

LIDO NO EXPEDIENTE DE 08 / I / 76
Sebastian Mallat
assinatura do Presidente

vitória da conquista

plano diretor

prefeitura municipal de
vitoria da conquista 1975/76

INDICE

página

EQUIPE DO PLANO.....	4
INTRODUÇÃO.....	5
OBJETIVOS.....	6
METODOLOGIA.....	8
INVESTIGAÇÃO E ANÁLISE.....	12
Conceituação.....	13
O Estado e a Micro-Região.....	14
O Município.....	15
Evolução Urbana.....	16
Relevo.....	23
Uso do solo.....	24
Uso em altura.....	26
Tipo de Construção.....	27
Conservação dos Prédios.....	28
Instituições.....	31
Pavimentação.....	32
Vias mais utilizadas.....	34
Rede elétrica.....	35
Rede de água.....	36
Rede de esgoto.....	38
Densidade.....	38
HIPÓTESES.....	41
Crítérios Básicos.....	42
Tendências espontâneas.....	43
Hipóteses para o Desenvolvimento.....	45
PROPOSIÇÕES.....	52
Considerações preliminares.....	53
A expansão urbana.....	55
O zoneamento.....	58
O sistema rodoviário.....	86
O sistema viário urbano.....	89
Serviços públicos básicos.....	93
Legislação.....	95

EQUIPE DO PLANO

COORDENADORES:

**ARQUITETOS : LAERT PEDREIRA NEVES
JOÃO CIPRIANO BRASILEIRO**

COLABORADORES:

**ARQUITETOS: LUIS CESAR MESQUITA BAQUEIRO
ANA MARIA CORREIA GONÇALVES
LUIS ANTÔNIO DE SOUZA
DIONÍSIO CARIBÉ AZEVEDO**

PROFESSORA: ELIZIA MARIA ROCHA

**ESTUDANTES: RAMON ABELINO SALDAÑA
HERLAN CUELLAR VACA
HILDETE SANTA BÁRBARA**

INTRODUÇÃO:

O presente trabalho resultou de Convênio firmado entre a Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista, e a Universidade Federal da Bahia, e foi elaborado pelo Serviço de Assessoria em Arquitetura e Urbanismo-SAAU - do Departamento III da Faculdade de Arquitetura.

Constitue-se no Plano Diretor Urbanístico da Cidade de Vitória da Conquista, uma das cidades maiores do Estado da Bahia e de grande desenvolvimento e visa sobretudo servir de instrumento para o governo municipal ordenar o crescimento urbano.

O trabalho restringe-se aos problemas urbanos, embora nas considerações feitas tenha levado em conta aspectos e dados que extrapolam os limites da cidade; e compreende somente os problemas do Planejamento Físico, visto que dois outros trabalhos feitos anteriormente, um sobre os aspectos sócio-econômico (1) e outro sobre localização industrial (2) os quais contêm informações sobre os aspectos sociais, econômicos, as condições naturais e industriais, são:

-
- (1) Diagnóstico, estratégia e Programação indicativa da Micro-Região Programa 8-Conquista, realizado pela SEPLANTEC em 1974.
 - (2) Plano do Distrito Industrial dos Imborês, executado pela Secretaria da Indústria e Comércio em 1973.

suficientes para completar o quadro dos problemas analisados e desencorajar, a realização de novos estudos semelhantes;

Desse modo consideram-se os dois trabalhos acima citados e mais este, complementares, formando o conjunto de instrumentos do Planejamento Urbano para Vitória da Conquista.

OBJETIVOS:

O Planejamento Urbano é um dos instrumentos mais eficientes postos à disposição dos Governos para orientar a Política Governamental no controle, ordenamento e previsão do desenvolvimento Físico-Territorial de uma Cidade.

Mais necessário se torna o planejamento urbano em cidades como Vitória da Conquista, cujo crescimento demográfico situa-se acima da média brasileira, e a expansão urbana é acelerada, com o fim de permitir o desenvolvimento mais racionalizado, otimizando os investimentos em prol da coletividade, evitando as situações inconvenientes ao interesse social, e em nome dele explorar e desenvolver as potencialidades existentes.

Desse modo, e segundo esses pressupostos, o presente trabalho objetivou estabelecer um plano de desenvolvimento urbano por meio de:

- a- Estudo das variáveis do Planejamento Físico, principalmente as relacionadas com o uso do solo, o sistema viário, o transporte, a habitação, saúde, educação, comércio, serviços, serviços básicos de infra-estrutura urbana, recreação, lazer, etc.

- b- A formulação de hipóteses de desenvolvimento urbana tomando por base as condições urbanísticas existentes, recursos e meios disponíveis para o atendimento às necessidades constatadas;

- c- E o estabelecimento de proposições que devem ser postas em prática com o fim de viabilizar a solução dos problemas apontados.

METODOLOGIA:

O presente trabalho se constitui de 3 etapas a saber:

Uma de investigação e análise, uma de hipóteses e outra de proposições.

ETAPA 1 - INVESTIGAÇÃO E ANÁLISE

Nessa etapa foram levantados os dados necessários à compreensão do fenômeno urbano, nos diversos órgãos municipais, estaduais e federais que atuam na área, bem como, foi realizada uma pesquisa de campo na cidade, visando complementar o quadro de informações indispensáveis aos estudos desenvolvidos nas etapas seguintes e à realização do plano diretor. Essa pesquisa, embora utilizasse um processo expedito de levantamento, foi suficiente para permitir a obtenção das informações requeridas.

O levantamento envolveu, três aspectos básicos:

- 1) Levantamento do acervo cartográfico existente; e preparação dos mapas básicos.
- 2) Realização de um inquérito funcional por quarteirão ou rua, onde se registram diversas características das edificações, ruas, praças e espaços urbanos.

3) Através de depoimentos colhidos junto a técnicos e pessoas da comunidade, a obtenção de outras informações complementares além da observação direta e documentação fotográfica (fotografias e slides).

Em síntese, pretendeu-se com isso realizar uma aferição dos aspectos urbanos, onde os componentes básicos observados foram:

- I) evolução urbana (genese e tendências de crescimento).
- II) Características físicas das edificações (quanto aos usos, tipos, qualidade, caracteres, densidade, apropriação do solo etc.
- III) Sistema viário, rodoviário, e de transporte (qualificação e tipologia)
- IV) infra estrutura básica (utilização e distribuição)
- V) outros equipamentos urbanos.

ETAPA 2 - HIPÓTESES

A fase de hipóteses resultou da análise e previsão de alternativas para solução dos problemas observados na etapa anterior assim como a projeção da expansão urbana feita levando-se em consideração, principalmente, as tendências espontâneas verificadas, as taxas de crescimento da população nas últimas décadas, bem como as densidades médias encontradas nos setores da cidade.

ETAPA 3 - PROPOSIÇÕES

As propostas foram realizadas basicamente para tentar-se orientar a ação municipal sobre a cidade no ordenamento da sua expansão; propostas feitas contendo a flexibilidade que permita as possíveis adaptações necessárias tendo em vista o crescimento futuro.

AS AVALIAÇÕES

Como processo metodológico para as tomadas de decisões, realizaram-se seminários em cada etapa, com a comunidade, dos quais também participaram os representantes do governo municipal.

Esses seminários serviam não só para avaliar as idéias e conclusões sobre os problemas da cidade, feita pela equipe do plano, como também para dar conhecimento à comunidade do trabalho e ao mesmo tempo fazê-la participar do planejamento e das decisões.

Sendo que o último seminário, visou apresentar às autoridades locais e às lideranças da comunidade o Plano Diretor e os demais estudos elaborados.

investigação
e análise

12

CONCEITUAÇÃO:

O homem necessita de criar uma paisagem cultural que lhe propicie maior qualidade de vida. Essa paisagem cultural é o resultado da simbiose entre a adaptação do quadro material em que vivemos e as necessidades, exigências e valores culturais dos grupos humanos.

A observação dessas relações permite-nos compreender o grau de interação entre o homem e o seu ambiente físico.

A constatação do quadro de problemas existentes, resultantes da observação e quantificação das condições físico-ambientais de um determinado núcleo urbano, permite-nos informar, compreender e inferir soluções.

Sendo assim, procedemos as investigações da situação da cidade de Vitória da Conquista, realizando observações sistemáticas sobre a sua posição no Estado da Bahia, na micro região a que pertence, sua evolução urbana, a forma de utilização do seu solo, sua fisionomia urbana, seus aspectos culturais e infra-estruturais, serviços etc., com um método rápido, mas suficiente para permitir propor soluções.

Dessas constatações resultou a visão espacial das condições físico-ambientais

existentes, expressas nos mapas anexos.

O ESTADO E A MICRO-REGIÃO:

Localizada entre as micro-regiões da Serra Geral da Bahia e a Pastoral de Itapetinga, a Micro-Região Vitória da Conquista (micro região homogênea-MR-8), conforme divisão feita pelo IBGE em 1968, seguindo os critérios sociais e físico-econômicos, compõe uma área de 27.269 km² que corresponde a 4,8% do Estado.

Cortada pelo eixo rodoviário da BR-116, integra o sistema inter-regional e inter-municipal de circulação e transporte, ligando, numa área de influência, os municípios de Brumado, Itapetinga e Itambê indo até Ilhéus e outros municípios vizinhos. Ver mapa 01

Grças às rodovias federais e também às estaduais que cortam sua área, a MR-8 tem acesso não somente aos principais centros produtores e consumidores do Centro-Sul e do Norte-Nordeste do País mas, igualmente, às mais importantes cidades e micro-regiões baianas e, ainda, aos portos de Aratu, Salvador e do Malhado, este em Ilhéus.

Nesse aspecto a Micro-Região Vitória da Conquista, apresenta um quadro de

promissoras perspectivas de desenvolvimento não são em seu aspecto econômico, onde a pecuária e a agricultura impulsionam o Comércio, como na sua gama de oferecimentos de atividades para uma melhor qualidade de vida à sua população.

