua e animais de rua - O autor, 2023



⁵ Arquitetura hostil pode ser entendida como “[...]uma estratégia projetual deliberada para a segregação socioespacial, que conta com o interesse e incentivo do mercado imobiliário, com a aprovação da parcela da sociedade que

Um outro contraste observado: enquanto algumas pessoas levam seus animais de estimação “pets” para passear na rodovia BR-242, muitos animais em situação de rua também se encontram no local, e se concentram em alguns trechos no período noturno. Foram vistos gatos e cachorros, sendo os últimos em maior quantidade.

Sobre a utilização da BR-242 no período noturno e diurno para lazer e esporte, buscou-se através do formulário compreender como essa dinâmica se modifica a partir do turno do dia, dessa forma os gráficos obtidos demonstram que a utilização a noite é muito maior do que durante o dia, mas uma parcela das pessoas que participaram tem interesse de utilizar a área para esse fim no diurno. Os gráficos podem ser observados a seguir:

a consome e deseja, com a cumplicidade do Poder Público, que não só a permite como, em certos casos, a implementa, e com a participação ativa dos arquitetos, urbanistas e designers, que a projetam.” Fonte: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.134/3973>>

Gráfico 7 - Elaborado pelo autor via Formulários do Google

QUESTÃO 09: Você utiliza a BR-242 para lazer e esportes durante o dia?

175 respostas

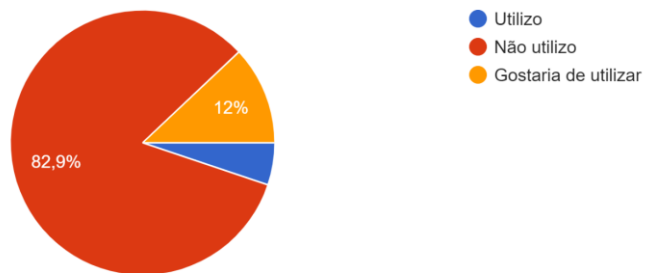
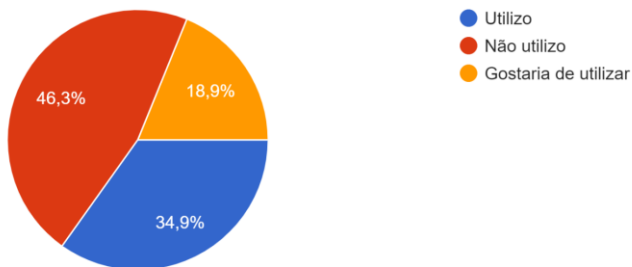


Gráfico 8 - Elaborado pelo autor via Formulários do Google

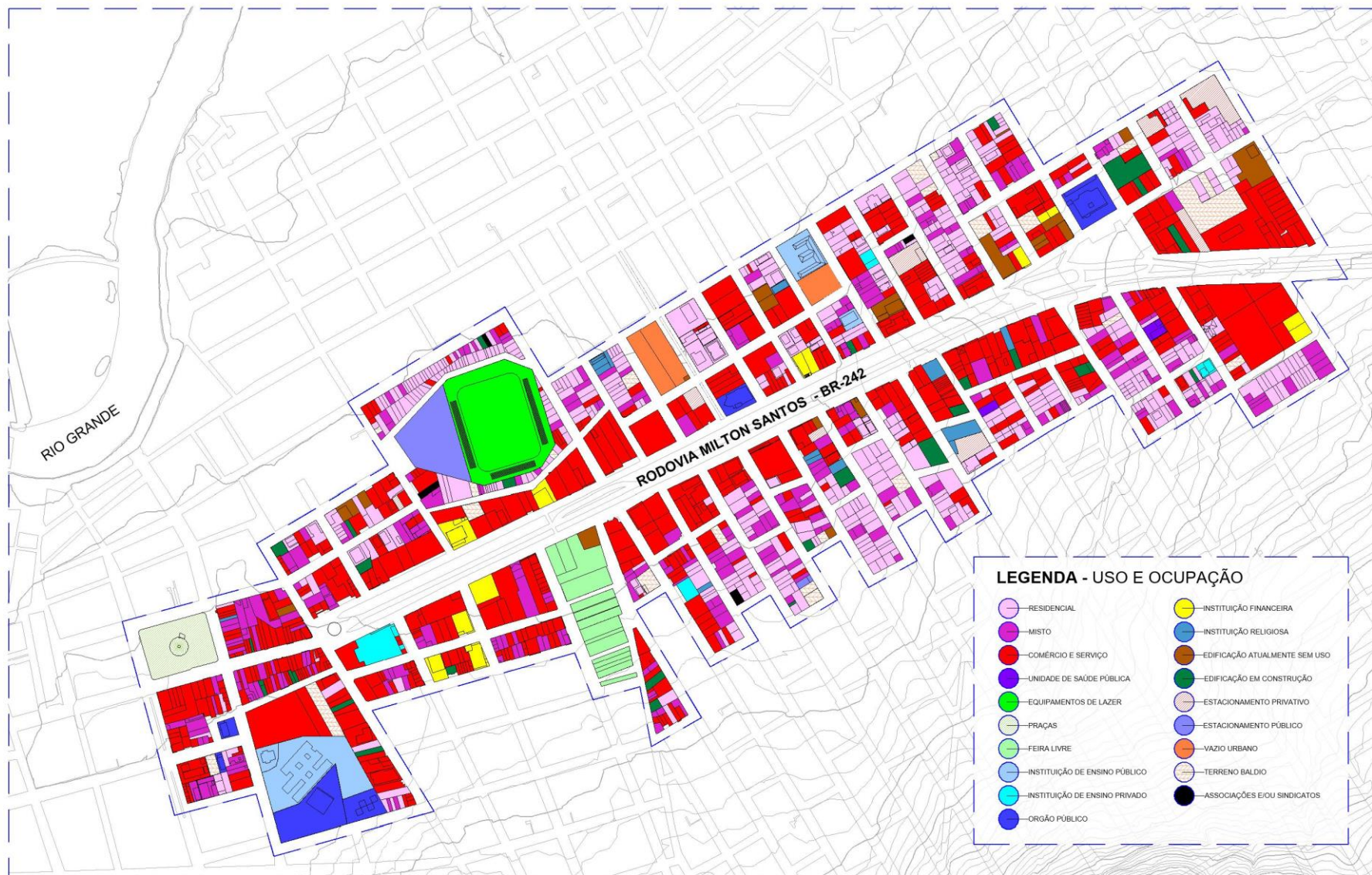
QUESTÃO 10: Você utiliza a BR-242 para lazer e esportes no período noturno?

175 respostas



Em relação aos usos foi elaborada cartografia temática buscando compreender como se dá o uso e ocupação do solo urbano na rodovia BR-242 e seu entorno, foi estabelecido que seriam estudadas cerca de duas quadras a partir da rodovia buscando entender o tipo de utilização, por exemplo: comércio e serviços, instituição financeira, residências entre outros. Dessa forma, foi possível perceber que no entorno da rodovia se concentram *comércio e serviços*, também a *feira livre* da cidade e à medida que se afasta da BR-242 temos mais usos mistos e *residencial*.

Figura 46 - Uso e Ocupação – Elaborado pelo autor, 2023 no software Revit com base no Google maps e visitas a campo

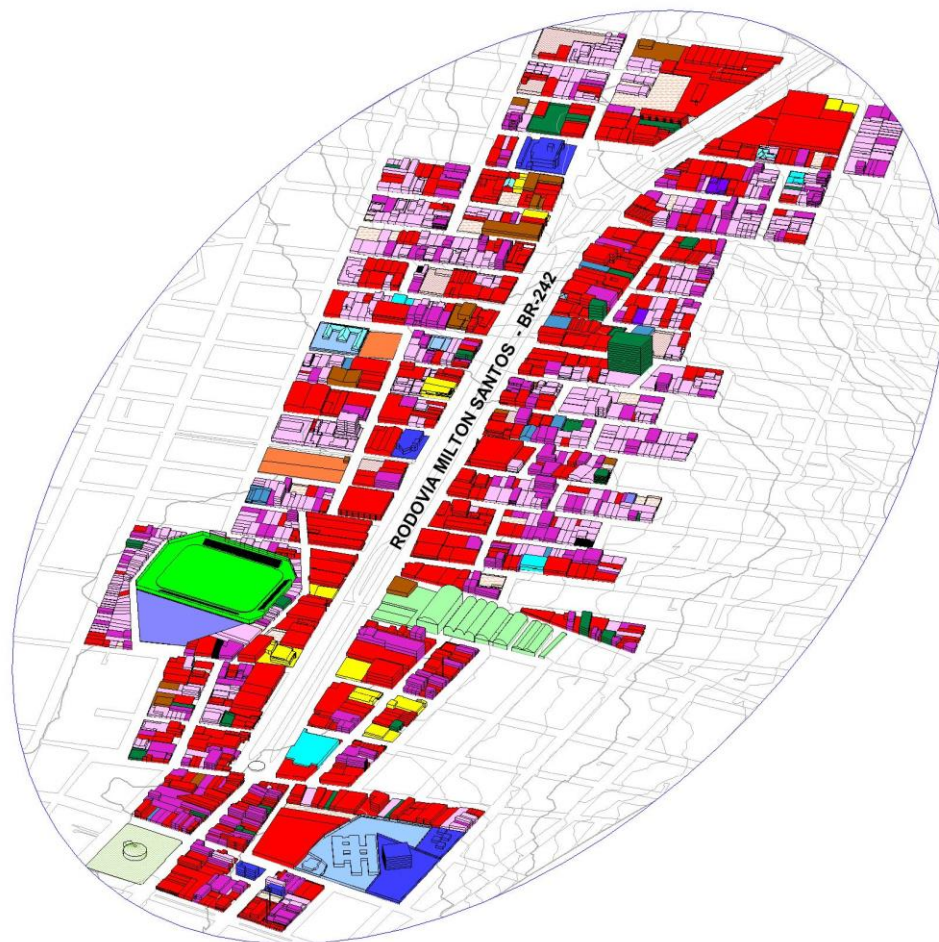


CARTOGRAFIA TEMÁTICA
USO E OCUPAÇÃO



Elaborado pelo autor, 2023.
Com base no Google Earth e visitas a campo

Figura 47 – Uso e Ocupação – Perspectiva - Elaborado pelo autor, 2023 no software Revit com base no Google maps e visitas a campo



PERSPECTIVA ISOMÉTRICA

USO E OCUPAÇÃO

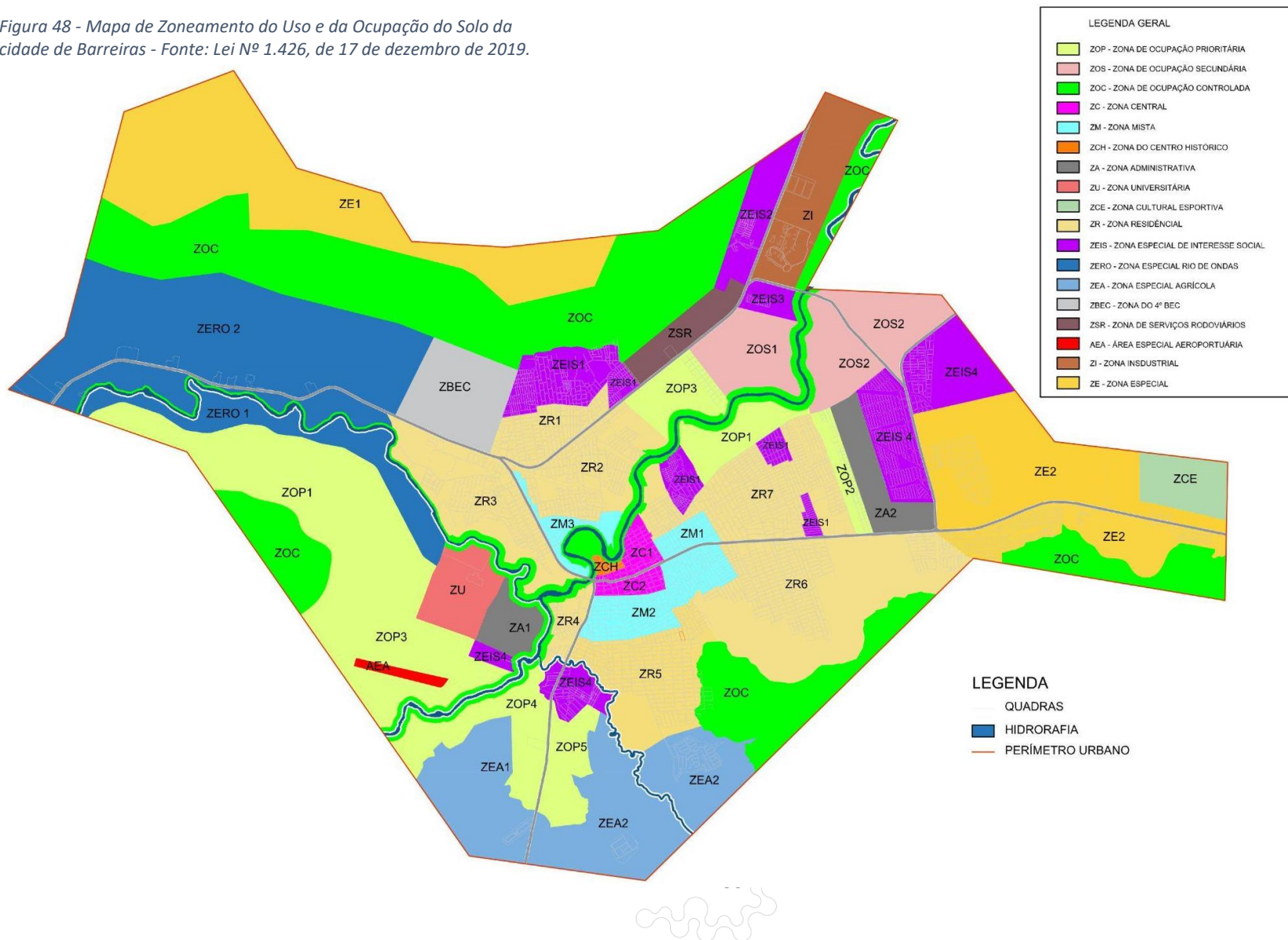
Elaborado pelo autor, 2023.
Com base no Google Earth e visitas a campo

LEGENDA - USO E OCUPAÇÃO

RESIDENCIAL	INSTITUIÇÃO FINANCEIRA
MISTO	INSTITUIÇÃO RELIGIOSA
COMÉRCIO E SERVIÇO	EDIFICAÇÃO ATUALMENTE SEM USO
UNIDADE DE SAÚDE PÚBLICA	EDIFICAÇÃO EM CONSTRUÇÃO
EQUIPAMENTOS DE LAZER	ESTACIONAMENTO PRIVATIVO
PRAÇAS	ESTACIONAMENTO PÚBLICO
FEIRA LIVRE	VAZIO URBANO
INSTITUIÇÃO DE ENSINO PÚBLICO	TERRENO BALDIO
INSTITUIÇÃO DE ENSINO PRIVADO	ASSOCIAÇÕES E/OU SINDICATOS
ORÇÃO PÚBLICO	

Zoneamento

Figura 48 - Mapa de Zoneamento do Uso e da Ocupação do Solo da cidade de Barreiras - Fonte: Lei Nº 1.426, de 17 de dezembro de 2019.



Com base no Plano Diretor de Barreiras por zoneamento podemos entender a divisão das áreas urbanas para uso e ocupação do solo do município para usos distintos. Ao longo dos anos e estudos, novas zonas foram e podem ser criadas objetivando atender as demandas do município. Para tanto, são seguidos critérios de usos predominantes, usos afins e observados também usos conflitantes visando a ordenação do território e o desenvolvimento urbano, buscando seguir critérios urbanísticos e ambientais.

A LEI Nº 1.426, de 17 de dezembro de 2019 estabelece os parâmetros de zoneamento da cidade de Barreiras. A área de estudo fica localizada nas ZC1, ZC2, ZM1 e ZM2, definidas nos artigos 24 e 25 da seguinte forma:

Art. 24 – ZONA CENTRAL (ZC): local de concentração de atividades de convergência, de animação e de convívio social e cultural, com predominância de atividades comerciais e de prestação de serviços;

Art. 25 – ZONA MISTA (ZM): configurada como área de expansão da zona central, possuindo, atualmente, características de uso residencial e comercial;

A portaria Nº045, faz uma atualização dos parâmetros de Uso e da Ocupação do Solo previstos pela Lei Nº 1.426, que dispõe sobre o zoneamento do uso e da ocupação do solo urbano no Município de Barreiras. Dessa forma, para as áreas citadas as seguintes os seguintes parâmetros devem ser adotados:

Tabela 1 - Tabela - Parâmetros de Uso e Ocupação do solo - Fonte: Editado pelo autor com base na Portaria Nº45 de 04 de março de 2020

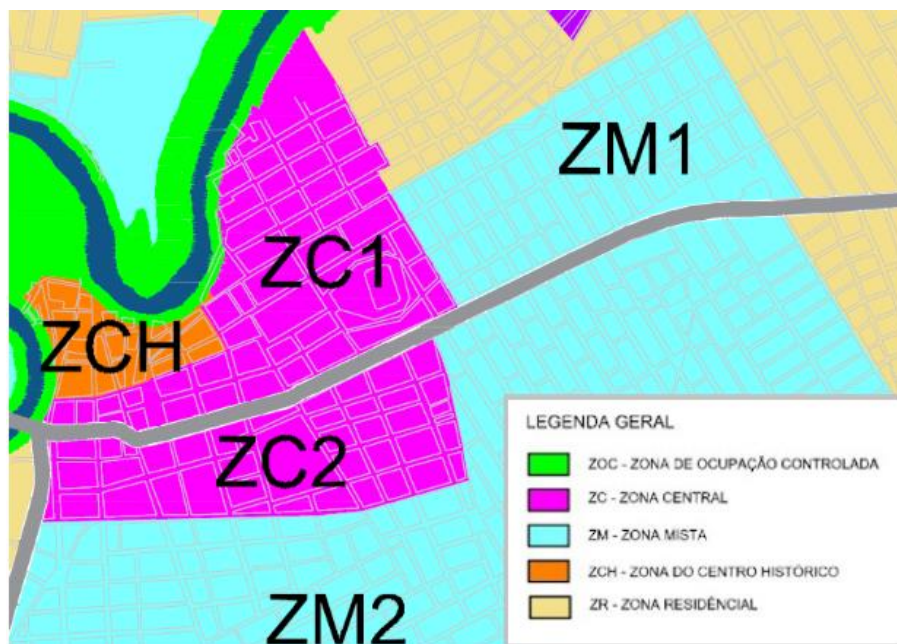
ZONA	LOTE MÍNIMO	ÍNDICE DE PERMEABILIZAÇÃO MÍNIMA (TP) (%)	ÍNDICE DE OCUPAÇÃO (IO)	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO BÁSICO (CAB)	ALTURA MÁXIMA	Nº DE PAVIMENTOS	RECUO FRONTAL MÍNIMO	REQUISITOS/ PRERROGATIVAS ESPECIAIS
ZC	200,00	10%	0,85	4,0	82,0	25	0	2
ZM	360,00	15%	0,85	4,0	82,0	25	0	2

REQUISITOS / PRERROGATIVAS ESPECIAIS

(2). Permitido colar em três divisas do lote.

Para a ZC e a ZM não foram observadas mudanças com a atualização da portaria Nº 45 em relação à LEI Nº 1.426, DE 17 de dezembro de 2019 que a antecede.

Figura 49 - Recorte do Mapa de Zoneamento do Uso e da Ocupação do Solo da cidade de Barreiras - Fonte: Editado pelo autor com base no Mapa de Zoneamento do Uso e da Ocupação do Solo da cidade de Barreiras Lei Nº 1.426, de 17 de dezembro de 2019



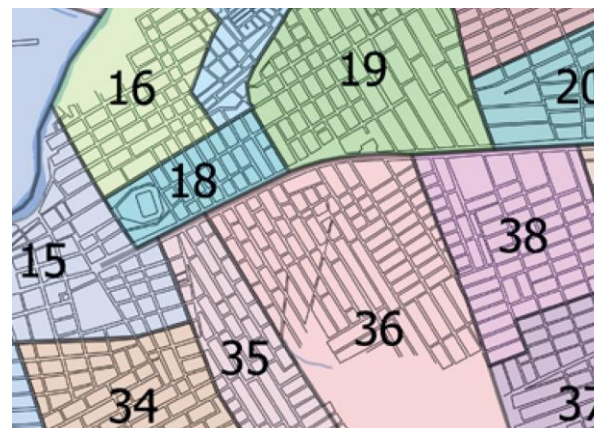
Na cor cinza pode ser observado o trecho onde se localizam a BR-242 e as avenidas laterais Clériston Andrade e Antônio Carlos Magalhães. O mapa divide as zonas em Zona Central ZC1, ZC2 e Zona Mista ZM1, ZM2, porém na Lei Nº 1.426 e na Portaria de Nº45 não existem parâmetros diferentes de acordo com essa subdivisão.

O trecho para o qual a proposta de Projeto será desenvolvida está localizando seguindo a divisão do PDDU-2019 dentro dos seguintes bairros

- 15 - Centro;
- 18 - Jardim Juscelino Kubitschek;
- 19 - São Miguel;
- 35 - Sandra Regina;
- 36 - Jardim Ouro Branco.

Podemos observar essa divisão na imagem a seguir:

Figura 50 - Recorte do Mapa da distribuição dos bairros e loteamentos - PDDU 2019 (p.65) - Fonte: Editado pelo autor com base no mapa da distribuição dos bairros e loteamentos - PDDU 2019



Gabarito

O gabarito estabelecido na tabela de Parâmetros de Uso e Ocupação do solo, para a ZC e ZM é de 82 metros, com o número máximo de 25 pavimentos máximo, fazendo dessa, uma das áreas da cidade com o maior gabarito permitido. Visando uma maior aproximação com o entorno imediato do trecho da rodovia BR-242, sobre o qual essa pesquisa se debruça e a partir de observações em campo e auxílio do software Google Earth Pro e Revit, não foi observado no entorno estabelecido de duas quadras nenhuma edificação com essa quantidade de pavimentos, porém em bairros vizinhos, como o Sandra Regina (35) e Renato Gonçalves (34) existem edificações gabarito próximo a esse limite. Sendo o Renato Gonçalves considerado atualmente o bairro mais verticalizado da cidade.

Figura 51 - Perspectiva Isométrica do Gabarito - O autor 2023

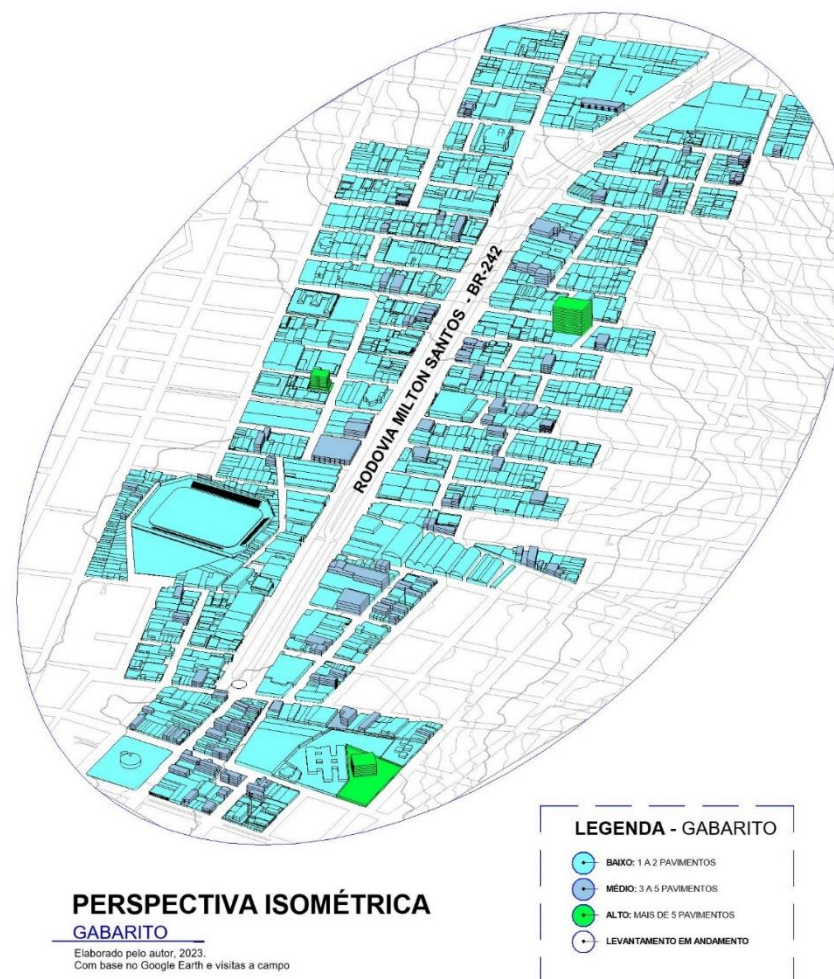


Figura 52 – Cartografia temática – Gabarito – O autor 2023



CARTOGRAFIA TEMÁTICA
GABARITO



Elaborado pelo autor, 2023.
Com base no Google Earth e visitas a campo



Arborização

A arborização urbana é um elemento de grande importância para a qualidade de vida nas cidades, ela influencia diretamente nos aspectos ambientais de conforto térmico, acústico, de sombreamento, entre outros fatores. Segundo o censo do IBGE (2010), no quesito *Arborização de vias públicas*, Barreiras possui 53,2 % de arborização, porém é uma informação de 13 anos atrás.

O Art. 225 da Constituição Federal (BRASIL, 1988, s.p.) aponta que “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 à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.” Diante disso, pensar a arborização urbana no contexto do cerrado baiano, bioma ameaçado de extinção, é de suma importância para o auxílio de sua preservação e valorização. Quando nos referimos a vegetação urbana, logo o elemento árvore nos vem à mente, esse elemento que espalha o verde sobre a cidade, pode ter sua importância entendida da seguinte maneira:

[...] a árvore é a forma vegetal mais característica da paisagem urbana, à qual se incorporou em estreita relação com a arquitetura ao longo da história. Considerada hoje mais em sua condição de ser vivo que como objeto de composição espacial, contribui para se obter uma ambiência urbana agradável. O tratamento da massa de vegetação proporciona noção de espaço, condição de sombra e de frescor, mas também ornamento frente às estruturas permanentes dos edifícios. A árvore oferece sombra, esse talvez seja o efeito mais buscado nos climas tropicais, pois, além de proteger aos edifícios da insolação indesejada, matiza suas superfícies planas, criando um efeito de filtrado dinâmico. (MASCARÓ, 2005, p.14)

As árvores juntamente com outros elementos da paisagem urbana podem trazer aos parques urbanos um ar mais atrativo, elementos como espelho d'água, fontes também somam para a sensação de acolhimento e conforto ambiental. Na cidade de Barreiras com temperaturas que em determinadas épocas do ano, como por exemplo o mês de setembro, chegam a passar os 35°, a vegetação urbana se coloca como um elemento extremamente necessário, mas a escolha das espécies e o local a serem implementadas deve ser levado em consideração, uma vez que, por vezes isso é feito de forma a deixar a árvore sem espaço adequado para o crescimento, onde todo o seu

entorno é cimentado ou asfaltado. Como podemos observar na imagem abaixo registrada no centro da cidade, nas laterais da rodovia BR-242:

Figura 53 - Árvores cimentadas nas laterais da rodovia BR-242 - O autor, 2022, 2023

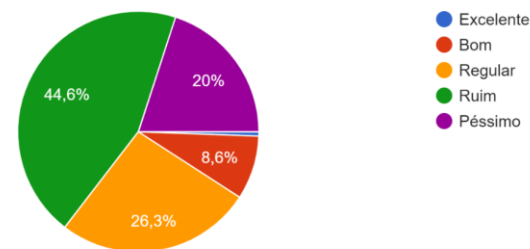


Através da aplicação de formulário, foi possível obter informações sobre a percepção das pessoas sobre a arborização urbana na cidade, tanto no trecho de estudo como em outras áreas da cidade, dessa maneira as questões e gráficos abaixo podem ser observados:

Gráfico 9 – Arborização - Elaborado pelo autor via Formulários do Google

QUESTÃO 02: Você considera a arborização no centro de Barreiras no trecho entre a câmara de vereadores e a rotatória:

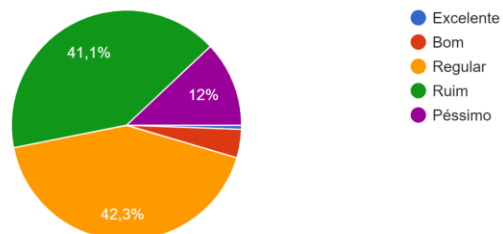
175 respostas



Em relação ao trecho de estudo as pessoas consideraram a arborização urbana 44,6% Ruim, 20% Péssimo e 26,3% Regular, somam-se então 64,6% considerando a arborização desse trecho negativa, isso pode nos mostrar que muito ainda deve ser melhorado no que diz respeito a este quesito no trecho acima mencionado.

Gráfico 10 - Elaborado pelo autor via Formulários do Google

QUESTÃO 12: Como você considera as áreas verdes de lazer e esporte na cidade de Barreiras em geral:
175 respostas



Nos canteiros laterais do trecho estudado da rodovia BR-242 foi possível observar que as árvores presentes nos mesmos têm diminuído ao longo dos anos. Foram observadas a presença de algumas espécies das quais se destacam:

Tabela 2 - Árvores entorno do trecho urbano da BR-242

Nome Popular (<i>Nome científico</i>)
Neem (<i>Azadirachta indica A. Juss</i>) – Exótica
Pata de Vaca (<i>Bauhinia variegata</i>) – Exótica
Pata de Vaca Branca (<i>Bauhinia forficata</i>) – Exótica

Manga (<i>Mangifera indica</i>) – Exótica
Pinha (<i>Annona squamosa L.</i>) – Exótica
Jamelão (<i>Syzygium cumini</i>) – Exótica
Oiti (<i>Moquilea tomentosa (Benth.)</i>) – Nativa
Mulungu (<i>Erythrina mulungu</i>) – Nativa
Chapéu de Napoleão (<i>Thevetia peruviana</i>) – Nativa
Ipê Rosa (<i>Handroanthus heptaphyllus</i>) – Nativa
Ipê Amarelo (<i>Handroanthus serratifolius</i>) – Nativa
Ipê-amarelo-do-cerrado (<i>Tabebuia aurea</i>) – Nativa
Chichá-do-Cerrado (<i>Sterculia striata</i>) – Nativa
Acácia Imperial (<i>Cassia fistula.</i>) – Exótica

Elaborado pelo autor, 2023

Foi observada a predominância massiva de pata de vaca seguida do neem. Foram identificadas também a presença de árvores frutíferas como manga, pinha e jamelão. E árvores nativas como os ipês rosa e amarelo. Sobre a predominância das duas primeiras espécies, em certa medida isso é negativo ao ponto que são espécies exóticas e que não favorecem dessa maneira uma diversidade que

poderia ocorrer nessa região. Outras espécies aparentemente nativas também foram observadas no local, em menor quantidade, porém não foram identificadas.

Melo (2013) discute na sua tese de mestrado intitulada “Parques Urbanos, a natureza na cidade: práticas de lazer e turismo cidadão” sobre como as cidades se relacionam e se apropriam das áreas verdes nelas presentes e como esses espaços podem trazer grandes contribuições para quem vive na cidade, em especial, se levarmos em consideração que com o advento do capitalismo, as áreas verdes acabam por ser moldadas e configuradas, ou até suprimidas totalmente, por uma lógica que muitas vezes deixa a natureza em segundo plano. Para Melo:

Na sociedade contemporânea, continuou-se a exploração ilimitada e desenfreada dos recursos da natureza. Nesse sentido, diminuíram os espaços de natureza na cidade voltados ao lazer da população. Com isso, os indivíduos perdem a oportunidade de contemplação, imaginação, deleite e magia proporcionados pela natureza, (MELO, 2013. p.61)

Os espaços com fragmentos de natureza são criados para suprir as necessidades tanto da população – opção de lazer, recreação, descanso, contemplação e contato com a natureza – quanto para políticas públicas que utilizam desses espaços para promover a cidade, em relação a questões paisagísticas, qualidade de vida, local de encontro e preocupação ambiental. (MELO, 2013, p.62)

A autora nos auxilia na compreensão da importância dessas áreas também em termos de políticas públicas, uma vez que uma cidade mais verde tende a ser uma cidade mais saudável. Para ela os parques urbanos têm a capacidade de romper com o universo do cotidiano e a arborização desses locais é figura ímpar nesse processo.

A natureza presente na cidade auxilia na mitigação da poluição do ar, na regulação do microclima, e a levar água para o solo que em sua maioria nas cidades encontra-se impermeabilizado pelas ruas e construções. (MELO, 2013)

Figura 54 - Estudo de Arborização no entorno da rodovia BR-242 e bairros - Elaborado pelo autor (2023) com base em imagem extraída do Google Earth Pro editado pelo autor no Software Photoshop



Figura 55 - Figura 46 – Recorte - Estudo de Arborização no entorno da rodovia BR-242 e bairros - Elaborado pelo autor (2023) com base em imagem extraída do Google Earth Pro editado pelo autor no Software Photoshop

LEGENDA POR COR:



Árvores

Quadras,
Vias e
Edificações

No estudo de arborização, para uma melhor visualização do adensamento e a falta de arborização em algumas áreas, optou-se por trabalhar com a legenda em cores. Dessa maneira, podemos observar a necessidade de maior arborização em toda a área. Como exceção, podemos observar as ruas 19 de Maio (1), Professora Guiomar Porto (2) e Aroldo de Andrade (3), próximas ao canto superior esquerdo da imagem, com um maior adensamento de árvores o que traz uma série de benefícios. O trecho da rodovia BR-242 (4) possui árvores de menor porte e menos sombreamento.

Figura 56 - Rua 19 de Maio (1), rua Professora Guiomar Porto (2) e rua Aroldo de Andrade (3) - Fonte, autor 2023



Figura 57 - Rodovia - BR 242 (4) - Fonte, autor 2022, 2023



É notável a diferença entre a vegetação das ruas apresentadas nas imagens acima e a arborização da rodovia BR-242, tanto pelas sensações transmitidas pelas imagens tanto pela caminhada nas mesmas, a ventilação, sombreamento, conforto térmico e sonoro proporcionado pela vegetação é de grande importância para a qualidade de vida.

Através de observações no campo e vivências na cidade foi possível perceber que as podas nas árvores das laterais na rodovia são

em excesso uma vez que a copa das árvores de forma frondosa é um elemento essencial para o fornecimento de sombra, elemento mais do que necessário na cidade de Barreiras.

Retornando às ruas, não podemos deixar de mencionar que essas árvores de grande porte foram plantadas em uma época em que o planejamento urbano das cidades não era visto da mesma maneira que é hoje. Dessa forma, hoje é vista por muitos como um problema por questões de estacionamento, por exemplo. Todavia, vale lembrar que para novos projetos urbanos, existem maneiras de incorporar árvores aos mesmos, observando as espécies mais indicadas e nativas, e prevendo o espaço adequado para o seu plantio e integração com o espaço urbano.

O PDDU de Barreiras em suas propostas e metas para o meio ambiente ressalta a importância da ampliação do Programa de Arborização Urbana, dando ênfase no plantio de espécies nativas, valorizando assim o bioma local.

Caminho do sol e dos ventos

Barreiras é uma cidade em que o calor e a umidade relativa do ar baixa acontecem de forma severa em alguns períodos do ano, principalmente nos meses de setembro e outubro, como pode ser observado no gráfico abaixo:

Figura 58 - Climatologia e histórico de previsão do tempo em Barreiras-BA, BR - Fonte: Disponível em: < <https://www.climatempo.com.br/climatologia/42/barreiras-ba> > Acessado em 21 de janeiro de 2023.

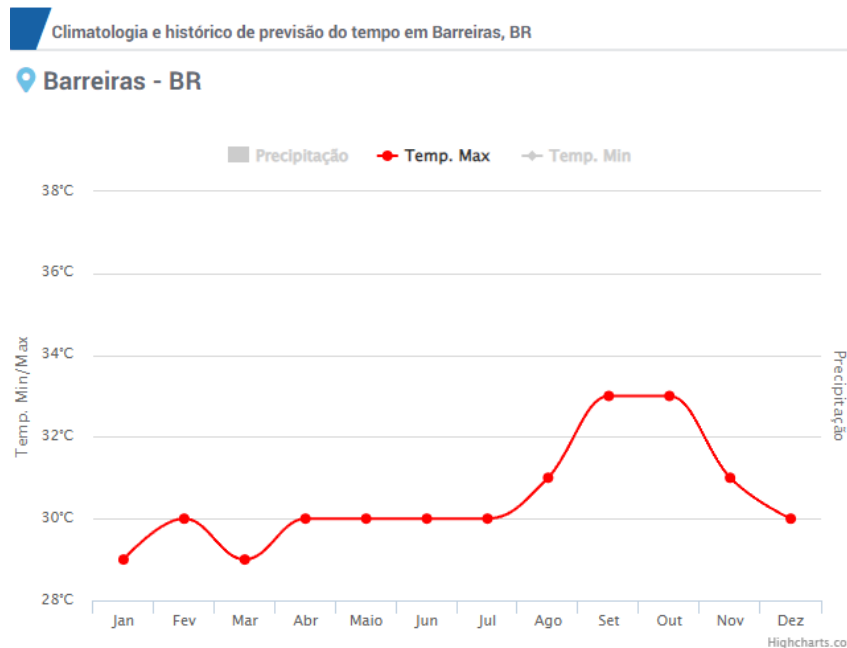
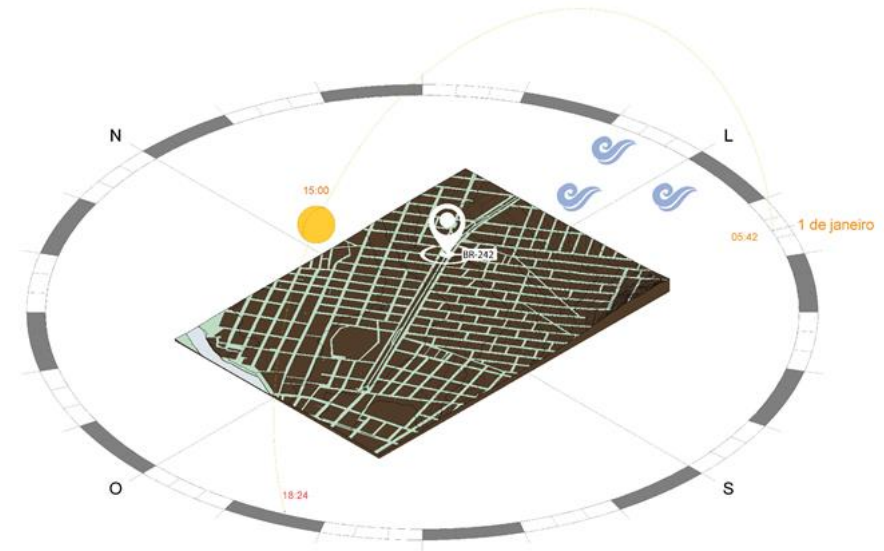


Figura 59 - Diagrama do sol e dos ventos - Elaborado pelo autor no software Revit 2023



Na imagem acima se considerou a incidência do sol sobre a área de estudo, o trecho urbano da rodovia BR-242 e seu entorno, considerando o dia 01 de janeiro de 2023 como referência, às 15:00h. O estudo da insolação e dos ventos predominantes sobre área são importantes na medida que auxiliam em decisões de projeto, como o melhor local para alocação de árvores e jardins ou outros elementos

que gerem sombra e que possam servir de abrigo, buscando, por exemplo, auxiliar no conforto térmico da área, também pode auxiliar no estudo de posição para implantação de placas solares.

O PDDU 2019, em suas metas diversas ressalta a importância de:

Dar prioridade ao programa previsto na PDDU 2004, denominado Programa Estratégico de Urbanização e Paisagismo que visa o embelezamento da cidade e minimiza os efeitos do microclima local. Em resumo, um grande programa de arborização urbana integrado ao projeto de mobilidade (PDDU, 2019, p.169)

É de suma importância para proporcionar melhor conforto térmico e ambiental para as pessoas da cidade, pensar em estratégias que dialoguem com as condicionantes locais e que auxiliem para uma oferta de melhor qualidade de vida para a população.