O MUNICÍPIO:

Dos 18 municípios da Micro-Região enfocada, evidencia-se o de Vitória da Conquista, considerados os seus aspectos demográficos, índices de urbanização, atividades econômicas, equipamentos de infra-estrutura urbana e influência polarizadora.

Contando com uma área de 3.743 km², Vitória da Conquista é o mais extenso município da MR-8, ocupando 13,7% da sua área total.

Situado no Centro Oeste da Bahia, dentro dos limites do chamado bolsão pecuário, que se estende desde a zona cacaueteira, até o rio São Francisco, engloba os distritos de Iguã, Inhobim e José Gonçalves além do distrito sede. Ver mapa 02

As potencialidades da Região, notadamente recursos agropecuários e minerais exercem função de atração de significativos fluxos migratórios para o distrito sede.

Por outro lado o beneficiamento das ligações rodoviárias permitem o município estimular a circulação dos seus produtos agro-pecuários e desenvolver outros tipos de atividades menores em torno dos seus distritos, especialmente levando-se em consideração o incentivo à cultura do café de pleno desenvolvimento, além de outros produtos em estudo.

A perspectiva da comunicação direta com o porto de Ilhéus dá ao município uma dilatada valorização desenvolvimentista capaz de justificar para tanto um estudo apurado para o controle do uso de suas terras em função desse acelerado crescimento.

EVOLUÇÃO URBANA:

Vitoria da Conquista desde a sua origem caracterizou-se como uma cidade de passagem e polo de ligação inter-municipal.

O crescimento da cidade deve-se a fatores de ordem econômica, influenciada pela necessidade de transporte e circulação de mercadorias a nível regional.

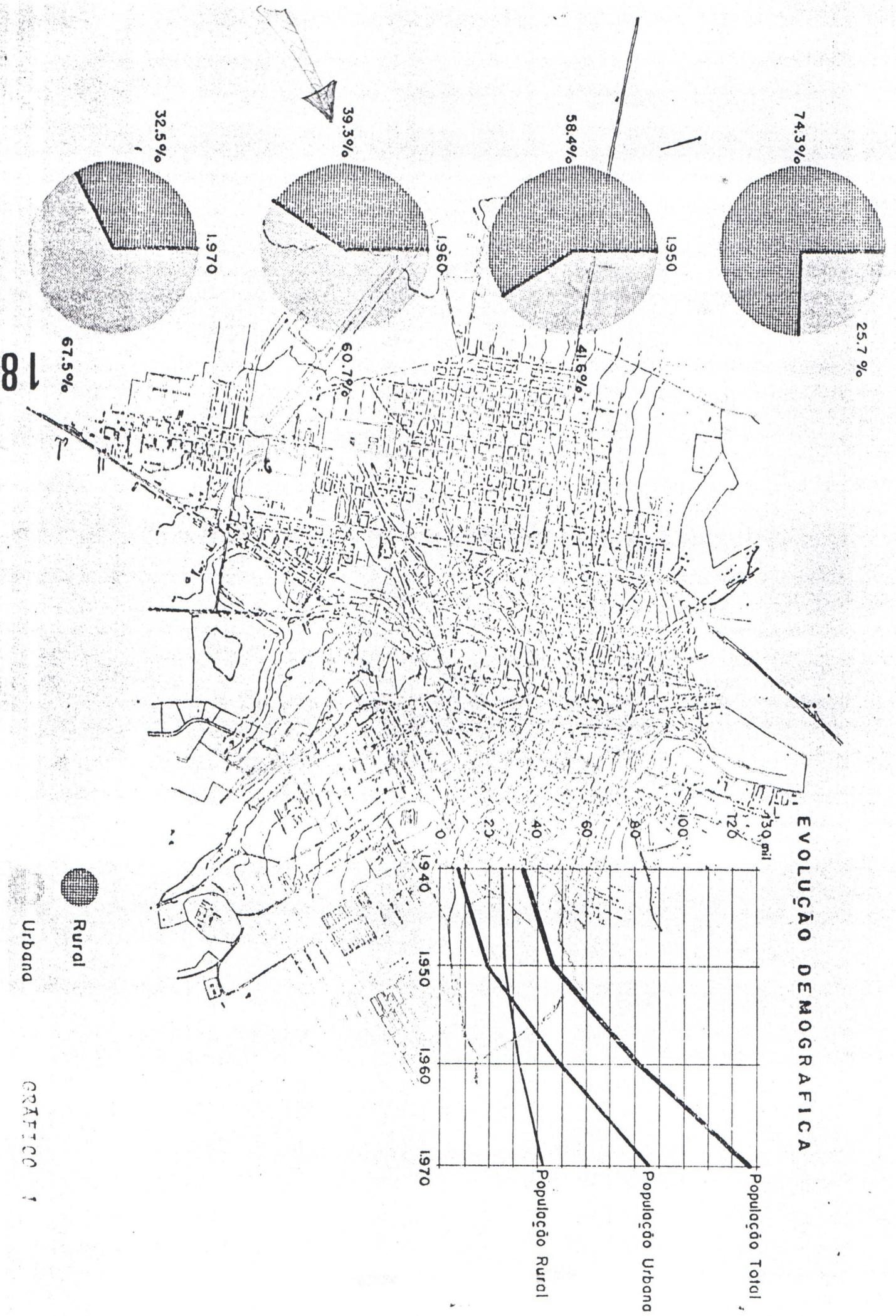
Em 1940 a população era eminentemente rural totalizando 74,3%, para uma população urbana de 25,7%. Isso significa 8.644 habitantes urbanas para 24.910 habitantes rurais. Ver gráfico 1

Em 1950 há uma dilatação no quadro urbano ampliando a taxa de população para 41,6% sobre a população rural então de 58,4%. 26.993 habitantes do meio rural para 19.463 habitantes das áreas urbanas.

Em 1960 seguindo o processo de dilatação da taxa de crescimento dos núcleos urbanos, sofreu a população rural uma redução para 19,1%. Essa fase correspondeu exatamente ao período de grande urbanização tendo crescido a população urbana para 48.712 habitantes e a população rural para 31.401 habitantes. Este fato foi determinado pelos seguintes fatores.

- a pavimentação da BR-116
- Rio-Bahia;
- a consequente expansão do comércio local;
 - a implantação de pequenas atividades industriais.

EVOLUÇÃO DEMOGRÁFICA



Urbana

Rural

GRÁFICO 1

Em 1970 a população urbana era de 85.959 habitantes para uma população rural de 41.569. Na cidade ao longo da BR-116 se localizou o comércio atacadista, os serviços de apoio rodoviário - postos de gasolina, oficinas mecânicas, borracharias e motéis. Próximo a esta zona instalou-se o comércio varejista do tipo feira livre. Ver mapa 03

Com o aumento da população urbana a cada década, forçosamente houve instalações de um número maior de serviços, em especial a rede hoteleira.

O comércio é desenvolvido na parte mais antiga da cidade, inexistindo uma separação rígida entre as funções comércio-habitação, o que confere um certo dinamismo à cidade face a rápida transição, de usos do solo, caracterizada pela ampliação desses setores de função mista. A expansão do comércio e a conseqüente valorização dos terrenos situados na zona de função comercial mais acentuada, vem deslocando gradativamente a função habitação para a periferia da cidade.

x x x

A pavimentação da rodovia BR-116 representou

um dos mais importantes fatores de atração urbana em substituição ao fluxo de comunicação que antes se utilizava de antigas estradas e do transporte aéreo. A ocupação, que antes era feita em torno da velha cidade que compunha precariamente o sistema de ligações inter-municipais, ao lado Leste da cidade, passa a se dirigir em busca da nova rodovia, predominantemente do lado Oeste.

O crescimento urbano se dá basicamente a partir de três conjuntos importantes de ocupação:

- até 1944 existia uma malha central de tecido contínuo coincidentemente melhor servida pela infra-estrutura de serviços básicos, com expansão no sentido Sudoeste.
- até 1955 a expansão se dá em direção à rodovia que já naquela época constituía um dos mais importantes fatores de atração urbana. A malha urbana se estende ao longo dessa rodovia envolvendo inclusive a ligação rodoviária

BA-262-Conquista-Brumado. Outro prolongamento se dirigiu para Sudeste graças à topografia e a rodovia BA-265-Conquista Barra da Choça. A cidade passou a se expandir seguindo a direção das rodovias, identificadas como vetores do crescimento urbano.

- de 1955 até 1974-observa-se um processo de expansão similar verificado no período anterior, manifestando-se inicialmente tímidas penetrações transversais dos eixos de crescimento da cidade. Em seguida foram preenchidos os espaços vazios que se formavam entre os eixos de crescimento. Os fatores de atração foram a construção do aeroporto, a implantação de novos loteamentos a Sudoeste e o saneamento dos terrenos alagadiços a Sudeste. Nesta direção surgiram loteamentos entre os quais o núcleo habitacional da URBIS.

De expansão predominantemente

horizontal, as zonas de maior concentração populacional coincidem com as habitações de baixo padrão, identificadas ao Sul, onde se encontram densidades de 200 a 350 hab/ha.

A expansão no sentido norte encontra na Serra de Conquista um obstáculo natural.

Nas funções urbanas observa-se o seguinte:

- um sistema formado por um núcleo central; onde predominam as atividades comerciais, financeiras, os serviços públicos;
- zonas residenciais que se desenvolvem à medida que se distanciam do núcleo central;
- as residências das populações de baixo nível de renda, ocupam a periferia da cidade, adensando-se, no quadrante Noroeste, nas proximidades da BA-262 e ao Norte e ao Sul da BR-116;
- pequenas indústrias que se dispõem na zona central da

cidade ao longo e nas proximidades da BR-116 e indiscriminadamente nas zonas habitacionais;

- *a Sudeste e ao Sul existem ocorrências de equipamentos recreativos e educacionais.*

O zoneamento de funções constatado na cidade de Vitória da Conquista, sofre influência considerável das rodovias que a integram ao sistema rodoviário regional e em particular, pela Rodovia BR-116, que secciona sua área urbana impedindo atualmente uma perfeita integração entre os setores Oeste e Leste.

RELEVO:

A cidade se encontra implantada numa baixada, ao pé da serra, possibilitando a ocorrência de efeitos pluviais danosos e da própria erosão natural do seu solo.

Na sua malha urbana, a cidade se ressentida do seu leito geo-morfológico, caracterizado pelas depressões em torno do talvegue que a domina, justamente onde se concentram suas atividades principais como o Comércio, os

Serviços e alguns bairros residenciais.

Observam-se nitidos efeitos da erosão e das chuvas no alto da serra, ao norte, onde os casebres de baixo padrão construtivo e nenhuma segurança, se deterioram com facilidade, enquanto que ao lado sul, apresenta-se um platô de boas características físicas e hoje praticamente deshabitado e livre para a expansão ordenada da Cidade. Ver mapa 04

USO DO SOLO:

O uso do solo em Vitória da Conquista, acompanhou o processo natural de evolução, espontaneamente, ao sabor das necessidades e interesses imediatos onde o Comércio foi e é a válvula propulsora do crescimento; as ocupações acompanharam sempre as rodovias, principalmente a BR-116, eixo Rio-Bahia.

As atividades de Comércio e Serviços se desenvolvem predominantemente em torno da Av. Regis Pacheco, no núcleo central, área de influência da Praça Barão do Rio Branco, e ao longo do trecho urbano da BR-116.

Observa-se que a atual Estação

Rodoviária que se situa no extremo Sul atrai para sua proximidade algumas atividades de serviços, pelos efeitos polarizadores que provoca, criando vetores de expansão. Os setores residenciais seguem uma evolução ditada pelos acessos, condições topográficas e sócio-econômicas, contando, em geral, com apoio de pequeno comércio, no gênero de abastecimento, sendo o setor educacional, bem distribuído na cidade em termos de localização. Apresentam-se, entretanto, duas áreas com características de concentração da atividade cultural: Um ao lado Oeste da BR-116 e a outra ao lado Leste, esta em maiores proporções, considerando-se o espaço físico disponível e os equipamentos existentes.

Quanto ao setor saúde, conta a Cidade com alguns equipamentos, entre Clínicas particulares e Unidades de saúde pública a um nível satisfatório. Ver mapa 05

Observa-se em relação às atividades institucionais, uma distribuição no tecido urbano, com maior concentração no setor Leste; e do lado Oeste, em função da divisão instaurada pela Rodovia, uma certa carência de equipamentos, de tais como: Unidades Assistenciais e de Saúde, escolas, equipamentos de lazer, isto sem levar em conta as tendências de crescimento etc.

Quanto a edifícios religiosos a cidade é bem dotada de templos católicos e protestantes.

O Setor Industrial é hoje planejado e localizado ao Norte, fora do perímetro urbano, restando na cidade, pequenas indústrias; em geral beneficiadora de produtos derivados de suas principais fontes de economia, a pecuária e agricultura, onde o Café é hoje o seu principal produto.

USO EM ALTURA:

Predominantemente horizontal, a cidade apresenta uma fisionomia reflexo do seu processo de crescimento, tendo em vista a ocupação acelerada em torno da Rodovia, e seguindo para Oeste, em função da estrada que vai Brumado. Atribui-se a sua expansão horizontal, ao baixo preço e às facilidades na aquisição dos terrenos e dos materiais empregados principalmente o adobe, largamente usado. Ver mapa 06

Assim, temos uma pequena concentração de edificações de mais de dois pavimentos no núcleo central, onde se desenvolvem as atividades de comércio e serviços, que pelas suas próprias

características do uso e objetivos tendem para esta solução, como pela maior valorização dos terrenos nessa área. Os poucos edifícios de dois (2) pavimentos, que se encontram diluídos na malha urbana, são na maioria de uso misto, ou melhor, residenciais e comerciais, onde em geral utilizam-se o pavimento superior para residência e o inferior para o comércio. Os demais são apenas residenciais, nitidamente reveladores de um padrão de vida mais alto dos seus habitantes e estão localizados, em geral, em torno do centro.

A uma horizontalidade predominante como se apresenta em Vitória da Conquista, se contrapõe a difícil conciliação das distâncias dos equipamentos urbanos, e seu raio de ação. Especialmente porque a cidade é seccionada por uma rodovia de grande fluxo, como a BR-116.

TIPO DE CONSTRUÇÃO:

A cidade possui um certo equilíbrio, se considerarmos o aspecto quantitativo, no quadro tipológico das suas edificações. Ver mapa 07.

Pelo seu próprio processo

evolutivo, tem-se que as mais antigas edificações apresentam características e emprego de materiais regionais, como o adobe, nas paredes, popularmente chamado de adobão e cobertura em telhas cerâmicas. Localizam-se estas edificações em geral no centro, em meio àquelas de alvenaria e/ou concreto. Isso se deve ao fato de aí estar ainda se processando uma transformação natural, consequência da expansão e evolução do comércio e dos equipamentos institucionais. No sentido leste/oeste que é formado pela rodovia BR-116 e o trecho da ligação Conquista-Brumado - BR-262 observa-se uma nítida maioria de edificações de alvenaria, e alvenaria e concreto, denotando o recente período de surgimento.

Devesse contudo destacar na subida da Serra, a grande quantidade de edificações de adobe ao lado de barracos de taipa, isto se devendo ao baixo padrão econômico dos habitantes deste setor da cidade.

CONSERVAÇÃO DOS PRÉDIOS:

Sendo uma cidade relativamente nova, as edificações não ultrapassam, na sua maioria, aos 70 anos de

construção.

Em geral, há um certo equilíbrio quanto ao estado de conservação das edificações. Procurou-se contudo observar mais detalhadamente essa conservação por setor urbano, de acordo com a orientação convencional. Ver mapa 08

No setor leste há uma predominância de prédios em bom estado de conservação e ainda um número considerável de construções com estado regular. Naturalmente este setor, por conter o local de origem da Cidade, apresenta um grande número de casas antigas, datando do primeiro quartel do Sec. XX, que abriga residências das famílias mais tradicionais, e órgãos como Prefeitura, Quartel Militar, Agência dos Correios e outros. Contudo o processo acelerado de transformação e crescimento da cidade estimulou o aparecimento de construções de diversos materiais, nas quais predominam o uso do concreto e do ferro como materiais básicos, classificadas como de bom estado de conservação para efeito da análise.

No setor Oeste, encontram-se os bairros surgidos da criação de novos loteamentos, ocupando assim a área ao Sul da BA-262, Conquista-Brumado e a Oeste da Rodovia

BR-116. É um setor de padrão entre bom e regular, quanto ao estado de conservação das edificações, abrigando uma população de médio e baixo poder econômico.

No Setor Norte, devido às condições topográficas desfavoráveis e conseqüentemente um baixo custo dos terrenos, predomina as construções de tipo e conservação regular, embora se observe uma quantidade pequena de prédios em bom estado.

Existe uma série de edificações de taipa também em estado regular e bom ao lado de outras deterioradas, ali existentes por óbvios motivos econômicos, e ainda devido a ação das chuvas que arrastam da Serra produtos da erosão desestimulando a melhoria da área. Ao setor Sul, para onde se expande naturalmente a Cidade nota-se um equilíbrio na conservação, nada se destacando no aspecto quanto uma análise quantitativa.

Enfim nota-se também um volume razoável de novas construções, em todo o tecido urbano, especialmente nos locais de maior tendência natural de expansão.

INSTITUIÇÕES:

A distribuição dos edifícios institucionais se dá não só pela necessidade funcional, como em obediência às localizações nos dois lados da cidade. Os edifícios onde é maior o afluxo de pessoas localizam-se no centro, no setor leste, decorrentes das facilidades da concentração de população nessa área e da proximidade das outras atividades centralizadas e aí existentes. Os demais edifícios, de maior influência local, de setor, estão distribuídos nas outras áreas da cidade. Ver mapa 09

Os edifícios educacionais são de certo modo, bem distribuídos na malha urbana obedecem à necessidade de atendimento da população em nível de 1º grau; destaca-se a existência de uma área cultural maior no setor leste formada por um conjunto de instalações educacionais próximas, (Centro Educacional, unidade Cultural recreativa e outras escolas menores), e no setor Oeste, onde está situado o Ginásio Polivalente, há possibilidade de se formar outro centro.

Levando-se em conta a densidade populacional em idade escolar, e sua distribuição espacial percebe-se um equilíbrio das áreas de influência, tanto das escolas primárias como das secundárias.

Quanto aos edifícios religiosos, a cidade conta com um bom número desses equipamentos; em geral, os templos são católicos e protestantes, e se localizam nos bairros residenciais; no centro da cidade, localizam-se a Catedral Basílica e o principal Templo Batista.

Quanto a recreação e lazer, possui a cidade um número pequeno de áreas próprias para essas atividades, faltando nas áreas disponíveis o necessário tratamento; alguns cinemas existem localizados no centro, estando também evidenciada a carencia de outros equipamentos, principalmente no setor Oeste.

Possui um Estádio de Futebol que atualmente se encontra quase inativo devido ao esvaziamento da atividade profissional e nenhum parque de lazer propriamente dito existe na cidade, observando-se contudo, algumas áreas com grande vocação para implantá-los.

PAVIMENTAÇÃO:

O tecido urbano é formado de ruas que, na sua maioria possui apenas uma camada de barro batido e uma superfície arenosa que, facilmente se deteriora no período das chuvas.