Áreas de alagamentos

O rio estava lá, vieram as embarcações, o comércio, o povoado, o início da urbanização e a cidade. São João das Barreiras, agora apenas Barreiras, cidade do oeste baiano, cravada no vale do rio Grande, entre as serras da Bandeira e do Mimo, no caminho das águas que alimentam o aquífero Urucuia⁶ e que também escorrem rumo ao Velho Chico⁷. Tendo como biomas a Caatinga e Cerrado (IBGE), sendo o Cerrado o bioma predominante, todavia ameaçado pelo desmatamento.

As águas têm seu caminho natural, com as águas das chuvas não é diferente, sem sua forma de absorção pelo solo, quando esse solo é impermeabilizado pelas edificações, passeios, asfalto e não existe um sistema de drenagem que suporte as águas pluviais essa água causa diversos problemas para a cidade por falta, muitas vezes, de um planejamento adequado para sua vazão. A cidade está no caminho da água e não o contrário, como lidar com isso? Buscando

formas para que as águas pluviais encontrem formas de infiltrar no solo de maneira adequada e encontrem os rios. Dar-se aí a importância de áreas verdes, árvores que no cerrado funcionam como condutoras de água, por conta de suas raízes profundas.

Considerando alguns dos fatores apresentados, o Plano Diretor de Barreiras apresenta mapeamento do caminho de rede existente de drenagem, pontos de alagamento e áreas de enchentes da cidade. Esse tipo de mapeamento é de grande importância para auxiliar a promover o planejamento de medidas que possam mitigar e/ou resolver situações referentes a alagamentos, como o que ocorre na Av. Antônio Carlos Magalhães, lateral da BR-242.

Através das observações em campo foi possível perceber que a BR-242 por ter seu nível do solo mais elevado que a avenida, acaba por funcionar como uma barreira no escoamento da água, que em conjunto com a drenagem que não dá conta da quantidade de água acaba por funcionar como uma espécie de “barragem” temporária em momentos de chuva na cidade. Acreditamos também que a falta de

⁶ “O Aquífero Urucuia é um aquífero sedimentar poroso de grande potencial, contribuindo significativamente para a manutenção das vazões do rio São Francisco, especialmente entre a divisa do estado de Minas Gerais e a montante de Sobradinho” Disponível em

<<http://www.cprm.gov.br/publique/Hidrologia/Pesquisa-e-Inovacao/Estudos-Hidrologicos-e-Hidrogeologicos-Integrados-na-Regiao-do-Aquifero-Urucuia---SAU-5208.html>> Acessado em 04 de janeiro de 2023.

⁷ Nome afetivo e popular do Rio São Francisco.

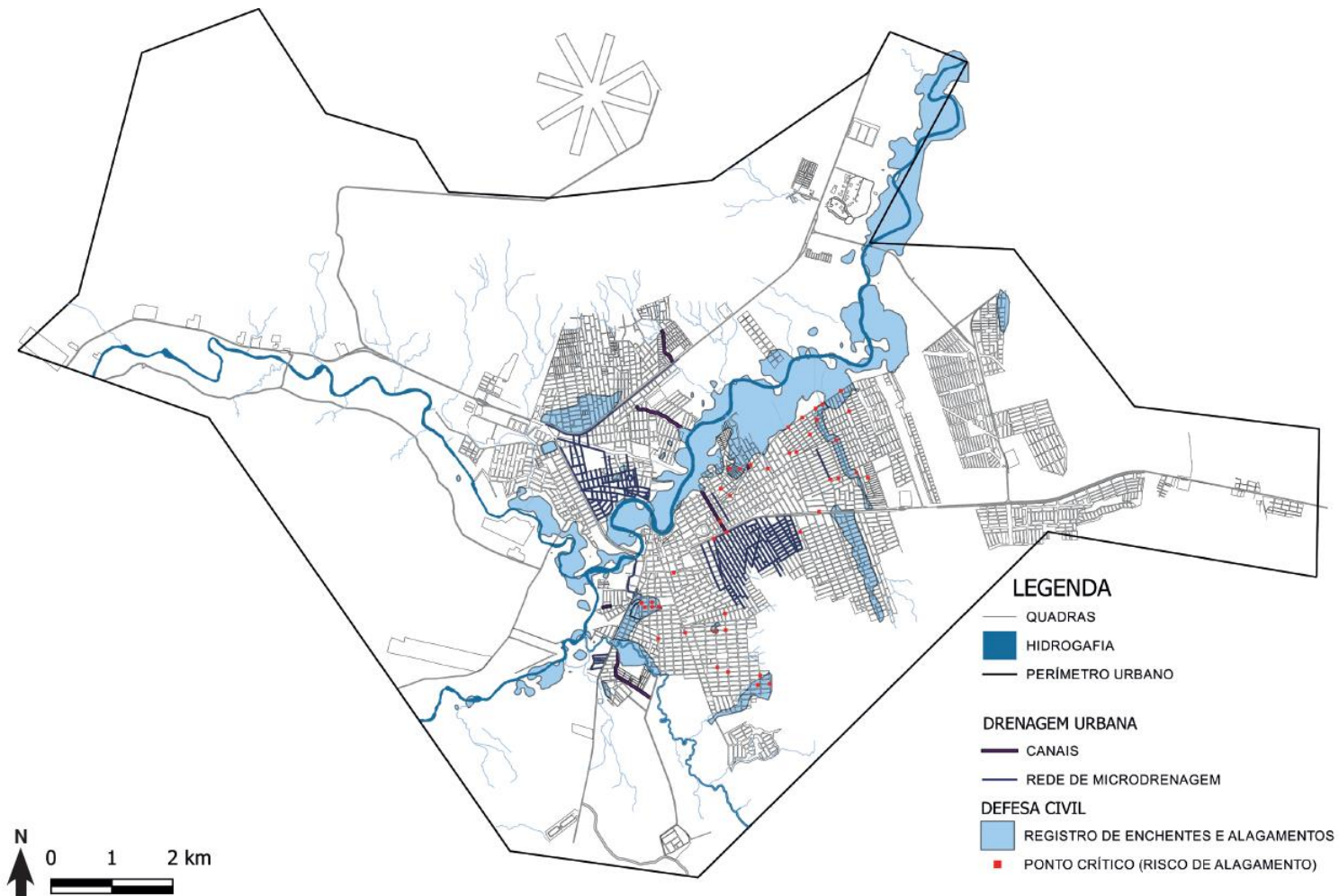
áreas permeáveis nesse trecho contribui de forma negativa para que esses alagamentos sejam recorrentes na cidade, em especial nos meses de outubro a janeiro, nos quais se concentram as chuvas.

Em fevereiro de 2020 a Prefeitura fez obras no sistema de drenagem da Av. ACM visando conter erosão e ampliar sistema de drenagem existente, como pode ser observado na imagem abaixo, porém mesmo com as obras os problemas com alagamento continuaram. O que mostra a extrema necessidade de plano de drenagem para esse trecho da cidade.

Figura 60 – Obras no sistema de drenagem da av. ACM - <https://barreiras.ba.gov.br/prefeitura-de-barreiras-executa-obras-na-av-acm-para-conter-erosao-e-ampliar-sistema-de-drenagem/>



Figura 61 – Mapa da rede existente de drenagem, pontos de alagamento e áreas de enchente disponível no Plano Diretor 2019 (p.77)



As Avenidas laterais, do trecho urbano da rodovia BR-242 no traço cinza mais espesso estão dentro de pontos críticos de risco de alagamento, marcados por quadrados vermelhos. Sempre que fortes chuvas caem sobre a cidade, essas áreas sofrem com uma série de problemas relacionados à drenagem urbana, pois a estrutura de drenagem existente não é suficiente para a quantidade de água pluvial. Em especial a Avenida Antônio Carlos Magalhães nas proximidades da feira livre da cidade.

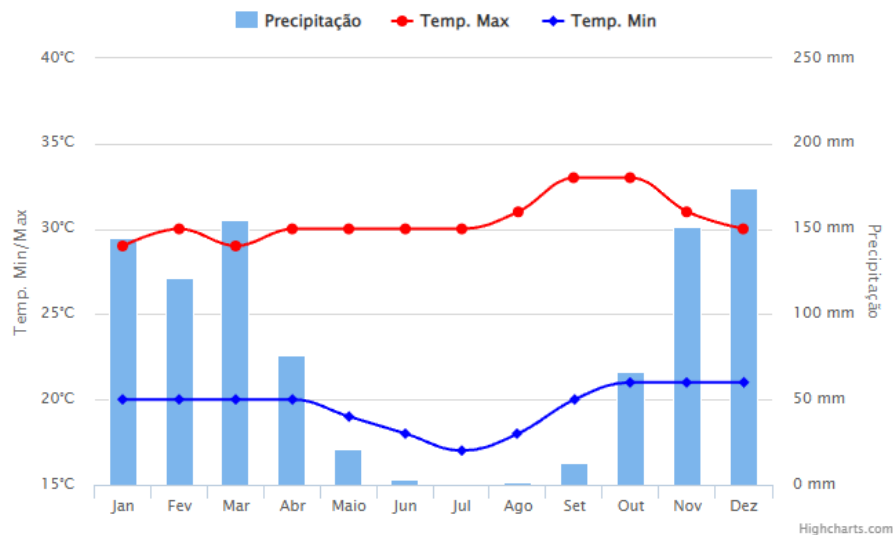
Figura 62 – Recorte do mapa da rede existente de drenagem, pontos de alagamento e áreas de enchente disponível no Plano Diretor 2019 (p.77) – Editado pelo autor



Figura 63 - Registro de chuvas em Barreiras - Fonte: Editado pelo autor com base em: <<https://portaldocerrado.com/chuva-causa-alagamento-e-prejuizos-em-barreiras-na-bahia/>>. Acessado em 04 de janeiro de 2023



Gráfico 11 - Climatologia e histórico de previsão do tempo em Barreiras, BR - Fonte: Disponível em: < <https://www.climatempo.com.br/climatologia/42/barreiras-ba>> Acessado em 21 de janeiro de 2023.



8

Gráfico 12 - Fonte: Disponível em: < <https://www.climatempo.com.br/climatologia/42/barreiras-ba>> Acessado em 21 de janeiro de 2023.

Mês	Minima (°C)	Máxima (°C)	Precipitação (mm)
Janeiro	20°	29°	145
Fevereiro	20°	30°	121
Março	20°	29°	155
Abril	20°	30°	76
Mai	19°	30°	21
Junho	18°	30°	3
Julho	17°	30°	1
Agosto	18°	31°	2
Setembro	20°	33°	13
Outubro	21°	33°	66
Novembro	21°	31°	151
Dezembro	21°	30°	174

⁸ “Os dados apresentados representam o comportamento da chuva e da temperatura ao longo do ano. As médias climatológicas são valores calculados a partir de uma série de dados de 30 anos observados. É possível identificar as

épocas mais chuvosas/secas e quentes/frias de uma região.” Fonte disponível em: < <https://www.climatempo.com.br/climatologia/42/barreiras-ba>> Acessado em 21 de janeiro de 2023.

Através dos gráficos do Climatedo podemos observar que os meses de início e final de ano concentram um grande volume de chuva em comparação aos meses do meio do ano, com destaque para o mês de dezembro com grande volume de precipitação.

O fato de a chuva não ser distribuída de maneira uniforme durante os meses do ano acaba por ocasionar períodos em que a chuva aconteça rapidamente e em grande quantidade fazendo o sistema de drenagem existente não comporta esse volume de água, ocasionando situações como a que podemos observar nas imagens.

Uma questão que nos chama atenção é o fato de toda a extensão do canal não possuir guarda-corpo, os mesmos existem em pontos muito específicos, nos cruzamentos das ruas, como pode ser observado na foto a seguir. O que acarreta um sério risco para os moradores dessa região da cidade, não somente no período de chuvas, como também no dia a dia de quem passa na rua onde o canal se encontra.

Figura 64 - Figura 39 - Canal de escoamento de águas pluviais - visto pela Avenida Clériston Andrade, Av. paralela a rodovia BR-242 - Extraído do Google Earth Pro editado pelo autor



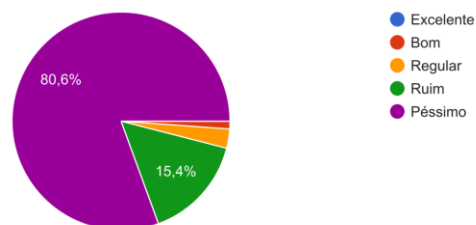
Figura 65 - Canal de escoamento de águas pluviais - visto pela Rua Custódio Moreno, em época de chuva - Fonte: <<https://muraldoeste.com/barreiras-forte-chuvas-alagam-ruas-invadem-casas-e-provocam-transtornos/>> Acessado 04 de janeiro de 2023.



Quando perguntadas sobre a questão do escoamento das águas no trecho de estudo, as pessoas que responderam o formulário da forma a seguir:

Gráfico 13 – Editado pelo autor

QUESTÃO 05: Sobre o escoamento das águas em período de chuva neste trecho, você considera:
175 respostas



Através do gráfico podemos observar que 80,6% das pessoas considera *Péssimo* o escoamento das águas e 15% consideram *Ruim*, formando a grande maioria de pessoas insatisfeitas com o escoamento das águas pluviais nesse trecho. O que demonstra, em conjunto com as imagens apresentadas anteriormente, a necessidade de um plano de drenagem eficiente para essa área levando em consideração seus pontos críticos de alagamento, sua relação com o entorno e restante da cidade e com as questões sociais envolvidas, as pessoas que perdem

seus bens nos alagamentos que tem a própria vida exposta ao risco. A falta de drenagem eficiente nas cidades também ocasiona problemas de saúde pública, expondo a população, em especial de menor renda, a risco de contato com materiais contaminados, ocasiona também problemas de mobilidade urbana, entre outros.

A cada ano se acumulam os problemas relacionados a essa temática na cidade de Barreiras. É mais do que necessário que a gestão pública do município crie uma política urbana voltada para a drenagem das águas chuva para toda a cidade. No que se refere a permeabilidade do solo cidades, um bom exemplo é a cidade de Goiânia-GO que tem investido numa tecnologia de baixo custo chamada “jardins de chuva” e com isso tem conseguido grandes avanços no que diz respeito a sua drenagem urbana, tanto que, esses jardins viraram lei na cidade através do projeto. Trata-se de “canteiros rebaixados em praças, rotatórias, calçadas e avenidas que coletam as águas pluviais por meio de aberturas delimitadas com pedras, areia, plantas e outros elementos, para que o solo se torne mais poroso e possa absorver a água com mais facilidade”. (CÂMARA MUNICIPAL DE GOIÂNIA, 2020)

Mobilidade

A mobilidade é uma questão de relevância ímpar para o bom funcionamento dos fluxos e dinâmicas da cidade, dessa forma, e visando uma melhor compreensão de como ela se dá em seus diferentes modais, foi elaborada a seguinte cartografia temática que auxiliou na proposição projetual da requalificação do trecho da BR-242

Figura 66 - Cartografia de Mobilidade no trecho urbano da BR-242- Centro de Barreiras – O autor, 2023



A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade, considerando que, o Plano de mobilidade urbana é um instrumento de grande importância para a efetivação da política nacional de mobilidade urbana, uma vez que, estabelece e orienta o planejamento a gestão e as diretrizes para um melhor aproveitamento das vias e circulação na cidade. Sua elaboração é obrigatória em municípios com mais de 20 mil habitantes e integrantes de regiões metropolitanas e deve ser revisado ao menos a cada 10 anos.

Em seu Art. 1º a referida lei aponta que sua criação foi realizada objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do município, buscando adequação ao que rege a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, também conhecido como Estatuto da Cidade, em especial no seu artigo Art. 40, quando se refere ao plano diretor como o instrumento básico da política para o desenvolvimento e expansão urbana.

Dessa forma, no dia 30 de setembro de 2021, aconteceu no plenário da Câmara de Vereadores da cidade de Barreiras a Audiência Pública para apresentação do Plano de Mobilidade Urbana de

Barreiras. A audiência, realizada por meio da Secretaria de Planejamento, Segurança Cidadã e Trânsito, Infraestrutura, Obras, Serviços Públicos e Transportes e a Procuradoria Geral do município apresentou à sociedade civil proposta elaborada pela Universidade Empresa de Tecnologia e Ciência - Fundatec. A Fundatec, empresa responsável pela elaboração do plano de mobilidade de Barreiras, atuou no mesmo ramo em cidades nas cidades de Belo Horizonte-MG, Porto Alegre-RS, Vitória-ES e Recife-PE.

Considerando então o sistema viário, a circulação de veículos diversos, a circulação de ciclistas e pedestres, o Plano de Mobilidade de Barreiras - PlaMob envolve ações a serem implementadas de forma imediata, a curto, médio e longo prazo. As pesquisas para elaboração deste plano, segundo as informações da audiência, foram realizadas desde o ano de 2019, buscando compreender diversos os fluxos da cidade, sejam eles de carros, ciclistas e pedestres. A direção das vias e como comportam ou não os veículos e pessoas que por elas passam.

Em sua fala, o vice-prefeito de Barreiras informou sobre o objetivo do plano de mobilidade da cidade, o que segue:

O plano diretor municipal de mobilidade urbana de Barreiras tem como objetivo configurar os instrumentos de orientação das políticas urbanas

do município para a circulação de pessoas e cargas em consonância com a lei Nº12.587 de 2012 fazendo parte do seu arcabouço institucional e normativo como orientador das políticas que regem a mobilidade

Para atingir seus objetivos o plano de mobilidade urbana busca contemplar além das ações físicas sobre o território ações que regulem a relação do poder público com os agentes privados e disciplinem o uso público dos espaços de circulação para contribuir com o processo de consolidação, renovação e controle da expansão urbana e desenvolvimento do município como um todo. Objetiva ainda a promoção das demais políticas urbanas atuando de forma complementar ao plano diretor de desenvolvimento urbano do município através da proposição de redes funcionais de mobilidade e de diretrizes de expansão do sistema viário principal que induzam as definições urbanísticas de uso e ocupação do solo e de expansão urbana prevista no plano diretor de desenvolvimento urbano de Barreiras. Como os princípios, de acordo ainda com a lei federal nº12:587/2012 a mobilidade urbana no município de Barreiras deve estar fundamentada nos seguintes princípios[...] Acessibilidade Universal; Desenvolvimento sustentável da cidade nas dimensões socioeconômicas e ambientais; Eficiência e eficácia e efetividade na prestação de serviços na prestação de serviços de transporte urbano; Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da política

nacional de mobilidade urbana; Segurança no deslocamento das pessoas; justa distribuição dos benefícios e ônus dos diferentes modos de serviço; Equidade no acesso do cidadão ao transporte público coletivo; Equidade no uso de espaço público de circulação, vias e logradouros e eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana

(EMERSON CARDOSO, VICE-PREFEITO DE BARREIRAS - LEITURA - AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O PLANO DE MOBILIDADE DE BARREIRAS, 2021)

Renato Rhoden, um dos representantes da Fundatec e Coordenador Operacional do projeto trouxe dados importantes durante a audiência, considerando por exemplo a frota veicular da cidade que era de 38.900 veículos em 2009 e passou para 86.000 veículos em 2020, segundo ele 1 carro para cada 1,9 habitantes. Dá-se aí uma grande preocupação de como manter a segurança viária para os diversos modais de locomoção.

Segundo apresentação na audiência pública o PlaMob de Barreiras foi pensado em 6 fases:

- 1ª: Pesquisas e levantamentos
- 2ª: Análise e diagnóstico
- 3ª: Apresentação de propostas

4ª: Discussão com os agentes locais

5ª: Concertação

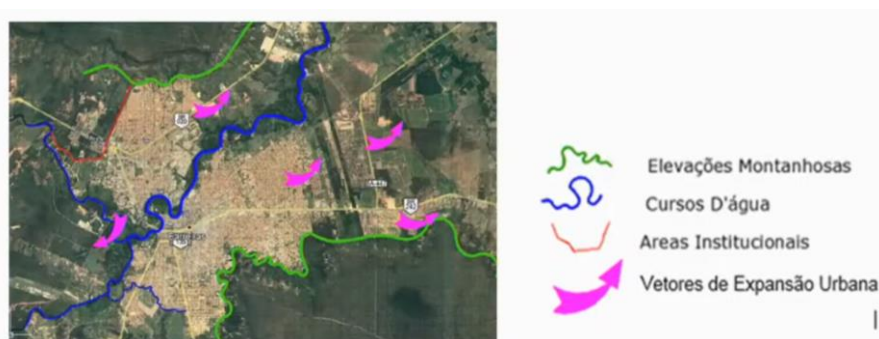
6ª: Institucionalização dos Planos

Durante as primeiras etapas, a Fundatec fez observações em diversos pontos da cidade, em especial naqueles que existem conflitos, como por exemplo a ponte conhecida como Ponte de Cimento, na ponte Ciro Pedrosa e a rotatória do Galego Lanches, sendo a rotatória integrante do trecho da pesquisa sobre o qual esse trabalho se debruça. Diante dessas observações foram apresentados os seguintes dados e estudos:

Figura 67 – Indicativos do diagnóstico - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (49:35) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023.

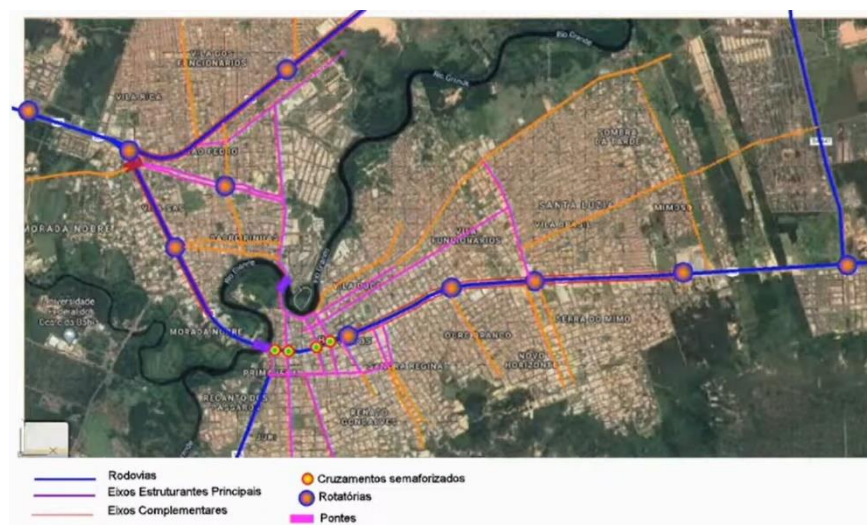


Figura 68 - Indicativos do diagnóstico - - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (50:30) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023.



A cidade tem o seu crescimento voltado no sentido oeste e leste condicionado dessa forma por barreiras naturais, como as Serras do Mimo e da Bandeira.

Figura 69 – Como é organizado o sistema viário - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (51:30) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023.

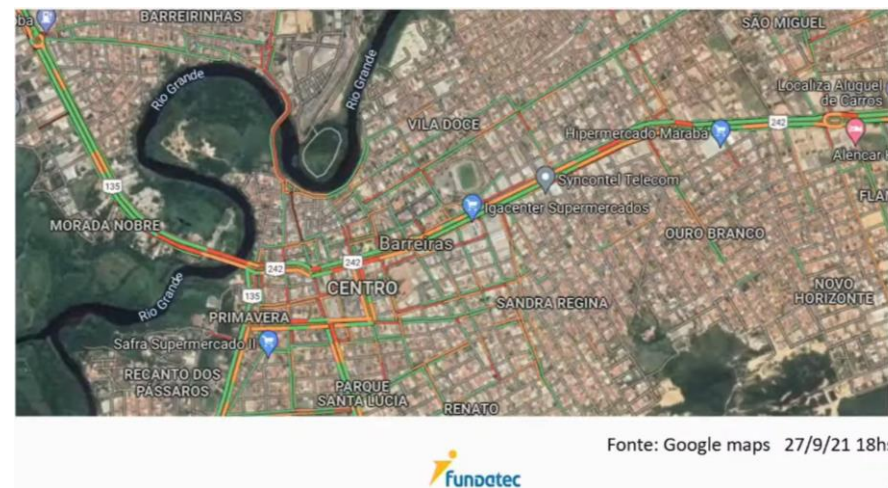


Segundo o coordenador da Fundatec Renato Rhoden, o sistema viário existente na cidade de Barreiras foi aumentando ao longo dos anos à medida que a mesma foi crescendo, sem ser

novamente pensado, dessa maneira, se aproveitou de uma rede antiga e foi aumentado sem planejamento adequado do uso das vias. Para ele “Hoje nós temos estruturas bem montadas, e que estamos tentando disciplinar essas estruturas porque ainda existe uma capacidade física para cidade, pra essa quantidade de veículos”.

Apesar disso não ter sido mencionado na audiência pública, é importante salientar que parte desses estudos foi realizada antes ou durante o período de pandemia, então de alguma forma isso pode ter ocasionado impacto em seus resultados, em especial no que diz respeito ao gráfico de como as pessoas se deslocam, uma vez que a pandemia ocasionou mudança significativa nos hábitos das pessoas, passado o período de isolamento é notável que uma parcela significativa da população se interessou por outros modais de locomoção para além dos veículos automotivos. O meio ciclovitário, por exemplo, a cada dia tem ganhado mais e mais adeptos tanto para esporte e lazer, como para o uso no dia a dia.

Figura 70 – Pontos de saturação do sistema Viário - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (52:30) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bcqcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023.



A Fundatec apresentou as seguintes propostas de ações:

- Intervenções em pontos de saturação da BR-242;
- Reorganização do sistema viário para aumentar a capacidade das vias (Binários de tráfego);
- Construção de novas pontes para a transposição do Rio Grande e Rio de Ondas;
- Complementação do sistema viário em zonas de expansão urbana;
- Complementar o anel viário (setores sul e sudeste)
- Outras intervenções pontuais

Ressaltam a importância da complementação do Anel Viário da cidade e da implementação de binários de trânsito em vias de grande fluxo.

Figura 71 - Pontos de Saturação da BR-242 - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (57:25) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023.



A empresa identificou os seguintes problemas:

- Formação de uma extensa barreira para as conexões viárias norte-sul (cerca de 1200m sem travessias)
- Acúmulo de tráfego nas rotatórias existentes;
- Baixa capacidade das rotatórias para absorver os fluxos acumulados (formação de filas no ingresso)

E apresentou as seguintes propostas de intervenções:

- Remodelação de todas as interseções com o alongamento da rotatória para permitir o transpasse dos fluxos sem necessidade de parada;
- Criação de alça de retorno permitindo o transpasse, a 150m do atual;
- Implantação de binários de tráfego nas ruas de ingresso (perpendiculares)

Figura 72 – Rotatória da rua Princesa Isabel - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (01:01:26) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023.



Figura 73 – Rotatória da Rua Princesa Isabel - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (01:02:00) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023.



Figura 74 – Estação de ônibus em frente ao Centro de abastecimento CAB - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (01:05:00) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023.



Figura 75 – Rotatória da Rua Jesuíno Pamplona – Câmara de vereadores - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (01:06:10) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023.

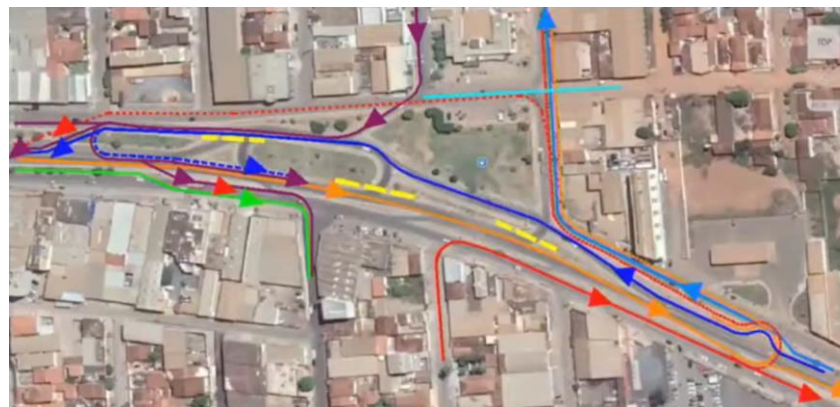


Figura 76 - Rotatória da Rua Jesuíno Pamplona – Câmara de vereadores - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (01:07:00) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023.



Figura 77 - Setor Sul - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (01:18:00) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023.



Figura 78 - Rede projetada - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (01:36:00) Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023.



Figura 79 - Rede Cicloviária geral - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (01:44:00) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023.



Figura 80 - Circulação de Pedestres - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (01:47:00) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023.



Na cor verde claro, curva do rio aparece o que foi chamado na audiência de Espaços cicláveis lúdicos.

Outras propostas pensadas para o trecho central da BR-242

Através das pesquisas realizadas na Internet foi localizada outra proposta para o trecho urbano da rodovia BR-242, entre a Câmara de Vereadores e a rotatória do Galego Lanches. Nomeada rótula Viaduto Costa Azul a proposta foi encontrada apenas em formato de vídeo dentro da plataforma Youtube, com postagem no dia 02 de janeiro de 2019 e não possui muitas informações sobre o estudo que aparentemente tem o cunho voltado mais para a circulação de automóveis.

Figura 81 - Rótula Viaduto Costa Azul - Extraído de AutoCAD Civil 3D. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=XaOnPOVKLFQ>> Acessado em 23 de janeiro de 2023



A arquiteta Ida Marilena Bianch (2021), que também compunha a equipe de formulação do plano, trouxe em sua fala a seguinte afirmação “no momento em que se coloca o pé para fora de casa a gente se torna cidadão móvel e o primeiro movimento de um cidadão móvel ou o último movimento de um cidadão móvel é sempre uma caminhada a pé”. A frase proferida pela arquiteta nos remete claramente à importância de se pensar em um trânsito que também seja para pessoas, para pedestres. É sabido que o modal automotivo existe e tem sua importância, mas não deve ser visto como o depender de poder sobre as decisões urbanas.

A página Barreiras em Desenvolvimento, apresentou em rede social uma outra proposta datando do início do ano de 2010, essa que propunha um sistema para requalificação do trecho entre a curva do “S” e o acesso ao anel viário existente, buscando acabar com as zonas de atrito no trânsito e melhorar a mobilidade nas travessias urbanas de Barreiras. O projeto teria como justificativa que a cidade não possuía vias paralelas com tráfego duplicado e isso a longo prazo poderia provocar colapso no centro de Barreiras, trazendo prejuízo para os comerciantes. (BARREIRAS EM DESENVOLVIMENTO, 2023). A página apresenta as seguintes intervenções propostas:

- Construção de túnel expresso com 3 faixas de rolamento sentido Salvador entre a curva do “S” e o novo sistema de retornos em frente a Rua Marechal Hermes. Extensão: 630 metros.
- Drenagem subterrânea do túnel por gravidade sentido Rio Grande.
- Manutenção do fluxo sentido Brasília ao nível de solo, com 3 faixas de rolamento e com a permanência dos estacionamentos nas laterais.
- Requalificação do trecho entre o novo sistema de retornos em frente a Marechal Hermes até o acesso ao anel viário, com a extinção da rodovia central para a construção de Parque Linear em toda a extensão, interligando todos os bairros que margeiam a rodovia a uma área de lazer horizontal.
- As avenidas ACM e Clériston Andrade receberiam a terceira faixa proveniente da antiga BR 242. (Foto 2).
- Construção de ciclovia entre o acesso ao anel viário e a rodoviária.
- Construção de ponte auxiliar entre a Benedita Silveira e a conexão com as marginais já duplicadas da Avenida Ayhlon Macedo. (Ponte da Dell Anno).
(BARREIRAS EM DESENVOLVIMENTO, 2023).

Figura 82 – Representação de Proposta para o trecho urbano da BR-242 e entorno. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CxHBNWhMdoH/?img_index=2> Acessado em 14 de setembro de 2023



Conhecer propostas já pensadas para a área é de suma importância, ao ponto que demonstram o interesse da população por mudanças e melhorias nesse trecho nos auxiliam na compreensão do mesmo e a pensar contribuições aplicáveis ao projeto.

Transporte coletivo

A Viação Cidade de Barreiras Ltda - VCB, CNPJ nº 34.191.106/001-31, é a única empresa responsável pelo transporte urbano na cidade de Barreiras, também contemplando algumas linhas que atendem as comunidades do Município. A empresa atua por meio de licitação da qual foi vencedora na concorrência nº 002/2014 através da qual pode proceder com o transporte público urbano, rural e distrital de acordo o contrato nº 173/2014 – Lote 01 e contrato nº 174/2014 – Lote 02 do processo adm. nº 080/2014 – da cidade de Barreiras

O trecho da BR-242, área de estudo deste trabalho, é contemplado por diversas linhas de ônibus, sendo um importante eixo de deslocamento de transporte público da cidade. A empresa possui um aplicativo disponível para aparelhos de celular através do qual é possível verificar as paradas de ônibus e itinerário dos mesmos.

Figura 83 - Interface do Aplicativo - Extraído do aplicativo VCB 2022 - Versão:3.0.3.15

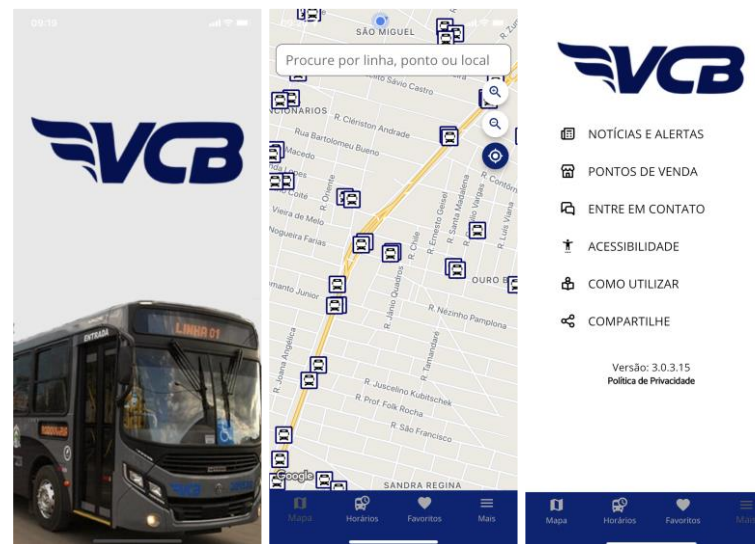


Figura 84 - Linhas de ônibus: Sentido rotatória - câmara de vereadores
- Extraído do aplicativo VCB 2022 - Versão:3.0.3.153

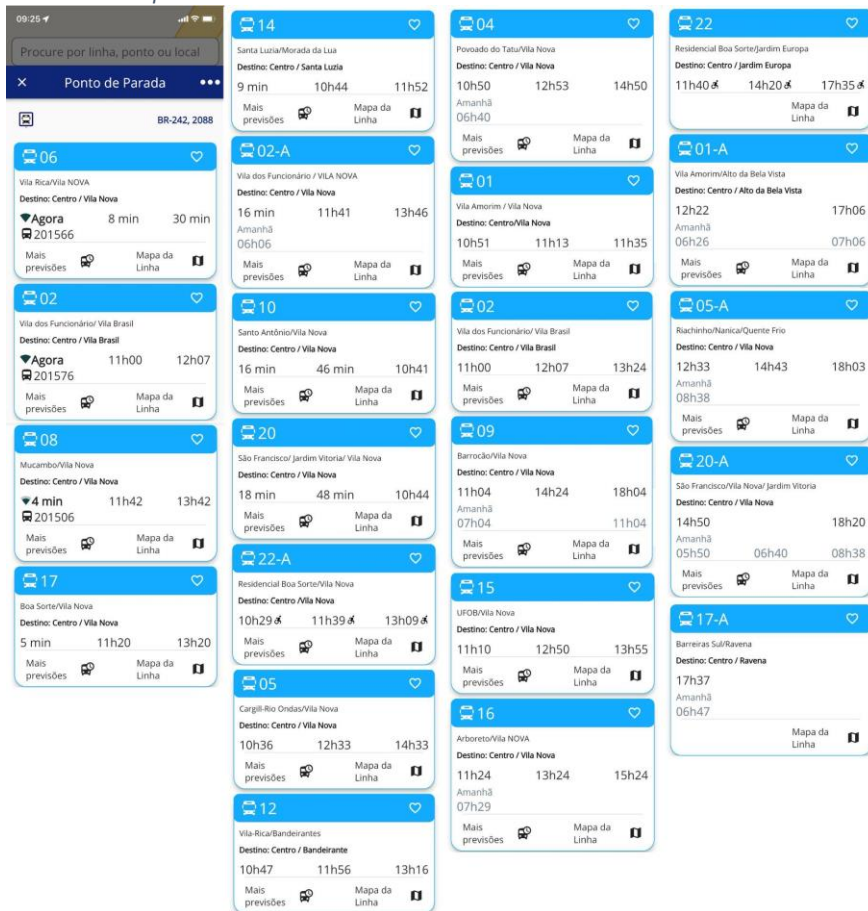
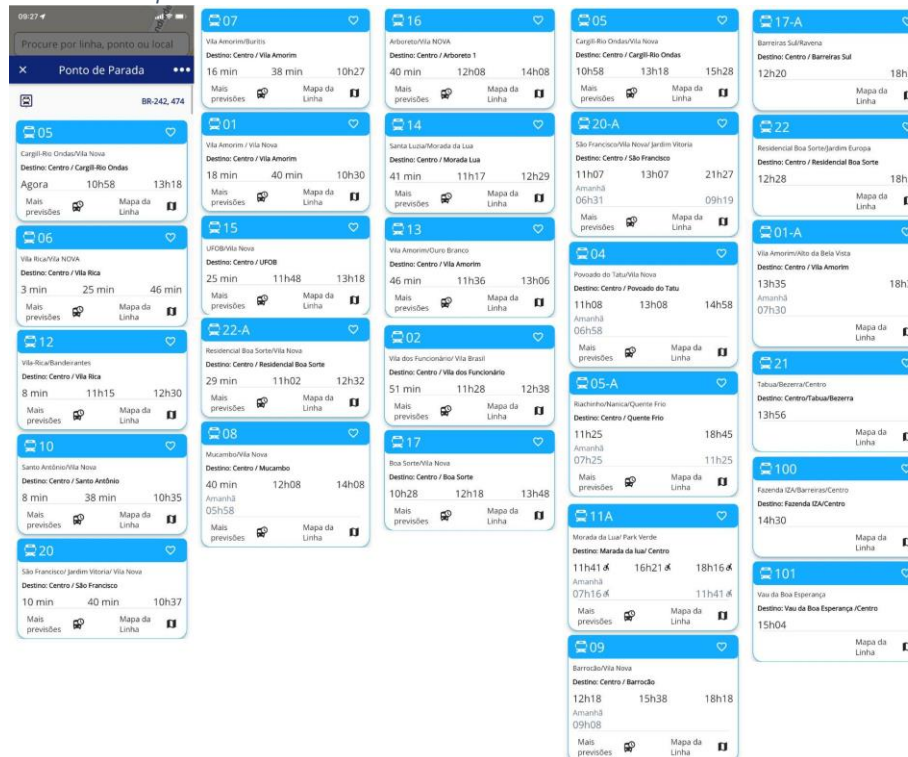


Figura 85 - Linhas de ônibus: Sentido câmara de vereadores - rotatória
- Extraído do aplicativo VCB 2022 - Versão:3.0.3.15

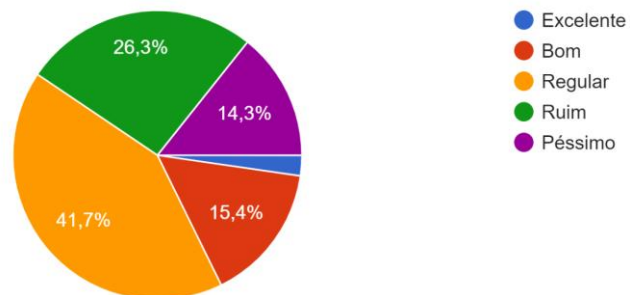


O gráfico a seguir apresenta a percepção de usuários sobre os pontos de transporte coletivo da cidade de Barreiras, no trecho da BR-242:

Gráfico 14 - Pontos de ônibus - Elaborado pelo autor via Formulários do Google

QUESTÃO 04: Sobre os pontos de ônibus neste trecho, você considera:

175 respostas



É possível observar que as parcelas das respostas, 41,7% *Regular*, 26,3% *Ruim* e 14,3% *Péssimo*, indicam que as pessoas consideram a situação dos pontos de ônibus fora de um padrão de uso adequado para o transporte urbano. Apenas 15,4% consideram os pontos em *Bom* estado. As fotos a seguir demonstram as condições das paradas de ônibus:

Figura 86 - Alguns dos pontos de ônibus no trecho da BR-242 - Fonte: o autor 2022



Através de visita a campo foi possível perceber que as paradas de ônibus existentes não apresentam boas condições de uso, sendo que algumas delas não possuem nenhuma marcação, apenas a própria calçada e o conhecimento de quem as utiliza. Foi possível observar uma parada com estrutura metálica, mas sem cobertura adequada contra sol e chuva, aparentemente por falta de manutenção.