Não é grande a quantidade de vias pavimentadas, e as que são, utilizam uma variedade de tipos de blocos e paralelos, de modo regular, sendo que algumas apresentam um excelente aspecto.

No centro, as vias primárias contam com pistas asfaltadas, elas são importantes para a integração com as rodovias estaduais que dão acesso a Brumado e Itapetinga e além dessas, mais algumas em trechos que por sua importância no sistema viário merecem também tratamento asfáltico. Ver mapa 10

Contudo o setor Oeste da Cidade, onde se situam os bairros novos, produtos dos recentes loteamentos, a exemplo do Bairro das Bateias, apresenta uma grande quantidade de pequenas quadras, tendo em quase todo o seu traçado reticulado, ruas de barro e areia e algumas em vias de encascalhamento para pavimentação.

Atendendo às novas exigências de circulação desenvolve-se uma política de melhoramento do sistema viário num curto espaço de tempo daí não se poder precisar o seu quadro atual, detectando apenas o momento da investigação, apresentando-se por isso no mapa de pavimentação o estado encontrado durante os estudos de campo.

Percentualmente nota-se uma predominância de ruas pavimentadas em paralelos e blocos, seguida das revestidas por asfalto; ao mesmo tempo as que

possuem em sua extensão uma parte asfaltada e outra em paralelos, permitem uma visão do estado transitório em que se encontram.

VIAS MAIS UTILIZADAS

Tomando-se como meio básico de análise as linhas de transporte, a pavimentação, a largura e importância das ruas chegou-se a um quadro das vias mais utilizadas, e de como se desenvolve hoje a circulação na cidade.

A cidade conta hoje com 5 linhas de transporte coletivo, que atendem, de um modo geral, aos bairros inclusive aos mais distantes e populosos. Ver mapa 11

Utilizando-se da BR-116 os transportes urbanos vão até o terminal da estação rodoviária e o outro na Av. Lauro de Freitas (Setor Centro e Leste da Cidade). As linhas de transporte obedecem aos roteiros que se seguem:

Rodoviária para a Av. Lauro de Freitas, passando uma linha pela BR e outra penetrando no Setor Oeste, via Av. Regis Pacheco (Conquista-Brumado) por onde se segue até encontrar a Av. Lauro de Freitas.

Esta Av. Regis Pacheco foi um eixo ortogonal com a BR 116, e apresenta um fluxo considerável de tráfego; e é exatamente no cruzamento das duas vias onde ocorre o maior número

de acidentes da cidade.

Do terminal da Av. Lauro de Freitas partem 3 (três) ramais, tendo os seguintes destinos:

Lauro de Freitas - Alto Maron (Leste);
Lauro de Freitas - Casa Popular (Leste);
Lauro de Freitas - Bateias (Oeste).

Os dois primeiros utilizam: a Trav. Justino Gusmão, Pça Marcelino Mendes, Coronel Gujê, Ruas Bela Vista, Brumado, Bacelar, Av. Brasília, Praça João Gonçalves, Ruas Zeferino Correia, Francisco Santos, Monsenhor Olímpio, Av. Vivaldo Mendes, Siqueira Campos, Rua da Granja, Av. Brasil (casas populares) e o segundo ramal atravessa a BR pela Regis Pachêco.

Existem acessos e saídas principais da cidade que, no sentido Norte, se dão pela a Rua do Cruzeiro e no Sul pela Av. Bartolomeu Gusmão, opcionais bastante utilizadas, e de grande fluxo de tráfego; a malha urbana carece ainda de uma melhor distribuição de sua rede de tráfego e integração hierárquica das suas vias.

REDE ELÉTRICA

A cidade de Vitória da Conquista possui uma rede de energia elétrica que, dentre os serviços urbanos é o que mais atende às necessidades dos seus habitantes; para tanto, o suprimento é feito por meio de uma linha de transmissão de 138 Kv, circuito simples, operando em 115 Kv, que parte da Usina Hidroelétrica de Funil. Ver mapa 12

Conta ainda com uma subestação abaixadora localizada ao norte da cidade, com apenas um transformador trifásico de 7,5 MVA, 13,8 KV, prevendo-se a sua duplicação para atender as novas necessidades (1) segundo informações fornecidas pela Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia - COELBA.

Os preços de energia elétrica obedecem às normas da COELBA, válidas para todas as redes municipais.

Sendo assim, observa-se que o quadro de energia apresentado no momento não oferece restrições ao processo de desenvolvimento e urbanização pelos quais está passando a cidade.

REDE DE ÁGUA:

A Cidade de Vitória da Conquista é abastecida de água através de um sistema projetado pela EMBASA e previsto para, em 1980, atender a uma população de 300.000 habitantes. (2)

Atualmente, o sistema de captação de água para o abastecimento do núcleo urbano é feito em uma barragem, sem regularização, na Cachoeira do Malito do Riacho, Agua Fria, distante 29 Km da cidade.

(1) Segundo informações da EMBASA e COSEB

(2) Segundo estudos feitos pelo DGE, CPE, CEDIN e SIC do Estado.

Esta Barragem registra uma capacidade de vazão mínima de 300 litros/segundo, suficiente para atender a 150.000 habitantes, à base de 150 litros por habitantes por dia.

O sistema projetado conta com dois recalques. No primeiro situa-se a estação de tratamento, lado Norte e alto da Cidade, onde a água captada é transformada em potável através das seguintes fases: aplicação de sulfato de alumínio e cal (mistura rápida), floculação, decantação, filtração, desinfecção e correção de PH. Ver mapa 13

No segundo recalque, foi projetada a construção de 4 reservatórios, com capacidade total de 22.500 m³ de água. Atualmente 2 deles acham-se em funcionamento, com capacidade de 11.250 m³.

Ressalta-se que das três zonas básicas de distribuição, só a chamada Zona Alta encontra-se com sua rede implantada, restando as Zonas Médias e Baixa para serem construídas posteriormente.

Por outro lado estes estudos denunciam que nem toda a população se serve desse sistema operado pela COSEB. O restante da População ainda permanece utilizando o processo de cisternas, sem ter controle por parte dos órgãos públicos.

Naturalmente que as novas exigências, diante do processo de crescimento da Cidade, irão determinar novas avaliações da situação da demanda de água e conseqüente ampliação do sistema dentro mesmo das previsões verificadas no projeto existente.

REDE DE ESGOTO.

Encontra-se em fase de implantação o sistema de esgotamento sanitário de Vitória da Conquista, pela EMBASA, conforme projeto por ela desenvolvido. Consta o mesmo, de 6 bacias coletoras de toda rede urbana, que deverão ter como ponto final a lagoa de estabilização e oxidação, na baixada sudeste. Ver mapa 14

Quanto à rede pluvial, já em fase final de implantação, segue o curso natural delineado pelo grotão central. Os dejectos são lançados no rio Verruga, que nasce na encosta da serra da Conquista e atravessa a Cidade no sentido Norte-Sul, até o encontro das rodovias BR-116 e BA 265. Nesse ponto, toma a direção leste até desembocar no rio Pardo.

Por hora, enquanto não se conclui a implantação da rede de esgoto sanitário, algumas indústrias pequenas lançam os seus detritos e resíduos indevidamente nos esgotos pluviais, esperando-se todavia que em futuro próximo esta irregularidade seja sanada.

DENSIDADE

Considerando a totalidade da área urbana da Cidade de Vitória da Conquista encontram-se

densidade que alcançam no máximo 600 habitantes por hectare. É essencialmente uma cidade de crescimento horizontal, e predomina uma baixa densidade, principalmente diante do baixo custo de terrenos. Ver mapa 15

Podemos identificar a correspondência entre o tempo de urbanização e a densidade populacional da cidade; os trechos próximos ao início da urbanização apresentam uma densidade mais baixa pois nestas áreas se situam residências tradicionais com grandes espaçamentos entre as edificações, divergindo das construções sub-normais que aproveitam quase 100% das áreas em suas construções.

As altas densidades encontradas na superfície da cidade decorrem da prática do máximo aproveitamento dos terrenos disponíveis; a elevação da densidade é motivada pela concentração de população de baixa renda.

A taxa de densidade se distribui da seguinte forma:

- No centro-baixa densidade devido ao uso predominante do comércio/serviço e às grandes áreas desocupadas (quintais).

- No setor a Leste da BR-116-baixa densidade (até 200 hab/ha e algumas concentrações ao Norte do setor com densidades elevadas (população de baixo nível de renda).

O mesmo fato se verifica ao Sul do setor
Bairro Jurema)

- No setor a Oeste da BR-116
ao Norte do setor, baixa densidade com
grandes áreas desocupadas; No centro e ao
Sul do setor, densidade média e algumas
concentrações esporádicas.

41
hipóteses

CRITÉRIOS BÁSICOS.

As constatações anteriormente analisadas delinham o quadro dos problemas físicos existentes na cidade de Vitória da Conquista e permite-nos aventar, nos diversos aspectos estudados, um elenco de hipóteses alternativas de medidas possíveis de serem executadas.

A identificação e compreensão dos problemas existentes feitas, ajudam-nos a também entender as tendências naturais, que chamamos espontâneas, surgidas independentemente da ação planejada e que orientaram as proposições e condicionaram o raciocínio das hipóteses.

Outras premissas foram estabelecidas, a priori, como diretrizes gerais para as formulações e são as seguintes:

a) que as medidas propostas fossem de alguma forma ajustadas à capacidade dos órgãos executores;

b) que façam parte de prioridades estabelecidas, em função das necessidades mais imediatas.

c) tenham como objetivo básico o interesse social;

Por outro lado, as medidas propostas envolvem ações nos diversos níveis de intervenção governamental, federal, estadual e principalmente municipal, visto que a eles cabem,

como atribuição, executar tais medidas sendo fundamental o papel desses órgãos na realização das medidas preconizadas.

TENDÊNCIAS ESPONTÂNEAS.