O trecho possui algumas paradas de ônibus com certa estrutura, mesmo que ineficientes se considerarmos fatores como conforto térmico, ergonômico, acessibilidade entre outros. Uma outra questão é que o fechamento da BR-242 no período noturno, faz com que os ônibus passem a circular pelas avenidas laterais, Clériston

Andrade e Antônio Carlos Magalhães que não possuem paradas de ônibus adequadas para essa finalidade.

Figura 87 - Parada de ônibus BR-242 e Avenidas Laterais - Fonte: o autor 2022



Transporte via táxi, moto táxi, app de mobilidade urbana e transportes não oficiais

No trecho também existem pontos de transporte alternativo, como táxi e mototáxi, as demarcações são feitas via placas, mas os pontos, assim como os de ônibus, não apresentam estrutura adequada, em alguns apenas existem as placas como indicação. Também foi observado a existência de transportes não oficiais que levam pessoas

para bairros mais distantes da cidade, como o Arboreto I e II e o São Francisco.

Figura 88 - Alguns dos pontos de táxi e moto táxi no trecho da BR-242 e avenidas laterais - Fonte: o autor 2022



Vans de transporte intermunicipal

A rodovia BR-242, como mencionado, é um importante elo entre a cidade de Barreiras e outras cidades, tanto da região oeste da Bahia como outras partes do país via modal rodoviário. O trecho em estudo é um local em que pontos de transporte intermunicipal acontecem, muitas vezes, se utilizando das próprias paradas dos

ônibus coletivos urbanos como, podemos observar nas imagens a seguir.

O trecho não possui uma estrutura para que as pessoas que utilizam desse modal de transporte possam esperar sua locomoção de forma confortável, o que essas pessoas fazem, muitas vezes é permanecer sentadas na calçada, sobre as mercadorias ou bagagens que estão levando para suas cidades ou até mesmo no próprio chão.

Figura 89 - Vans de transporte intermunicipal - O autor, 2022



Considerando que, para além da resolução de questões cotidianas, o ir e vir de uma cidade também pode se configurar como uma experiência sobre a mesma e pensar em trazer mais conforto para as pessoas transeuntes é importante na medida em que dota a cidade

de um senso de pertencimento e cuidado de quem por ela passa e se apropria.

Mobilidade via bicicleta

É cada vez maior o número de pessoas que aderem ao modal cicloviário para se locomover pelas cidades, em Barreiras isso parece ocorrer de duas formas: a primeira ligada às pessoas que utilizam bicicleta no dia a dia para o trabalho, para compras, pagamento de contas e para resolver questões relacionadas à vida pessoal; o segundo grupo são pessoas que utilizam o modal como lazer para pedalar nas rodovias, estradas vicinais e trilhas. Essas duas formas parecem estar diretamente ligadas a questões de classe social. Ficando as classes mais abastadas utilizando a bicicleta quase que exclusivamente para o lazer.

Ambos os grupos sofrem pela falta de ciclovias na cidade e condições de trafegabilidade para o modal cicloviário, o que ocasiona um maior risco para os ciclistas.

Figura 90 - Rodovia BR-242 e apropriação pelos ciclistas - O autor, 2023



Através das visitas a campo foi possível perceber que o trecho não possui nenhuma estrutura para o tráfego de bicicletas como ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas ou para que elas fiquem estacionadas. Dessa forma, os ciclistas precisam se arriscar no trânsito pensado exclusivamente para automóveis colocando em risco, muitas vezes, a própria vida para usufruir do direito de ir e vir utilizando uma forma diferente do carro.

Em audiência pública realizada sobre a Mobilidade de Barreiras, a equipe da Fundatec, responsável pela elaboração do plano de mobilidade de Barreiras, apresentou dados referentes a forma de locomoção na cidade, segundo a empresa 8% da população se desloca

através desse modal, todavia é um modal que ganha novos adeptos a cada dia com isso uma estrutura adequada de mobilidade é essencial para a consolidação e incentivo desse uso.

Nesse contexto, por não ter locais adequados para o estacionamento de bicicletas, ou seja, bicicletários que comportem a demanda existente, como citado anteriormente como exemplo, diversos locais do trecho da BR-242 são utilizados para essa finalidade, sinalizador de estacionamento, padrão de energia, poste de iluminação, árvores entre outros, viram bicicletários.

Figura 91 - Tudo vira bicicletário - O autor, 2022



O modal cicloviário tem muito a contribuir para uma cidade mais saudável, mas para isso precisa de melhores condições e interligações em toda a cidade e município.

Vias e Fluxos

Segundo o Plano Diretor de Barreiras 2019, o sistema viário da cidade não apresenta de forma geral uma definição clara da hierarquia de suas vias urbanas, isso ocorre em virtude da descontinuidade em grande parte das vias, dificultando assim sua classificação diante dos seus usos e sua importância na rede viária da cidade. O PDDU 2019 cita como exemplo a Av. José Bonifácio e Castelo Branco. Já as rodovias federais e estaduais que cortam a cidade possuem características diferenciadas das demais, mesmo que em alguns pontos como é o caso da avenida Benedita Silveira e BR-242, quando ocupam o mesmo leito por alguns quilômetros. São assim vias arteriais no tecido da cidade (PDDU, 2019, p.66).

Figura 92 – Avenidas centrais, Barreiras – BA – Editado pelo autor com base no google earth



Apesar da falta de definição clara dos tipos de via, na necessidade de estabelecer parâmetros, com base no PDDU de 2004, o PDDU de 2019 traz algumas classificações sobre as vias da cidade de Barreiras, o que segue:

Vias arteriais: compreendem as rodovias BR-242 e BR-020, que entrecortam a cidade, interligando-a, respectivamente, a Salvador e Brasília, a BR-135, que demanda o Piauí e Região Nordeste e o anel viário, entre o Cidade Nova e Buritis.

Vias coletoras - com caixas largas e pavimentadas em asfalto apresentam grande capacidade de absorção de fluxo de veículos, apesar de necessitarem, em sua grande maioria, de serviços de manutenção.

Vias locais -têm função apenas de acesso e subdividem-se em dois tipos: vias locais com caixas de dimensões normais e capacidade boa para escoamento do tráfego e vias locais com baixa capacidade de absorção de fluxo, em virtude das pequenas dimensões de suas caixas, sendo estas mais frequentes nas áreas de ocupação espontânea e de interesse social.

(PDDU, 2019, p.66)

A lei Nº 1.428, de 17 de dezembro de 2019 dispõe sobre o Novo Sistema Viário Urbano do Município de Barreiras e visa estabelecer diretrizes para a hierarquizar, dimensionar e disciplinar a implantação do sistema novo sistema viário tendo como base o PDDU. Nesta apresenta um novo arranjo na definição as vias.

I – Vias de Trânsito Rápido: são rodovias situadas em área urbana, caracterizadas por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível, a exemplo o anel viário;

II – Via Arterial: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

III- Via Coletora: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de tráfego rápido ou arteriais, possibilitando o deslocamento dentro das regiões da cidade;

IV – Via Local: aquela caracterizada por interseções em nível, não semaforizada, destinada, preferencialmente, ao acesso local ou a áreas restritas,

(LEI Nº 1.428, de 17 de dezembro de 2019, p.03)

A lei acima citada estabelece ainda parâmetros para a construção dessas vias, como medidas mínimas para passeios e divisão das vias a partir de cada categoria, o que segue:

Seção I

Das Vias Urbanas

Art. 10 – O dimensionamento mínimo da seção transversal das vias urbanas, segundo sua classificação funcional, parte integrante e complementar desta Lei, será conforme segue:

I – Vias de Trânsito Rápido:

As dimensões serão definidas pelos órgãos federais e estaduais competentes;

II – Via Arterial:

- a)** caixa da via com largura mínima de 46,00m (quarenta e seis metros);
- b)** duas pistas de rolamento com largura mínima de 10,50m (dez metros e cinquenta centímetros) cada;
- c)** canteiro central com largura mínima de 10,00m (dez metros) contendo duas ciclovias com largura mínima de 1,5m (um metro e cinquenta centímetros) cada;
- d)** duas faixas de estacionamento, uma em cada pista de rolamento, com largura mínima de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
- e)** passeio público com largura mínima de 5,00m (cinco metros) cada;
- f)** não poderá terminar em rua sem saída.

III – Via Coletora:

- a)** caixa da via com largura mínima de 30,00m (trinta metros);

b) duas pistas de rolamento com largura mínima de 7,00m (sete metros) cada;

c) canteiro central com largura mínima de 5,00m (cinco metros) contendo duas ciclovias com largura mínima de 1,5m (um metro e cinquenta centímetros) cada ou canteiro central com largura mínima de 2,00m (dois metros) com duas ciclofaixas com largura mínima de 1,5m (um metro e cinquenta centímetros) cada, adjacentes ao canteiro central;

d) duas faixas de estacionamento, uma em cada pista de rolamento, com largura mínima de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;

e) passeio público com largura mínima de 3,00 m (três metros) cada;

f) não poderá terminar em rua sem saída.

IV – Via Local:

a) caixa da via com largura mínima de 12,50m (doze metros e cinquenta centímetros);

b) uma pista de rolamento com largura mínima de 6,00m (seis metros);

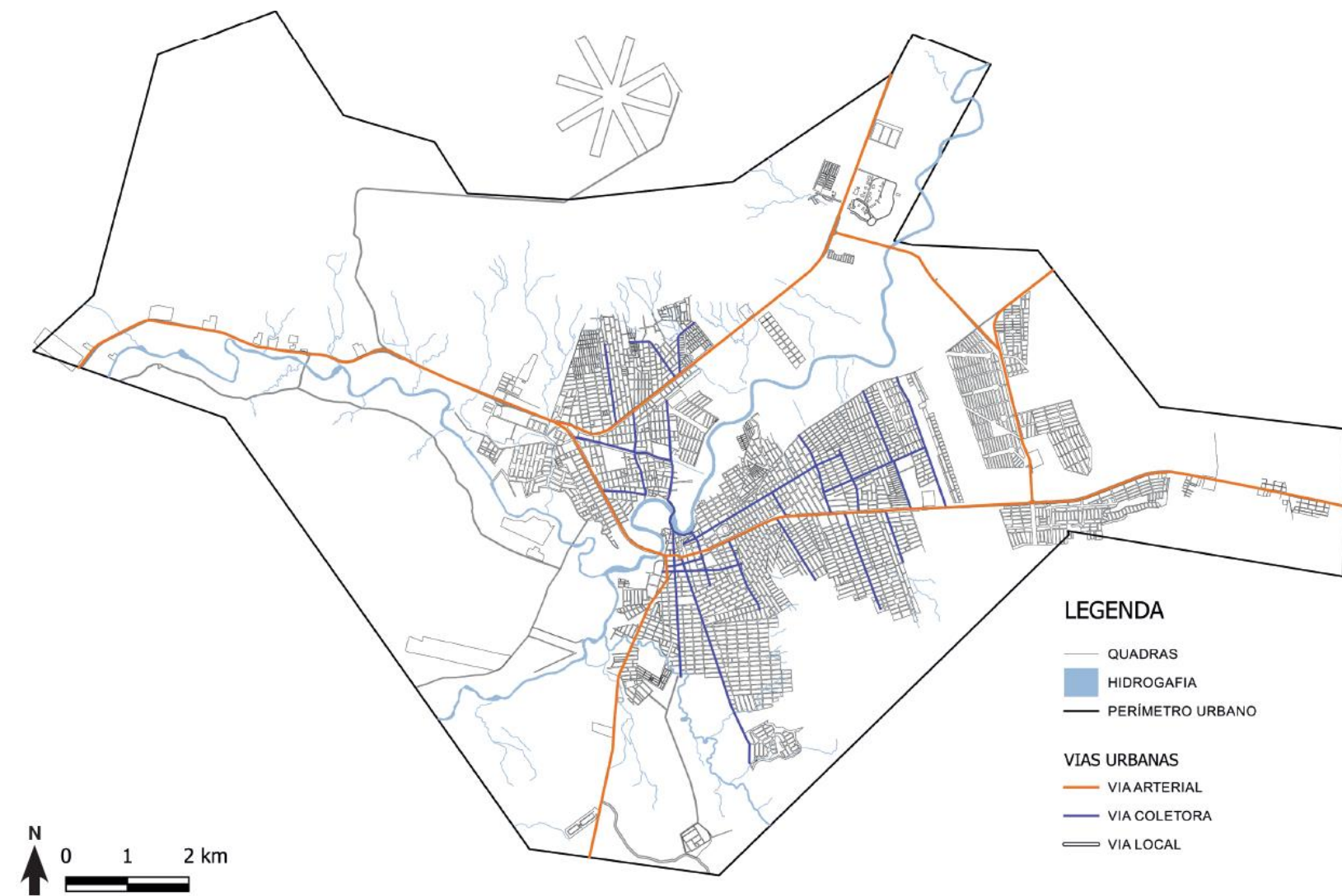
c) uma faixa de estacionamento com largura mínima de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);

d) passeio público com largura mínima de 2,00 m (dois metros) cada;

e) poderá terminar em rua sem saída, desde que possua bolsa de retorno.

(LEI Nº 1.428, de 17 de dezembro de 2019, p.03)

Figura 93 - Mapa de hierarquia das vias urbanas - Fonte: Escritório do Plano Diretor (p.67)



Mapa 18. Mapa de hierarquia das vias urbanas; Fonte: Escritório do Plano Diretor.

Figura 94 – Mapa do novo Sistema Viário Proposta na Lei 1-428_2019-sistem a-viario-urbano

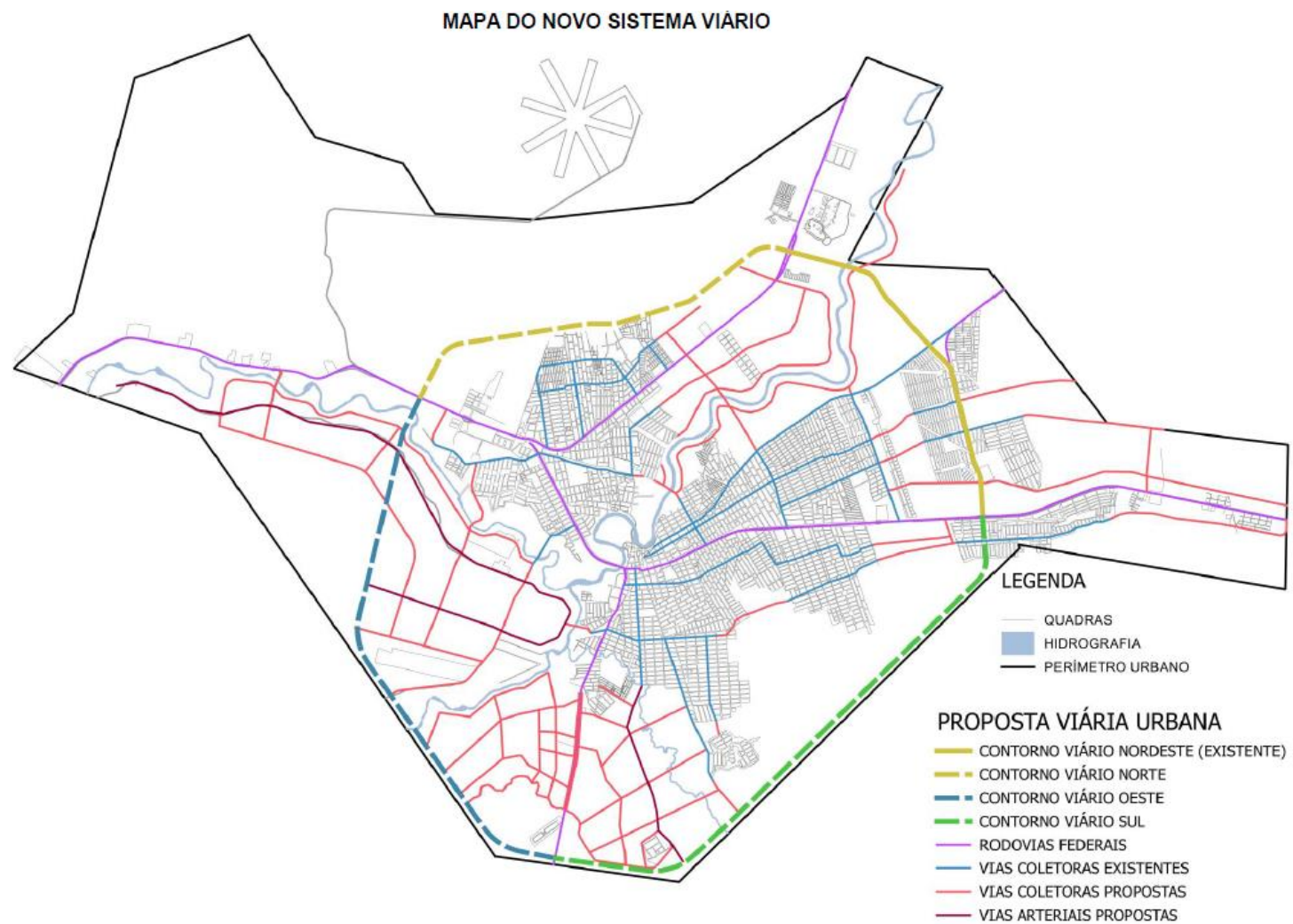


Figura 95 - Recorte do Mapa de hierarquia das vias urbanas - Fonte: Editado pelo autor com base no Escritório do Plano Diretor 2019



A rodovia BR - 242 é considerada uma via arterial da cidade, a qual podemos observar na cor laranja na parte central da imagem acima. Da forma que o trecho da rodovia funciona hoje ele é muito voltado para o viés rodoviarista, todavia, na realidade comporta grande número de pedestres e ciclistas. Diante disso, repensar e propor

sua requalificação, buscando melhorar sua mobilidade, seus fluxos, seu paisagismo, sua dinâmica entre outros é um imperativo para uma cidade com mais qualidade de vida para seus habitantes.

O PDDU 2019 informa sobre a importância de incentivar o uso de outros modos de mobilidade pela cidade, como o uso das bicicletas, alternativa que já ocorre em diversos países e vem ganhando força no Brasil em especial nas capitais e cidades de médio porte. É grande o número de ciclistas que percorrem as ruas de Barreiras, seja para resolver questões pontuais, trabalho e/ou esporte e lazer. Porém os ciclistas estão diariamente sujeitos ao desconforto de vias que não os comportam, insegurança e má educação no trânsito. É essencial a criação de vias exclusivas para esse modal, inclusive nas áreas centrais e que se interliguem com as demais áreas da cidade de forma orgânica, sempre que possível localizadas ao longo de passeios e ruas arborizadas por uma questão de conforto ambiental (PDDU, 2029, p.164)

O Plano Diretor ressalta a importância do incentivo ao uso de transportes alternativos, através de ações que proporcionem a população melhores condições de uso desses modais de mobilidade, dessa forma:

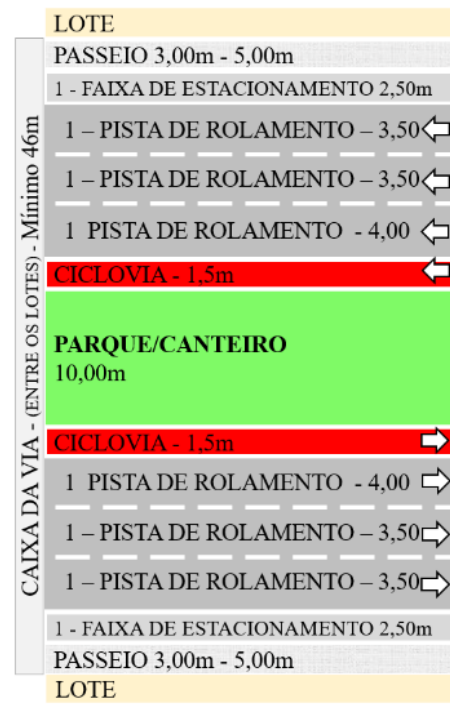
Elaborar e implantar projeto de requalificação do eixo central da cidade dentro da área da BR-242 que será municipalizada, compreendido pelo trecho que inicia no trevo da BR-242 com a BR-135, até encontrar com o anel viário leste na saída para Salvador. Nesta reurbanização serão contempladas ações e obras que atendam ao transporte coletivo, amplos passeios públicos, ciclovias, adequada arborização urbana, estacionamentos públicos, estímulo à criação de estacionamentos privados, iluminação pública adequada, entre outros (PDDU, 2019, p.168)

O PDDU de Barreiras, nos tópicos de propostas e metas para o novo sistema viário urbano salienta a necessidade de “Consolidar, ampliar e integrar vias paralelas às rodovias federais que fragmentam a cidade, oferecendo novas opções ao tráfego urbano, tanto pelas vias arteriais e/ou por vias coletoras” (PDDU, 2019, p.164). Essa informação é central para a proposta projetual de parque urbano que será apresentada mais a frente, uma vez que, BR-242 e suas avenidas laterais, passam a ocupar dentro do projeto o mesmo leito.

Com base nas informações do PDDU e contidas na Lei 1.428 anteriormente citada e pensando no trecho urbano e suas condicionantes já existentes, elaboramos o seguinte modelo com medidas mínimas a serem aplicadas. O modelo pretende integrar via

e parque, de modo que seja garantida melhor trafegabilidade, não apenas para carros, mas para os diversos agentes que ocupam esse espaço e seu entorno, desde os pedestres aos setores de comércio e serviços, bem como trafegabilidade, além de buscar contribuir para a valorização paisagística na área central da cidade.

Figura 96 - Medidas mínimas aplicáveis VIA ARTERIAL+ VIA COLETORA



Na pista de rolamento de 4m serão acrescidos em alguns pontos áreas de refúgio visando oferecer aos motoristas uma área segura para paradas emergenciais.

Figura 97 – Exemplo de área de Refúgio - Extraído de <https://g1.globo.com/rj/regiao-serrana/noticia/2014/04/rj-116-esta-em-pare-e-siga-na-altura-de-duas-barras-e-cordeiro-no-rj.html>



Essa proposta se torna possível também levando em consideração que a Lei Nº 1.062, de 26 de novembro de 2013 regulamenta horários específicos para carga e descarga e proíbe o estacionamento de carretas, caminhões e qualquer veículo de grande porte ou de máquinas na área central da cidade, fora das condições e horários estabelecidos pela referida Lei.

Art. 1º Fica vedado o estacionamento de carretas, caminhões, veículos de porte pesados e máquinas nas seguintes Avenidas e trechos:

- I - Avenida Clériston Andrade;
- II - Avenida Antônio Carlos Magalhães;
- III - Avenida Benedita Silveira;
- IV - Avenida Aylon Macêdo;
- V - Avenida Alberto Amorim;
- VI - Avenida São Desiderio.

§ 1º Aplica-se também o disposto no caput desse artigo, os estacionamentos em frente de Hospitais, Postos de Saúde e Escolas localizados nesse Município de Barreiras.

§ 2º A proibição de estacionamento nas avenidas acima menciona compreende nos dois sentidos e em toda a Avenida.

A prefeitura de Barreiras ressalta as atribuições da lei apontando o uso preferencial do anel viário nordeste por veículos pesados, visando melhorar a circulação e os fluxos na área central da cidade. Dessa maneira, no início do vigor da lei a prefeitura fazia constantes barreiras de orientação aos motoristas desses veículos, visando evitar a passagem dos mesmos pela área central da cidade.

Com as definições tomadas pelo DNIT, nos próximos dez dias teremos condições de sinalizar as vias e disciplinar a retirada dos veículos pesados da maior parte do perímetro urbano, para melhorar assim o tráfego em nossa cidade”, destacou o Prefeito.
(PREFEITURA DE BARREIRAS, 2014)

Porém essa fiscalização não se deu de forma contínua e ainda no ano de 2023 é comum vermos carretas utilizando a área central da cidade, como pode ser observado abaixo

Figura 98 - Caminhão estacionado na BR-242 - trecho urbano - O autor, 2022



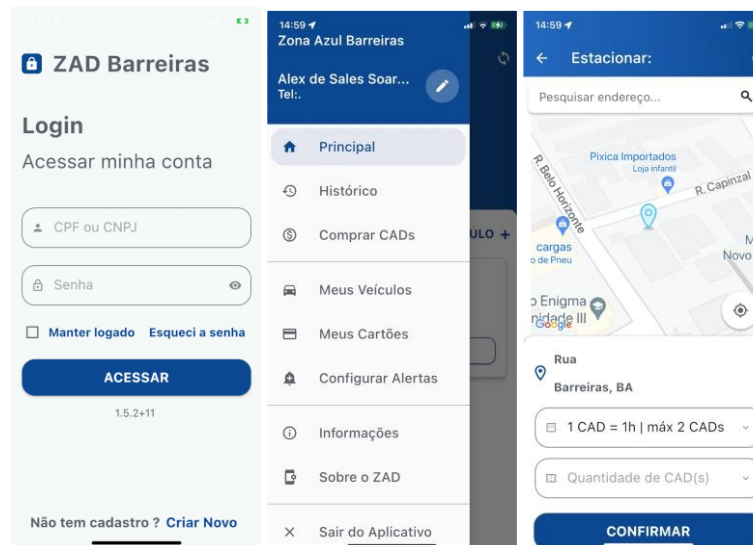
Zona azul

Tendo em vista melhorar as condições de trafegabilidade na área central da cidade de Barreiras a prefeitura criou através da Lei nº 1.378, de 11 de junho de 2019 que dispõe sobre a autorização de instituir, nas vias e logradouros públicos do Município de Barreiras, áreas especiais para estacionamento por tempo limitado e dá outras providências, sendo assim, fica criada a partir dessa data a possibilidade de criação das áreas azuis, ou Zona Azul na cidade.

Diante disso, a partir do dia 05 de dezembro de 2022 e com cronograma de funcionamento previamente divulgado, começou a funcionar na cidade as atividades da Zona Azul buscando através do estacionamento rotativo e um melhor ordenamento do trânsito, do uso e ocupação das vagas existentes nas ruas centrais.

O estacionamento nesse modal é realizado via aplicativo de celular - Zona Azul Digital – ZAD Barreiras, no qual os condutores através de uma ferramenta digital podem comprar bilhetes de estacionamento, fazer o procedimento de registro de estacionamento do veículo e verificar o tempo de estacionamento.

Figura 99 - Interface do Aplicativo ZAD – Barreiras - Extraído do Aplicativo ZAD - Barreiras



Apesar da Lei ter sua aprovação no ano de 2019, a implantação do novo sistema de estacionamento é uma medida recente e ainda em fase de implementação, com isso a população ainda se adapta às mudanças e vê com certa desconfiança o novo sistema, sobre o qual, por vezes, faltam informações que possam transmitir confiança aos usuários como por exemplo, como se dará a fiscalização e como serão aplicadas multas para quem não cumprir as regras estabelecidas.

No trecho da rodovia-BR 242, em específico, nas suas avenidas laterais, Clériston Andrade e Antônio Carlos Magalhães o sistema de estacionamento rotativo também foi implementado. A identificação das áreas com Zona Azul é realizada com marcações no solo e placas de sinalização.

Algumas questões ainda ficam em aberto, como: onde vai ser aplicada a verba arrecada para a zona azul? Acredito que uma boa solução seria a destinação desses recursos para melhorias na infraestrutura do entorno dessas zonas, como melhoramento dos acessos com calçadas acessíveis, sinalização adequada entre outros.

Acessibilidade

A acessibilidade nas cidades ainda está longe de ser considerada dentro de um parâmetro satisfatório, uma vez que, muito se fala sobre o assunto, mas na prática muito pouco se vê aplicado. A paisagem urbana em termos de acessibilidade é hostil, nos desníveis e buracos das calçadas irregulares, nos pisos que podem causar escorregões, nas faixas de pedestres sem continuidade e com degraus, nas rampas fora da inclinação exigida nas normas técnicas.

Figura 100 - Obstáculo no passeio da rodovia BR-242 - Extraído da página Barreiras em desenvolvimento. Disponível em <<https://www.instagram.com/p/CiyYSoCDI2g/>> Acessado em 13 de janeiro de 2023



São diversos os atores sociais que caminham pela cidade, pessoas de diversos corpos, idades e necessidades. Pessoas com menor e maior dificuldade de locomoção, cabe ao meio urbano buscar formas de equalizar essas diferenças oferecendo a todos e todas o que é previsto no Artigo 5º da Constituição Federal (CF) de 1988 que determinam como direitos fundamentais: a Igualdade de Gênero, a Liberdade de Manifestação do Pensamento e a Liberdade de Locomoção, objetivando assegurar uma vida digna, livre e igualitária a todos os cidadãos do País.

Figura 101 - Faixas de pedestre rodovia BR-242 e Avenidas Laterais - O autor, 2023



Na cidade de Barreiras, no trecho da rodovia BR-242 e suas avenidas laterais, através das observações em campo foi possível encontrar alguns elementos que dificultam o processo de livre circulação das pessoas, em especial daquelas com dificuldade de locomoção. Entre as quais pode-se apontar: faixas de pedestres com desníveis e escadas; rampas pensadas para carga/descarga e não para pessoas; calçadas muito estreitas em alguns pontos, inclusive no acesso às rampas existentes; lixo e buracos no meio do caminho.

O plano diretor de Barreiras estabelece dentro das metas para o sistema viário da cidade a ampliação do programa de regularização dos passeios públicos, visando melhorar a acessibilidade nas calçadas da cidade. A Lei nº 900, de 10 de Junho de 2010 define as regras para a construção e reparo em calçadas na cidade de Barreiras, seguido do decreto nº 50 de 16 de julho de 2010.

Art. 1º As calçadas deverão ser construídas com largura mínima de 2,00m (dois metros) e serão constituídas por 01 (uma) faixa pavimentada, livre e desimpedida de obstáculos para o trânsito de pedestres, com 1,30m (um metro e trinta centímetros) de largura e 01 (uma) faixa de serviço junto ao meio-fio com 0,70m (setenta centímetros) destinada à implantação de mobiliário urbano (sinalização vertical, postes de

iluminação e rede elétrica, lixeiras, arborização, orelhões telefônicos, hidrantes para bombeiros, pontos de ônibus e taxis, entre outros) a qual deverá ser permeável e gramada onde não houver mobiliário urbano ou acessos.(LEI 900/2010)

acessibilidade; garantia de mobilidade e acessibilidade para todos os usuários, assegurando o acesso, principalmente de idosos e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, possibilitando rotas acessíveis, concebidas de forma contínua e integrada por convenientes conexões entre destinos, inclu-ndo as habitações, os equipamentos de serviços públicos, os espaços públicos, o comércio e o lazer, entre outros;(DECRETO 50/2010)

O desafio se coloca então em fazer valer o que está na lei, pois a discrepância entre o que é previsto na legislação e o que se percebe na cidade é perceptível e impacta de forma negativa na via e no direito de ir e vir de todas as pessoas, em especial das pessoas com dificuldade de locomoção.

Paisagismo existente

No ano de 2022, através do Programa Barreiras Mais Bonita e Mais Humana, a prefeitura iniciou obras de cunho paisagismo, através da Secretaria de Infraestrutura, Obras, Serviços Públicos, buscando integração urbanística das avenidas Avenidas Clériston Andrade e Antônio Carlos Magalhães entre a rotatória em frente ao hotel do morubixaba e a Universidade Estadual da Bahia –UNEB

Figura 102 – Obras do Programa Barreiras Mais Bonita e Mais Humana - Extraído de <<https://barreiras.ba.gov.br/prefeitura-de-barreiras-segure-transformando-as-avenidas-da-capital-do-oeste/>> acessado em 20 de setembro de 2023



O programa prevê o plantio de 200 árvores nativas e 18.000m² de grama nas laterais das avenidas, buscando promover bem-estar, além de embelezamento das avenidas. Busca também a requalificação

do calçamento buscando oferecer melhores condições aos pedestres e acessibilidade para pessoas cadeirantes e com mobilidade reduzida.

Em 2023 também foi dado início a implantação de paisagismo do trecho entre a rotatória do Galego Lanches e a Câmara de Vereadores, objeto deste projeto. Porém até então o projeto, nesse trecho, parece visar apenas o plantio de espécies predominantemente exóticas e sem oferecer melhores condições de estar para a população, além do visual e pouco sombreamento, não existem bancos na área além dos existentes nas paradas de ônibus e improvisados nos pontos de moto táxi.

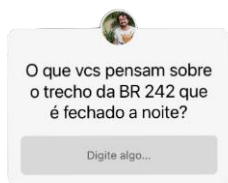
Figura 103 – Paisagismo atual , o autor 2023



Levantamento participativo

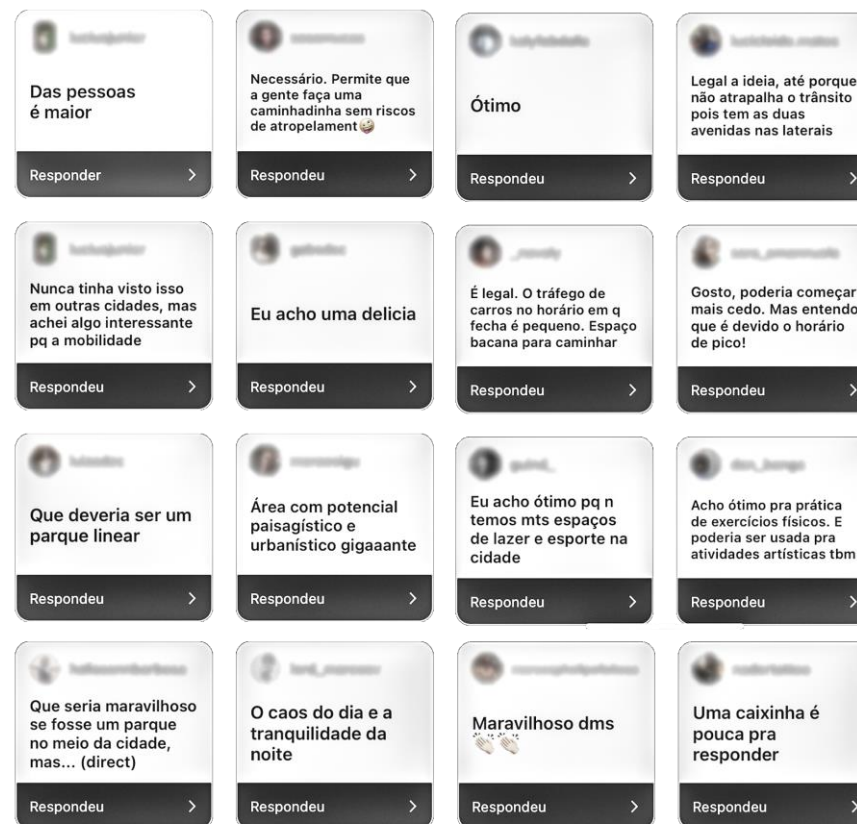
Ao ter como ideia essa temática de pesquisa, foi realizada via rede social uma caixinha de perguntas sobre o trecho da rodovia BR-242, buscando interação com as pessoas que conhecem e utilizam o espaço no dia a dia ou já utilizaram em algum momento.

A seguir a caixinha de pergunta e as respectivas interações:



As respostas obtidas foram:

Figura 104 – Respostas obtidas em caixa de pergunta de rede social - Editado pelo autor 2023



Através das respostas obtidas na rede social foi possível observar alguns pontos em relação ao que as pessoas pensam sobre o trecho de

estudo e o seu fechamento, atualmente no período da noite mediante autorização do DNIT, dessa forma, algumas respostas apontam que o fechamento é "necessário", "ótimo", "maravilhoso", "legal".

Das respostas, algumas chamam bastante atenção quando apontam para a necessidade de melhorias e para o potencial do espaço enquanto área de lazer para a cidade, o que segue:

- Necessário, permite que a gente faça uma caminhada sem riscos de atropelamento;
- Legal a ideia, até porque não atrapalha o trânsito pois tem as duas avenidas nas laterais;
- É legal. O tráfego de carros no horário em que fecha é pequeno. Espaço bacana para caminhar;
- Gosto, poderia começar mais cedo. Mas entendo que é devido o horário de pico;
- Que deveria ser um parque linear;
- Área com potencial paisagístico e urbanístico gigante;
- Ótimo porque não temos muitos espaços de lazer e esporte na cidade

- Acho ótimo para a prática de exercícios físicos. E poderia ser usada para atividades artísticas também;
- Que seria maravilhoso se fosse um parque no meio da cidade;
- O caos do dia e a tranquilidade da noite

(Respostas com grifos do autor)

Para além da caixinha na rede social, buscando interação e maior participação no processo de levantamento de dados, o Formulário do Google Docs, cujo as questões e gráficos foram apresentados anteriormente, continha a seguinte questão aberta: "Sobre o trecho da BR-242, entre a Câmara de Vereadores e a rotatória, você gostaria de deixar algum comentário ou contribuição?"

Diante disso, as respostas obtidas somam importantes contribuições para a elaboração do programa de necessidades a ser elaborado na etapa de continuação deste trabalho. Abaixo seguem algumas das respostas obtidas:

Acho que deveria ser um *luga* bonito com muitas árvores sem riscos *pra* praticar pelo menos a nossa

caminhada depois de um dia cansativo de trabalho;

As calçadas deveriam ser deixadas livres para o pedestres e não *ocupada* por diversos veículos . Os pontos de ônibus deveriam ser melhor cobertos para proteção de chuva *é forte* sol. Período de chuva precisa pensar num sistema pluvial que funcione naquela área;

É nesse lugar que vejo o *por* do sol mais bonito de Barreiras;

É um espaço interessante que precisa de reparos;

"É uma parte bem importante da cidade, concentra muito do fluxo de trânsito e serve de respiro *tbm* pela dimensão larga em que se dá abrindo o centro da cidade;

Eu gosto do uso de lazer que se dá pela noite, mas penso que se esse trecho fosse exclusivamente para isso em todos os momentos do dia, a cidade pararia pelo trânsito que já não está mais fluido como antes;

No entanto, é perceptível que as pessoas são atraídas para aquela área durante todo o dia, o que *evidência* uma necessidade de adequação espacial para que esses usos demandados sejam melhor aproveitados e explorados;

A BR hoje serve de passagem, de circuito para exercícios, de vitrine (muitos são os projetos que ao irem pra lá são finalmente conhecidos na cidade), de parque, de ponto de encontro, de divisão, enfim, serve de muita coisa que se complementa e *as* vezes também se contradiz, gerando um lindo conflito cíclico;

Nesse sentido, espero que em algum momento o conflito "'carro X pedestre"' seja assumido com maiores possibilidade de uso, afinal, onde há conflito, há vida e desenvolvimento;

Vejo a necessidade de melhor controle do trânsito na parte da BR que corresponde à rotatória;

O trecho apresenta problemas urbanos de mobilidade, saneamento e etc. Um exemplo que pode ser citado é a má drenagem das águas pluviais nessa área provocando inundações nos estabelecimentos;

Que o poder público, *fizece* algo a favorecer o bem *está* de toda a população...Não apenas em *periodos* festivos;

Trecho importante que merece uma *atenção mais especial* por parte dos agentes públicos e privados!;

Uso de árvores frutíferas silvestres!;

Acredito que o trecho precisa ser assistido no sentido de proteção aos ciclistas, pois a cada dia é notório o crescimento do público que pratica e precisa-se garantir a segurança tanto deles quanto dos pedestres que ali circulam, inclusive o público infantil com assistência de seus pais;

Acho que deveria ser um parque linear permanente, com bastante arborização, iluminação e equipamentos voltados para o lazer e esporte;

Poderia ser mais arborizada visto a predominância da maior época do ano ser período de estiagem;

Rever o acesso das pessoas aos equipamentos urbanos: a feira, à travessia, aos pontos de ônibus que devem estar adequado e confortáveis ao clima Não ter mais rotatórias e sim, sinais de trânsito para conversões de uma via para outra;

Seria de grande valia a arborização desse trecho, além disso um projeto *p* melhoria do escoamento de água e melhor estrutura dos pontos de ônibus;

Acredito que existe muito espaço para melhora, principalmente no que diz respeito *a* arborização. Mas não acredito que seja um espaço para longa permanência, como espaço de leitura, por exemplo, porque é um local de fluxo constante de carros e pessoas, o que pode prejudicar certas atividades. Acho interessante pensar em propostas que contemplem o uso noturno já existente para

prática de atividades físicas. Vejo como um local em constante movimento, e, por isso, ao meu ver, a longa permanência não se encaixaria aqui (exceto pensar em espaços que contemplem taxistas e mototaxistas que ficam ali o dia inteiro). O ponto chave é se tornar um local confortável para esse movimento: seja do dia a dia, com o ir e vir; seja do lazer, com a prática de atividades físicas. Em se tratar de uma BR, podemos sempre profanar e propor ideias fora da caixa; mas acredito que algo mais realista e que considere o uso atual seja interessante. Não foi colocado no formulário, mas acho de extrema importância a inserção de passarelas. Pensemos nos sujeitos que estão sempre usando o trecho: pedestres, ciclistas, esportistas, taxistas, mototaxistas, entregadores delivery, food trucks... adorei considerar seus usos sazonais como no carnaval. Acho possível tomar partido daí também. Quem sabe uma passarela que vira palco pros cantores de carnaval? Hahaha parabéns pelo TCC, mais do que necessário!;

Precisa melhorar para o pedestres e a estrutura, muito entre e sai de travessas;

A implantação da zona azul *nessa* região irá dificultar para quem é comerciante ou trabalhador na região. Absurdo taxar quem já paga taxa de licenciamento de automóveis. Faz necessário maior discussão;

"Considerando o espaço em frente a câmara de vereadores como uma área subutilizada, poderia

ser criado um projeto com diferentes equipamentos para uso da população, visto que essa área costuma ser ocupada, por exemplo, por parques privados, em que nem todos tem condições de acesso.

A padronização/adequação das calçadas das avenidas laterais que margeiam a BR-242 também se faz necessário, visto que há uma descontinuidade de tamanhos e falta acessibilidade;

Deveria ser criado um local de embarque e desembarque para as vans que param depois do ponto de ônibus da feira, tem horários que há muita aglomeração de pessoas e cargas nas vias, dificultando a circulação das pessoas;

o trecho necessita da adoção de políticas pública voltadas a criação de alternativas no que concerne entretenimento e melhorias no âmbito da acessibilidade de uma forma geral;

Precisa-se urgentemente de reformas e implementação de projetos voltados para o lazer, esportes, acessibilidade e outros;

O uso da via à direita, ao lado do galego lanches, deveria ser enfatizado como recurso para melhorar a fluidez do trânsito, assim tornando o local com um fluxo de veículos menos denso, com maior segurança para os pedestres e atletas;

Acho que precisa de um suporte melhor de arborização desse trecho, não só por estética mas também por conforto térmico. É necessário faixa exclusiva para ciclistas, de modo evitar acidentes e melhorar fluxo de veículos. É urgente que se pense em acessibilidade também, de forma a garantir o acesso a pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida;

Arborização seria importante, por conta do clima predominante na cidade;

Seria importante uma nova reforma também no saneamento básico. Eliminar o odor forte seria importante. Além disso uma passarela para pedestre, já que o fluxo é grande de carros atrapalhando a circulação dos pedestres;

Acessos de rampas com faixa de pedestre em *posto* estratégicos para travessia da BR, ciclovia;

Ter mais faixas de pedestres, mais ambientes arborizados;

Os passeios não tem dimensões confortáveis em diversos trechos, possuem ruídos na infraestrutura, carecem de mais sombreamento e regularidade do piso;

Pra quem é PCD, as calçadas são horríveis. Toda vez que chove dá problema. Deveria ter passarelas no centro, isso evita acidente e engarrafamento;

O saneamento tem que ser olhado em detalhes.
Excelente escolha do tema
Precisa de arborização;

Acredito que a fiscalização deveria ser reforçada.
Há um grande desrespeito aos pedestres pelos motoristas;

É um local muito utilizado e de grande importância para o *barreirence*.
Sem comentários;

Colocar passarelas nesse trecho;

Existem muitas questões importantes abordadas no questionário e acredito que a mais impactante é a falta de escoamento das águas da chuva nesse trecho;

(CONTRIBUIÇÕES DOS PARTICIPANTES
DA PESQUISA VIA FORMULÁRIO DO
GOOGLE DOCS)

Através das contribuições foi possível verificar alguns pontos em comum, que apontam para elementos que trazem melhores condições de uso e trafegabilidade para o trecho. Com o apoio do site gratuito *WordClouds* foi criada uma nuvem de palavras para verificar que ideias aparecem mais fortemente nas contribuições, o que segue:

Figura 105 – NUVEM DE PALAVRAS - Editado pelo autor, 2023, no site <<https://www.wordclouds.com/>> acessado em 31 de janeiro de 2023



Tirando os elementos de coesão textual, tiveram destaque as seguintes palavras: pedestres, trecho, arborização, uso, trânsito, fluxo, espaço, local, trânsito, acessibilidade, melhor, cidade, precisa, ônibus, pontos entre outras que podem ser observadas na nuvem de palavras.

Esse elemento, a nuvem de palavras em comum nos auxilia a compreender pontos focais a serem levados em consideração no estudo e na proposição projetual.

Entrevistas

Buscando elementos que possam contribuir com a compreensão do espaço pesquisado, que ajudem a elencar itens para o estabelecimento do programa de necessidades do projeto, foram realizadas entrevistas com roteiro pré-definido e uma questão aberta com um arquiteto recém-formado, uma arquiteta que atua na cidade há cerca de 10 anos, um geógrafo e um profissional de Educação Física. O roteiro da entrevista (Apêndice B) traz questões visando entender como diferentes profissionais utilizam o trecho da BR-242 levantando questões sobre arborização, mobilidade urbana, acessibilidade entre outras, considerando o trecho da BR-242 entre a Câmara de Vereadores de Barreiras e a Rotatória do Galego Lanches.

A primeira questão buscou entender como essas pessoas utilizam esse trecho, diante disso, elas apontaram que geralmente utilizam o trecho para ir e voltar do trabalho, muitas vezes de carro,

mas também para caminhada, em especial no período noturno. Nas palavras do Arquiteto e Urbanista Ezequiel:

Então eu utilizo esse trecho como forma de mobilidade entre a minha casa e o meu trabalho durante o dia né então eu venho lá do bairro até aqui o centro e volto para casa também. E utilizo no período noturno para fazer caminhada tenho utilizado esse trecho para fazer caminhadas é assim que eu utilizo (Ezequiel, 2023)

A segunda questão explorou entender como utilizam o trecho da BR-242 que fecha temporariamente a noite, O geógrafo Marciel Viana aponta que:

É um trecho bastante ocupado no período noturno pelo fato do fechamento da avenida ser uma tradição da cidade. Porém, não há equipamentos públicos para um melhor potencial de uso das pessoas.

Quando eu morava no Bairro Sandra Regina, sempre ocupei a avenida com diversas atividades (jogar bolar; jogar capoeira; andar de bicicleta, fazer caminhadas e corridas). (Marciel, 2023)

A arquiteta Luiza Carvalho soma sua resposta ao elencar que, apesar do trecho não ter uma infraestrutura específica para atividades de esportes, “a vocação e o uso são intensos. Segundo ela “A localização é bastante central e me parece que o fechamento já neste horário noturno não atrapalha o trânsito”. Os outros entrevistados ressaltam a importância do fechamento, inclusive para incentivar a prática de atividades físicas, como dito por Rony, professor de Ed. Física. Também é sugerido por Ezequiel o fechamento aos finais de semana, este já acontece, porém apenas no período noturno como nos demais dias. Além disso, para ele, o atual horário do fechamento que ocorre as 19:30 poderia ocorrer um pouco mais cedo, levando em consideração o horário que as pessoas saem do trabalho, que ocorre geralmente entre as 18:00 e 19:00.

Sobre a arborização urbana nesse local, a terceira questão pergunta se as pessoas a consideram adequada para o trecho e traz respostas que ressaltam a importância da valorização do bioma local, o Cerrado, como apontando por Marciel:

Não! A prefeitura plantou apenas uma espécie (pata de vaca). Outras espécies, sobretudo as frutíferas (pé de manga), plantadas provavelmente

pelos taxistas e moto-taxistas que tinham ou tem ponto nesse trecho!

Nessa última gestão, algumas árvores nativas do Cerrado foram plantadas. Acredito que esse plantio seja iniciativa de servidores da Secretaria de Meio Ambiente, que construiu um viveiro de mudas do Cerrado e tem plantado essas mudas em vários pontos da cidade! Uma excelente iniciativa! (Marciel, 2023)

É consenso entre os entrevistados que a arborização não é adequada no trecho, mas existe um início de movimento na contramão disso, como o plantio de árvores nativas mais recentemente. As entrevistas também elencaram questões relacionadas ao conforto térmico, trazendo à tona as podas drásticas realizadas principalmente em períodos festivos. Ezequiel aponta que:

Tem lugares ali, mais perto da feira por exemplo que existe uma concentração grande de pessoas sob as árvores então dá pra entender que quanto mais arborizado, mais as pessoas consegue ocupar mais aqueles espaços ali, eu acho muito interessante essa forma que virou um ponto, assim, de motoboys, por exemplo, se abrigarem naquele trecho ali. É.. A pessoas também que preferem ficar embaixo das árvores do que pontos de ônibus para poder esperar o ônibus chegar. Então a gente sabe que a arborização traz um

conforto além de térmico, visual também muito satisfatório

(Ezequiel, 2023)

A quarta questão pergunta sobre os efeitos na chuva nesse local, as respostas obtidas discorrem sobre a falta de segurança nos bueiros durante as inundações, como pode ser observado em trecho anterior do caderno, no tópico sobre alagamentos. Ressaltando as Avenidas paralelas ao trecho da BR-242, em especial a Av. Antônio Carlos Magalhães onde se concentra a maior parte das águas pluviais. Como apontado por Marciel:

Desde criança que eu vejo esse trecho ficar alagado no período de chuva! Porém, nos últimos anos, os alagamentos estão mais frequentes, pois houve um processo de expansão das casas e da pavimentação das ruas, sem uma estrutura de macrodrenagem das águas da chuva

(Marciel, 2023)

Quando perguntados sobre quais melhorias ou adequações a área necessita, os entrevistados citaram itens como arborização, equipamentos para prática esportivas, ciclovia, calçadas com tamanho adequado ao uso, melhorando a circulação e acessibilidade dos

pedestres, bem como, banheiros e bebedouros públicos. Sobre a questão a Arquiteta Luiza discorre:

Eu sugeriria um projeto voltado para transformar o trecho superior em um verdadeiro parque linear, com arborização, calçadas, locais para estar, espaço para trailers de alimentação, requalificação das calçadas. Não gosto da ideia de passarelas, acho que interrompem o visual e que naquele trecho, na prática, talvez não seriam usadas. (Luiza 2023)

O que coaduna com a que estamos apresentando nesse trabalho, a necessidade e o potencial do espaço da via do meio, BR-242 ser transformado em Parque, somando ações para a qualidade de vida urbana das pessoas de Barreiras.

A sexta questão aborda aspectos da mobilidade no trecho e as respostas obtidas apontam para uma mobilidade que atualmente prioriza os automóveis e desconsidera outras formas de mobilidade, como os pedestres, e ciclistas, deixando o espaço mais adequado para os pedestres apenas no período noturno enquanto ocorre seu fechamento. Porém, em todo momento do dia, inclusive por conta do fluxo central, existem pessoas circulando por toda a área. Ezequiel considera que:

Acho que funciona muito mais para automóveis do que para pedestres em si. Como essa via está praticamente isolada do comércio em si, essa função ficou pras laterais. Os pedestres frequentam muito mais as vias laterais, ao invés de fato a BR-242. Eu acho que poderia trazer mais pessoas para circularem ali durante o percurso da 242 se tivesse uma arborização mais eficiente. (Ezequiel, 2023)

A utilização da avenida para eventos é o item elencado na sétima questão. O entrevistado Rony aponta que “É uma área boa para eventos, mas no horário de pico prejudica muito o trânsito” o que ressalta a importância do fechamento definido do local e reestruturação das vias laterais. As outras respostas afirmam a importância desse espaço público e a diversidade de atividades que ele comporta e pode vir a comportar.

A oitava questão busca entender a percepção sobre a acessibilidade no local, uma vez que, para um real e democrático uso dos espaços o item acessibilidade se coloca como um imperativo. Os entrevistados ressaltam a importância do melhoramento da acessibilidade, inclusive por sua importância para a mobilidade do trecho. Ezequiel aponta sobre item que:

Em relação a acessibilidade para as pessoas com deficiência, não. Existe um desnível considerável em várias partes, se não em todas dos percursos ali das calçadas. Existe ali pouquíssimas rampas, são muito espaçadas. Então é complicado a pessoa chegar numa rampa que tá muito longe pra poder ter acesso a calçada. Existem também buracos como já falei, existe também a irregularidade das dimensões das calçadas, da largura em específico. Existe também os buracos como já falei que impossibilita tanto uma pessoa que usa cadeira de rodas, quanto uma pessoa que tem mobilidade reduzida, sofre esse impacto ou uma pessoa cega também. Não existe ali nenhuma parte do trajeto com piso tátil, que permite o caminhar, o uso de pessoas cegas ou com baixa visão (Ezequiel, 2023)

A nona questão perguntou se as pessoas conheciam propostas e/ou projetos para o trecho da BR-242 e se tinham alguma proposta a fazer, dois dos entrevistados afirmaram que não conhecem propostas. Os outros apontaram o que segue:

Arborização, equipamentos de ginástica em alguns pontos, ciclovias e calçadas mais largas e

padronizadas, banheiros e bebedouros públicos. Além disso, uma estrutura de drenagem das águas das chuvas. (Marciel, 2023)

Já vi um estudo de um projeto para transformar o local em um parque e um outro estudo, da prefeitura, organizando estacionamentos. Acho que deveríamos priorizar as pessoas ao invés dos carros. (Entrevistada Luiza)

Ressaltamos que as propostas que conseguimos acesso foram a Viaduto rotula Costa azul, sem muitas informações sobre o projeto e a do Plano de mobilidade anteriormente apresentado. Sobre o projeto citado por Luiza, em conversa anterior ela comentou sobre ser uma proposta inicial da prefeitura, com rascunhos, os quais não conseguimos acesso.

A décima e última questão perguntou sobre que considerações os entrevistados têm sobre o centro de Barreiras, no trecho entre a câmara de vereadores e a rotatória. As respostas foram:

Um trecho com um grande potencial de ocupação, tem espaço para construir diversos equipamentos públicos, porém, subutilizado!

(Marciel, 2023)

Considero o local de importância histórica para Barreiras, com um visual muito bonito da cidade, é uma avenida ampla, larga... Ainda, acredito que a avenida poderia ser reorganizada, levando pistas para baixo e concentrando na parte central da br um parque linear, arborizado. Apesar da questão histórica, me questiono se o local para a feira é apropriado.

(Luiza, 2023)

Existe um problema em questão de tráfego quando a gente fala de automóveis. Existem engarrafamentos em horários específicos. Existe uma carência de arborização, conforto térmico ali, arborização inclusive ajudaria também na questão do ruído que é uma parte que tem um ruído considerável por conta do comércio local, do tráfego de pessoas e de automóveis. Então a arborização ajudaria em vários aspectos, inclusive os visuais, basicamente isso. Acho que falta acessibilidade e obviamente com pessoas com deficiência. Eu acho que poderia ser explorada de outras maneiras também, de repente. Fazer o uso de feiras ao ar livre, apresentações musicais ao ar livre ali no trecho da BR-242 mesmo, no espaço que é usado para caminhada né, poderia haver eventos culturais no espaço que é usado para caminhada, esporadicamente eu acharia muito interessante, participaria inclusive. Poderia ter música, apresentação de dança, apresentação de artesanato com aquelas feirinhas, questão de

gastronomia também. Acho que daria pra aproveitar aquele espaço dessa forma, Poderia, sei lá toda sexta do mês, uma sexta do mês, a primeira ou a última ou toda sexta feira do mês ter alguma coisa diferente ali, acho que atrairia mais pessoas para aquele espaço. Na minha concepção aquele espaço é um espaço seguro, o meio ali, a BR-242 é um espaço seguro, faço caminhada lá e não tenho problema. Acho que seria melhor explorada, acho que teria um uso melhor.

(Ezequiel, 2023)

Deveria ter mais sinalização, os motoristas da pista de baixo não respeitam a prioridade de quem faz a rotatória

(Rony, 2023)

A respostas obtidas na questão 10, em conjunto com o restante dos trechos das entrevistas apresentados trazem elementos que auxiliam na definição do programa de necessidades do Projeto

Diretrizes

Considera-se que todo e qualquer projeto arquitetônico, urbanístico ou paisagístico não pode ser elaborado sem ser levado em consideração algumas condicionantes como o meio no qual está inserido, seja o meio físico, ambiental, cultural, aspectos inerentes à cidade, ao país, aos costumes do povo e aos impactos que a implementação desse projeto pode ocasionar em seu entorno.

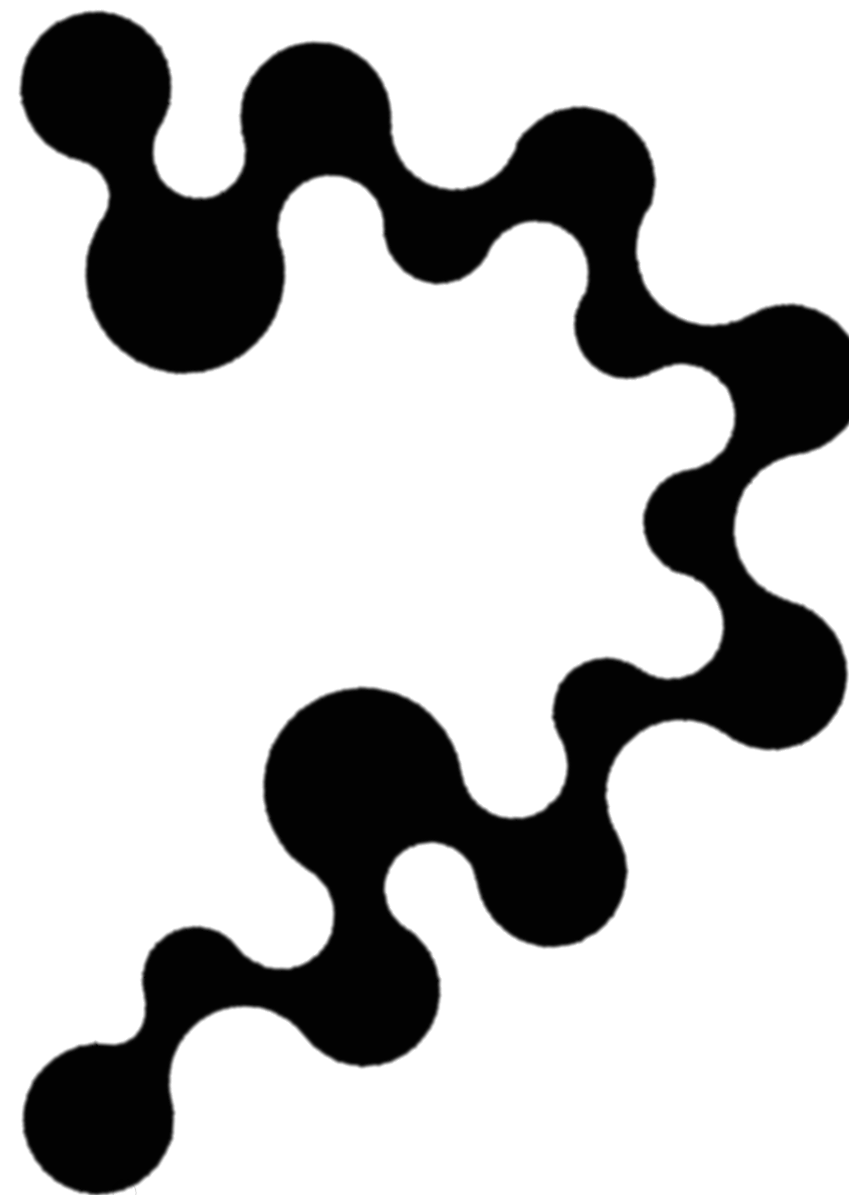
Com base nas observações e estudos realizados, além das contribuições das pessoas que participaram do levantamento de dados, via formulário e que participaram das entrevistas, a seguir foram elencadas diretrizes para o parque entre avenidas e seu entorno, em especial, no trecho entre a câmara de vereadores de Barreiras e a rotatória do Galego Lanches, visando um melhor programa projetual, uso e ocupação da área.

- Reestruturação da rede de escoamento das águas pluviais;
- Instalação de guarda-corpo em todo o Canal de escoamento de águas pluviais;

- Instalação de guarda-corpo em áreas que possam oferecer qualquer risco para pessoas com dificuldade de locomoção;
- Instalação de Jardins de Chuva nos bairros vizinhos à rodovia BR-242, em especial aos pontos críticos de alagamento;
- Plantio de espécies nativas do Cerrado;
- Fortalecimentos de áreas verdes existentes e buscar pela abertura de novas áreas verdes;
- Ciclovias que se interligam com as demais áreas da cidade;
- Faixas de pedestres sem obstáculos em seu percurso;
- Melhoramento das calçadas, buscando acessibilidade, através de níveis e pisos adequados ao pedestre;
- Instalação de piso tátil no Parque e em seu entorno;
- Fomentar ações de *Traffic Calming* (medidas para acalmar o trânsito);
- Alças de retorno nas calçadas/esquinas/estacionamentos
- Esquinas rampeadas;
- Pardal – redutor de velocidade na esquina do Galego Lanches, uma vez que acontecem acidentes de trânsito recorrentes no local;

- Semáforos – Descendo rua da câmara, no cruzamento entre as ruas e a rua Paulinho Coité a Av. José Bonifácio;
- Semáforos nas faixas de pedestre em todo o trecho do parque;
- Conselho de administração do parque com representantes da comunidade;
- Construção de Edificação com palco integrado e terraço com volumetria sinuosa;
- Plano de manutenção regular para todas as instalações;
- Programas de voluntariado para conservação do parque.
- Integrar comunidade no plantio das mudas;
- Gestão eficiente de resíduos e reciclagem.

Projeto



PROJETO

Traços em comum - Memorial de projeto

A cidade de Barreiras desde o seu nascimento tem uma relação de proximidade com as águas, tanto que um dos elementos mais marcantes quando nos referimos a cidade é a curva do Rio Grande, apelidada de “ferradura”, meandro que corta a cidade entre o Centro Histórico da cidade e o bairro de Barreirinhas.

As linhas que formam o traço do projeto, tiveram início na folha do buriti, fruta nativa e símbolo das veredas do Cerrado, que ao receber um corte apresenta formato de zig-zag.



A medida em que os estudos sobre o desenho do parque foram avançando, foi possível perceber que as linhas sinuosas do rio, suas barreiras que deram nome a cidade, seus meandros, deveriam aparecer mais no projeto, uma vez que, são elas que sempre inspiraram os meus desenhos artísticos formando traços comuns entre natureza e arte.

Traços sinuosos
inspirados nos rios do
oeste baiano



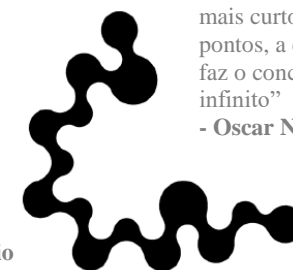
Meandros - *Meandros* é o plural de meandro. O mesmo que: disfarces, voltas, complicações, desvios, enredos, ramais, sinuosidades

Significado de meandro
Sinuosidade de um curso de água.[Figurado] Caminhos emaranhados; intrigas, disfarces: os meandros da política.[Figurado] O que ocorre por vias tortuosas, complexas; complicação.

Fonte: < <https://www.dicio.com.br/meandros/> > acessado em 16/10/2023



Ferradura, Curva do Rio Grande, Meandro, Barreiras
Extraído do Google Earth, 2023



“Se a reta é o caminho mais curto entre dois pontos, a curva é o que faz o concreto buscar o infinito”
- Oscar Niemeyer

O trecho urbano da BR-242 para o qual esse projeto propõe requalificação e suas avenidas laterais, possuem um paralelismo e as curvas buscam quebrar um pouco essa linearidade propondo um olhar para as origens, para os elementos naturais, o Rio, o Cerrado.

Levando em consideração que a chegada da rodovia BR-242 ao tempo que trouxe o crescimento da cidade, fez de alguma forma a cidade virar as costas para o rio, buscamos então, na contramão disso trazer elementos que remetam as águas na forma dos traços do parque para rememorar e também trazer novas lembranças, a partir da sinuosidade do Rio grande e sua importância para a cidade e região.

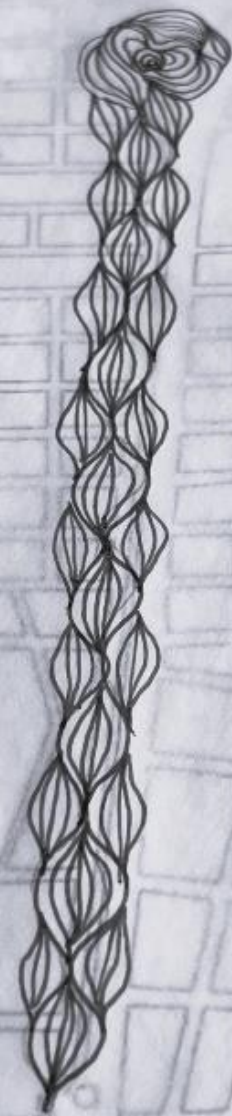
A forma da cidade deve falar da sua história, tal como a Catedral São João Batista que virada de costas para a BR-242 salda o rio ou as pedras que aparecem no chão do Centro Histórico quando o asfalto se desfaz, mostrando um outro momento da cidade, rememorando.



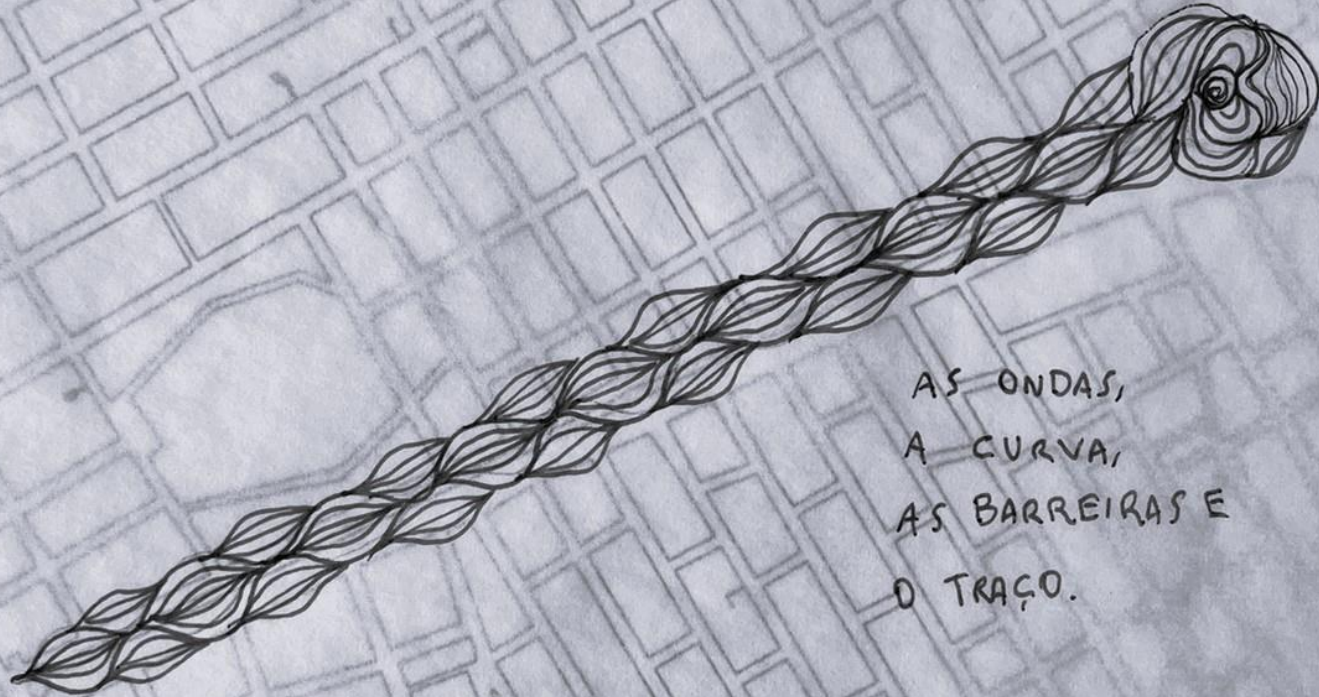
Flor e Sementes
Ipê Rosa
(*Handroanthus heptaphyllus.*)
O autor, 2023



LINHAS
SINUOSAS QUE
QUEBRAM A
LINEARIDADE E
CONVIDAM À
PERMANÊNCIA



MEANDRO



AS ONDAS,
A CURVA,
AS BARREIRAS E
O TRAÇO.

Partido, conceito



O Conceito do projeto germina, tal como uma semente, no solo do Cerrado baiano buscando fomentar na cidade mais espaços verdes que versem sobre a importância desse bioma ameaçado de extinção e que possam através de diversos elementos proporcionar a população de Barreiras melhores condições de uso das áreas centrais da cidade, um espaço que contribua para um melhor uso do trecho urbano da Rodovia Milton Santos - BR-242, somando esforços para uma melhor qualidade de vida.

Para isso, como Partido procura-se aplicar ao projeto elementos que possam contribuir com a valorização do Cerrado, fomentando áreas verdes de descanso que possam ser utilizadas inclusive nos horários entre os turnos de trabalho, por se tratar de área central com variedade de comércio e serviços, propondo dentro do Parque *Entre avenidas*, espaços de contemplação desse Bioma, trazendo nas suas cores e formas, bem como, o uso de suas espécies nativas.

O projeto também vai propor elementos de contato com a água como fontes e espelhos d'água, considerando as amplitudes térmicas da cidade e sua ligação histórica com as margens do rio, propor

também elementos através de desenhos que remontem aos Areeiros, lavadeiras, Nazaro e outras manifestações da cultura local aplicados ao projeto. Além disso, busca-se atentar para questões como direção dos ventos e incidência solar, e sua relação com a implantação do projeto.

Buscando a melhoria no fluxo das vias, seus retornos e acessos, propõe-se a reestruturação e delimitação da área do Parque e suas vias adjacentes, integrando a BR-242 como terceira via das avenidas Antônio Carlos Magalhaes e Clériston Andrade, fazendo com que ocupem o mesmo leito até a Avenida Benedita Silveira.

Pensando nas demandas das pessoas que utilizam o trecho urbano da Rodovia BR-242 no seu dia a dia e em momentos mais específicos, o projeto busca incluir atividades festivas que acontecem no local como Carnaval, manifestações de cunhos diversos, rodas de capoeira, aulas públicas de dança entre outros, sem deixar de levar em consideração questões: como conforto ambiental, espaços para esporte e lazer, passagem segura entre as avenidas Antônio Carlos Magalhães e Clériston Andrade.



Algodão do Cerrado
(*Cochlospermum regium*)
O autor, 2023

Cores e Formas do Cerrado

O projeto buscou inspiração nas cores, tons, texturas, formas e linhas presentes no Cerrado baiano, uma vez que a proposição para o *Parque entre avenidas* procura através desse bioma buscar formas de aproximar a população e proporcionar vivências de valorização desse ecossistema. O traço nasce no meandro do rio, escorre pela mata molhando o Cerrado, fazendo germinar suas sementes.

Árvores, arbustos e frutos desse bioma, tais como os ipês amarelo, branco e rosa, o jacarandá, o algodão do cerrado, entre outras procuram trazer para o projeto uma conversa entre suas cores que mudam no decorrer das estações do ano, em épocas de florada, frutificação e dispersão das sementes, por exemplo, e a paleta de cores do projeto proporcionando assim uma aproximação entre o parque, sua vegetação e seus usuários.



Jacarandá
(*Jacaranda sp.*)
O autor, 2023

Louro Preto
(*Cordia glabrata*)



Timbaúva
(*Enterolobium contortisiliquum*)

Aroeira Preta
(*Myracrodruon urundeuva.*)



Buriti
(*Mauritia flexuosa.*)

**Folha do
Cajuí**
(*Anacardium
occidentale.*)



Jacarandá
(*Jacaranda sp.*)



Ipê Amarelo
(*Handroanthus albus*)



Ipê Rosa
(*Handroanthus
heptaphyllus*)



Ipê Branco
(*Tabebuia roseo-alba*)
O autor, 2023

Programa de Necessidades

Com base nos dados obtidos, entrevistas e formulários aplicados, foi elaborado o seguinte programa visando oferecer melhor uso para a área central do trecho da BR-242. Dessa forma, foi realizado um plano de zoneamento para definir as diferentes áreas do parque buscando um design paisagístico que integre elementos naturais e urbanos, com foco na valorização do Cerrado e considerando características históricas e culturais do local e seu entorno.

Espaços Verdes e Paisagismo:

- Gramados e áreas abertas para atividades recreativas e piqueniques;
- Jardins temáticos e áreas de plantio de árvores nativas;
- Instalação de arte paisagística;
- Espaços de estar e sombra;
- Equipamentos de lazer e contemplação;
- Mirante para apreciar o pôr do sol.

Infraestrutura Esportiva e de Lazer:

- Destinar áreas para práticas de lazer e esporte, visando potencializar atividades já existentes como caminhada, corrida e ciclismo;
- Quadra poliesportiva;
- Área de skate;
- Área destinada ao passeio com animais buscando formas de segurança em relação ao trânsito;
- Academia da cidade e pontos de alongamento.

Espaços para Eventos e Atividades Culturais:

- Anfiteatro ao ar livre;
- Áreas para feiras e exposições fomentando atividades artísticas e culturais nos seus diversos modos;
- Áreas cobertas para eventos em caso de sol e chuva;
- Local para shows, eventos e outras atividades públicas que possam surgir a partir das demandas populares.



Áreas Infantis:

- Pontos para Parquinho infantil com equipamentos seguros;
- Área de areia com brinquedos para crianças pequenas;
- Áreas para jogos diversos.

Alimentação e Descanso

- Áreas para Comércio buscando oferecer suporte para serviços já existentes no entorno como Food Truck, Vendedores Ambulantes entre outros;
- Quiosques e/ou cafés com opções de comida e bebida;
- Zonas de sombra com bancos, redários e cadeiras.

Atividades de contato com a água:

- Fontes interativas para resfriamento nos meses quentes;
- Espelho d'água.

Acessibilidade e Mobilidade:

- Espaços destinados a mobilidade em seus diversos modais;
- Caminhos acessíveis para cadeiras de rodas e carrinhos de bebê;

- Ciclovia;
- Bicicletários;
- Conexão com o sistema de transporte público através de pontos de ônibus integrados ao projeto;
- Pontos de apoio para Taxi e moto táxi;
- Pontos para Aplicativos de mobilidade urbana;
- Locais para transbordo de vans e ônibus de transporte intermunicipal;
- Faixas de pedestres acessíveis;
- Pontos de parada para refúgio, socorro e emergência.

Segurança e Iluminação:

- Iluminação noturna adequada para segurança, preferencialmente abaixo da copa das árvores;
- Posto de segurança e/ou policiamento.

Participação da comunidade:

- Espaços para reuniões comunitárias e eventos participativos.

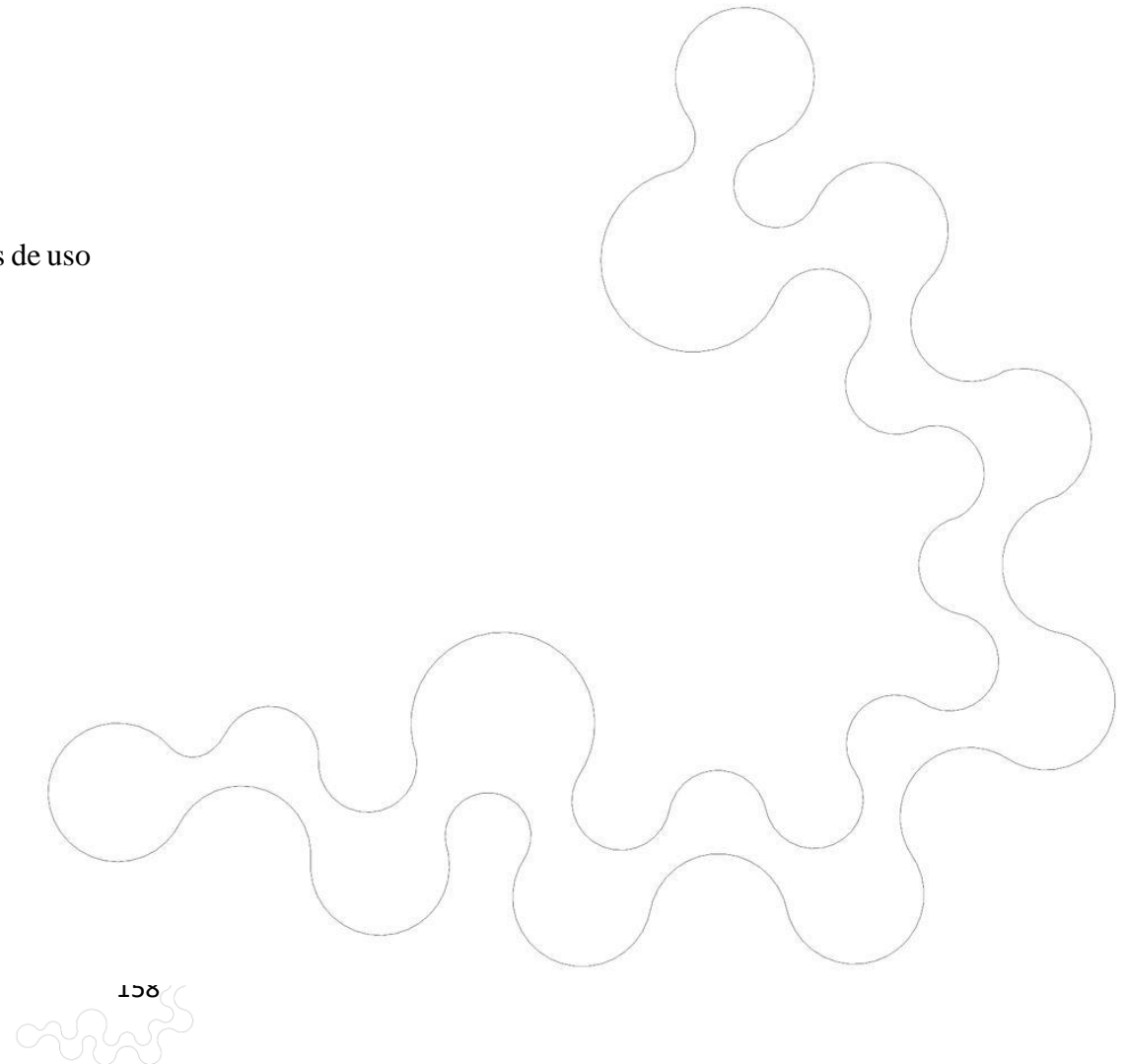


Sustentabilidade Ambiental:

- Tecnologias ecológicas, como painéis solares nos Edifícios e pontos de ônibus;
- Instalação de ponto de recarga para meios de locomoção elétricos.

Manutenção e Gestão:

- Edifício;
- Instalação com espaço para órgão administrativo e salas de uso público destinada a aulas e oficinas culturais diversas;
- DML;
- Centro de educação ambiental interativo com acesso a sementes e acervo sobre o Cerrado;
- Espaço para equipe de administração do parque para supervisionar operações;
- Sanitários e bebedouros públicos.



Plano Conceitual

A cidade é dinâmica, feita pelos e para os seus habitantes, para as pessoas que por ela passam, então os usos previstos nos projetos urbanos sempre podem escapar ao que foi pensado inicialmente, porém, na necessidade de um ordenamento dos espaços e visando oferecer melhores condições de estar e passar pelos mesmos, algumas decisões de projeto precisam ser tomadas. Dessa forma, buscando fomentar espaços mais verdes nas cidades e melhores condições de uso para as pessoas que se movimentam por um dos trechos urbanos na BR-242, foi considerado o que segue:

Usos:

Como mencionado anteriormente no texto, são diversos os usos nessa área, inclusive voltado para comércio e serviço. Dessa maneira propomos a criação de quiosques dentro do parque que podem servir desde a comercialização de produtos alimentícios e para refrescar o calor, para recarga de cartões de ônibus, posto de segurança, entre outros, procuramos oferecer locais para Food trucks

considerando a pré-existência dessa atividade e buscando melhores condições de estar para quem deles se utiliza.