Diante do quadro apresentado, onde se configura o processo de urbanização natural, advindo de fatores estimulantes, e refletidos na fisionomia da cidade, Vitória da Conquista se caracteriza hoje como uma Cidade em franca expansão. Assim é que os setores funcionais apresentam constante dilatação, tornando o seu espaço físico, algo em permanente transformação, que exige uma política de constante avaliação e orientação, capaz de controlá-lo.

As atividades de Comércio e Serviços que hoje ocupam o núcleo central e mais o ponto de confluência das Rodovias BR-116 e BA-262 (Conquista-Brumado), apresentam uma nítida tendência a aumentar os seus limites, avançando sobre os trechos residenciais de sua periferia. Ver mapa 17.

Isso se deve, principalmente, ao fato da Cidade estar se tornando o centro de redistribuição de bens de consumo para uma extensa região, que compreende 42 municípios, polarizando-os. Convém acrescentar que essa região alcança Brumado e área do São Francisco no sentido Oeste, e ultrapassa Itapetzinga

atingindo o extremo Sul do Estado, no sentido Leste.

Tudo isso provoca a ampliação da rede Bancária do local, a expansão dos serviços complementares e do comércio. Pelas mesmas razões observa-se a ocupação de todo o trecho urbano da rodovia BR-116, com atividade de comércio e serviços de apoio rodoviário, numa crescente dilatação dos sentidos Nordeste e Sul.

Para uma crescente população, maior necessidade de área de lazer e jardins surge para equilibrar e atender às exigências humanas.

Assim, sente-se a necessidade futura de utilização de grandes parques e praças que também funcionem como espaços recreativos e esportivos para a população. Observa-se que atualmente a cidade conta com setores dotados de grande potencial para estas funções, sendo usados desprogramadamente, ou mesmo carente por melhor utilização, mas impedidos por fatores como, impropriedade do terreno, falta de tratamento de acessos, etc.

Também, observa-se que, existem áreas desocupadas e livres, distribuídas em toda malha urbana, que, pertencendo ao poder municipal devem ser utilizadas para funções de interesse comum da população.

O sistema viário, composto pelo conjunto de vias, de certa maneira determinou o sentido da ocupação da cidade e tem determinado espontaneamente o seu próprio crescimento.

A infraestrutura urbana, principalmente os serviços de água e luz tem-se desenvolvido buscando atender às áreas mais carentes, e a rede de esgotos, de mais difícil execução, encontra-se em fase de implantação.

A ocupação de caráter habitacional vem se desenvolvendo aceleradamente em todos os sentidos para atender à demanda existente, precisando ser disciplinada e orientada no sentido das melhores possibilidades.

Os equipamentos urbanos, isto é, aqueles edifícios de caráter público destinados a abrigar as atividades do governo, na maioria, localizados no centro, precisam de maiores espaços e acomodações, e outra localização.

Além disso, complementar as instalações para atividades sócio-recreativas e culturais, carentes e necessárias na cidade, é desejável para ativar mais a vida social e a interação entre as pessoas e grupos.

HIPÓTESES PARA O DESENVOLVIMENTO URBANÍSTICO

As hipóteses formuladas procuram, a

partir das investigações e diagnósticos realizados, inferir alternativas que determinem soluções viáveis, realistas ao nível da capacidade dos órgãos envolvidos.

Como critério metodológico para as tomadas de decisões, foram realizados Seminários na cidade onde participaram representantes do governo municipal e pessoas da comunidade, a cada etapa do trabalho. Nesses Seminários foram discutidos os pontos de observação e análise das investigações feitas, o que permitiu definir duas hipóteses básicas, para elaboração do Plano Diretor.

HIPÓTESE I

Essa hipótese implicaria em, a partir da ocupação espontânea atual do tecido urbano, primeiro orientar o sistema viário de modo a fluir o tráfego interno, sem prejudicar as atividades presentes e futuras, separando-a do tráfego rodoviário, solução já estudada pelo DNER, para os problemas do grande fluxo rodoviário que conta a cidade, como determinante do novo sistema proposto; e, segundo estabelecer uma setorização do espaço urbano, ordenando o uso do solo, para racionalizar esse uso com os fins a que se destina e uma consequente adequação dos setores a uma expansão livre de distúrbios ocasionados pelo próprio processo de desenvolvimento da cidade. Ver mapa 19.

Assim o sistema viário aproveitaria os traçados das ruas já existentes, levando-se em conta as previsões de expansão, e a capacidade das vias, redimensionando-as às novas necessidades e situações propostas; os acessos à cidade são convergentes para o anel viário de distribuição do tráfego urbano de onde partem as vias principais de conexão com o centro e demais bairros.

As funções centrais se expandem, aumentando o seu raio de ação, e avançam sobre as faixas de uso residenciais, constituindo-se no chamado Setor de Transição.

Aproveitando a área disponível ao longo da futura av. duplicada, Bartolomeu Gusmão e da centralidade da área em relação aos diversos setores da cidade, aí se localiza o centro cívico-administrativo, no ponto de convergência da rua dos Campinhos com a rua do Açude.

Na área central também em terreno disponível e de dimensões satisfatórias estaria localizada a nova-feira livre, trecho já definido como setor de transição, estabelecendo-se assim a mudança da atual feira, já hoje estrangulada pela grande demanda consumidora e a escassez de espaço para o seu perfeito funcionamento. 47

Prevê-se também áreas de esporte e recreação com Parques de lazer, com 4 grandes áreas estrategicamente situadas tendo sido considerados o seu raio de ação, os acessos

e a distâncias em função das aglomerações de população situada em faixas etárias mais carentes destes equipamentos. Seriam basicamente o aproveitamento do bosque do "Poço Escuro" no setor Norte (alto do cruzeiro e adjacência); áreas do já instalado Estádio de Futebol e Parque de Exposições, ampliadas e acrescidas de tratamento paisagístico próprio a outros tipos de lazer; área alagadiça, às margens da Av. Bartolomeu Gusmão ao setor Sul, devidamente recuperada com o sistema de drenagem e dotada de tratamento paisagístico; e no setor Oeste da Cidade onde já existia uma lagoa com grande potencial turístico, a preparação de um grande parque, que atenderia de imediato a toda a população das áreas circunvizinhas.

O setor de comércio e serviços de apoio rodoviário, estaria definido, com possibilidade de uma constante ampliação, ao longo da BR-116, como se encontra atualmente, apresentando já indícios de expansão no sentido longitudinal da rodovia, até encontrar os futuros desvios perimetrais previstos.

A cidade contaria ainda com grandes áreas de caráter cultural-educacional onde seriam centralizados os equipamentos de apoio ao bom desenvolvimento dessas atividades. Essas áreas seriam localizadas em cada uma das partes da cidade, excetionadas pela BR-116. A primeira no Setor Leste, onde de imediato se implantariam equipamentos tais

como: Biblioteca Pública e Ginásio de Esporte além de destinar uma área à futura Universidade.

A segunda estaria localizada no Setor Oeste, junto aonde já hoje funciona o Ginásio Polivalente.

Ambas estariam com áreas previstas para sua expansão.

A necessidade de prever novas áreas para cemitério, visto que o existente já não tem capacidade de ampliação e estar localizado em área central, permitiu prever mais dois cemitérios para atender às necessidades futuras, em locais previamente estudados.

O primeiro seria localizado ao pé da Serra, ao final da Av. das Torres, ao Norte da Cidade, ou setor Leste em relação ao eixo da BR-116, e o segundo ao centro Setor Sudoeste, com acesso pela Av. Rio Grande do Sul.

Quanto ao Setor Industrial, este já se encontra em implantação fora do perímetro urbano. É o Distrito Industrial dos Imborês, estabelecido pelo programa do Governo do Estado através da Secretaria da Indústria e Comércio.

Na cidade, restariam ainda algumas pequenas indústrias não poluentes,

calcadas na transformação de derivados dos produtos agropecuários da própria região, como manteiga, torrefação de café, etc.

HIPÓTESE II

Seguindo-se basicamente os princípios adotados na hipótese I, a segunda hipótese estaria calcada na mesma distribuição da rede viária, sem alterações estruturais, apenas induzindo-se algumas modificações quanto a localização estratégica de equipamentos que interferem na vida urbana, determinando assim sua melhor setorização. Ver mapa 20.

A localização do centro cívico, nesse caso, diversa da hipótese I, mais ao Sul e ao alto foi assim adotada, considerando-se o alto custo do terreno escolhido para a primeira, e o fato de ali já estarem aprovados alguns loteamentos por parte da Prefeitura Municipal, que dificultam sua implantação.

A nova área, dessa segunda hipótese, apresenta maiores condições de execução, conserva favoravelmente seus acessos e reserva uma excelente visão paisagística, devido a sua situação topográfica de platô nas costas 890 e 895 em relação a Baixada da Cidade.

Os conjuntos de parques de lazer permaneceriam os mesmos da primeira hipótese, assim como as áreas de caráter Cultural-Educacional.

Confirmada, também, a localização da nova-feira livre, defendendo-se a sua estratégica centralização geométrica para o tecido urbano distribuindo em iguais distâncias de acesso dos setores urbanos.

Uma área destinada a edificações de caráter geral está definida, faz-se necessária e está colocada em local estratégico para a expansão urbana.

Os cemitérios apresentariam uma modificação quanto à localização, sendo que o de nº 1 continuaria em torno do final da Av. das Torres, invertendo a posição em relação ao eixo da mesma.

E o de nº 2 estaria então no prolongamento da Av. Paraná, que margeia o aeroporto, na extremidade da área parcialmente ocupada para residências.

52

proposições

CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

53

As hipóteses analisadas anteriormente diferem pouco entre si, sendo a segunda hipótese evolução da primeira, cujas modificações introduzidas, foram obtidas segundo avaliações decorrentes dos seminários

realizados na cidade com técnicos municipais e representantes da comunidade.