Paisagismo:

O parque contará com vegetação predominantemente nativa do Cerrado buscando a valorização desse bioma e visando fomentar o seu potencial paisagístico e educacional. Também é proposto a retirada de espécies exóticas existentes. Quando necessário a retirada de algum exemplar das poucas nativas existentes no local, por condicionantes do projeto, essa deve ser replantada em outro local do Parque Entre Avenidas. A decisão de retirada das espécies exóticas se dá na medida em que podem ocasionar um desequilíbrio na fauna e flora local, causando a morte de abelhas, por exemplo.

Buscamos também proporcionar contato com a água, entendendo a relação das pessoas com o rio e uma vez que a cidade apresenta grandes períodos de baixa humidade, oferecendo esse contato através de áreas com espelhos d'água, fontes e chafarizes interativos.

Arborização:

São previstas cerca de 600 árvores nativas, incluindo Palmeiras nos espelhos d'água. A proposta é que em alguns pontos se tenha acesso a copa das árvores, como no Mirante Meandro que é o nome dado no projeto a um terraço anexo ao Edifício cuja volumetria foi pensada no projeto, com vista para o pôr do sol.

A seguir algumas das espécies pensadas para o paisagismo do projeto buscando cores, formas, texturas e sabores do Cerrado. A vegetação inclui desde arbustos a árvores de pequeno, médio e grande porte. As informações a seguir sobre vegetação foram extraídas do *Guia de plantas do Cerrado para recomposição da vegetação nativa* (Embrapa, 2022).



Cajuzinho, caju, caju-do-cerrado, cajuzinho-do-campo, cajuí

Nome científico: *Anacardium occidentale* L.

Forma de vida: Arbusto ou árvore

Distribuição: BA, DF, GO, MG, MS, MT, PR, RO, SP, TO

Polinização: Abelhas - Dispersão: Mamíferos

Usos: Alimentício, medicinal, melífero, ornamental

Altura quando adulta: 0,5 m a 3 m



Aroeira-pimenteira, pimenta-rosa, aroeira-vermelha

Nome científico: *Schinus terebinthifolia* -Raddi

Forma de vida: Árvore

Distribuição: AL, BA, ES, MG, MS, PB, PE, PR, RJ, RN, RS, SC, SE, SP

Polinização: Abelhas - Dispersão: Aves

Usos: Alimentício, cortiça, condimento, cosmético, forrageiro, medicinal, melífero, ornamental

Altura quando adulta: 5 m a 10 m



Mangaba, mangabeira, mangava

Nome científico: *Hancornia speciosa* - Gomes

Forma de vida: Árvore

Distribuição: AL, AM, AP, BA, DF, ES, GO, MA, MG, MS, MT, PA, RJ, RO, SE, SP, TO

Polinização: Mariposas

Dispersão: Mamíferos

Usos: Alimentício, condimento, forrageiro, latex, madeireiro, medicinal, melífero, ornamental

Altura quando adulta: 3 m a 7 m



Leiteiro, vaca-leiteira

Nome científico: *Himatanthus obovatus* - (Müll. Arg.) Woodson

Forma de vida: Arvoreta

Distribuição: AL, AM, BA, DF, GO, MA, MG, MS, MT, PA, RO, SP, TO

Polinização: Mariposas

Dispersão: Anemocoria (vento)

Usos: Ornamental

Altura quando adulta: 4 m a 8 m



Babaçu

Nome científico: *Attalea speciosa*- Mart. ex Spreng.

Forma de vida: Palmeira

Distribuição: AC, AM, BA, CE, GO, MA, MG, MS, MT, PA, PI, RO, TO

Polinização: Abelhas - Dispersão: Mamíferos, Araras

Usos: Alimentício, artesanal, condimento, fibra, madeireiro, medicinal, oleaginoso, ornamental, goma/espessante

Altura quando adulta: 10 m a 20 m



Buriti

Nome científico: *Mauritia flexuosa* -L. f.

Forma de vida: Palmeira

Distribuição: AC, AL, AM, AP, BA, CE, DF, ES, GO, MA, MG, MS, MT, PA, PB, PE, PI, PR,

RJ, RN, RO, RR, RS, SC, SE, SP, TO

Polinização: Abelhas, besouros - Dispersão: Mamíferos, Araras

Usos: Alimentício, artesanal, aromático, cosmético, fibra, madeireiro, medicinal, oleaginoso, ornamental, tintorial

Altura quando adulta: até 30 m



Ipê-amarelo, piúva-cascuda, piúva-cabeluda, ipê-cascudo, ipê-pardo

Nome científico: *Handroanthus ochraceus* (Cham.) Mattos

Forma de vida: Árvore

Distribuição: BA, CE, DF, ES, GO, MA, MG, MS, MT, PA, PB, PI, PR, RJ, SP, TO

Polinização: Abelhas

Dispersão: Anemocoria (vento)

Usos: Artesanal, madeireiro, medicinal, ornamental, tintorial

Altura quando adulta: 4 m a 8 m



Carobão, carobinha, caroba-miúda

Nome científico: *Jacaranda caroba* (Vell.) DC.

Forma de vida: Arbusto

Distribuição: BA, DF, GO, MG, SP

Polinização: Abelhas, beija-flores - Dispersão: Anemocoria (vento)

Usos: Medicinal, Ornamental

Altura quando adulta: até 3 m



Ipê-caraíba, carobeira, piúva-amarela, ipê-amarelo-do-cerrado

Nome científico: *Tabebuia aurea*

(Silva Manso) Benth. e Hook.f. ex S.Moore

Forma de vida: Árvore

Distribuição: AL, AM, AP, BA, CE, DF, GO, MA, MG, MS, MT, PB, PE, PI, PR, RN, SE, SP, TO

Polinização: Abelhas - Dispersão: Anemocoria (vento)

Usos: Cortiça, forrageiro, madeireiro, medicinal, melífero, ornamental, tintorial

Altura quando adulta: 4 m a 8 m



Algodãozinho-do-cerrado, algodãozinho, algodão-bravo

Nome científico: *Cochlospermum regium* - (Mart. ex Schrank) Pilg.

Forma de vida: Arbusto, Subarbusto

Distribuição: AM, AP, DF, GO, MA, MG, MS, MT, PR, RN

Polinização: Abelhas

Dispersão: Anemocoria (vento)

Usos: Forrageiro, medicinal, ornamental

Altura quando adulta: 1 m a 2 m



Pequi-branco, pequi, piqui

Nome científico: *Caryocar coriaceum* - Wittm.

Forma de vida: Árvore

Distribuição: BA, CE, GO, MA, PE, PI, TO

Polinização: Morcegos, abelhas

Dispersão: Mamíferos

Usos: Alimentício, medicinal, ornamental

Altura quando adulta: 4 m a 10 m



Lixeira, cajueiro-bravo, caimbé, sambaíba

Nome científico: *Curatella americana* L.

Forma de vida: Árvore

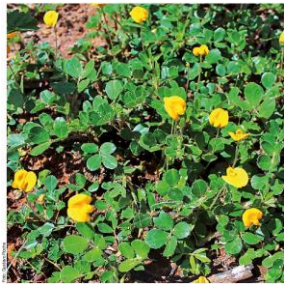
Distribuição: AL, AM, AP, BA, CE, DF, GO, MA, MG, MS, MT, PA, PB, PE, PI, RN, RO, RR, SE, SP, TO

Polinização: Abelhas

Dispersão: Aves

Usos: Artesanal, forrageiro, madeireiro, medicinal, melífero, ornamental, tanífero, tintorial

Altura quando adulta: 4 m a 8 m



Amendoim-forrageiro

Nome científico: *Arachis pintoi* - Krapov. e W.C.Greg.

Forma de vida: Erva

Distribuição: GO, MG, SP

Polinização: Autopolinização -Dispersão: Autocoria

Usos: Alimentício, forrageiro, ornamental

Altura quando adulta: 20 cm a 40 cm



Sucupira-preta, paricarana, sucupiruçu, macanaíba

Nome científico: *Bowdichia virgilioides*

Forma de vida: Árvore

Distribuição: AL, AM, AP, BA, CE, DF, ES, GO, MA, MG, MS, MT, PA, PB, PE, PI, PR, RJ, RN, RO, RR, SE, SP, TO

Polinização: Abelhas, beija-flores -Dispersão: Anemocoria (vento)

Usos: Alimentício, forrageiro, madeireiro, medicinal, melífero, ornamental, resina, tanífero

Altura quando adulta: 8 m a 16 m



Caliandra, flor-do-cerrado

Nome científico: *Calliandra dysantha* -Benth.

Forma de vida: Arbusto

Distribuição: BA, DF, GO, MG, MS, MT, PI, PR, SP

Polinização: Beija-flores, abelhas

Dispersão: Autocoria

Usos: Ornamental

Altura quando adulta: 0,5 m a 2 m



Fava-de-anta, faveira, barbatimão-de-folha-miuda, canafístula
 Nome científico: *Dimorphandra mollis* - Benth.
 Forma de vida: Árvore
 Distribuição: AM, BA, CE, DF, GO, MA, MG, MS, MT, PI, RO, SP, TO
 Polinização: Abelhas
 Dispersão: Mamíferos
 Usos: Artesanal, madeireiro, medicinal, melífero, tanífero
 Altura quando adulta: 4 m a 10 m



Puçá, manapuçá, jabuticaba-do-cerrado
 Nome científico: *Mouriri pusa* -Gardner
 Forma de vida: Árvore
 Distribuição: PA, RO, TO, BA, CE, MA, PE, PI, SE,GO, MT, MS, MG
 Polinização: Abelhas
 Dispersão: Mamíferos, aves
 Usos: Alimentício, madeireiro, ornamental
 Altura quando adulta: 4 m a 8 m



Sucupira-branca-da-flor-roxa, sucupira-branca, sucupira-roxa
 Nome científico: *Pterodon emarginatus* - Vogel
 Forma de vida: Árvore
 Distribuição: BA, CE, DF, GO, MA, MG, MS, MT, PI, RO, SP, TO
 Polinização: Abelhas
 Dispersão: Anemocoria (vento)
 Usos: Madeireiro, medicinal, melífero, oleaginoso, ornamental
 Altura quando adulta: 8 m a 16 m



Cagaita, cagaiteira
 Nome científico: *Eugenia dysenterica* (Mart.) DC.
 Forma de vida: Árvore
 Distribuição: BA, CE, DF, GO, MA, MG, MS, MT, PE, SP, TO
 Polinização: Abelhas
 Dispersão: Mamíferos
 Usos: Alimentício, cortiça, forrageiro, madeireiro, medicinal, melífero, ornamental, tanífero
 Altura quando adulta: 4 m a 9 m



Capim-branco, capim-sempre-viva, pingo-de-neve
Nome científico: *Axonopus brasiliensis* (Spreng.) Kuhl.
Forma de vida: Erva
Distribuição: AM, BA, DF, GO, MG, MS, MT, PR, SC, SP
Polinização: Vento
Dispersão: Anemocoria (vento)
Usos: Ornamental
Altura quando adulta: 20 cm a 70 cm



Canela-de-ema
Nome científico: *Vellozia squamata* - Pohl
Forma de vida: Arbusto
Distribuição: BA, DF, GO, MG, MT
Polinização: Abelhas, vespas
Dispersão: Autocoria
Usos: Ornamental
Altura quando adulta: 1 m a 3 m



Chapéu-de-couro, folha-larga, colher-de-vaqueiro, bananeira-do-campo
Nome científico: *Salvertia convallariodora* - A.St.-Hil.
Forma de vida: Árvore
Distribuição: AM, BA, CE, DF, GO, MA, MG, MS, MT, PA, PI, SP, TO
Polinização: Mariposas, beija-flores, morcegos, abelhas
Dispersão: Anemocoria (vento)
Usos: Artesanal, medicinal, ornamental
Altura quando adulta: 4 m a 10 m



Gomeira, pau-d'água, pau-de-vinho, casca-doce, pau-de-goma
Nome científico: *Vochysia thyrsoidea* Pohl
Forma de vida: Árvore
Distribuição: BA, CE, DF, GO, MG, SP
Polinização: Abelhas, beija-flores, borboletas
Dispersão: Anemocoria (vento)
Usos: Artesanal, medicinal, ornamental
Altura quando adulta: 4 m a 11 m



Aroeira, urundeúva, aroeira-do-sertão, aroeira-do-campo
 Nome científico: *Astronium urundeuva* (M.Allemao) Engl.
 Forma de vida: Árvore
 Distribuição: AL, BA, CE, DF, ES, GO, MA, MG, MS, MT, PA, PB, PE, PI, RJ, RN, SE, SP, TO
 Polinização: Abelhas - Dispersão: Anemocoria (vento)
 Usos: Forrageiro, madeireiro, medicinal, melífero, ornamental, resina, tanífero, cultural/Ritualístico
 Altura quando adulta: 6 m a 15 m



Ipê-dourado, ipê-amarelo-cascudo, ipê-do-morro, pau-d'arco-amarelo
 Forma de vida: Árvore
 Nome científico: *Handroanthus chrysotrichus* (Mart. ex DC.) Mattos
 Distribuição: BA, ES, MG, PB, PE, PR, RJ, RS, SC, SP
 Polinização: Abelhas, beija-flores
 Dispersão: Anemocoria (vento)
 Usos: Madeireiro, medicinal, melífero, ornamental, tintorial
 Altura quando adulta: 4 m a 10 m



Ipê-roxo, ipê-rosa, pau-d'arco-roxo, piúva-do-pantanal, piúva-roxa
 Forma de vida: Árvore
 Nome científico: *Handroanthus heptaphyllus* - (Vell.) Mattos
 Distribuição: BA, ES, MG, MS, MT, PR, RJ, RS, SC, SP
 Polinização: Abelhas, beija-flores
 Dispersão: Anemocoria (vento)
 Usos: Artesanal, madeireiro, ornamental
 Altura quando adulta: 10 m a 20 m



Ipê-roxo, ipê-uma, ipê-roxo-grande, piúna-roxa, piúva-roxa
 Forma de vida: Árvore
 Nome científico: *Handroanthus impetiginosus* (Mart. ex DC.) Mattos
 Distribuição: AL, BA, CE, DF, ES, GO, MA, MG, MS, MT, PA, PB, PE, PI, RJ, RN, SE, SP, TO
 Polinização: Abelhas, beija-flores
 Dispersão: Anemocoria (vento)
 Usos: Artesanal, forrageiro, madeireiro, medicinal, melífero, ornamental, tanífero
 Altura quando adulta: 8 m a 30 m



Ipê-branco, piuxinga, pertinga, piúva-branca, pau-d'arco
 Forma de vida: Árvore
 Nome científico: *Tabebuia roseoalba* (Ridl.) Sandwith
 Distribuição: GO, MG, MS, SP
 Polinização: Abelhas - Dispersão: Anemocoria (vento)
 Usos: ornamental, madeireiro
 Altura quando adulta: 7 m a 16 m



Tamboril, timbaúva, orelha-de-negro, pau-de-sabão, ximbó
 Forma de vida: Árvore
 Nome científico: *Enterolobium contortisiliquum*-(Vell.) Morong
 Distribuição: AL, BA, CE, DF, ES, GO, MA, MG, MS, MT, PB, PE, PI, PR, RJ, RN, RS, SC, SP
 Polinização: Abelhas - Dispersão: Mamíferos
 Usos: Artesanal, forrageiro, madeireiro, melífero, ornamental, tanífero
 Altura quando adulta: 20 m a 35 m



Cássia, canafístula, cassia-imperial, chuva-de-ouro
 Forma de vida: Árvore
 Nome científico: *Cassia ferruginea* (Schrad.) Schrad. ex DC.
 Distribuição: BA, CE, DF, GO, MG, PR, RJ, SP, TO
 Polinização: Abelhas - Dispersão: Mamíferos –
 Usos: Madeireiro, ornamental
 Altura quando adulta: 8 m a 15 m



Suinã, mulungu
 Forma de vida: Árvore
 Nome científico: *Erythrina verna* - Vell.
 Distribuição: BA, CE, DF, MA, MG, MS, MT, PR, RJ, RS, SC, SP
 Polinização: Beija-flores - Dispersão: Autocoria
 Usos: Artesanal, madeireiro, medicinal, melífero, ornamental, tanífero
 Altura quando adulta: 10 m a 25 m

Áreas de alagamento:

Através dos estudos realizados o projeto indica a urgente necessidade de um plano de drenagem para a área central da cidade e como diretriz de entorno sugere a criação de jardins de chuva em diversos pontos nos bairros do entorno do parque, esse tipo de jardim já está sendo utilizado em diversas cidades e tem se mostrado eficaz no auxílio da infiltração da água no solo ajudando assim a evitar alagamentos. Às arvores do Cerrado, por possuírem raízes profundas também são aliadas nesse projeto.

Mobilidade e acessibilidade

Através das observações no local foi possível perceber que a mobilidade atual prioriza o fluxo de carros, não existem ciclovias ou ciclofaixas no local, o que dificulta a mobilidade de quem se utiliza desse meio de locomoção. Existem poucos caminhos sombreados no trecho e os que existem, seja pelas calçadas esburacadas, estreitas, ou com obstáculos, não oferece condições adequadas de acessibilidade. As rampas existentes são pensadas mais para cargas do que para

pessoas, não oferecendo inclinação adequada a pessoas cadeirantes e/ou com dificuldade de locomoção.

Na contramão disso, propomos caminhos largos, acessíveis e sombreados, com áreas para estar e descanso, se necessário e rampas de acesso adequadas. Bem como, ciclovia sombreada pelas árvores em todo o trecho do parque, interligando o parque com as demais áreas da cidade através de uma alternativa de transporte menos poluente.

As faixas de pedestres serão niveladas com calçada e via, buscando oferecer um trânsito seguro e acessível, os acessos ao parque se darão predominantemente por elas, através de rampas e pequenas escadas, uma vez que o parque será elevado em alguns pontos certa de 1,5m das vias buscando usar isso como medida de segurança e adequação as curvas de nível já existentes.

Transporte coletivo

Através do estudo realizado sobre o mapa de mobilidade do local apresentado anteriormente e das linhas de ônibus existentes, propomos no decorrer do parque pontos de ônibus seguros, com

sombra e locais de espera acessíveis, próximos as faixas de pedestres, sanitários e bebedouros públicos propostos no projeto.

Vias e Fluxos:

A BR-242 irá ocupar o mesmo leito que as avenidas paralelas, Clériston Andrade e Antônio Carlos Magalhaes, dessa forma ficam 3 pistas de rolamento sentido Brasília-Salvador e 3 pistas de rolamento sentido Salvador-Brasília.

Na Avenida Benedita Silveira, na qual BR-242 se integra logo após as avenidas Clériston Andrade e Antônio Carlos Magalhaes, é necessária a retirada dos estacionamentos laterais, entre a rotatória do Galego e a Praça das Corujas, uma vez que precisará comportar a ciclovia prevista no projeto e duas pistas de rolamento em cada sentido. Por conta das medidas atuais e levando em consideração a pré-existência de edificações e calçamentos que condicionam o projeto é necessária essa retirada, visando também um melhor fluxo no trânsito, pois esse trecho funciona como um “funil”. A imagem ao lado traz uma referência do que foi pensado para o trecho acima citado.

Figura 106 – Ciclovia na Av. Paulista-SP - Referência para Ciclovia no trecho da Avenida Benedita Silveira – Barreiras - BA - Extraída de <<https://meulugar.quintoandar.com.br/ciclovia-sp/>>. Acessado em 20 de outubro de 2023



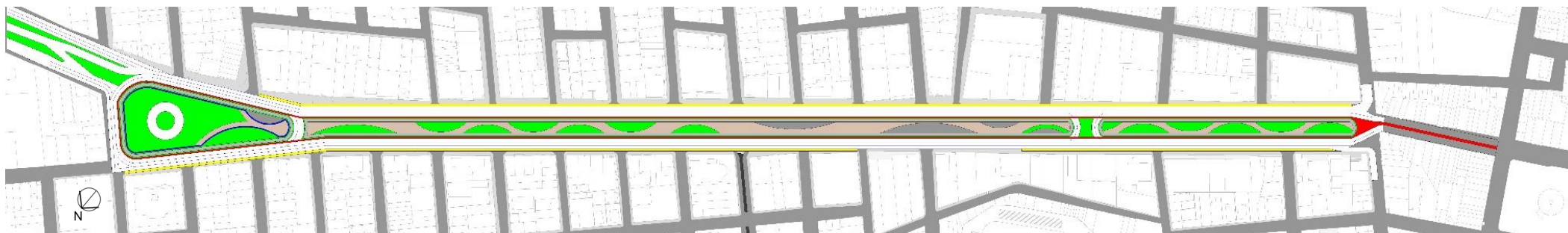
Ciclovia:

É proposto ciclovia com 1,5m em cada sentido da BR-242, procuramos no projeto oferecer sombra em todo o percurso do parque, levando em consideração os condicionantes do clima local, bem como evitar ao máximo possíveis obstáculos nesse percurso. Foram pensadas também áreas para o enchimento e calibragem de pneus e bicicletários em diversos pontos do parque.

Plano conceitual

O Plano conceitual do projeto foi pensando de modo a estabelecer as áreas do Parque, levando em consideração as pré-existências e buscando formas de melhorar o uso e ocupação do mesmo. Serão apresentados em sequência "as camadas" que deram suporte ao desenvolvimento do projeto, em planos conceituais, buscam oferecer elementos para um melhor entendimento do Projeto.

Plano Conceitual 01:



O Plano conceitual 01 buscou unir formas sinuosas ao traçado linear das avenidas, buscando explorar áreas verdes, caminhos, entre outros elementos

Plano Conceitual 02:



O plano 02 começou a incorporar elementos de ligação com o entorno e seus acessos, bem como pensar na alocação das paradas de ônibus, táxi, moto táxis e áreas de refúgio.

Plano Conceitual 03:



Esse plano procura trazer o traçado da volumetria do terraço e prédio e avança na delimitação das áreas e usos.

Plano Conceitual 04:



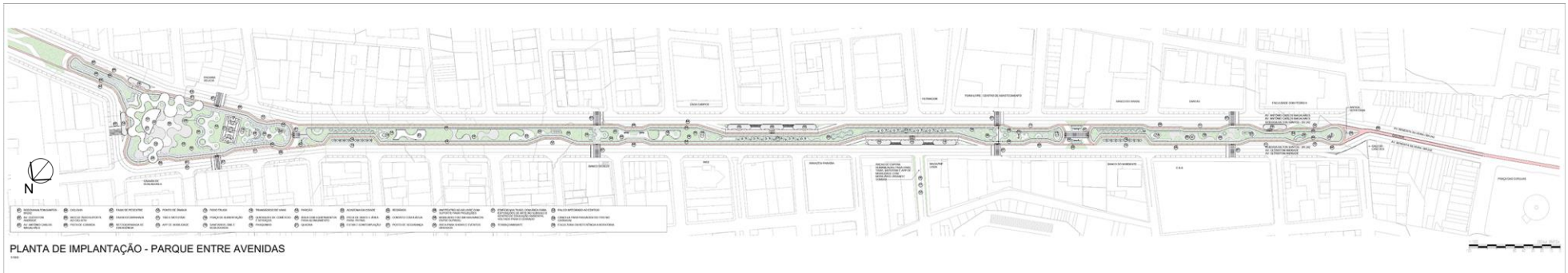
O plano 04 delimita as áreas e usos e dá suporte para a planta de implantação que será apresentada a partir da próxima página.

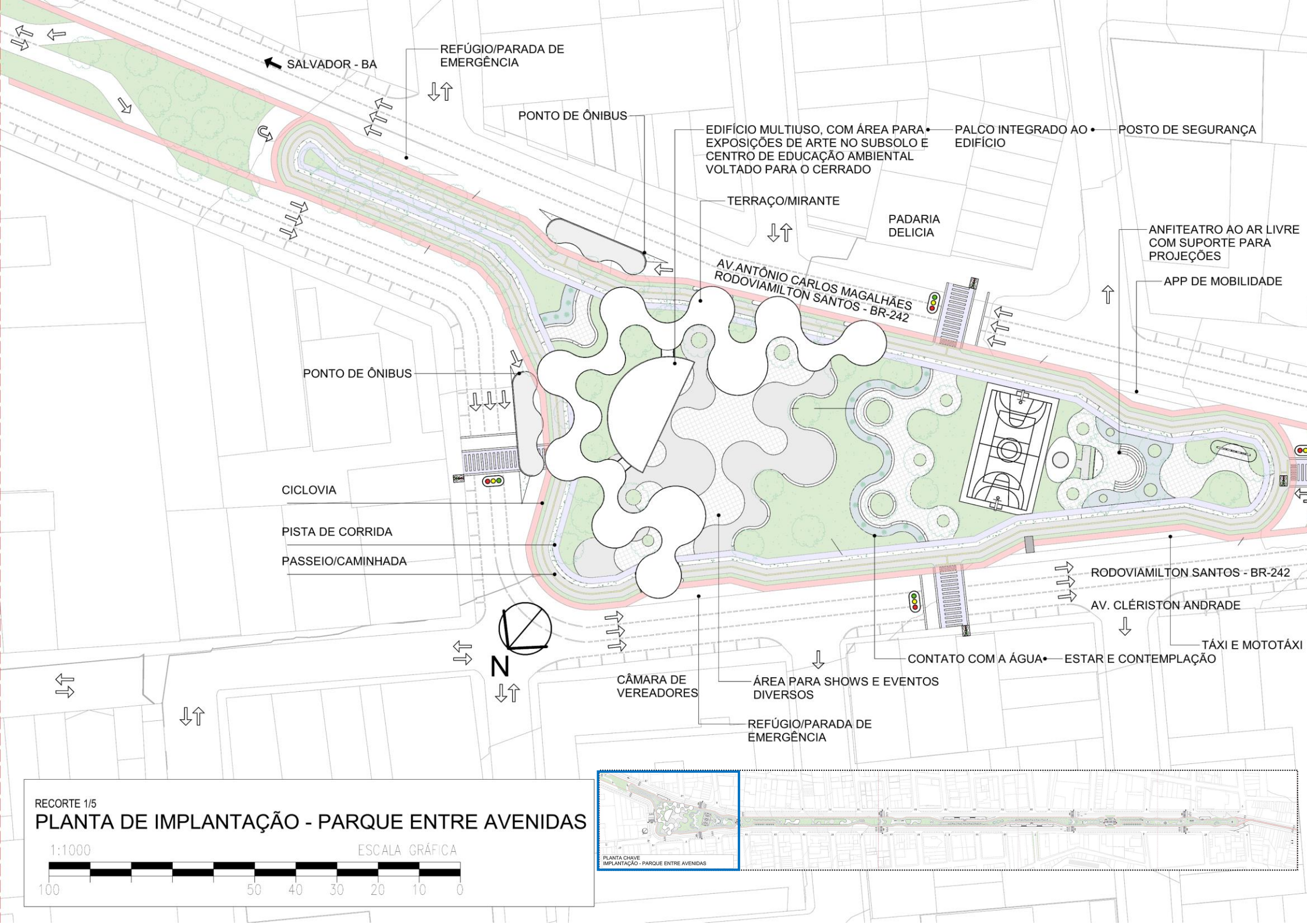
LEGENDA

● VIAS	● ÁREAS VERDES
● ESTACIONAMENTOS	● CONTATO COM ÁGUA
● REFÚGIO - APOIO EM CASO DE SOCORRO OU EMERGÊNCIA	● BANCOS/ASSENTOS
● CICLOVIA 1,5m	● COMÉRCIO E SERVIÇO
● FAIXAS DE PEDESTRE	● ÔNIBUS
● PISTA DE CORRIDA 1,5m	● VANS
● PASSEIO/CAMINHADA 3m	● APP-MOBILIDADE
	● TÁXI E MOTOTÁXI
	● EDIFICAÇÕES

Detalhamentos

Considerando a escala do projeto e o tempo para entrega final deste trabalho, serão apresentadas a seguir algumas peças gráficas que nos auxiliam na compreensão do mesmo, entre elas segue, junto aos detalhes, a proposta de diretriz volumétrica da edificação, que não será detalhada neste projeto. Por uma questão de escala, anexo a este caderno se encontra a versão estendida da Planta de implantação.





RECORTE 1/5

PLANTA DE IMPLANTAÇÃO - PARQUE ENTRE AVENIDAS

1:1000

ESCALA GRÁFICA



PLANTA CHAVE
IMPLANTAÇÃO - PARQUE ENTRE AVENIDAS

MOBILIÁRIO FIXO (MESAS/BANCOS
ENTRE OUTROS)

PARQUINHO
PISTA DE SKATE E
ÁREA PARA PATINS

PARCÃO

SANITÁRIOS, DML E
BEBEDOUROS

FOOD TRUCK
PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO

BICICLETÁRIO/SUORTE
AO CICLISTA

APP DE MOBILIDADE

BANCO
SICREDI



RECORTE 2/5

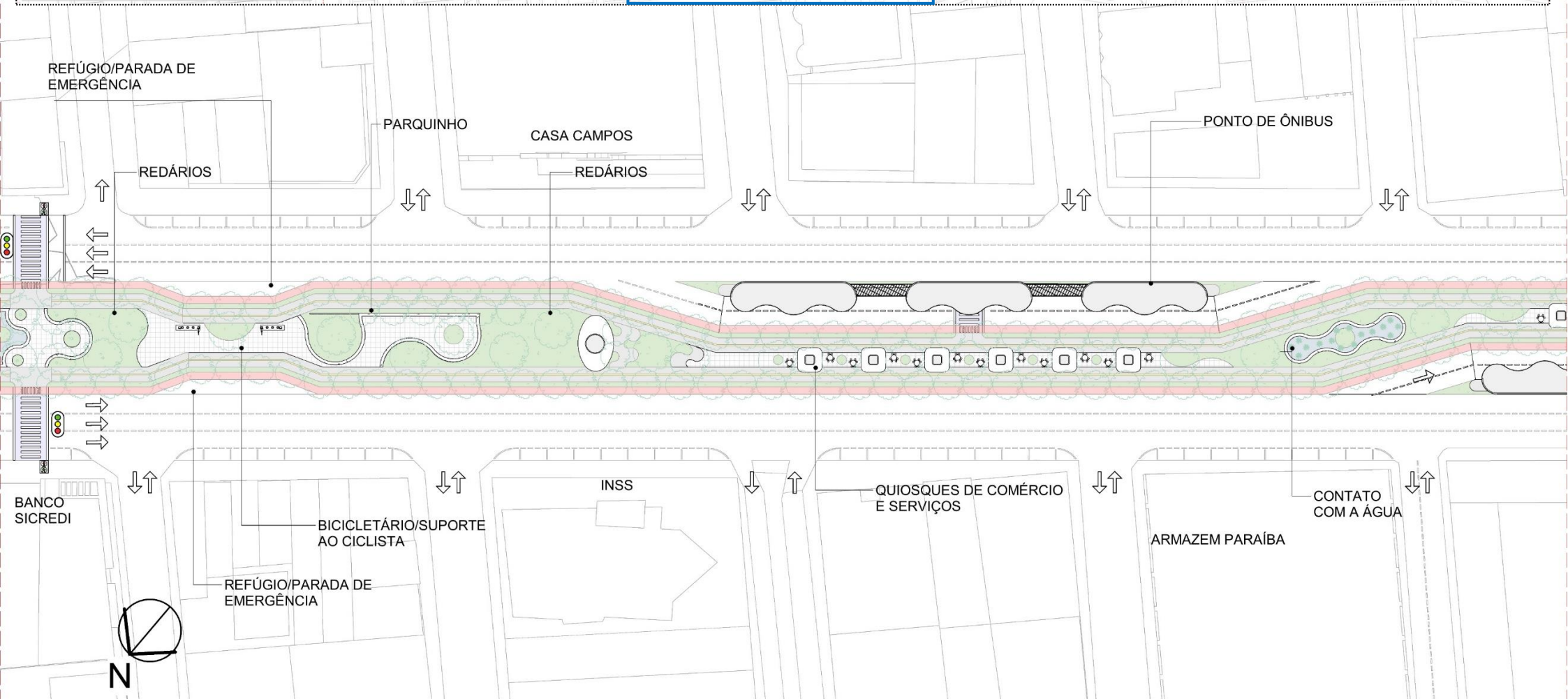
PLANTA DE IMPLANTAÇÃO - PARQUE ENTRE AVENIDAS

1:1000

ESCALA GRÁFICA



PLANTA CHAVE
IMPLANTAÇÃO - PARQUE ENTRE AVENIDAS



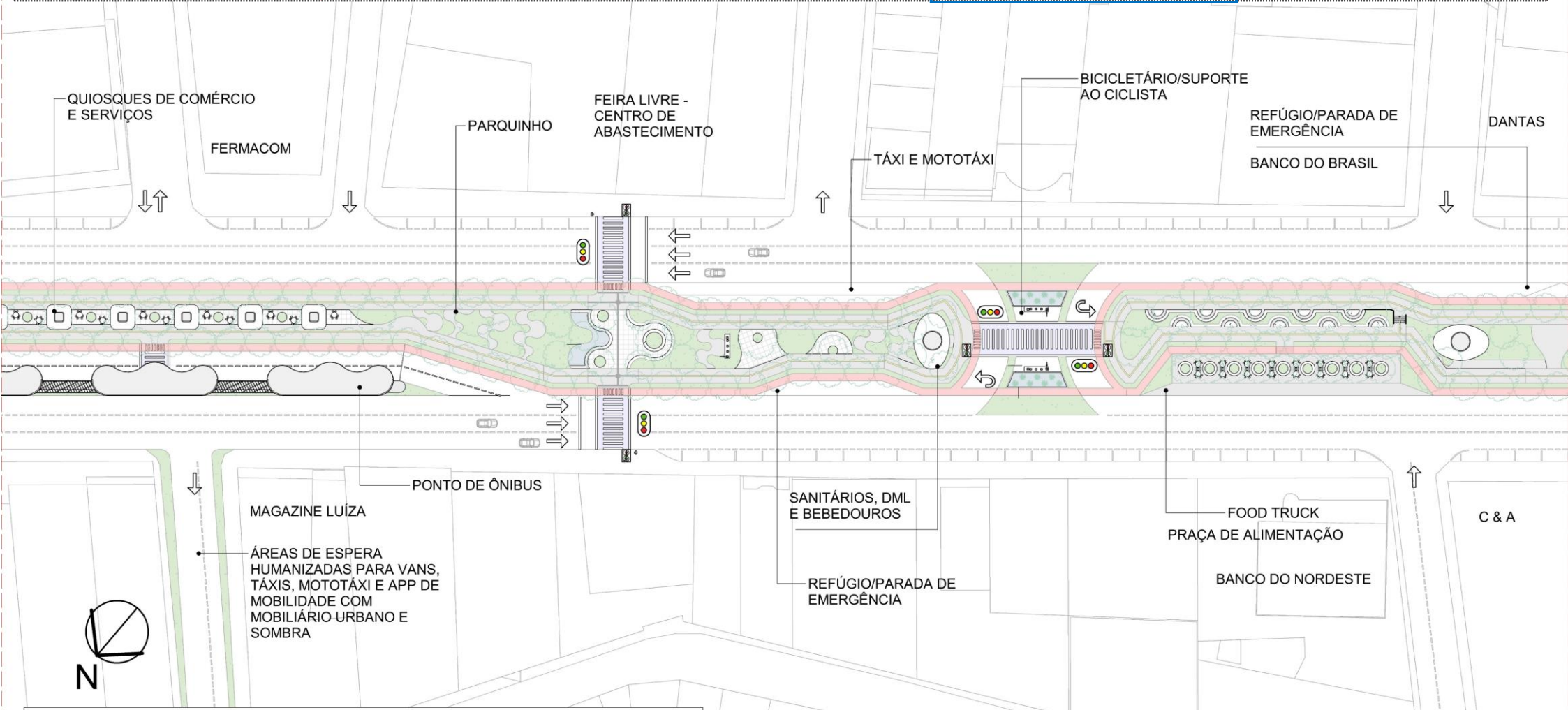
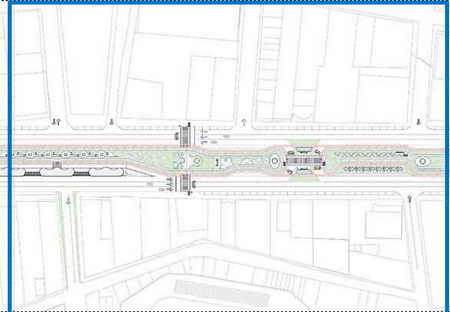
RECORTE 3/5
PLANTA DE IMPLANTAÇÃO - PARQUE ENTRE AVENIDAS

1:1000

ESCALA GRÁFICA

100 50 40 30 20 10 0

PLANTA CHAVE
IMPLANTAÇÃO - PARQUE ENTRE AVENIDAS



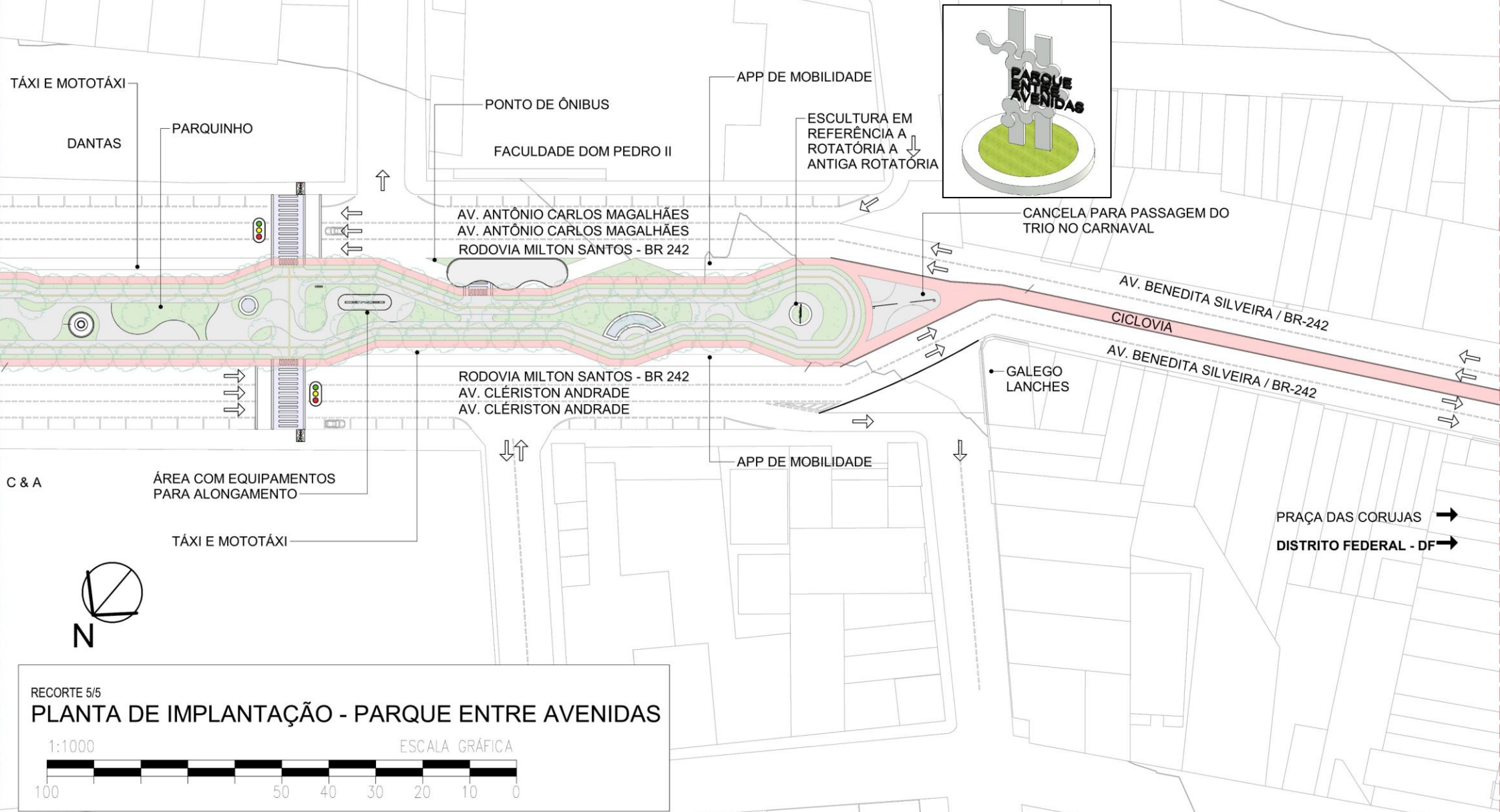
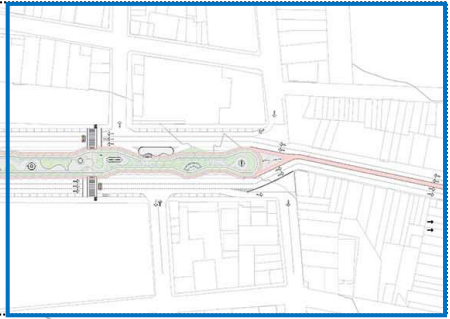
RECORTE 4/5

PLANTA DE IMPLANTAÇÃO - PARQUE ENTRE AVENIDAS

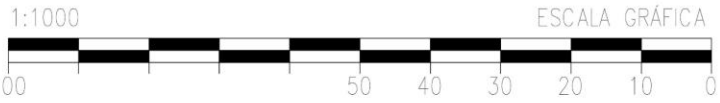
1:1000

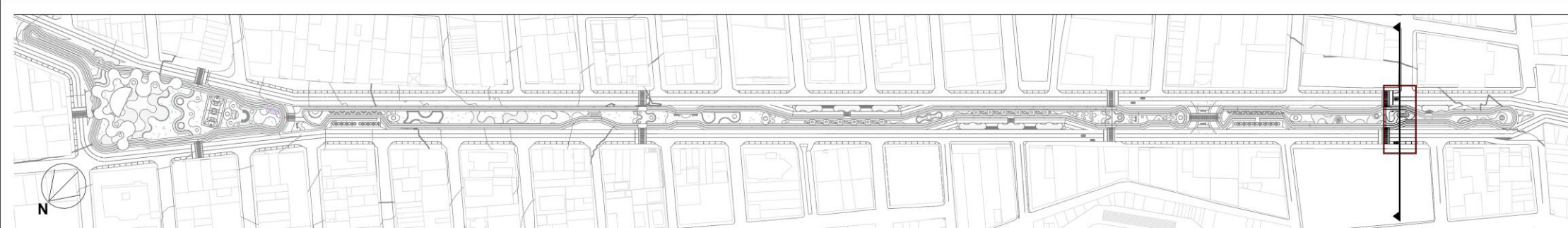
ESCALA GRÁFICA

PLANTA CHAVE
IMPLANTAÇÃO - PARQUE ENTRE AVENIDAS



RECORTE 5/5
PLANTA DE IMPLANTAÇÃO - PARQUE ENTRE AVENIDAS





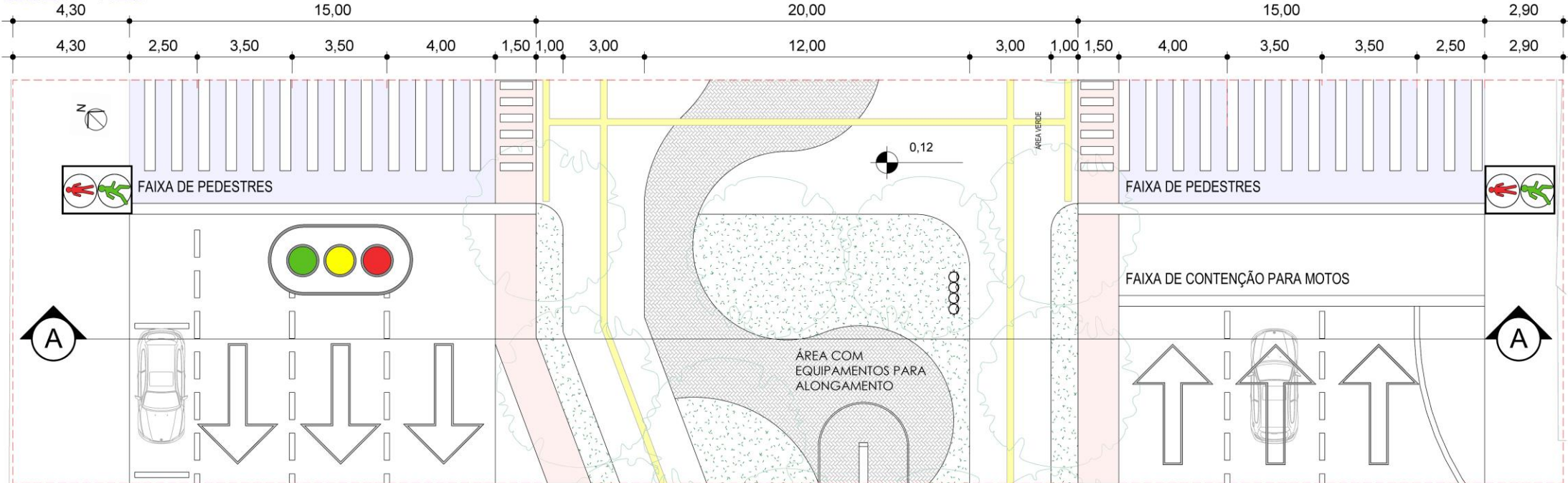
PLANTA CHAVE - PARQUE E VIAS

ESCALA 1 : 5000



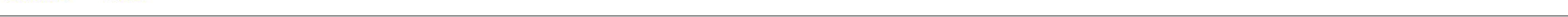
CORTE AA

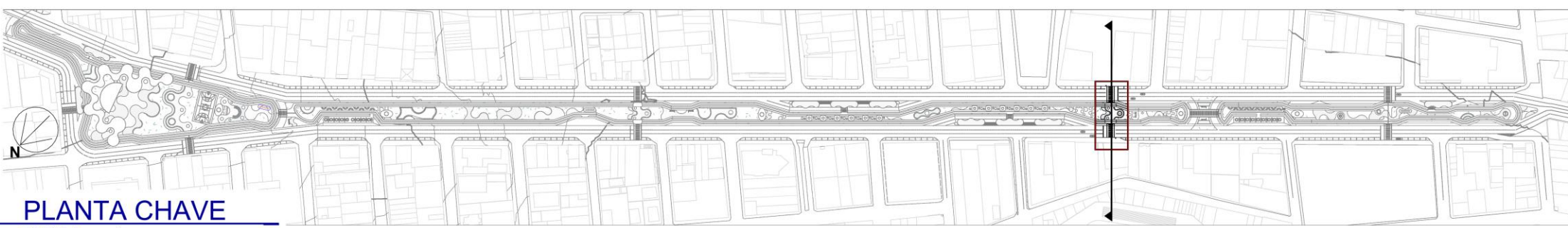
ESCALA 1 : 200



PLANTA - TRECHO - PARQUE E VIAS

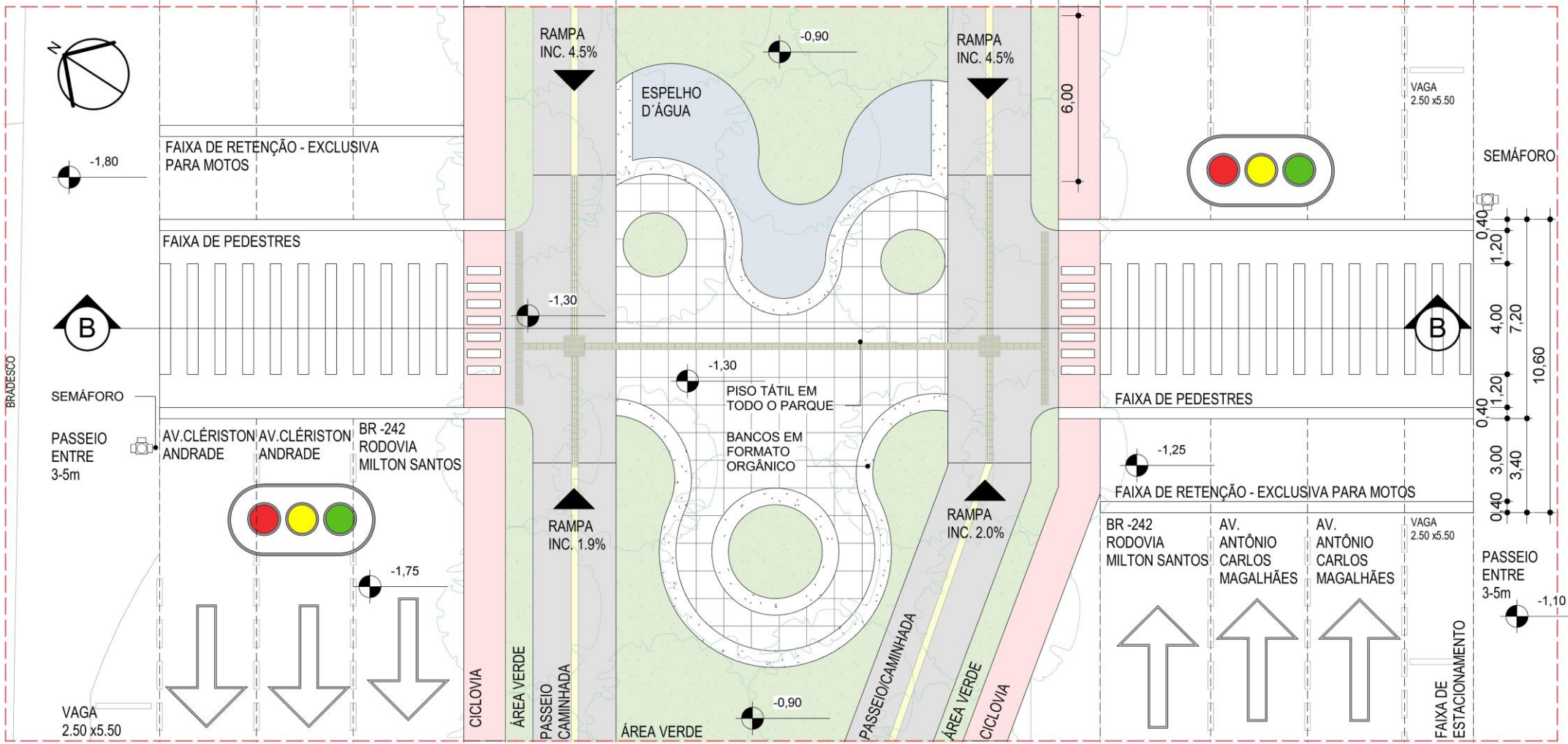
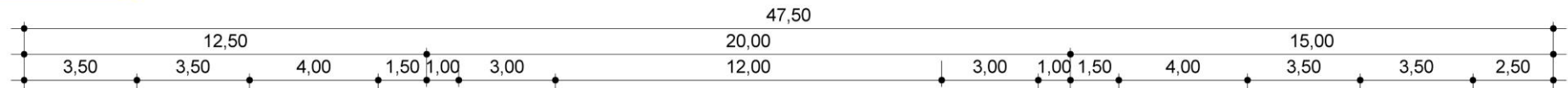
ESCALA 1 : 200