Dessa hipótese resultou a proposição do Plano Diretor, sem contudo pretender tê-lo como algo rígido, mas flexível e evolutivo como a própria cidade, organismo vivo, em permanente transformação.

Ao se definir essa proposição desejou-se estabelecer o ponto de partida para melhor racionalizar o crescimento urbano, estabelecendo diretrizes pelas quais deverão ser conduzidas as soluções dos problemas setoriais, e as bases das decisões concernentes ao futuro da cidade.

A proposição segue as disposições apresentadas na hipótese 2, desenvolvida segundo a análise anteriormente estabelecida. O poder municipal dispõe portanto das soluções aqui traçadas para a atuação, principalmente, sobre o sistema viário, a expansão urbana, o zoneamento, os setores habitacional, educacional, o comércio e serviços, a feira livre, as áreas verdes e recreação, o centro cívico, etc.

É importante salientar aqui a função do Plano Diretor e suas limitações; o Plano Diretor é o conjunto de proposições destinadas a estabelecer as diretrizes básicas e gerais do crescimento da cidade. Põe-se num nível de colocações maiores e, portanto, não desce a detalhes.

É o instrumento primeiro para orientar a política de desenvolvimento urbano e indica as medidas setoriais a serem tomadas para sua implementação. A partir dele é importante desencadear um elenco de ações de âmbito político e de medidas de planejamento (estudos, projetos, obras) em cada área setorial para a efetivação das proposições.

A EXPANSÃO URBANA

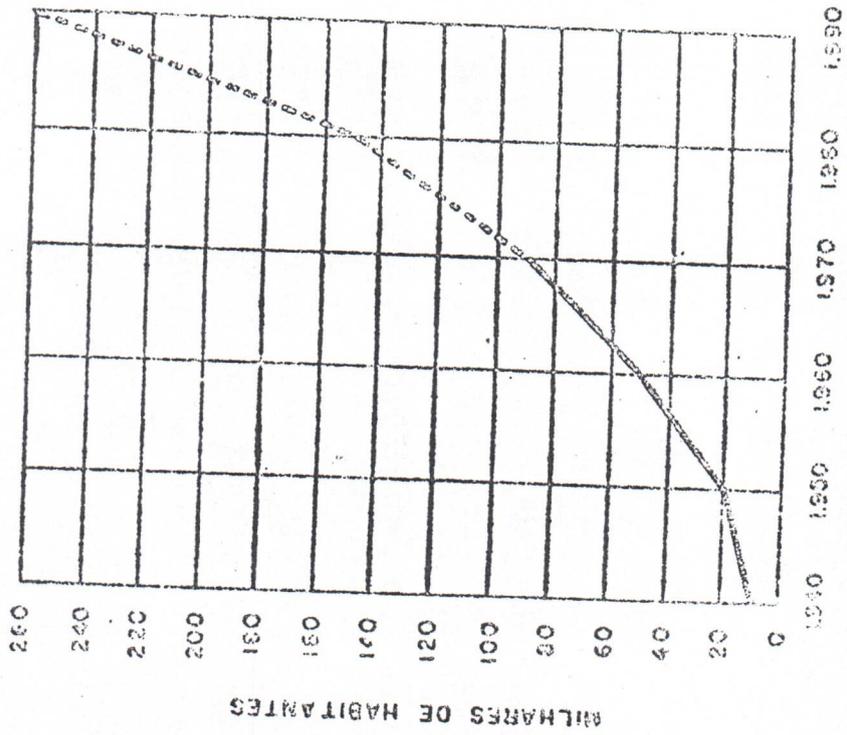
Vitória da Conquista galgou através dos anos a sua função maior, que é a de centro regional dinâmico de comércio e serviços, contando com elevado número de estabelecimentos atacadistas e varejistas, bem como outros do setor terciário.

É um dos municípios que apresenta ótimas perspectivas de incrementar sua atividade comercial e de iniciar e sustentar um processo de rápida industrialização e polarizar o desenvolvimento em escala regional.

A cidade fortaleceu-se graças ao desenvolvimento rodoviário, por força da BR-116 (Rio-Bahia) e das demais rodovias que por ela passam.

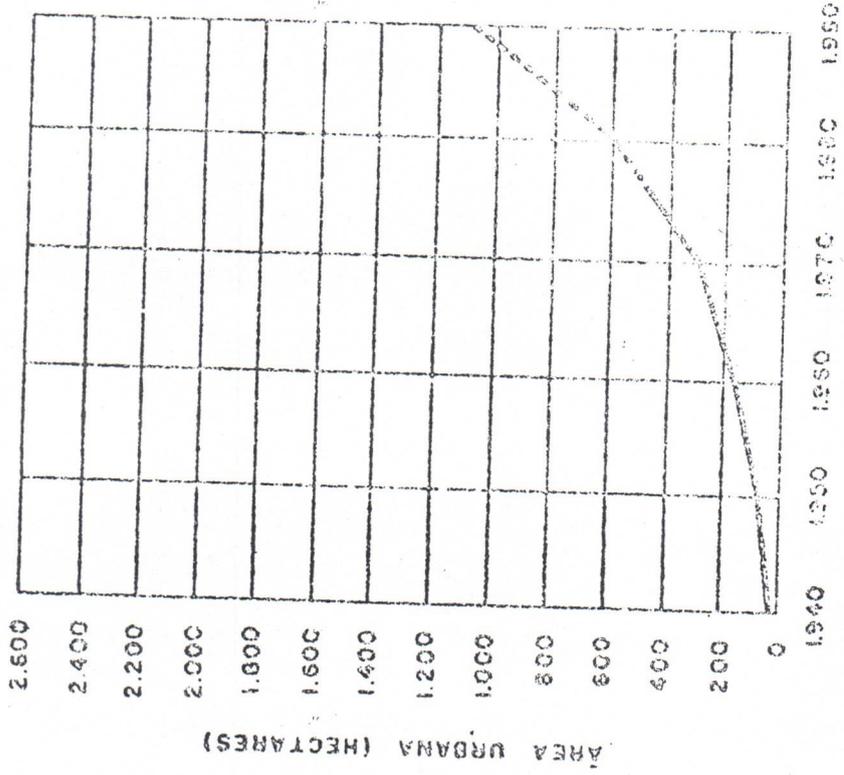
A dinamização do setor agrícola, com o surgimento do polo cafeeiro na região, independente das outras atividades econômicas já existentes, abre novas e promissoras perspectivas de expansão.

Além desses, outro fator importante a ser levado em conta na expansão urbana é o acelerado crescimento demográfico já constatado,



EVOLUÇÃO DEMOGRÁFICA

— CONSTATAÇÃO
- - - PROJEÇÃO



EVOLUÇÃO DA ÁREA URBANA

— CONSTATAÇÃO
- - - PROJEÇÃO

com previsões de taxas altas para as próximas décadas. "1"

Decorre dessas observações a necessidade de preparação de novas áreas para a expansão urbana, onde deverão instalar-se as populações que virão, fruto desse crescimento demográfico. Ver gráfico 2.

A análise do crescimento demográfico verificado nas últimas décadas e das projeções feitas para as décadas seguintes, levam-nos a duas hipóteses de expansão espacial. Uma para o ano de 1980 e outra para 1990; em ambas as hipóteses, há três alternativas, nas quais se mantêm a mesma população, variando a densidade demográfica e a área ocupada. Ver gráfico 3.

Admitindo-se que em 1980 a população urbana de Vitória da Conquista seja de 151.287 habitantes, seriam necessários 1.080, 890 e 756 hectares de área urbana para as relações de densidade respectivas de 140, 170 e 200 habitantes por hectare.

Admitindo-se que a população em 1990 seja de 266.265 habitantes seriam necessários, nessa época, 1.902, 1.567 ou 1.337 hectares de área urbana para as mesmas relações de densidade isto é, 140, 170 e 200 hab/ha. Ver gráfico 3

Essas são portanto as exigências de áreas necessárias à expansão. A delimitação da área urbana, expressa no mapa 21, levou em consideração portanto a alternativa B para a

"1" O cálculo da população tomou por base a taxa de crescimento da década anterior, e as densidades, as medidas encontradas nos setores urbanos.

EVOLUÇÃO URBANA

0-0010 1

POPULAÇÃO	ALTERNATIVAS	DENSIDADE (HAB. / HA)	ÁREA (HA)
1990 266.265 (HAB.)	C	200	1337
	B	170	1567
	A	140	1902
1980 151.287 (HAB.)	C	200	756
	B	170	890
	A	140	1080

população correspondente ao ano de 1990, isto é, 1567 hectares de área urbana, tendo em conta também os espaços vazios existentes no tecido já urbanizado e disponíveis.

Os terrenos previstos para essa expansão estão localizados ao Sul, Sudeste e Sudoeste, tendo em vista as tendências espontâneas de crescimento analisadas anteriormente, as condições topográficas e paisagísticas favoráveis nesses setores e os vetores de polarização. Ver mapa 21.

É conveniente estimular-se o crescimento da cidade em direção aos quadrantes Sudeste e Sudoeste onde estão os terrenos mais adequados para a implantação de novos equipamentos urbanos e para o uso habitacional.

Por outro lado deve-se desestimular, ou mesmo, evitar a expansão no sentido Norte, zona de encostas, pois a ocupação das encostas e vertentes já situadas é inconveniente e pouco propícia à segurança das construções.

Essa precaução se justifica na tentativa de evitar ou atenuar os problemas já existentes, principalmente os decorrentes do fluxo das águas pluviais sobre esses terrenos, que tantos transtornos criam para a cidade.

As áreas de expansão (AE) deverão estar de acordo com o crescimento das atividades setoriais, e assim foram estudadas, desde que cada setor (residencial, comercial, serviços, recreação, circulação, etc)

exigirá áreas proporcionais a suas necessidades e localizadas em função do zoneamento existente e das tendências de seu crescimento.