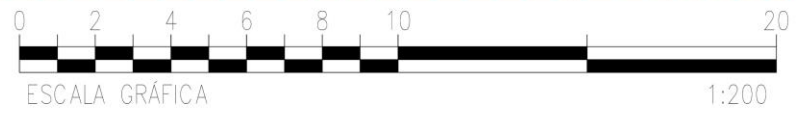
PLANTA CHAVE

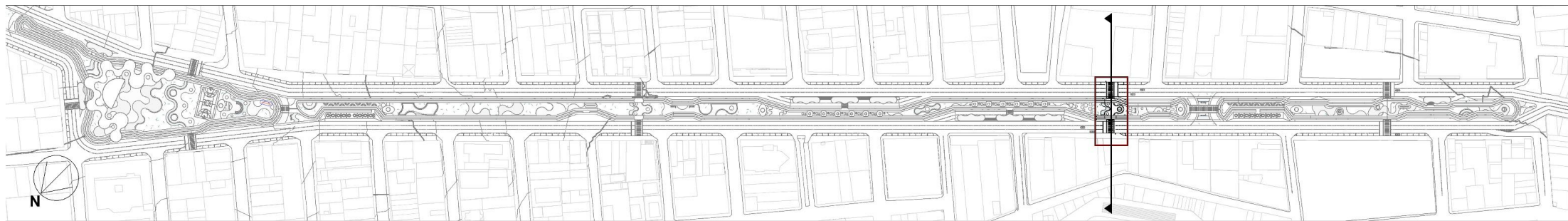
ESCALA 1 : 5000



PLANTA - IMPLANTAÇÃO FAIXA DE PEDESTRES

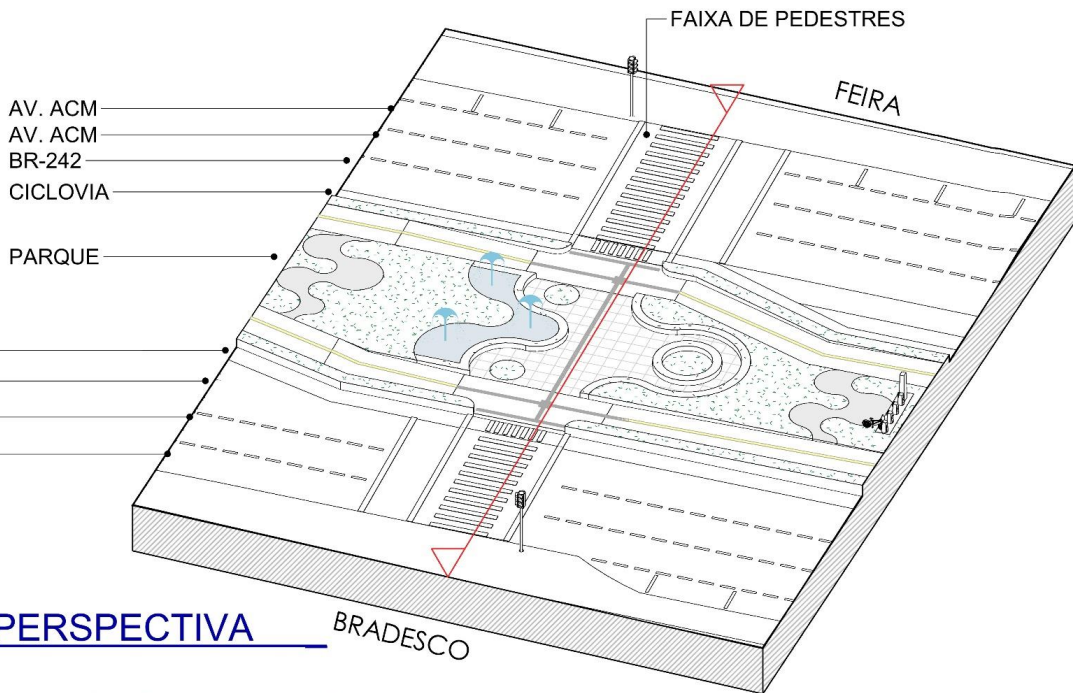
ESCALA 1 : 200



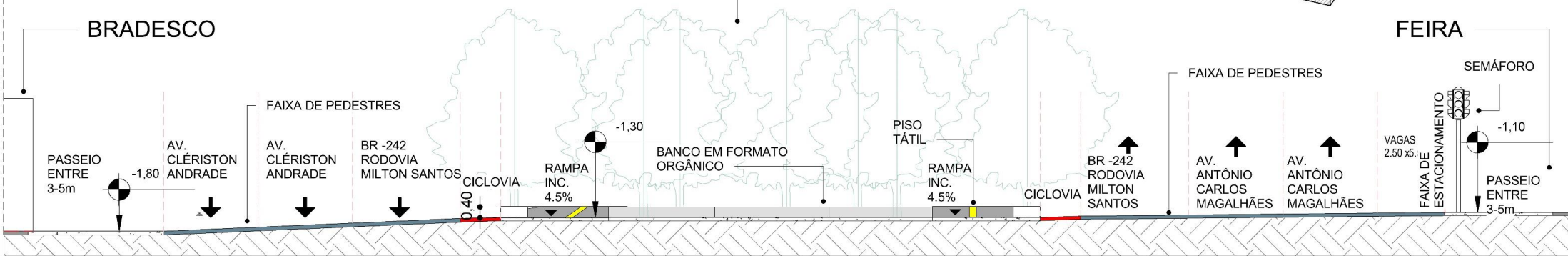


PLANTA CHAVE - TRECHO - FAIXA DE PEDESTRES

ESCALA 1:5000

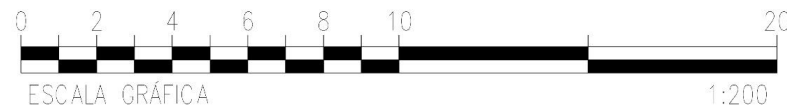


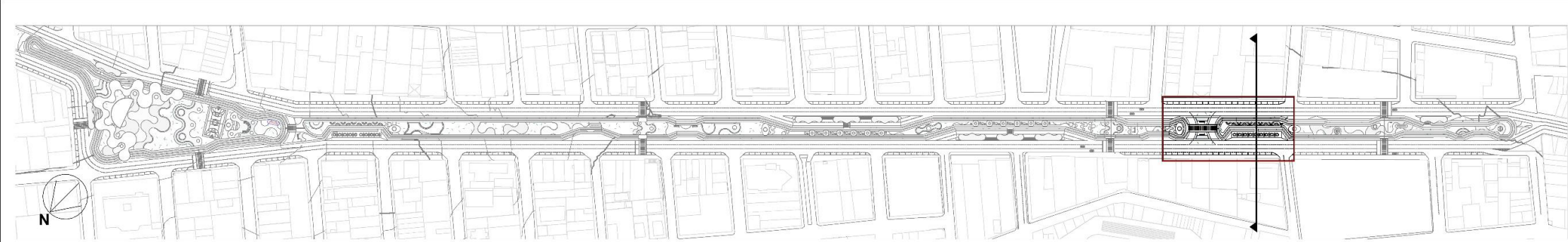
PERSPECTIVA



CORTE BB - FAIXA DE PEDESTRES

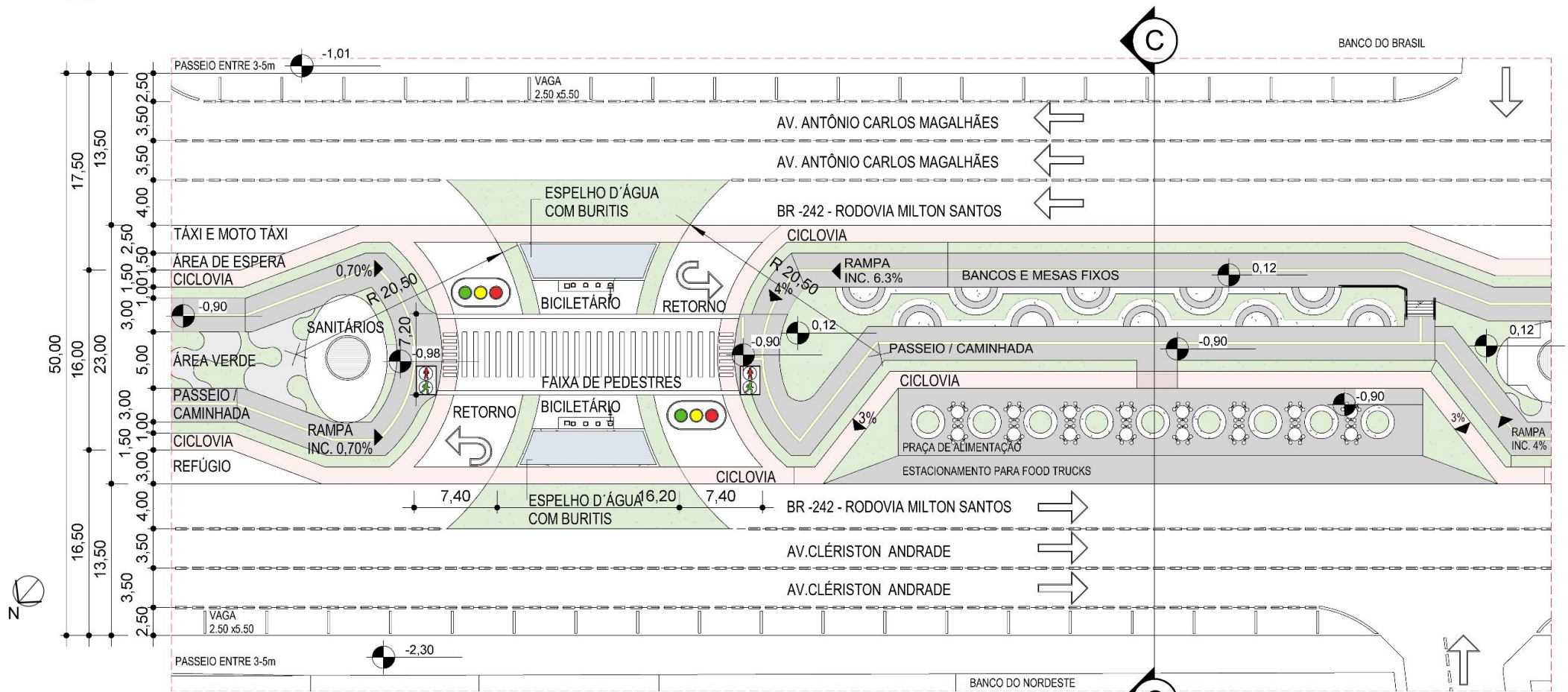
ESCALA 1:200





PLANTA CHAVE - TRECHO - FOOD TRUCK

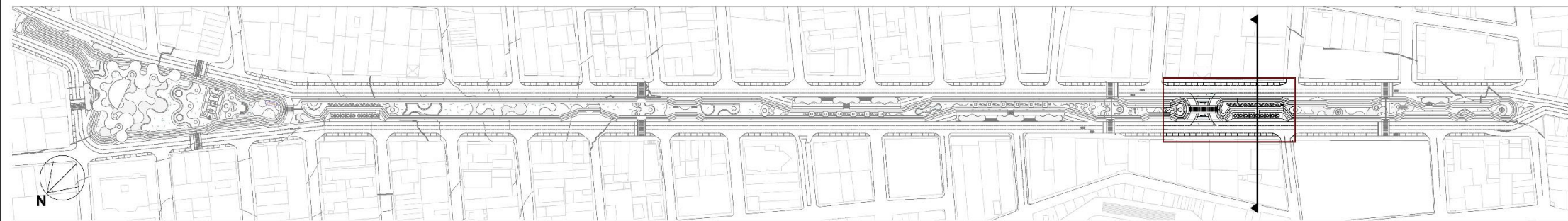
ESCALA 1 : 5000



PLANTA DE IMPLANTAÇÃO- TRECHO - FOOD TRUCK

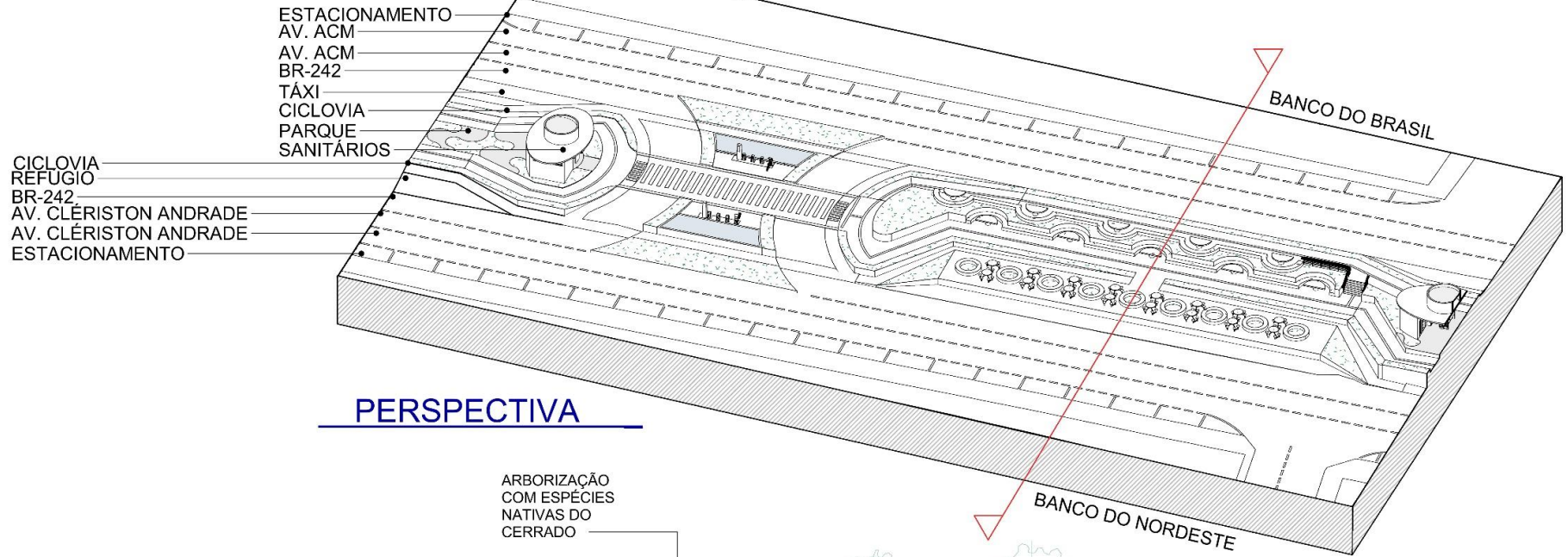
ESCALA 1 : 500



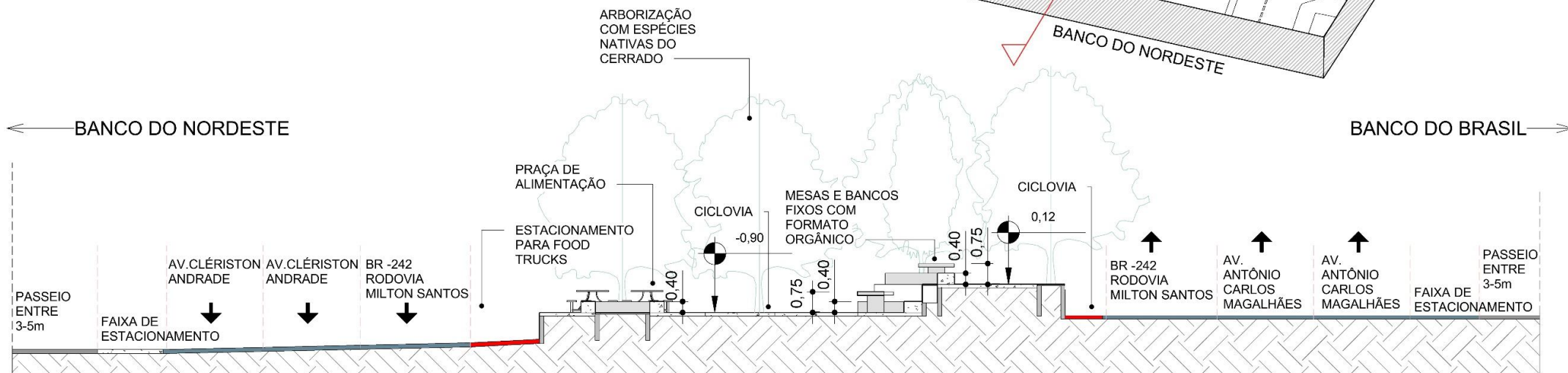


PLANTA CHAVE - TRECHO - FOOD TRUCK

ESCALA 1: 5000

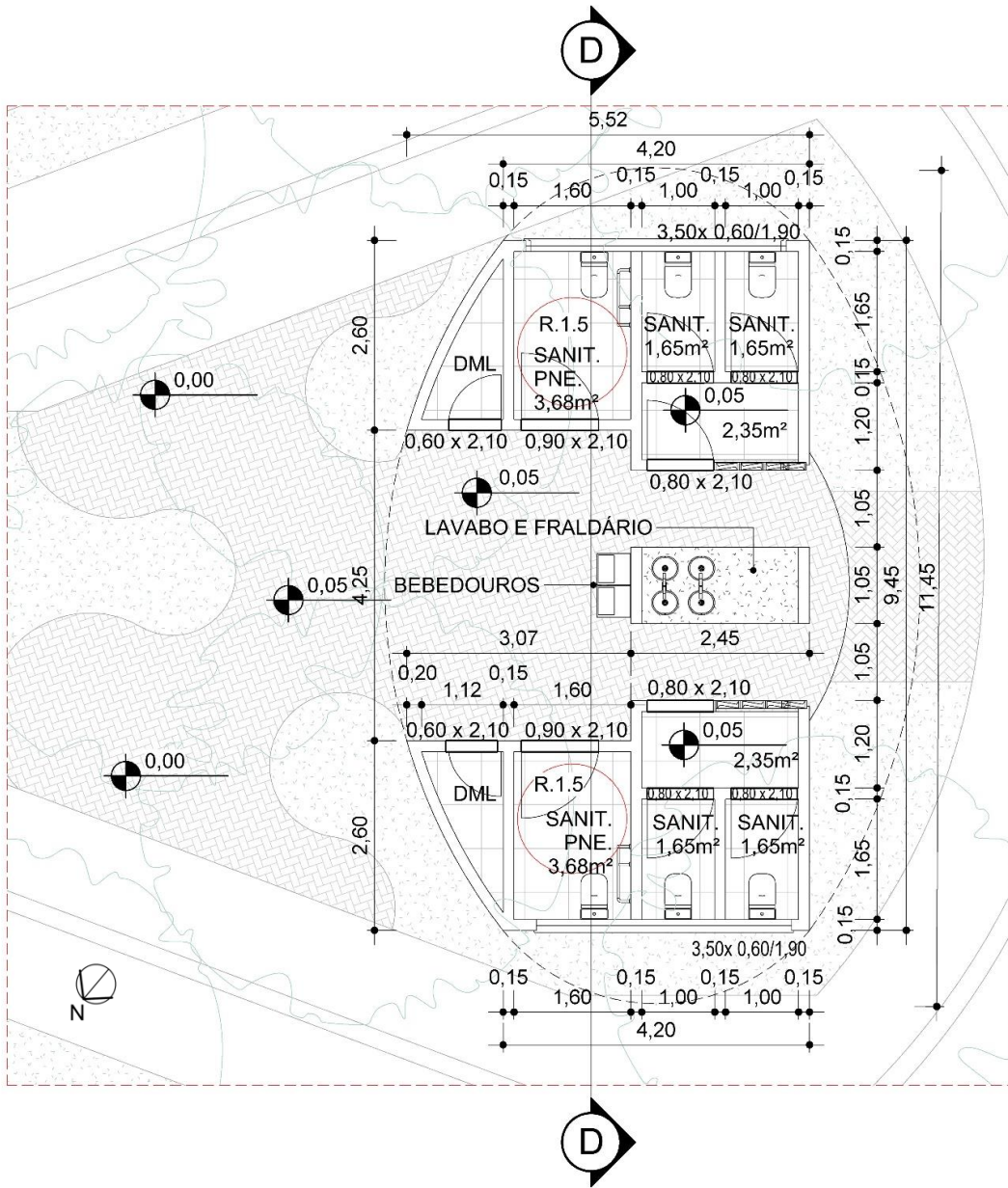


PERSPECTIVA

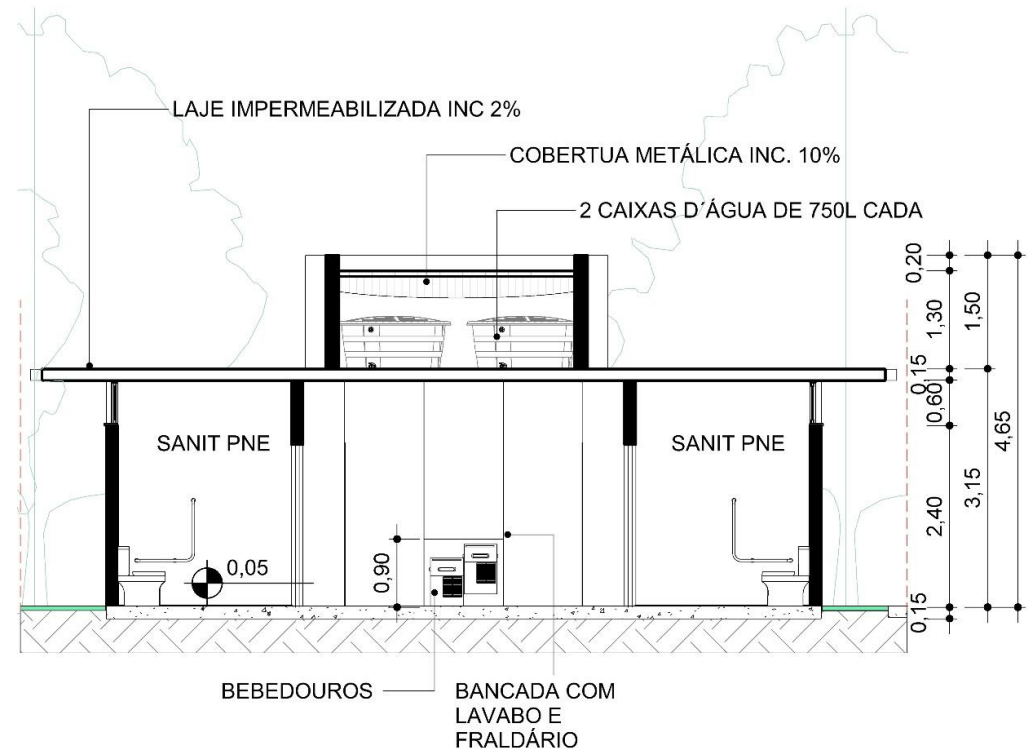


CORTE CC - TRECHO - FOOD TRUCKS

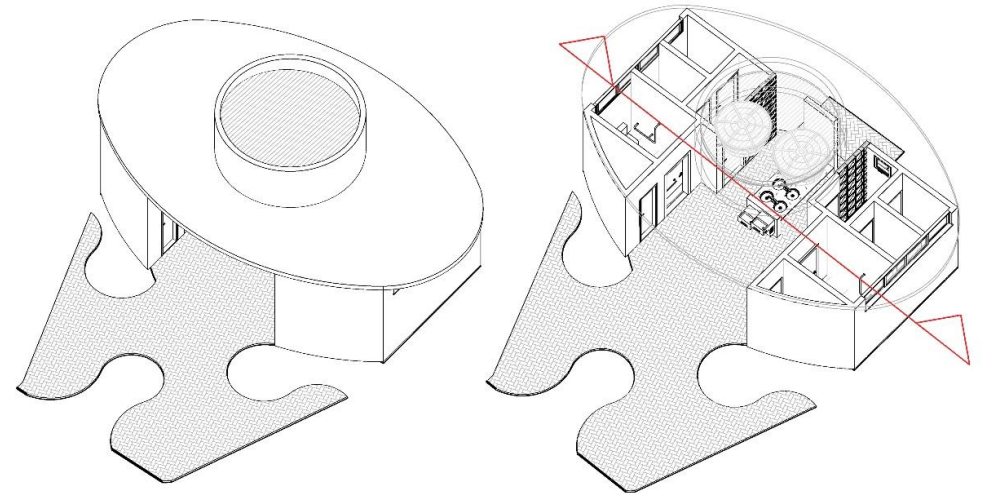
ESCALA 1: 200



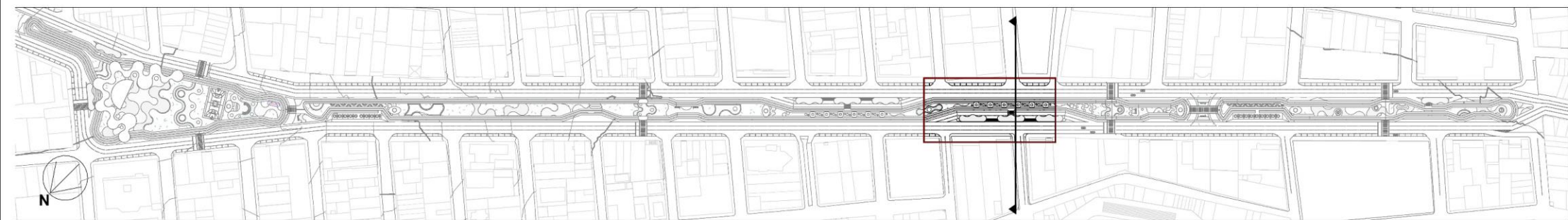
PLANTA SANITÁRIO E BEBEDOURO
 ESCALA 1 : 100



CORTE DD - SANITÁRIOS
 ESCALA 1 : 100

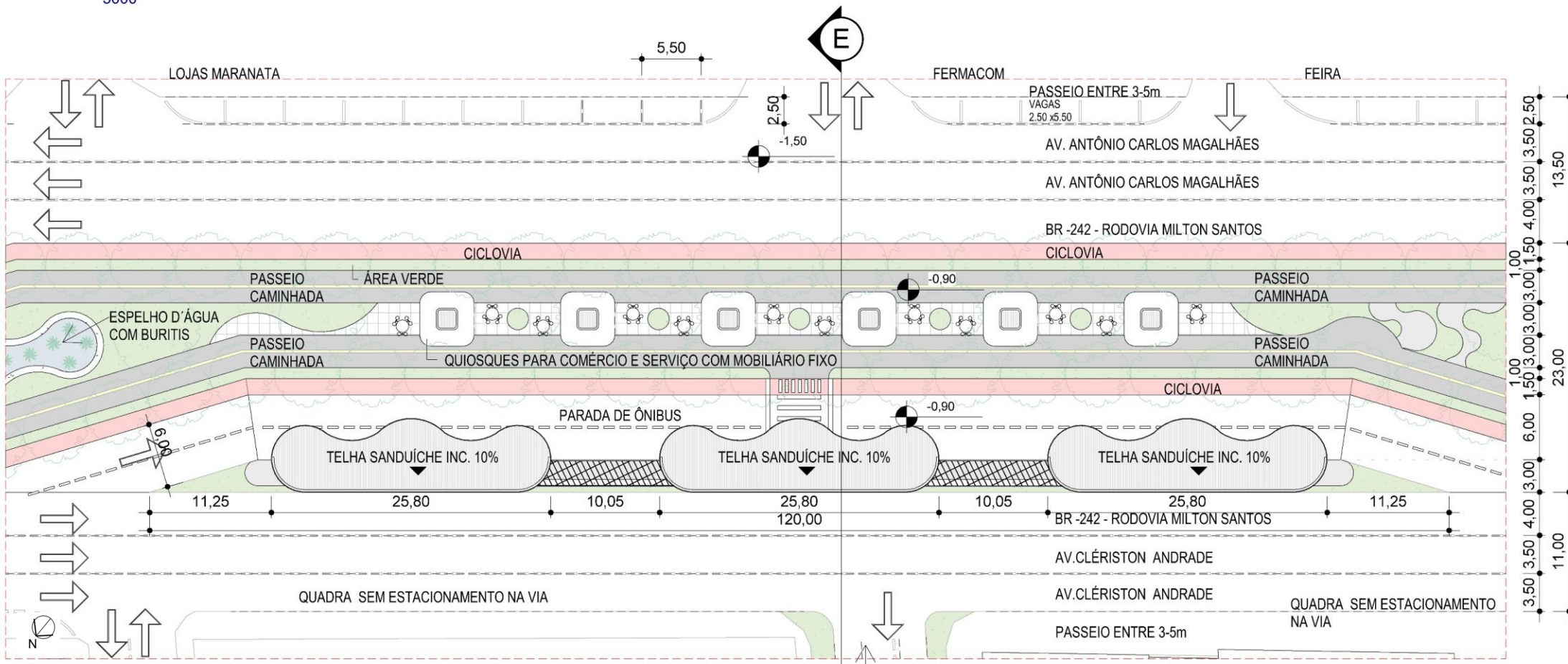


PERSPECTIVAS



PLANTA CHAVE - PARADA DE ÔNIBUS E QUIOSQUES

ESCALA 1: 5000



ARMAZEM PARAÍBA

PLANTA - PARADA DE ÔNIBUS E QUIOSQUES

ESCALA 1: 500



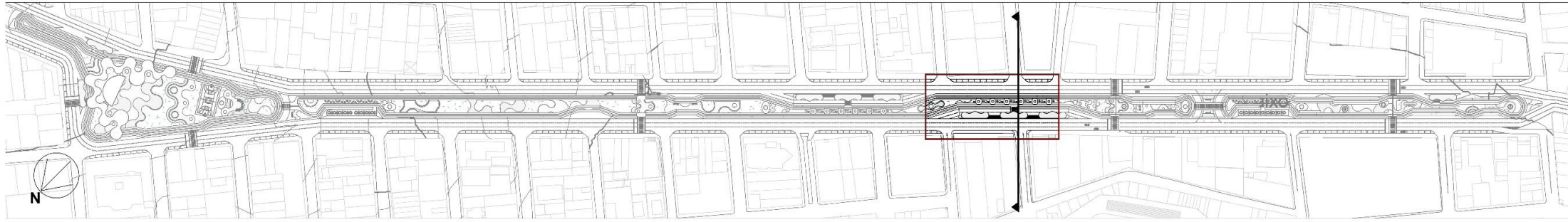
VIA EXCLUSIVA PARA TRANSBORDO DE VANS, TÁXIS, MOTOTÁXI E APP DE MOILIDADE

MAGAZINE LUIZA

1:500

ESCALA GRÁFICA

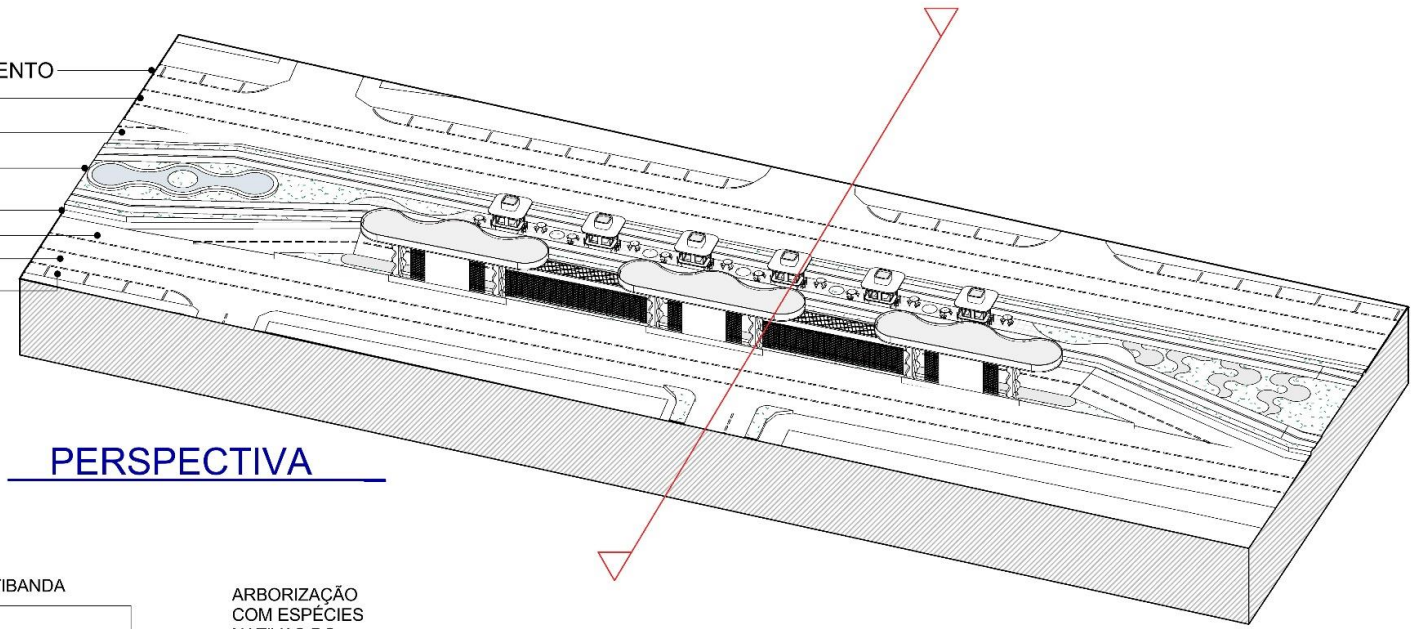




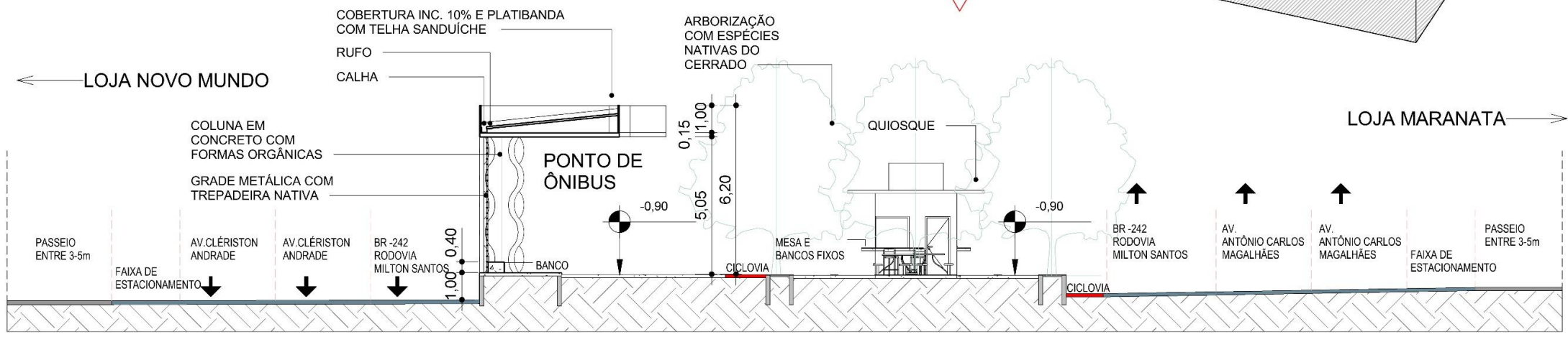
PLANTA CHAVE - PARADA DE ÔNIBUS E QUIOSQUES

ESCALA 1 : 5000

- ESTACIONAMENTO
- AV. ACM
- BR-242
- PARQUE
- CICLOVIA
- BR-242
- AV. CLÉRISTON ANDRADE
- ESTACIONAMENTO

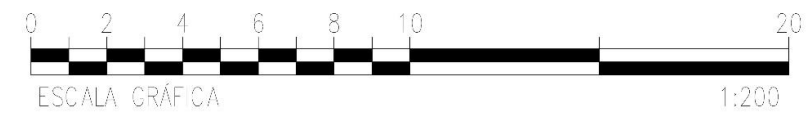


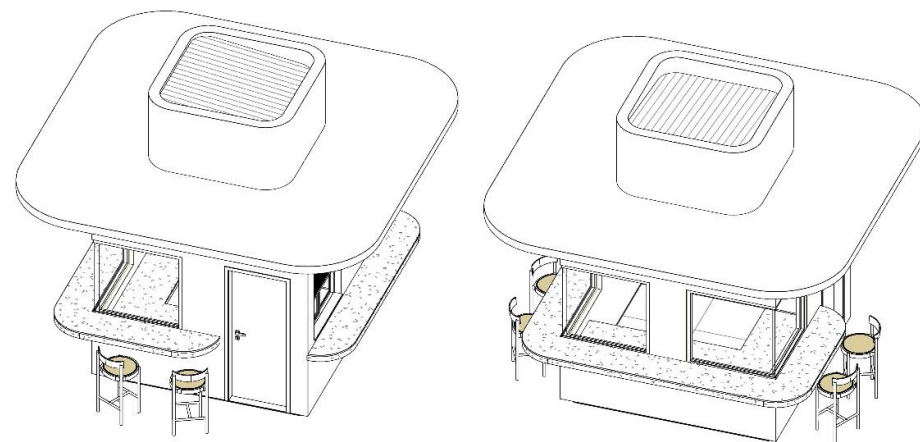
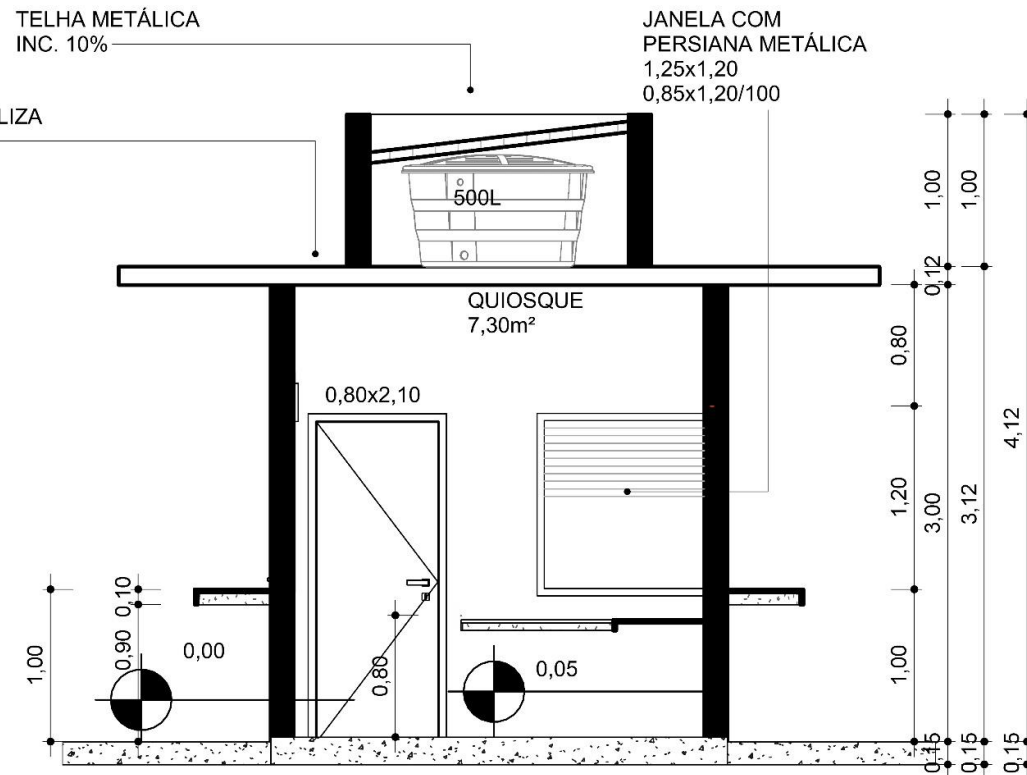
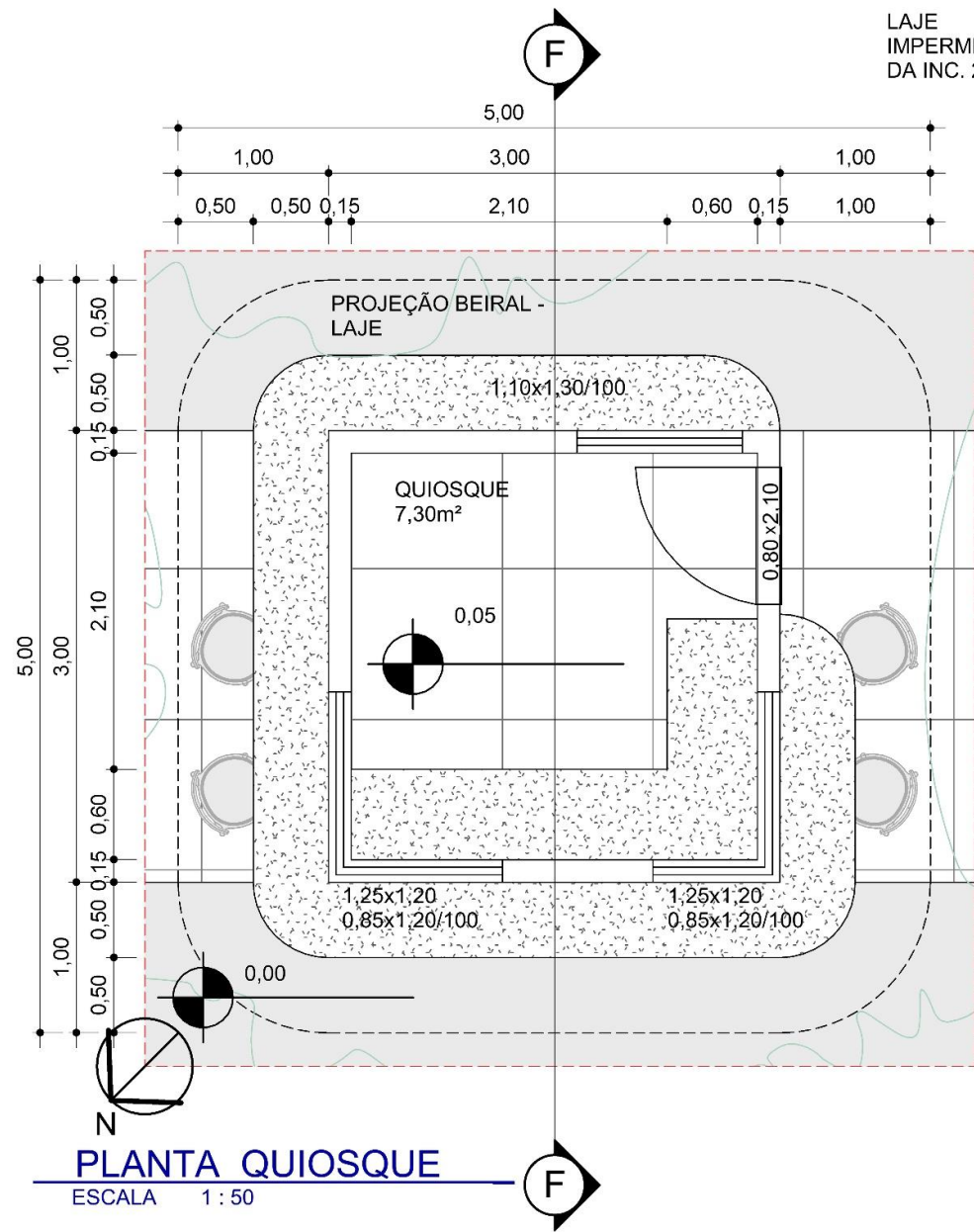
PERSPECTIVA

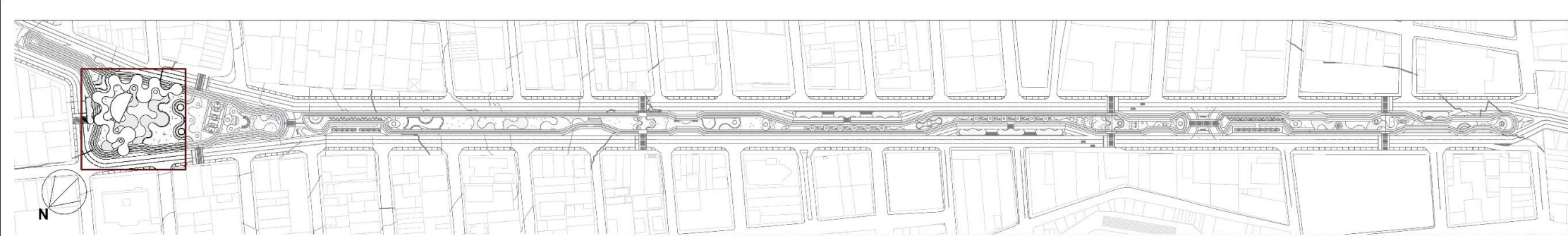


CORTE EE

ESCALA 1 : 200

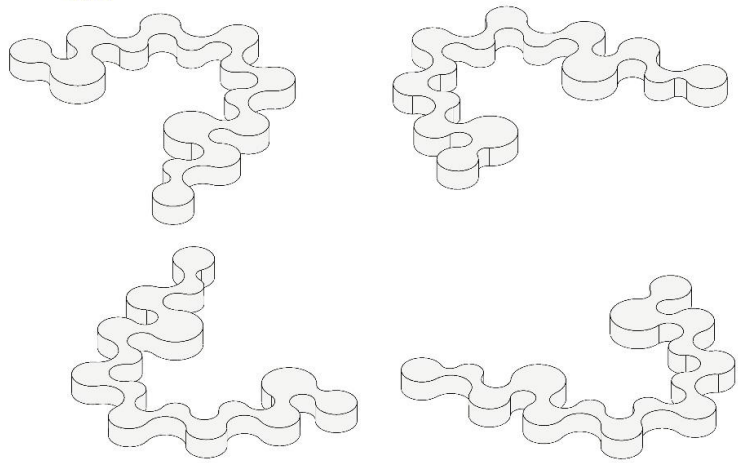




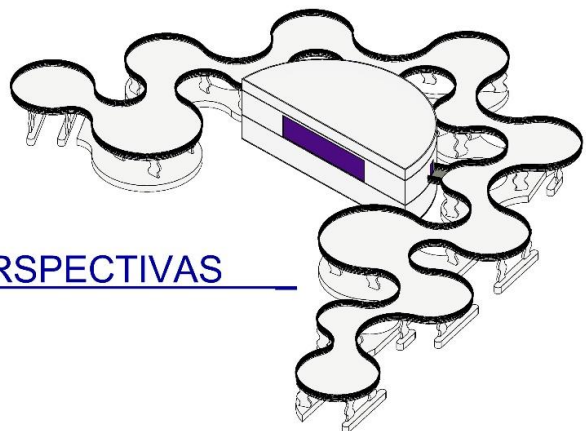


PLANTA CHAVE - VOLUMETRIA

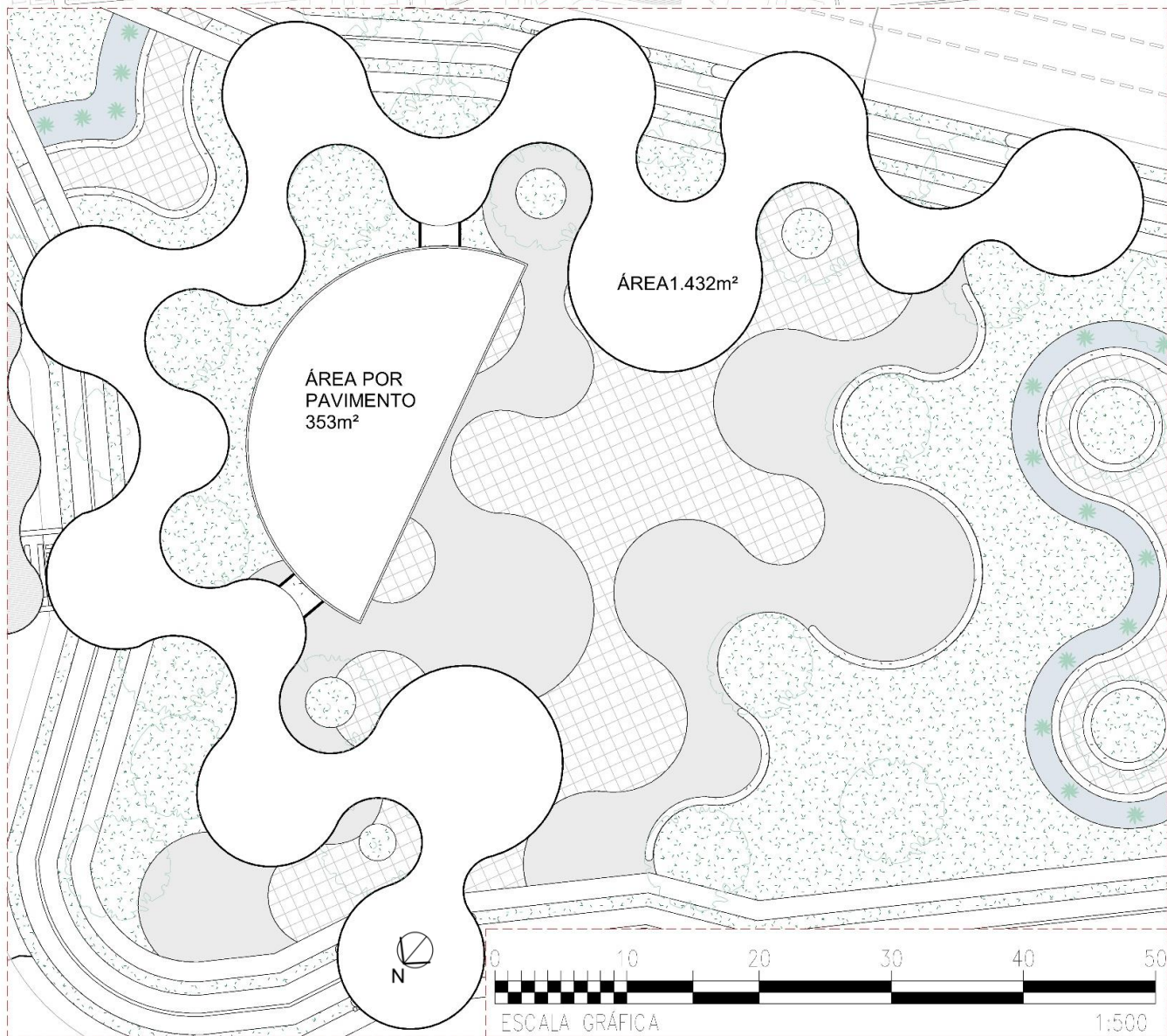
ESCALA 1:5000



ESTUDO DE VOLUMETRIA PARA TERRAÇO E EDIFÍCIO



PERSPECTIVAS



PL. IMPLANTAÇÃO TERRAÇO E EDIFÍCIO

ESCALA 1:500

ÁRVORES NATIVAS

EDIFÍCIO MULTIUSO, COM ÁREA
PARA EXPOSIÇÕES DE ARTE NO
SUBSOLO E CENTRO DE
EDUCAÇÃO AMBIENTAL
VOLTADO PARA O CERRADO

PALCO INTEGRADO AO EDIFÍCIO

ÁREA PARA SHOWS E EVENTOS
DIVERSOS

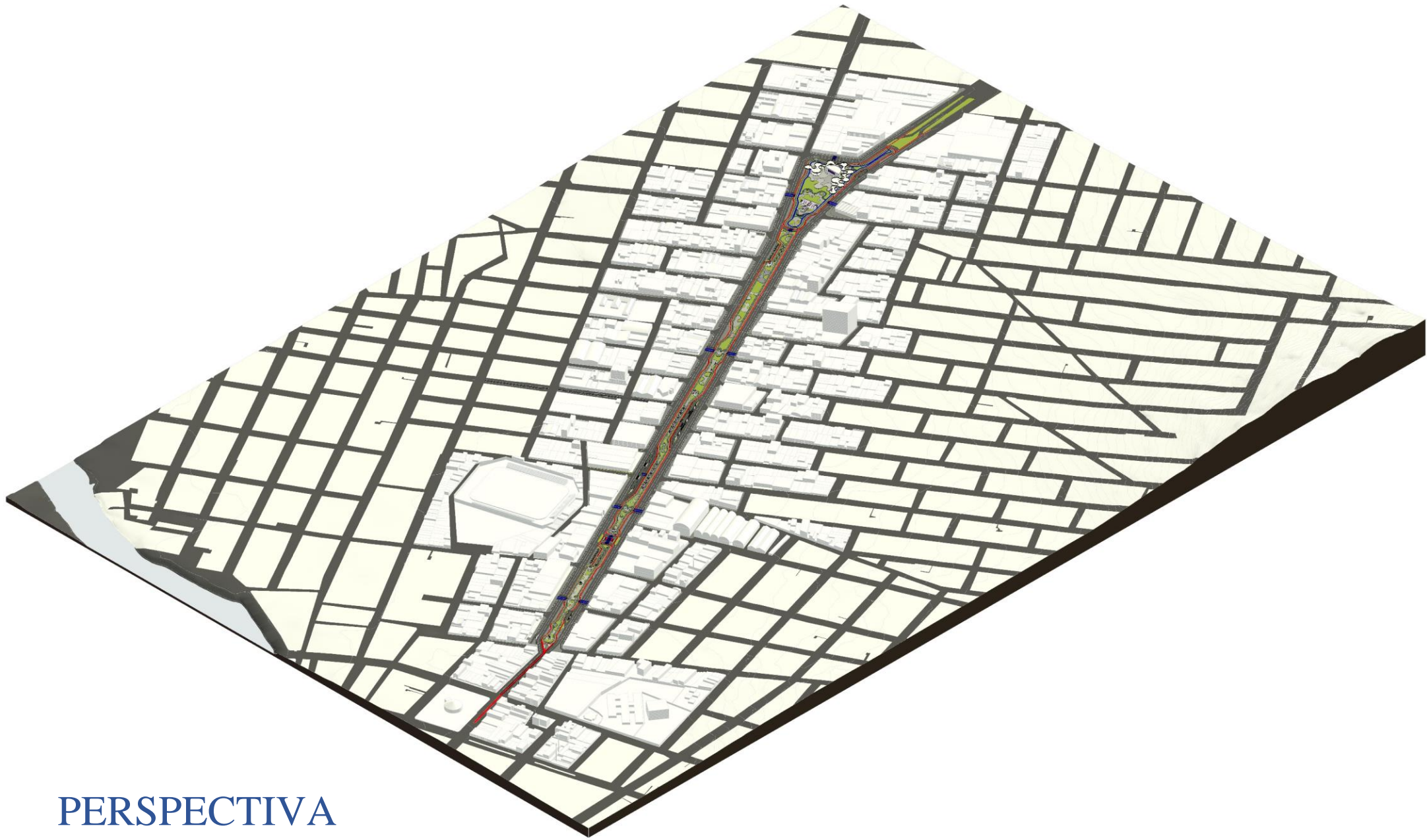
TERRAÇO / MIRANTE

CONTATO COM A ÁGUA

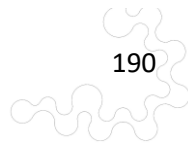
BANCOS

PERSPECTIVA - TERRAÇO MEANDRO E EDIFÍCIO

ESCALA



PERSPECTIVA

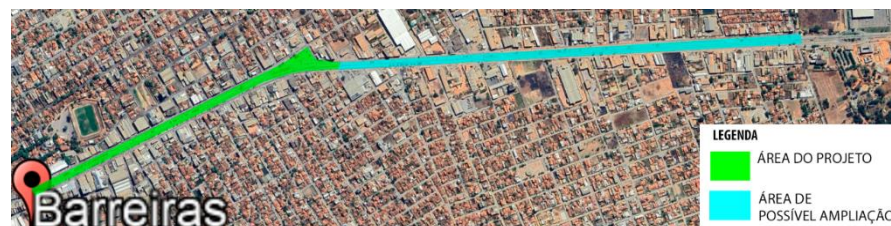


PARA ONDE SE CAMINHA

A escrita e o fazer projetual, tal qual uma caminhada é feita em etapas, às vezes se vai devagar, se sai de casa num primeiro momento, às vezes se acelera o passo, se pensa no percurso e como esse percurso recebe quem por ele passa. Um percurso sem sombreamento, com calçadas esburacadas e desníveis difíceis de se vencer, não são convidativos para se caminhar pela cidade, e podem inclusive causar danos, acidentes e colocar em risco a vida das pessoas. Já o contrário disso, um caminho com árvores e sombreamento adequado, com locais para o descanso, onde os passeios possam ser fluidos e acessíveis, com rampas na inclinação que possibilite autonomia a quem utiliza é muito mais atrativo e confortável, além de ser mais seguro.

Diante disso, ressaltamos que o projeto pode se estender enquanto parque até o trecho em frente ao bairro Vila Nova e Flamengo, como pode ser observado na imagem abaixo:

Figura 107 – Área de possível ampliação – O autor, 2023 - com base no Google Earth



Ao passo que se adentra a área de estudo, o trecho da rodovia BR-242, com os olhos de quem pesquisa formas de requalificar o local, surgem inúmeras questões, algumas foram apresentadas neste caderno e outras seguem sendo respondidas na minha trajetória pessoal, acadêmica e profissional.

É imprescindível fomentar mais áreas verdes pela cidade, no trecho estudado na BR-242, em especial nas proximidades do Centro de Abastecimento de Barreiras - CAB, local de grande fluxo de pedestres, o qual necessita de sombreamento, faixas acessíveis, passeios adequados, mobiliários e demais equipamentos urbanos que melhorem as condições de estar e passagem pelo local e seu entorno.

A valorização da cultura de Barreiras, da fauna e flora nativas também se colocam como peças fundamentais desse processo, o fazer projetual do Parque Linear Entre Avenidas

REFERÊNCIAS

ABBUD, Benedito. **Criando Paisagens: Guia de trabalho em arquitetura paisagística**. 4. ed. São Paulo: Editora SENAC, 2010.

ANDRADE. P. A. **Quando o design exclui o Outro**: Dispositivos espaciais de segregação e suas manifestações em João Pessoa PB. In. *Arquitextos - Vitruvius*. ISSN 1809-6298. 134.05 ano 12, jul. 2011. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.134/3973>> Acessado em 30 de janeiro de 2023

ARCHDAILY BRASIL. **Parque Madureira** / Ruy Rezende Arquitetos" 16 Mar 2021. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/789177/parque-madureira-ruy-rezende-arquitetos>> ISSN 0719-8906. Acessado 25 Janeiro de 2023.

ARCHDAILY BRASIL. **Parque Linear do Grande Canal** / 128 arquitectura y diseño urbano. 16 Nov 2020. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/951247/parque-linear-recupera-espaco-do-historico-grande-canal-da-cidade-do-mexico>> ISSN 0719-8906. Acessado em 24 de janeiro de 2023.

ARCHDAILY BRASIL. **Parque Linear Elevado Hyperlane** / ASPECT Studios. 17 Dez 2020. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/953238/parque-linear-elevado-hyperlane-aspect-studios>> ISSN 0719-8906. Acessado em 24 de janeiro de 2023.

BARREIRAS. **Lei Municipal nº 1.378/2019** de 11 de junho de 2019 -Dispõe sobre a autorização de instituir, nas vias e logradouros públicos do Município de Barreiras, áreas especiais para estacionamento por tempo limitado e dá outras providências. Zona Azul. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/ba/b/barreiras/lei-ordinaria/2019/138/1378/lei-ordinaria-n-1378-2019-dispoe-sobre-a-autorizacao-de-instituir-nas-vias-e-logradouros-publicos-do-municipio-de-barreiras-areas-especiais-para-estacionamento-por-tempo-limitado-e-da-outras-providencias>>. Acessado em 20 de janeiro de 2023.

BARREIRAS. **Lei Municipal nº 1.425/2019** de 17 de dezembro de 2019 Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo do Município de Barreiras. Disponível em: <https://barreiras.ba.gov.br/wp-content/uploads/2021/10/lei-1-425_2019-plano-diretor.pdf>. Acessado em 07 de janeiro de 2023.

BARREIRAS. **PLANO DIRETOR 2019**.

BARREIRAS. **Lei Municipal n.º 1.426/2019** de 17 de dezembro de 2019. Dispõe sobre o zoneamento do uso e da ocupação do solo urbano no Município de Barreiras. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/ba/b/barreiras/lei-ordinaria/2019/143/1426/lei-ordinaria-n-1426-2019-dispoe-sobre-o-zoneamento-do-uso-e-da-ocupacao-do-solo-urbano-no-municipio-de-barreiras>>. Acessado em 05 de janeiro de 2023.

BARREIRAS. **Lei Municipal n.º 1.486/2019** de 25 de Agosto de 2021. Autoriza o Poder Executivo a receber em doação e

municipalizar trecho urbano da Rodovia BR - 242 e dá outras providências. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/ba/b/barreiras/lei-ordinaria/2021/149/1486/lei-ordinaria-n-1486-2021-autoriza-o-poder-executivo-a-receber-em-doacao-e-municipalizar-trecho-urbano-da-rodovia-br-242-e-da-outras-providencias>> Acessado em 25 de janeiro de 2023.

BARREIRAS. Lei Municipal nº 900/2010 de 10 de Junho de 2010. Define regras para a construção e reparo em calçadas e revoga o inciso II do artigo 33 do código de obras - Lei nº648/04. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/ba/b/barreiras/lei-ordinaria/2010/90/900/lei-ordinaria-n-900-2010-define-regras-para-a-construcao-e-reparo-em-calçadas-e-revoga-o-inciso-ii-do-artigo-33-do-codigo-de-obras-lei-n-648-04?q=acessibilidade>>. Acessado em 30 de janeiro de 2023.

BARREIRAS. Decreto nº 50/2010 de 16 de julho de 2010. Regulamenta a lei nº900/2010 de 10 de junho de 2010. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/ba/b/barreiras/decreto/2010/5/50/decreto-n-50-2010-regulamenta-a-lei-n-9002010-de-10-de-junho-de-2010-que-define-regras-para-a-construcao-e-reparo-em-calçadas-e-revoga-o-inciso-ii-do-artigo-33-do-codigo-de-obras-lei-n-648-04>>. Acessado em 30 de janeiro de 2023.

BARREIRAS. Portaria Municipal Nº 1.062/2013 de 26 de novembro de 2023 - Regulamenta estacionamentos de carros

pesados em vias públicas e dá outras providências. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/ba/b/barreiras/lei-ordinaria/2013/107/1062/lei-ordinaria-n-1062-2013-regulamenta-estacionamentos-de-carros-pesados-em-vias-publicas-e-da-outras-providencias>> Acessado em 19 de setembro de 2023.

BARREIRAS. Portaria Municipal nº045/2020 de 04 de março de 2020. Disponível em: <https://barreiras.ba.gov.br/wp-content/uploads/2021/10/lei-1-426_2019-errata-diario3144.pdf>. Acessado em 20 de dezembro de 2022.

BRASIL. Ministério das Cidades (org.). Sistemas de prioridade ao ônibus: Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana. 2016. SeMob / WRI Brasil. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/sistemas-de-prioridade-ao-onibus---caderno-tecnico.pdf>. Acessado em 05 de setembro de 2023.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. Lei Federal n.º 12.587/2012 de 03 de Janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm> Acessado em 10 de janeiro de 2023.

BRASIL. Lei Federal n.º 10.257/2001 de 10 de Julho de 2001. Estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras

providências - Estatuto das Cidades. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm>. Acessado em 15 de Janeiro de 2023.

BARREIRAS. Barreiras Folia 2020 injeta 40 milhões na economia local e leva mais de 430 mil pessoas aos circuitos do carnaval. 29 de fevereiro de 2020. Disponível em: <<https://barreiras.ba.gov.br/barreiras-foia-2020-injeta-40-milhoes-na-economia-local-e-leva-mais-de-430-mil-pessoas-aos-circuitos-do-carnaval/>>. Acessado em 30 de janeiro de 2023.

BARREIRAS. Barreiras ganha novo Parque Natural para lazer e conservação através de TAC firmado com Ministério Público do Estado da Bahia. 04 de fevereiro de 2021. Disponível em: <<https://barreiras.ba.gov.br/barreiras-ganha-novo-parque-natural-para-lazer-e-conservacao-atraves-de-tac-firmado-com-ministerio-publico-do-estado-da-bahia/>> Acessado em 20 de janeiro de 2023.

BARREIRAS. Capital da Sustentabilidade: Obras para a Construção e Implantação do Parque Natural Municipal Engº Geraldo Rocha começam a ganhar visibilidade em Barreiras. 08 de novembro de 2022. Disponível em: <<https://barreiras.ba.gov.br/capital-da-sustentabilidade-obras-para-a-construcao-e-implantacao-do-parque-natural-municipal-eng-geraldo-rocha-comecam-a-ganhar-visibilidade-em-barreiras/>> Acessado em 20 de janeiro de 2023.

BARREIRAS. Estudo Final para proposta de implantação do Parque Municipal Natural de Barreiras - BA: Unidade de Conservação de Proteção Integral. Disponível em:

<<https://barreiras.ba.gov.br/wp-content/uploads/2020/10/estudo-final-parque-municipal-atualizado-29-10-20.pdf>> Acessado em 10 de janeiro de 2023.

BARREIRAS. Natal de Luz na Cidade do Futuro: Prefeito Zito Barbosa participa da entrega de brinquedos na Vila de Natal e presenteia a população com mais uma ambulância para o Samu 192. Disponível em: <<https://barreiras.ba.gov.br/natal-de-luz-na-cidade-do-futuro-prefeito-zito-barbosa-participa-da-entrega-de-brinquedos-na-vila-de-natal-e-presenteia-a-populacao-com-mais-uma-ambulancia-para-o-samu-192/>>. Acessado em 03 de janeiro de 2023.

BARREIRAS, 2014. Prefeito de Barreiras anuncia que veículos pesados deixarão de trafegar pelo centro urbano da cidade. Disponível em <<https://barreiras.ba.gov.br/prefeito-de-barreiras-anuncia-que-veiculos-pesados-deixarao-de-trafegar-pelo-centro-urbano-da-cidade/>> Acessado em 05 de janeiro de 2023.

BARREIRAS. Prefeitura de Barreiras segue transformando as Avenidas da Capital do Oeste. Disponível em: <<https://barreiras.ba.gov.br/prefeitura-de-barreiras-segue-transformando-as-avenidas-da-capital-do-oeste/>> Acessado em 20 de setembro de 2023.

BANDEIRA. M. O Bicho. Poema. Rio, 27 de dezembro de 1947.

CÂMARA MUNICIPAL DE GOIÂNIA-GO. Plenário aprova matéria sobre construção de Jardins de Chuva. 2020. Disponível

em: <<https://www.goiania.go.leg.br/sala-de-imprensa/noticias/plenario-aprova-materia-sobre-construcao-de-jardins-de-chuva>> Acessado em 27 de janeiro de 2023

CLIMATEMPO. **Climatologia em Barreiras, BR**. Disponível em: <<https://www.climatempo.com.br/climatologia/42/barreiras-ba>> Acessado em 21 de janeiro de 2023.

Concurso Projeto em Arquitetura e Urbanismo “História Viva – A Cidade do Futuro que Preserva Seu Passado. Projeto: **Usina da memória (e) de todas as coisas**. Memorial descritivo. Equipe: Alex Soares, Daniela Cunha, Igor Moraes e Luiza Carvalho.

DARCY – O Cerrado está morrendo: UnB protagoniza estudos para salvar o bioma – In. DARCY - Revista de jornalismo científico e cultural da Universidade De Brasília Nº 21 • janeiro a março De 2019

Disponível em:
<<https://revistadarcy.unb.br/images/PDF/darcy21.pdf>>

Acessado em 21 de agosto de 2023.

FORTUNATO, Ivan. **Mooca, ou como a verticalização devora a paisagem e a memória de um bairro**. Arqtextos, São Paulo, ano 12, n. 140.05, Vitruvius, jan. 2012. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/12.140/4189>>. Acessado em: 11 de novembro de 2022.

GEHL, J., **Cidade para pessoas**. Tradução: Anita DiMarco. São Paulo: 2º Ed. Perspectiva, 2013.

GOOGLE. **Google Earth Pro**. Versão 7.3.6. ano 2022. Software gratuito disponível em:<<https://www.google.com/earth/about/>>. Acessado em 20 de novembro de 2022.

Guia de plantas do Cerrado para recomposição da vegetação nativa / RIBEIRO, J. F. [etal]. - Brasília, DF: Embrapa, 2022. ISBN 978-65-89957-19-5

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE) Disponível em <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ba/barreiras.html>> Acesso em 26 de julho de 2022.

LENA, eduardo. Parque Santo Cristo. In. Se liga Barreiras. Disponível em: <<https://www.seligabarreiras.com.br/tag/parque-santo-cristo/>> Acessado em 15 de Dezembro de 2022.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, [1960] 1999.

MACEDO, S. S.; SAKATA, F. G. **Parques Urbanos no Brasil**. Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo -SP, 2010.

MapBiomias < <https://mapbiomas.org/>>

Acessado em 20 de agosto de 2023

MASCARÓ, L. R. de; MASCARÓ, J. L. **Vegetação urbana**. 2.ed. Porto Alegre: Masquatro, 2005. 204 p. ISBN 8590266346.

MELO, M. I. O. **Parques Urbanos, a natureza na cidade: práticas de lazer e turismo cidadão**. Universidade de Brasília - UnB, Brasília-DF. 2013

OLIVEIRA, A. R. **Roberto Burle Marx e o jardim moderno brasileiro**. 2021. In. Vitruvius. 2001. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/02.006/3346?page=5>> Acessado em 11 de dezembro de 2022.

PARAIBA ONLINE. **Parque Dinamérica em Campina Grande será inaugurado**. Publicado em 18/09/2022 às 22:30. Da Redação. Disponível em: <<https://paraibaonline.com.br/paraiba/2022/09/18/parque-dinamerica-em-campina-grande-sera-inaugurado-veja-as-imagens/>>. Acessado em 25 de janeiro de 2023.

PAMPLONA, L. G. **Barreiras, Bê-A, ... da Barra pra cá!** Brasília, 2002.

Parque Santo Cristo. Site oficial . Disponível em:

<<https://www.parquesantocristo.org.br/index.php>> Acessado em 12 de dezembro de 2022.

PINHEIRO, Tenente João Paulo & PITTA, Ignez Almeida. **No Cerrado Entre o Malho e o Fuzil: O Exército Brasileiro no Oeste Baiano: Narrativa dos dados históricos do 4º Batalhão de Engenharia de Construção, 4º BEC, sua vinda para Barreiras e contribuição para o desenvolvimento do Oeste Baiano, implantando as estradas essenciais à sua integração**. Barreiras, 2012. Disponível em: <http://www.4becnst.eb.mil.br/galeria/livro_historico_4_bec.pdf > Acessado em 02 de março de 2015.

Podcast - O assunto no episódio Cerrado – como salvar o bioma do desmatamento. Disponível em <<https://open.spotify.com/episode/69BwVEy0xsI8C1jQhaTbbF>>. Acessado em 21 de agosto de 2023

REDE CÂMARA BARREIRAS. **Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras**. Transmitido ao vivo em 30 de setembro de 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023.

REIS, S. L. S. **Entre práticas e representações: tensões territoriais nos cerrados do centro norte brasileiro a partir do oeste de Bahia - Tese (POSGEO) - 2021**

Disponível em: <<https://repositorio.ufba.br/handle/ri/34653>>

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1988. Coleção Primeiros Passos, 2013.

SANTOS, I. D. S. **O papel das localidades centrais na rede urbana do oeste baiano**: do declínio de barra à ascensão de barreiras (início do século xx à década de 1980). In. Revista Caminhos de Geografia. ISSN 1678-6343.

Software Autodesk. **Revit 2021**. Versão 2021 estudantil.

SZEREMETA, B. ZANNIN, P. H. T. **A Importância Dos Parques Urbanos E Áreas Verdes Na Promoção Da Qualidade De Vida**

Em Cidades. Ra'e Ga, Curitiba, v.29,p.177-193, dez.2013.

Disponível em: <

<https://revistas.ufpr.br/raega/article/view/30747/21483>> Acessado em 26 de janeiro de 2023.

TEIXEIRA NETO et al. **O espaço goiano**: abordagens geográficas. Goiânia, Associação dos Geógrafos Brasileiros, 2004

VON BEHR, Nikolaus – Poema: **Como Se Fosse Um Prefácio**

Disponível em: <

<https://www2.ibb.unesp.br/departamentos/Educacao/Trabalhos/coisasdecerado/ARTE/artepoesia.htm>>

Acessado em 21 de agosto de 2023



APÊNDICE A: Formulário Google Documentos

Formulário elaborado para coleta de informações a serem incluídas no Trabalho de Conclusão de Curso do estudante Alex Soares, do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia - IFBA - Barreiras. Sua contribuição é de grande importância, desde já agradecemos. Considerando o trecho da BR-242 entre a Câmara de Vereadores de Barreiras e a Rotatória.

Nome (Opcional) _____ Idade: __ Gênero _____

Questão 01: Em relação às calçadas do trecho urbano da BR 242, centro de Barreiras-BA, você considera suas condições de acesso e circulação:

- | | | |
|------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Excelente | <input type="checkbox"/> Regular | <input type="checkbox"/> Péssimo |
| <input type="checkbox"/> Bom | <input type="checkbox"/> Ruim | |

Questão 02: Você considera a arborização no centro de Barreiras adequada e/ou suficiente no trecho entre a câmara de vereadores e a rotatória?

- | | | |
|------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Excelente | <input type="checkbox"/> Regular | <input type="checkbox"/> Péssimo |
| <input type="checkbox"/> Bom | <input type="checkbox"/> Ruim | |

Questão 03: Sobre o fechamento da BR 242 no período noturno, você considera:

- | | | |
|------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Excelente | <input type="checkbox"/> Regular | <input type="checkbox"/> Péssimo |
| <input type="checkbox"/> Bom | <input type="checkbox"/> Ruim | |

Questão 04: Sobre os pontos de ônibus neste trecho, você considera:

- | | | |
|------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Excelente | <input type="checkbox"/> Regular | <input type="checkbox"/> Péssimo |
| <input type="checkbox"/> Bom | <input type="checkbox"/> Ruim | |

Questão 05: Sobre o escoamento das águas em período de chuva neste trecho, você considera:

- | | | |
|------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Excelente | <input type="checkbox"/> Regular | <input type="checkbox"/> Péssimo |
| <input type="checkbox"/> Bom | <input type="checkbox"/> Ruim | |

Questão 06: Você participa de eventos nesse trecho? (Exemplo: Carnaval, Desfile 7 de setembro, Concurso de fanfarra)

- Já participo Não participo Gostaria de participar

Questão 07: Você já comprou ou consome produtos vendidos por food truck e/ou ambulantes nesse trecho da BR 242?

- Já utilizo Não utilizo Gostaria de utilizar

Questão 08: Você utiliza a BR-242 para passear com animais?

- Já utilizo Não utilizo Gostaria de utilizar

Questão 09: Você utiliza a BR-242 para lazer e esportes durante o dia?

- Já utilizo Não utilizo Gostaria de utilizar

Questão 10: Você utiliza a BR-242 para lazer e esportes no período noturno?

- Já utilizo Não utilizo Gostaria de utilizar

Questão 11: Quais equipamentos públicos você considera importantes e gostaria de ter no centro de Barreiras.

- | | | | | |
|-----------------------------------|--|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Bancos | <input type="checkbox"/> Brinquedos infantis | <input type="checkbox"/> Fontes de água | <input type="checkbox"/> Espaços de Leitura | <input type="checkbox"/> Ciclovias |
| <input type="checkbox"/> Mesas | <input type="checkbox"/> Academia fixa | <input type="checkbox"/> Espelhos d'água | <input type="checkbox"/> Espaços de estar e contemplação | <input type="checkbox"/> Bicicletários |
| <input type="checkbox"/> Gramados | <input type="checkbox"/> Sanitários | <input type="checkbox"/> Bebedouros públicos | | <input type="checkbox"/> Outros e quais |

Questão 12: Como você considera as áreas verdes de lazer e esporte na cidade de Barreiras

- Excelente Regular Péssimo
 Bom Ruim

Questão final, aberta: Sobre o trecho da BR 242, entre a Câmara de Vereadores e a rotatória, você gostaria de deixar algum comentário ou contribuição?

APÊNDICE B: Roteiro das entrevistas

ENTREVISTA

Eu, Alex de Sales Soares, discente do curso de Arquitetura e Urbanismo, do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia - IFBA e responsável pela pesquisa **Parque Entre Avenidas: proposta de requalificação para trecho urbano da BR-242**, sob orientação da Profa. Jessica Mayana, convido-o(a) a participar como voluntária/o deste estudo elaborado para coleta de informações a serem incluídas no Trabalho de Conclusão de Curso acima citado. Desde já agradecemos a sua contribuição.

Considerando o trecho da BR-242 entre a Câmara de Vereadores de Barreiras e a Rotatória do galego lanches:

Questão 01

Como você utiliza esse trecho?

Questão 02

O que você acha do trecho da BR 242 que fecha no período noturno?

Questão 03

Você considera essa área com arborização adequada?

Questão 04

Sobre os efeitos das chuvas nesse trecho, alguma consideração?

Questão 05

Com base em sua experiência no local, quais melhorias ou adequações a área necessita?

Questão 06

O que você acha sobre a mobilidade desse trecho?

Questão 07

Sobre a utilização da avenida para eventos, quais as suas considerações?

Questão 08

Você considera o trecho acessível?

Questão 09

Você tem/conhece alguma proposta ou projeto desenvolvido para essa área? Se sim, qual?

Questão 10

Quais considerações você tem sobre o centro de Barreiras no trecho entre a câmara de vereadores e a rotatória?

APÊNDICE C: Entrevistas

Entrevista 01: Ezequiel Oliveira – Arquiteto e Urbanista

Questão 01: Como você utiliza esse trecho?

Então eu utilizo esse trecho como forma de mobilidade entre a minha casa e o meu trabalho durante o dia né então eu venho lá do bairro até aqui o centro e volto para casa também. E utilizo no período noturno para fazer caminhada tenho utilizado esse trecho para fazer caminhadas é assim que eu utilizo (Ezequiel, 2023)

Questão 02: O que você acha do trecho da BR 242 que fecha no período noturno?

Acho que poderia fechar um pouco mais cedo, acho a ideia muito válida, inclusive acredito que poderia fechar aos finais de semana também, mas enfim, no período noturno eu tenho utilizado pra caminhada e percebo que a partir das 18:40+- até as 19h aquele trânsito mais pesado já passou e.. acredito que poderia fechar um pouco mais cedo, pelo que tenho percebido eles fecham as 19:30h. Então acho que 19h já poderia encerrar pra facilitar a caminhada das pessoas que saem do trabalho por exemplo né, tô falando isso muito em relação a minha experiência, que eu saio aqui do escritório umas 18:30 e espero, começo a caminhada e ainda tem carros trafegando e eu percebo que as vias laterais, não tão engarrafadas pelo contrário, já tem um fluxo muito menor, de pessoas. Mas acho super válida a ideia de fechar o trecho durante a noite.

Questão 03: Você considera essa área com arborização adequada?

Não! Eu acho que a arborização ali é insuficiente para aquele trecho. Acredito que poderia ser maior explorada principalmente pra permitir um conforto térmico tanto para a cidade quanto especificamente pro pedestre né, que utiliza aquelas vias. Tem lugares ali, mais perto da feira por exemplo que existe uma concentração grande de pessoas sob as árvores então dá pra entender que quanto mais arborizado, mais as pessoas conseguem ocupar mais aqueles espaços ali, eu acho muito interessante essa forma que virou um ponto, assim, de motoboys, por exemplo, se abrigarem naquele trecho ali. É.. A pessoas também que preferem ficar embaixo das árvores do que pontos de ônibus para poder esperar o ônibus chegar. Então a gente sabe que a arborização traz um conforto além de térmico, visual também muito satisfatório.

Questão 04: Sobre os efeitos das chuvas nesse trecho, alguma consideração?

O que a gente observa geralmente é que esse trecho ele não é diretamente afetado, a BR-242, né, não é diretamente afetada durante as chuvas. De alguma forma existe ali um escoamento, nunca observei atentamente por onde acontece, mas obviamente ele é mais elevado e tem uma inclinação pras laterais um pouco maior do que as vias laterais. Então quem sofre mais com a questão das chuvas são os trechos laterais. Eu nunca enfrentei nenhum problema com o trecho da BR-242, ali de fato, a via do meio.

Questão 05: Com base em sua experiência no local, quais melhorias ou adequações a área necessita?

Eu não sou ciclista, mas eu defendo que deveria ter uma faixa ali específica pro ciclista. Eu não me lembro de cabeça quanto é, se é 1,5 m a largura mínima, mas eu acredito que existe espaço pra isso. Acho que falta a questão da acessibilidade nos passeios da BR-242. A gente vê que o fluxo de pedestres poderia ser melhor ali se tivesse mais comodidade, mas acessibilidade e eu não falo só de rampas, mas de permissividade para as pessoas transitarem por aquele espaço. Então acho que faltam melhorias desse tipo, faltam lixeiras também, falta um calçamento adequado porque a gente tem um calçamento ali muito inadequado, inclusive tem buracos ali nas calçadas. Não existe uma padronização das larguras das calçadas então em certos trechos afunila. É o que eu tenho percebido né, não sei se é em todos os trechos, mas não existe uma regularidade da largura da calçada, eu acho que poderia existir, bem como a questão da arborização que a gente falou antes.

Questão 06: O que você acha sobre a mobilidade desse trecho?

Acho que funciona muito mais para automóveis do que para pedestres em si. Como essa via está praticamente isolada do comércio em si, essa função ficou pras laterais. Os pedestres frequentam muito mais as vias laterais, ao invés de fato a BR-242. Eu acho que poderia trazer mais pessoas para circularem ali durante o percurso da 242 se tivesse uma arborização mais eficiente.

Questão 07: Sobre a utilização da avenida para eventos, quais as suas considerações?

Nunca frequentei destas ali, sei que tem a questão de movimento de ciclismo, de corrida, tem o carnaval também, todas essas questões. Em questão de mobilidade da um certo prejuízo para o tráfego em si, mas me parece, pelo o que eu escuto que a experiência é boa em eventos naquele espaço. Como eu frequento ali pra caminhada eu sei que é um lugar fresco a noite, é um lugar interessante, é bem tranquilo. Então acho que uma festa ali, festas em geral deve ser legal também.

Questão 08: Você considera o trecho acessível?

Em relação a acessibilidade para as pessoas com deficiência, não. Existe um desnível considerável em várias partes, se não em todas dos percursos ali das calçadas. Existe ali pouquíssimas rampas, são muito espaçadas. Então é complicado a pessoa chegar numa rampa que tá muito longe pra poder ter acesso a calçada. Existem também buracos como já falei, existe também a irregularidade das dimensões das calçadas, da largura em específico. Existe também os buracos como já falei que impossibilita tanto uma pessoa que usa cadeira de rodas, quanto uma pessoa que tem mobilidade reduzida, sofre esse impacto ou uma pessoa cega também. Não existe ali nenhuma parte do trajeto com piso tátil, que permite o caminhar, o uso de pessoas cegas ou com baixa visão

Questão 09: Você tem/conhece alguma proposta ou projeto desenvolvido para essa área? Se sim, qual?

Não.

Questão 10: Quais considerações você tem sobre o centro de Barreiras no trecho entre a câmara de vereadores e a rotatória?

Existe um problema em questão de tráfego quando a gente fala de automóveis. Existem engarrafamentos em horários específicos. Existe uma carência de arborização, conforto térmico ali, arborização inclusive ajudaria também na questão do ruído que é uma parte que tem um ruído considerável por conta do comércio local, do tráfego de pessoas e de automóveis. Então a arborização ajudaria em vários aspectos, inclusive os visuais, basicamente isso. Acho que falta acessibilidade e obviamente com pessoas com deficiência. Eu acho que poderia ser explorada de outras maneiras também, de repente. Fazer o uso de feiras ao ar livre, apresentações musicais ao ar livre ali no trecho da BR-242 mesmo, no espaço que é usado para caminhada né, poderia haver eventos culturais no espaço que é usado para caminhada, esporadicamente eu acharia muito interessante, participaria inclusive. Poderia ter música, apresentação de dança, apresentação de artesanato com aquelas feirinhas, questão de gastronomia também. Acho que daria pra aproveitar aquele espaço dessa forma, Poderia, sei lá toda sexta do mês, uma sexta do mês, a primeira ou a última ou toda sexta feira do mês ter alguma coisa diferente ali, acho que atrairia mais pessoas para aquele espaço. Na minha concepção aquele espaço é um espaço seguro, o meio ali, a BR-242 é um espaço seguro, faço caminhada lá e não tenho problema. Acho que seria melhor explorada, acho que teria um uso melhor.

Entrevista 2: Luiza Carvalho – Arquiteta e Urbanista

Questão 01: Como você utiliza esse trecho?

- Rota de carro
- Caminhada
- Carnaval

Questão 02: O que você acha do trecho da BR 242 que fecha no período noturno?

Acho que apesar de não ter uma infraestrutura específica voltada para a prática de esportes, a vocação e o uso são intensos. A localização é bastante central e me parece que o fechamento já neste horário noturno não atrapalha o trânsito.

Questão 03: Você considera essa área com arborização adequada?

Não. Acho que falta sombra. Já ouvi dizer que a poda e espécie das árvores tem a ver com o carnaval.

Questão 04: Sobre os efeitos das chuvas nesse trecho, alguma consideração?

Considero perigosíssima a falta de proteção nos bueiros. As inundações também são preocupantes.

Questão 05: Com base em sua experiência no local, quais melhorias ou adequações a área necessita?

Eu sugeriria um projeto voltado para transformar o trecho superior em um verdadeiro parque linear, com arborização, calçadas, locais para estar, espaço para trailers de alimentação, requalificação das calçadas. Não gosto da ideia de passarelas, acho que interrompem o visual e que naquele trecho, na prática, talvez não seriam usadas.

Questão 06: O que você acha sobre a mobilidade desse trecho?

Em geral, aquele trecho não faz parte da minha locomoção diária, então não tenho tantas impressões. Mas me parece que aos sábados, dia de movimento na feira, fica tudo muito mais lento. Não tem ciclovia. Calçadas poderiam ter uma infraestrutura melhor, sem rampas e interrupções.

Questão 07: Sobre a utilização da avenida para eventos, quais as suas considerações?

Acho importante esse tipo de uso diversificado, como carnaval, eventos esportivos.

Questão 08: Você considera o trecho acessível?

Acredito que não seja 100% acessível, especialmente no lado das calçadas, com desníveis e na travessia da br.

Questão 09: Você tem/conhece alguma proposta ou projeto desenvolvido para essa área? Se sim, qual?

Já vi um estudo de um projeto para transformar o local em um parque e um outro estudo, da prefeitura, organizando estacionamentos. Acho que deveríamos priorizar as pessoas ao invés dos carros.

Questão 10: Quais considerações você tem sobre o centro de Barreiras no trecho entre a câmara de vereadores e a rotatória?

Considero o local de importância histórica para Barreiras, com um visual muito bonito da cidade, é uma avenida ampla, larga... Ainda, acredito que a avenida poderia ser reorganizada, levando pistas para baixo e concentrando na parte central da br um parque linear, arborizado. Apesar da questão histórica, me questiono se o local para a feira é apropriado.

Entrevista 3: Rony Gomes – Educador físico

Questão 01: Como você utiliza esse trecho?

Para ir e voltar do trabalho

Questão 02: O que você acha do trecho da BR 242 que fecha no período noturno?

Acho interessante, pois incentiva as pessoas a praticarem atividade física

Questão 03: Você considera essa área com arborização adequada?

Não

Questão 04: Sobre os efeitos das chuvas nesse trecho, alguma consideração?

Nesse trecho não, mas na pista de baixo acumula muita água

Questão 05: Com base em sua experiência no local, quais melhorias ou adequações a área necessita?

Ser mais arborizada

Questão 06: O que você acha sobre a mobilidade desse trecho?

Por enquanto está boa

Questão 07: Sobre a utilização da avenida para eventos, quais as suas considerações?

É uma área boa para eventos, mas no horário de pico prejudica muito o trânsito

Questão 08: Você considera o trecho acessível?

Deveria ter mais acessibilidade em mais trechos

Questão 09: Você tem/conhece alguma proposta ou projeto desenvolvido para essa área? Se sim, qual?

Não

Questão 10: Quais considerações você tem sobre o centro de Barreiras no trecho entre a câmara de vereadores e a rotatória?

Deveria ter mais sinalização, os motoristas da pista de baixo não respeitam a prioridade de quem faz a rotatória

Entrevista 3: Marciel Vieira – Geografo

Questão 01: Como você utiliza esse trecho?

Na maioria das vezes de carro.

Questão 02: O que você acha do trecho da BR 242 que fecha no período noturno?

É um trecho bastante ocupado no período noturno pelo fato do fechamento da avenida ser uma tradição da cidade. Porém, não há equipamentos públicos para um melhor potencial de uso das pessoas.

Quando eu morava no Bairro Sandra Regina, sempre ocupei a avenida com diversas atividades (jogar bolar; jogar capoeira; andar de bicicleta, fazer caminhadas e corridas).

Questão 03: Você considera essa área com arborização adequada?

Não! A prefeitura plantou apenas uma espécie (pata de vaca). Outras espécies, sobretudo as frutíferas (pé de manga), plantadas provavelmente pelos taxistas e moto-taxistas que tinham ou tem ponto nesse trecho! Nessa última gestão, algumas arvores nativas do Cerrado foram plantadas. Acredito que esse plantio seja iniciativa de servidores da Secretaria de Meio Ambiente, que construiu um viveiro de mudas do Cerrado e tem plantado essas mudas em vários pontos da cidade! Uma excelente iniciativa!

Questão 04: Sobre os efeitos das chuvas nesse trecho, alguma consideração?

Desde criança que eu vejo esse trecho ficar alagado no período de chuva! Porém, nos últimos anos, os alagamentos estão mais frequentes, pois houve um processo de expansão das casas e da pavimentação das ruas, sem uma estrutura de macrodrenagem das águas da chuva acompanhando essa expansão.

Questão 05: Com base em sua experiência no local, quais melhorias ou adequações a área necessita?

Arborização, equipamentos de ginástica em alguns pontos, ciclovia e calçadas mais largas e padronizadas, banheiros e bebedouros públicos.

Questão 06: O que você acha sobre a mobilidade desse trecho?

É uma “mobilidade invertida”. Onde a prioridade são dos veículos automotores, com pouca mobilidade para pedestres e ciclistas.

Questão 07: Sobre a utilização da avenida para eventos, quais as suas considerações?

Acho importante o uso do trecho para eventos, pois é um espaço público central e de fácil acesso para a maioria da população da cidade!

Questão 08: Você considera o trecho acessível?

Acessível, mas com pouca mobilidade.

Questão 09: Você tem/conhece alguma proposta ou projeto desenvolvido para essa área? Se sim, qual?

Arborização, equipamentos de ginástica em alguns pontos, ciclovia e calçadas mais largas e padronizadas, banheiros e bebedouros

públicos. Além disso, uma estrutura de drenagem das águas das chuvas.

Questão 10: Quais considerações você tem sobre o centro de Barreiras no trecho entre a câmara de vereadores e a rotatória? Um trecho com um grande potencial de ocupação, tem espaço para construir diversos equipamentos públicos, porém, subutilizado!

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Figura 2 – Brasil – Bahia – Barreiras – o autor, com base em mapa de SILVA, V. D., 2023.....	12
Figura 3- Localização do Centro Histórico (1) e Centro atual no entorno de trecho da BR-242 (2) - extraído do Google Earth Pro editado pelo autor em 2022.....	16
Figura 4 –Av. Antônio Carlos Magalhães, Rodovia Milton Santos - BR-242 e Av. Clériston Andrade - Disponível em: < https://barreiras.ba.gov.br/wp-content/uploads/2023/07/capa_brs.jpg > acessado em 22 de agosto de 2023.....	17
Figura 5 - Feira de Barreiras na Praça Landulfo Alves - Centro por volta da década de 1970 - Extraído da Página Barreiras em desenvolvimento. Disponível em: < https://www.instagram.com/p/CahYaKCLoz2/ > Acessado em 16 de dezembro de 2022.....	18
Figura 6 - Praça Landulfo Alves atualmente- Centro Histórico - O autor, 2023.....	18
Figura 7 - Rua Pres. Vargas. Cais - Centro por volta da década de 1970/80 - Extraído da Página de Ignez Pitta. Disponível em:	19
Figura 8 - Rua Pres. Vargas. Cais - Centro Histórico - O autor, 2023.....	19
Figura 9 - [Avenida Clériston Andrade] : Prefeitura Municipal : Câmara Municipal : Barreiras, BA - [19--] - Disponível em < https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/barreiras/historico >	20
Figura 10 - Avenida Clériston Andrade – Lojas (antiga Prefeitura Municipal de Barreiras, BA 2023 – O autor 2023.....	20
Figura 11 - Rodovia BR-242 e suas avenidas laterais - Extraído do Google Earth Pro editado pelo autor, 2023.....	21
Figura 12 – Av. Clériston Andrade a esquerda, BR-242 ao centro e Av. Antônio Carlos Magalhaes a direita – Foto: Ivanildo Santos, 2023.....	21

Figura 13 - Área de Estudo e seu entorno - Elaborado pelo autor software Revit, 2023	25
Figura 14 - Recortes temporais, o autor com base em imagens disponíveis na nota de fim.	26
Figura 15 - Linha do tempo da área no Google Earth - Extraído do Google Earth Pro editado pelo autor	27
Figura 16-Figura 14 - https://mapbiomas-br-site.s3.amazonaws.com/MBI-Infograficos-7.1-cerrado-BR.jpg	34
Figura 17 - https://mapbiomas-br-site.s3.amazonaws.com/Infograficos/MBI-infografico-agua-BR-rev2.jpg	35
Figura 18 - https://mapbiomas-br-site.s3.amazonaws.com/MBI-fogo-infografico-BR-rev_1.jpg	36
Figura 19 – Fogo na Serra da Bandeira – Barreiras – Foto Rubio Ferreira, setembro de 2023	37
Figura 20 – Barreiras-BA - por Plinio Rodrigues – Extraído de < https://www.instagram.com/plinio_cr/?img_index=1 > acessado em 08 de outubro de 2023	42
Figura 21 - Mapa de Parques Urbanos Propostos no Plano Diretor - Fonte: PDDU-2019 (p.167)	51
Figura 22 - Imagem ilustrativa, Parque Fluvial de Barreiras - Fonte: PDDU-2019 (p.166)	52
Figura 23 - Trecho do Memorial Descritivo do Projeto Usina da Memória (e) de todas as coisas - Extraído do Memorial descritivo do projeto Usina da memória (e) de todas as coisas (2022).	54
Figura 24 - Canal do Rego antes de 1995 - Fonte: Memorial descritivo - Usina da memória (e) de todas as coisas	55
Figura 25 - Parque Multiuso Dom Ricardo Weberberger atualmente - Localização e Entorno do Parque Multiuso Dom Ricardo Weberberger ...	55

Figura 26 - Localização e Entorno do Parque Multiuso Dom Ricardo Weberberger - Extraído do Google Earth Pro editado pelo autor	56	< https://www.instagram.com/p/CxYvVDOP7zh/?img_index=1 > Acessado em 19 de setembro de 2023	62
Figura 27 - Localização e Entorno do Parque Multiuso Dom Ricardo Weberberger - Extraído do Google Earth Pro editado pelo autor	56	Figura 35 - Via Sacra ao Parque Santo Cristo abril de 2023 - Extraído da página Barreiras em desenvolvimento	
Figura 28 - Feira de Natal 2022 - “Natal de Luz na Cidade do Futuro” - Fonte: Site da Prefeitura. Disponível em: < https://barreiras.ba.gov.br/natal-de-luz-na-cidade-do-futuro-prefeito-zito-barbosa-participa-da-entrega-de-brinquedos-na-vila-de-natal-e-presenteia-a-populacao-com-mais-uma-ambulancia-para-o-samu-192 >. Acessado em 03 de janeiro de 2023	57	< https://www.instagram.com/p/CqvNGiILJP7/ > Acessado em 12 de junho de 2023.....	62
Figura 29 - Localização e Entorno do Parque Natural Municipal Engenheiro Geraldo Rocha - Extraído do Google Earth Pro editado pelo autor	58	Figura 36 – Implantação e imagens - Fonte: Disponível em: < https://www.archdaily.com.br/br/951247/parque-linear-recupera-espaco-do-historico-grande-canal-da-cidade-do-mexico >. Acessado em 24 de janeiro de 2023.	65
Figura 30 - Maquete digital do Projeto - Extraído da página Barreiras em Desenvolvimento. Disponível em:< https://www.instagram.com/p/CnkmlZcve3E/ >. Acessado em 20 de janeiro de 2023.....	60	Figura 37 – Imagens do Parque Linear Elevado Hyperlane - Fonte: Disponível em: < https://www.archdaily.com.br/br/953238/parque-linear-elevado-hyperlane-aspect-studio >. Acessado em 24 de janeiro de 2023. ..	66
Figura 31 - Obras em andamento no Parque Natural de Barreiras - Fonte: Disponível em: < https://barreiras.ba.gov.br/obras-de-construcao-e-implantacao-do-parque-natural-eng-geraldo-rocha-seguem-em-ritmo-acelerado-em-barreiras/ > Acessado em 20 de janeiro de 2023	60	Figura 38 – Imagens do Parque Madureira - Fonte: Disponível em: < https://www.archdaily.com.br/br/789177/parque-madureira-ruy-rezende-arquitetos >. Acessado em 20 de janeiro de 2023.	67
Figura 32 - Maquete Digital do Projeto - Extraído da rede social do Parque. Disponível em: < https://www.facebook.com/409248039255596/photos/pb.100064576427170.-2207520000./409350232578710/?type=3 > Acessado em 15 de dezembro de 2022.....	61	Figura 39 – Parque Dinamérica - Fonte: Disponível em: < https://paraibaonline.com.br/paraiba/2022/09/18/parque-dinamerica-em-campina-grande-sera-inaugurado-veja-as-imagens/ > Acessado em 25 de janeiro de 2023	68
Figura 33 - Relação BR-242 (1), Avenida da Serra (2) e Parque Santo Cristo (3) - Extraído do Google Earth Pro editado pelo autor	62	Figura 40 - Locais alternativos sendo usados como bicicletário - Fonte: O autor 2022.....	70
Figura 34 – Obras Parque Santo Cristo 2023 - Extraído da página Barreiras em desenvolvimento		Figura 41 - Recorte da área - O autor, 2023.....	71
		Figura 42 - BR-242 período noturno - Extraído da página Patina Barreiras: Disponível em: < https://www.instagram.com/p/CU3Vp6Is4kx/ > acessado 16 de janeiro de 2023	75
		Figura 43 - Barreiras Folia 2020 - Fonte: < https://barreiras.ba.gov.br/barreiras-foia-2020-injeta-40-milhoes-na >	

economia-local-e-leva-mais-de-430-mil-pessoas-aos-circuitos-do-carnaval/>.....	77
Figura 44 - Montagem da estrutura Barreiras Folia 2023 – O autor, 2023	77
Figura 45 – Contrastes - Animais na rua e animais de rua - O autor, 2023	79
Figura 46 - Uso e Ocupação – Elaborado pelo autor, 2023 no software Revit com base no Google maps e visitas a campo.....	81
Figura 47 – Uso e Ocupação – Perspectiva - Elaborado pelo autor, 2023 no software Revit com base no Google maps e visitas a campo	82
Figura 48 - Mapa de Zoneamento do Uso e da Ocupação do Solo da cidade de Barreiras - Fonte: Lei Nº 1.426, de 17 de dezembro de 2019.	83
Figura 49 - Recorte do Mapa de Zoneamento do Uso e da Ocupação do Solo da cidade de Barreiras - Fonte: Editado pelo autor com base no Mapa de Zoneamento do Uso e da Ocupação do Solo da cidade de Barreiras Lei Nº 1.426, de 17 de dezembro de 2019	85
Figura 50 - Recorte do Mapa da distribuição dos bairros e loteamentos - PDDU 2019 (p.65) - Fonte: Editado pelo autor com base no mapa da distribuição dos bairros e loteamentos - PDDU 2019	85
Figura 51 - Perspectiva Isométrica do Gabarito - O autor 2023.....	86
Figura 52 – Cartografia temática – Gabarito – O autor 2023.....	87
Figura 53 - Árvores cimentadas nas laterais da rodovia BR-242 - O autor, 2022, 2023	89
Figura 54 - Estudo de Arborização no entorno da rodovia BR-242 e bairros - Elaborado pelo autor (2023) com base em imagem extraída do Google Earth Pro editado pelo autor no Software Photoshop.....	92
Figura 55 - Figura 46 – Recorte - Estudo de Arborização no entorno da rodovia BR-242 e bairros - Elaborado pelo autor (2023) com base em imagem extraída do Google Earth Pro editado pelo autor no Software Photoshop	93

Figura 56 - Rua 19 de Maio (1), rua Professora Guiomar Porto (2) e rua Aroldo de Andrade (3) - Fonte, autor 2023.....	93
Figura 57 - Rodovia - BR 242 (4) - Fonte, autor 2022, 2023	94
Figura 58 - Climatologia e histórico de previsão do tempo em Barreiras-BA, BR - Fonte: Disponível em:< https://www.climatempo.com.br/climatologia/42/barreiras-ba > Acessado em 21 de janeiro de 2023.	95
Figura 59 - Diagrama do sol e dos ventos - Elaborado pelo autor no software Revit 2023	95
Figura 60 – Obras no sistema de drenagem da av. ACM - https://barreiras.ba.gov.br/prefeitura-de-barreiras-executa-obras-na-av-acm-para-conter-erosao-e-ampliar-sistema-de-drenagem/	98
Figura 61 – Mapa da rede existente de drenagem, pontos de alagamento e áreas de enchente disponível no Plano Diretor 2019 (p.77).....	99
Figura 62 – Recorte do mapa da rede existente de drenagem, pontos de alagamento e áreas de enchente disponível no Plano Diretor 2019 (p.77) – Editado pelo autor	100
Figura 63 - Registro de chuvas em Barreiras - Fonte: Editado pelo autor com base em: < https://portaldocerrado.com/chuva-causa-alagamento-e-prejuizos-em-barreiras-na-bahia/ >. Acessado em 04 de janeiro de 2023	100
Figura 64 - Figura 39 - Canal de escoamento de águas pluviais - visto pela Avenida Clériston Andrade, Av. paralela a rodovia BR-242 - Extraído do Google Earth Pro editado pelo autor	102
Figura 65 - Canal de escoamento de águas pluviais - visto pela Rua Custódio Moreno, em época de chuva - Fonte: < https://muraldooste.com/barreiras-forte-chuvas-alagam-ruas-invadem-casas-e-provocam-transtornos/ > Acessado 04 de janeiro de 2023.	102

Figura 66 - Cartografia de Mobilidade no trecho urbano da BR-242- Centro de Barreiras – O autor, 2023 104

Figura 67 – Indicativos do diagnóstico - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (49:35) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em:
<https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023..... 108

Figura 68 - Indicativos do diagnóstico - - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (50:30) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em:
<https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023..... 108

Figura 69 – Como é organizado o sistema viário - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (51:30) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em:
<https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023..... 108

Figura 70 – Pontos de saturação do sistema Viário - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (52:30) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em:
<https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023..... 109

Figura 71 - Pontos de Saturação da BR-242 - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (57:25) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras.

2021. Disponível em:
<https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023.110

Figura 72 – Rotatória da rua Princesa Isabel - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (01:01:26) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em:
<https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023.111

Figura 73 – Rotatória da Rua Princesa Isabel - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (01:02:00) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em:
<https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023.111

Figura 74 – Estação de ônibus em frente ao Centro de abastecimento CAB - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (01:05:00) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em:
<https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023.111

Figura 75 - Rotatória da Rua Jesuíno Pamplona – Câmara de vereadores - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (01:06:10) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em:
<https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023.111

Figura 76 - Rotatória da Rua Jesuíno Pamplona – Câmara de vereadores - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (01:07:00) -

Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023..... 112

Figura 77 - Setor Sul - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (01:18:00) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023..... 112

Figura 78 - Rede projetada - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (01:36:00) Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023. 112

Figura 79 - Rede Ciclovária geral - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (01:44:00) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023..... 113

Figura 80 - Circulação de Pedestres - Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras (01:47:00) - Extraído de: Rede Câmara Barreiras. Audiência Pública - Plano de Mobilidade Urbana de Barreiras. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8>. Acessado em 15 de janeiro de 2023..... 113

Figura 81 - Rótula Viaduto Costa Azul - Extraído de AutoCAD Civil 3D. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=XaOnPOVKLFQ>> Acessado em 23 de janeiro de 2023 114

Figura 82 – Representação de Proposta para o trecho urbano da BR-242 e entorno. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CxHBNWhMdoH/?img_index=2> Acessado em 14 de setembro de 2023115

Figura 83 - Interface do Aplicativo - Extraído do aplicativo VCB 2022 - Versão:3.0.3.15116

Figura 84 - Linhas de ônibus: Sentido rotatória - câmara de vereadores 117

Figura 85 - Linhas de ônibus : Sentido câmara de vereadores - rotatória117

Figura 86 - Alguns dos pontos de ônibus no trecho da BR-242 - Fonte: o autor 2022118

Figura 87 - Parada de ônibus BR-242 e Avenidas Laterais - Fonte: o autor 2022.....119

Figura 88 - Alguns dos pontos de táxi e moto táxi no trecho da BR-242 e avenidas laterais - Fonte: o autor 2022119

Figura 89 - Vans de transporte intermunicipal - O autor, 2022120

Figura 90 - Rodovia BR-242 e apropriação pelos ciclistas - O autor, 2023121

Figura 91 - Tudo vira bicicletário - O autor, 2022121

Figura 92 – Avenidas centrais, Barreiras – BA – Editado pelo autor com base no google earth.....122

Figura 93 - Mapa de hierarquia das vias urbanas - Fonte: Escritório do Plano Diretor (p.67).....125

Figura 94 – Mapa do novo Sistema Viário Proposta na Lei 1-428_2019- sistem a-viario-urbano126

Figura 95 - Recorte do Mapa de hierarquia das vias urbanas - Fonte: Editado pelo autor com base no Escritório do Plano Diretor 2019127

Figura 96 - Medidas mínimas aplicáveis VIA ARTERIAL+ VIA COLETORA.128

Figura 97 – Exemplo de área de Refúgio - Extraído de https://g1.globo.com/rj/regiao-serrana/noticia/2014/04/rj-116-esta-em-pare-e-siga-na-altura-de-duas-barras-e-cordeiro-no-rj.html	128
Figura 98 - Caminhão estacionado na BR-242 - trecho urbano - O autor, 2022.....	129
Figura 99 - Interface do Aplicativo ZAD – Barreiras - Extraído do Aplicativo ZAD - Barreiras.....	130
Figura 100 - Obstáculo no passeio da rodovia BR-242 - Extraído da página Barreiras em desenvolvimento. Disponível em https://www.instagram.com/p/CiyYSoCDI2g/ Acessado em 13 de janeiro de 2023.....	132
Figura 101 - Faixas de pedestre rodovia BR-242 e Avenidas Laterais - O autor, 2023	132
Figura 102 – Obras do Programa Barreiras Mais Bonita e Mais Humana - Extraído de https://barreiras.ba.gov.br/prefeitura-de-barreiras-segue-transformando-as-avenidas-da-capital-do-oeste/ acessado em 20 de setembro de 2023	134
Figura 103 – Paisagismo atual , o autor 2023	134
Figura 104 – Respostas obtidas em caixa de pergunta de rede social - Editado pelo autor 2023.....	135
Figura 105 – NUVEM DE PALAVRAS - Editado pelo autor, 2023, no site https://www.wordclouds.com/ acessado em 31 de janeiro de 2023	141
Figura 106 – Ciclovía na Av. Paulista-SP - Referência para Ciclovía no trecho da Avenida Benedita Silveira – Barreiras - BA - Extraída de https://meulugar.quintoandar.com.br/ciclovía-sp/ . Acessado em 20 de outubro de 2023.....	169
Figura 107 – Área de possível ampliação – O autor, 2023 - com base no Google Earth.....	191



LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Gênero - Elaborado pelo autor via Formulários do Google	72
Gráfico 2 - Idade - Elaborado pelo autor via Formulários do Google.....	72
Gráfico 3 - Elaborado pelo autor via Formulários do Google.....	73
Gráfico 4 - Elaborado pelo autor via Formulários do Google.....	76
Gráfico 5 - Elaborado pelo autor via Formulários do Google.....	77
Gráfico 6 - Elaborado pelo autor via Formulários do Google.....	78
Gráfico 7 - Elaborado pelo autor via Formulários do Google.....	80
Gráfico 8 - Elaborado pelo autor via Formulários do Google.....	80
Gráfico 9 – Arborização - Elaborado pelo autor via Formulários do Google	89
Gráfico 10 - Elaborado pelo autor via Formulários do Google.....	90
Gráfico 11 - Climatologia e histórico de previsão do tempo em Barreiras, BR - Fonte: Disponível em:<	

ⁱ Imagens que compõem a arte gráfica disponíveis em:

- 1:Barreiras vista de cima - Extraído do Google Maps editado pelo autor 2023;
- 2:Mapa da formação territorial de Goiás-Tocantins TEIXEIRA NETO (2004);
- 3: Pescador no Rio Grande, Barreiras-BA
<<https://www.instagram.com/p/BZo3mzihfuj/>>;
- 4:Cais do Rio Grande - <<https://www.instagram.com/p/Cdo3fZ6DxOd/>>;
- 5-Cais, antiga feira livre - 6, 7: construção das rodovias no Oeste da Bahia –

https://www.climatempo.com.br/climatologia/42/barreiras-ba > Acessado em 21 de janeiro de 2023.	101
Gráfico 12 - Fonte: Disponível em: < https://www.climatempo.com.br/climatologia/42/barreiras-ba > Acessado em 21 de janeiro de 2023.	101
Gráfico 13 – Editado pelo autor	103
Gráfico 14 - Pontos de ônibus - Elaborado pelo autor via Formulários do Google	118

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Tabela - Parâmetros de Uso e Ocupação do solo - Fonte: Editado pelo autor com base na Portaria Nº45 de 04 de março de 2020 .	84
Tabela 2 - Árvores entorno do trecho urbano da BR-242.....	90

8 – ônibus com faixa de agradecimento pela construção das rodovias.

<<https://www.instagram.com/p/CjFvWRtjvWw/>>;

9, 10,11:Centro de Barreiras em décadas passadas

<<https://www.instagram.com/p/Cj8QShsrRqg/>>

12:BR-242, Centro de Barreiras<<https://www.instagram.com/p/CfnjfgLQIK/>>

Acessado em 18 de janeiro de 2023.