O ZONEAMENTO

O zoneamento, isto é, o setoreamento da cidade segundo os usos, de acordo com as funções urbanas, busca destinar o uso do solo seguindo as tendências espontâneas verificadas, no intuito de disciplinar esse uso, racionalizando-o, segundo uma visão global dos problemas a resolver e das perspectivas futuras.

É claro que o zoneamento também aqui é entendido como algo flexível, sujeito a alterações ao longo do tempo, mas imprescindível como orientação geral das funções dentro do contexto urbano.

Conquista possui um centro de atividades, localizado no ponto de onde a cidade se formou, e onde estão concentradas a maioria das atividades comerciais e de serviços e de outras atividades polarizadoras. Em volta desse núcleo central expandiu-se a cidade, predominantemente o uso residencial.

O uso adequado seria aquele compatível ou complementar ao uso predominante declarado para a zona;

O uso permitido (com restrições) seria o uso tolerado, possuidor de uma compatibilidade menor em relação ao predominante da zona;

E o uso inadequado, por definição, seria o incompatível, portanto inconveniente à zona.

De acordo com o critério acima, os estímulos que possam interferir para melhorar o ordenamento das funções urbanas ficam estabelecidos e desestimulados aqueles que contrariam o interesse dessas funções.

Dentre as variáveis que mereceram maiores considerações, pela importância que têm e pela função que exercem dentro da vida urbana, podemos enumerar: a expansão urbana, o sistema viário e o rodoviário, as atividades de comércio e serviços, as zonas habitacionais, atividades de apoio rodoviário, a feira livre, áreas para educação, esporte e recreação, a localização de áreas destinadas a atividades de lazer, para os grandes equipamentos urbanos e o centro cívico, e outras complementares.

A rodovia, com a influência que exerce, forçou o crescimento da cidade no sentido oeste provocando o surgimento de atividades nesse setor; outro polo de atuação na cidade é a estação rodoviária ao Sul, tendo provocado o surgimento, também nesse sentido, de novas ocupações, as quais estão vinculadas ao sistema rodoviário.

Em síntese, esses elementos, isto é, o eixo rodoviário, que corta a cidade em duas partes, o centro urbano, onde se concentram as principais atividades citadinas e o sentido vetorial de deslocamento para o Sul, na direção da rodoviária, constituem os vetores que exercem maior influência sobre o crescimento da cidade. E sobre eles assentaram-se as bases do zoneamento.

A predominância de uso, entendida aqui como a incidência maior de um sobre os outros usos, e mais propício à zona, foi o critério admitido para o zoneamento da cidade.

Apesar da divisão em zonas, admite-se que habitação, comércio, trabalho, etc, possam aparecer misturados na mesma zona, sem que isso signifique uma incongruência.

Eles podem se misturar e se completarem, desde que suas proporções e relações sejam compatíveis e complementares.

Pela ação governamental decorrente da aplicação dessas medidas propostas espera-se obter o ordenamento do uso adequado, e segundo o interesse social, do solo urbano: ao governo cabe uma ação estimuladora de novas ações em prol de melhor qualidade de vida urbana e o controle e disciplina da ação da iniciativa privada.

Para isso é necessário em certos casos lançar mão de algumas áreas de interesse público, que pelas características locacionais são estratégicas, para obtenção dos objetivos propostos, e cujos benefícios irão auferir os membros da comunidade.

Dentre as ações de caráter geral que recomendamos para execução imediata e necessárias à implantação do processo de planejamento para Conquista enumeramos:

1- o desenvolvimento do órgão de planejamento local, com o fim de incrementar uma mentalidade de planejamento, com a participação, sempre que possível, da comunidade; também de desenvolvimento e constante avaliação dos problemas urbanos, além de acompanhamento da execução do plano.

2- a promoção de cursos de aperfeiçoamento para o pessoal técnico da prefeitura, aproveitando o pessoal local nos problemas de desenvolvimento urbano.

3- a elaboração da legislação pertinente ao uso do solo, ao zoneamento,

aos loteamentos, ao código de obras e ao plano diretor, instrumentos legais necessários.

O zoneamento proposto, indicado no mapa 21, para a cidade de Vitória da Conquista compreende as zonas a seguir relacionadas:

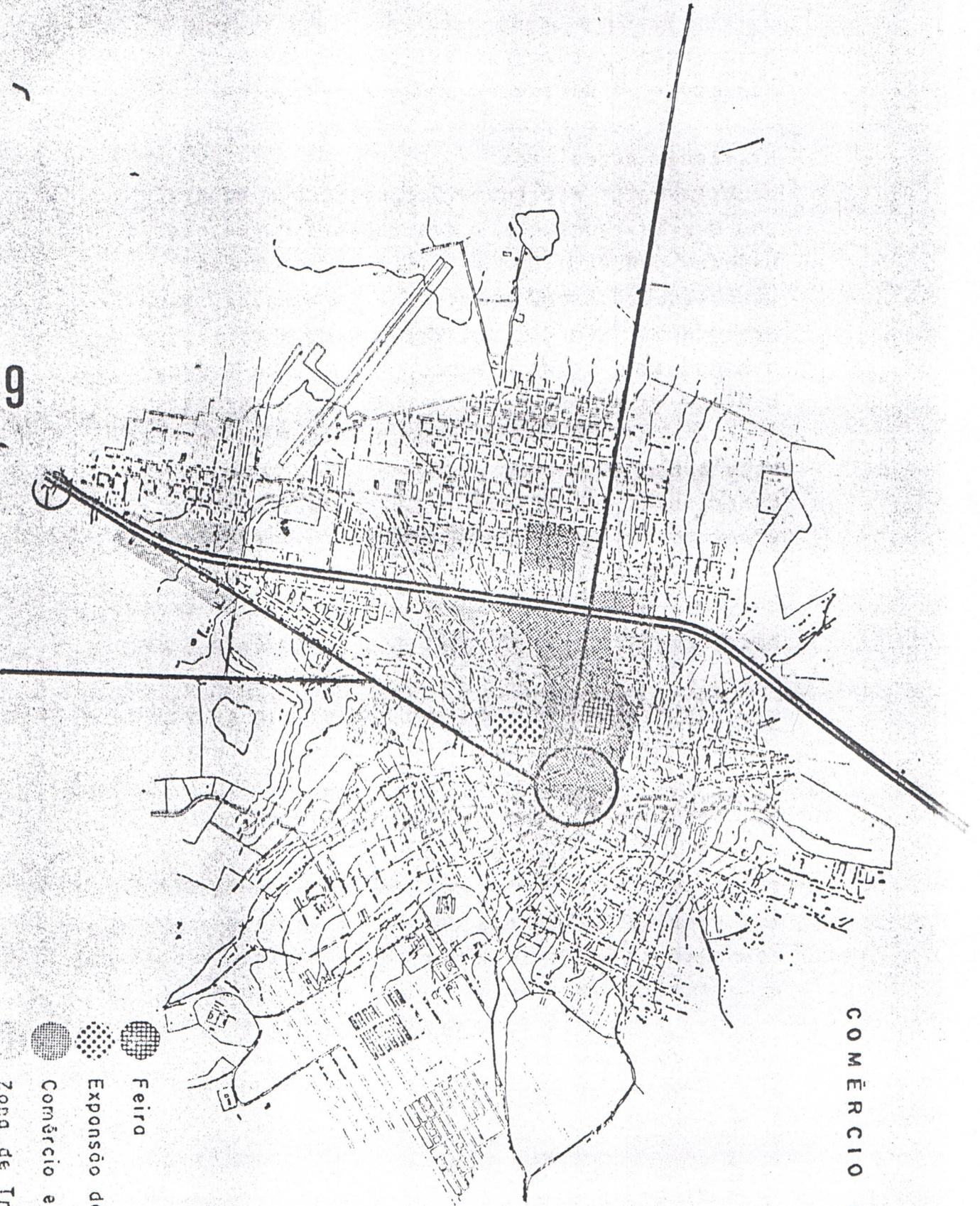
- ZCS- Zona de Comércio e Serviços
(Central)
- ZT- Zona de Transição Residencial/
Comercial
- AFL- Área Destinada à Feira Livre
- ZAR- Zona de Apoio Rodoviário
- CC - Centro Cívico-Administrativo
- AGE- Área para Grandes Edificações
de caráter geral
- ZR - Zona Residencial
- AE - Área de Expansão Urbana
- ZC - Zona Cultural/Educacional e sua
expansão
- ZP - Zona de Parques e Jardins

ZCS - ZONA DE COMÉRCIO E SERVIÇOS-

As atividades de comércio e serviços estão concentradas na área histórica da cidade, isto é, no centro da cidade e tende a aí se consolidar.

É conveniente que se fortaleça e desenvolva essa zona; crescendo não só pela ocupação das edificações que existem na área e se destinam atualmente a outros usos, como também no sentido vertical pela substituição paulatina

COMÉRCIO E SERVIÇO



Feira

Expansão da Feira

Comércio e Serviço

Zona de Transição

Apeço Rodoviário

63

das edificações de um ou dois pavimentos por outras de maior altura.

Para essa área convergem quase todas as atividades da cidade, enfim a população; é conveniente portanto a solução de vários problemas, por exemplo, relativos ao uso do solo, à legislação adequada para orientar a ocupação, os decorrentes de circulação de pessoas e veículos, dos estacionamentos, e da própria atividade comercial e suas exigências.

A área demarcada como ZCS parte dos limites da rodovia seguindo no sentido leste em ambos os lados da rua Regis Pacheco e demais paralelas e transversais até o centro, em torno da Praça Barão do Rio Branco, ocupando as ruas já caracterizadas com atividades de comércio e serviços e aquelas que já estão em adiantado processo de transformação do uso residencial para o uso comercial.

Com o crescimento acelerado da área a oeste da rodovia, que possui uma densidade populacional alta, o núcleo central da cidade mostrou-se insuficiente para atender às necessidades dessa população. Vai surgir nela pequena concentração de atividade comercial, com nítida tendência a desenvolver outro centro complementar, destinada a abastecer a população existente nessa área.

É necessário portanto também fortalecer o crescimento desse núcleo de atividades de comércio/serviços, como um núcleo próprio dessa área, que se localiza

junto à Av. Frei Benjamim e tende a se expandir em torno.

A existência aã de pequena feira livre estimulou o surgimento de várias unidades comerciais e alguns serviços configurando um forte potencial de expansão para o atendimento sempre crescente dessa parte da cidade,

Visa esse núcleo dinamizar a atividade comercial e de serviços na cidade por meio de implantação de setores de comércio/serviços diferenciados, inclusive aproveitando o potencial mercado consumidor local, sendo que poderão ser incrementado outros em locais que revelarem essas mesmas tendências.

Existem ainda, espalhadas pelas zonas residenciais, pequenas unidades de comércio e serviços de atendimento local e compatíveis com as necessidades aã existentes, não criando portanto nenhum inconveniente.

ZT - ZONA DE TRANSIÇÃO RESIDENCIAL/COMERCIAL:

As zonas de comércio/serviços, ZCS, apontadas anteriormente serão insuficientes para atender às necessidades, decorridos alguns anos.

Para atender às exigências futuras do crescimento, considera-se que as funções centrais tenderão a sofrer um processo de estrangulamento com o crescimento das atividades aã instaladas; a própria especulação propiciará a ocorrência de conflitos de tráfego,

principalmente advindos do aumento do número de veículos; as residências atualmente situadas no centro tenderão a se transferir para as áreas mais descongestionadas e agradáveis na periferia da cidade dando lugar a uma nova ocupação comercial e de serviços diversos.

Baseado nessas considerações propõe-se para atender às exigências futuras do crescimento da ZCS, algumas áreas em torno dela e do núcleo secundário a oeste, como zonas de Transição, II, que já vêm apresentando vocação para as atividades comerciais.

RECOMENDAÇÃO:

Essas áreas já vêm sofrendo transformações de uso e tende a acelerar essa transformação, sendo que na legislação urbana devem ser deixadas as facilidades para a consolidação dessa tendência, que se transformará no novo centro de comércio e serviços da cidade, no futuro.

AFL - ÁREA DESTINADA A FEIRA LIVRE:

Como o comércio, a feira-livre exerce hoje uma enorme atração para a cidade. É ainda a maior fonte de abastecimento para a população local, dos povoados e distritos da região.

A grande demanda portanto determina cada vêz mais a necessidade de sua ampliação e melhores condições de atendimento, não sô do ponto de vista espacial, como sob o ponto de vista da higiene e controle da qualidade dos produtos expostos ao consumo.

A feira atual situa-se no centro da cidade em área já sufocada, sem possibilidade de crescimento, e é considerada como a principal fonte de renda para uma parcela considerável dos municípios que exercem atividades no setor primário e trazem semanalmente seus produtos para o comércio da feira.

Assim é que analisando-se as condições de sua área atual verifica-se estar a mesma limitada em seu espaço útil, o que gera desconfortável densificação quanto à distribuição dos feirantes e suas mercadorias.

Uma outra área bem maior que a existente e próxima dessa, também em área central e em terreno disponível, no local denominado Baixa da Égua é indicado para a nova área de feira-livre. Não sô por ser de proporções satisfatórias como pelo fato de estar no centro das atividades deste setor de comércio e serviços e sua futura expansão, e localizada em ponto estratégico e convergente em relação aos setores da cidade.

A implantação da nova área de feira livre objetiva criar melhores condições espaciais e de circulação, permite fácil solução dos problemas viários decorrentes dessa nova função e do transporte e carga e descarga de mercadorias.

RECOMENDAÇÃO:

O desenvolvimento de um projeto de feira livre para essa área se faz necessário e independentemente, a área de feira atual deverá ser mantida e adaptada a atividades complementares específicas.

ZAR - ZONA DE APOIO RODOVIÁRIO:

Chama-se Zona de Apoio Rodoviário, ZAR, a área cujas atividades estão ligadas diretamente a servir ao veículo e seus passageiros.

Essa zona se desenvolve em ambos os lados da rodovia, formado por postos de abastecimento de veículos, casas de peças, oficinas, motéis, hotéis, restaurantes, etc.

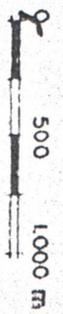
É outro setor dinâmico e forte de economia, formado principalmente por grandes investimentos de iniciativa privada e estende-se em toda a extensão da rodovia, no trecho urbano.

RECOMENDAÇÃO:

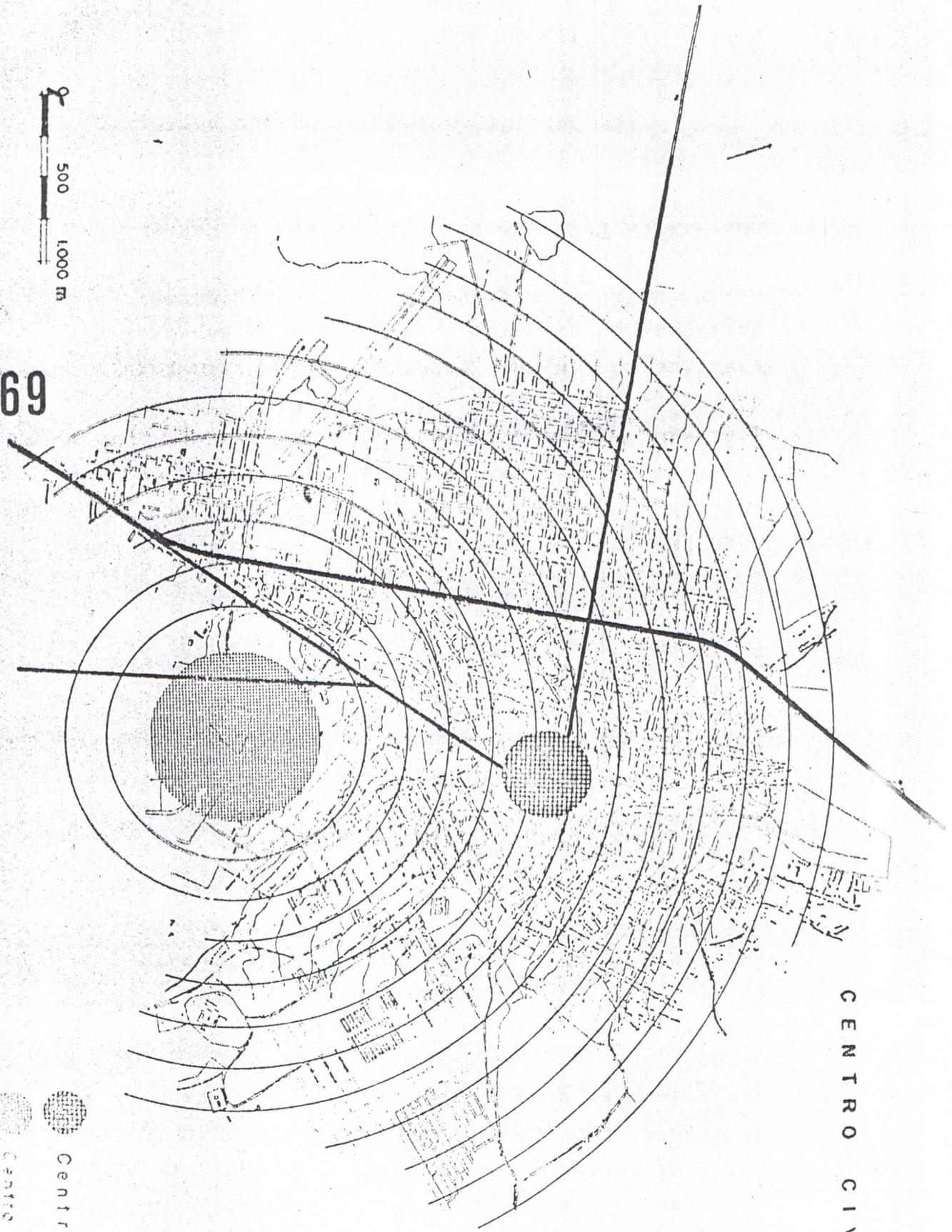
Uma legislação adequada deve ser elaborada para as edificações nessa zona.

CC - CENTRO CÍVICO-ADMINISTRATIVO:

O Centro Cívico-Administrativo da cidade, CC, onde concentra principalmente



69



CENTRO CIVICO

● Centro
● CENTRO CIVICO

as funções executivas, legislativas, judiciárias e administrativas dos poderes públicos municipal, e estadual e federal, é necessário sob vários aspectos; O plano indica uma área para essa destinação, no lado sul da cidade, ligada à BR-415, rodovia Conquista/Itapetíngas, mas não muito distante do centro atual, e em posição estratégica de centro virtual da cidade no futuro, tirando proveito dos terrenos disponíveis nessa área, elevado em relação ao resto da cidade, com vantagem paisagística e condizente com o caráter funcional a que se propõe.

Poderão instalar-se no Centro Cívico os edifícios públicos como: Prefeitura, Câmara de Vereadores, Secretarias do Município, que desmembradas do edifício da Prefeitura podem oferecer maior eficiência, bem como outros órgãos estaduais e federais.

RECOMENDAÇÕES:

A área deve ser desapropriada para esse fim. A sua implantação exigirá a elaboração de projeto específico, onde além da distribuição espacial, o conjunto venha a conter tratamento paisagístico adequado e exige atenção especial na implantação de serviços de infraestrutura.

AGE - ÁREA PARA GRANDES EDIFICAÇÕES DE CARÁTER GERAL

Algumas edificações de grande porte, de

caráter público ou privado e que se relacionem, em suas funções, com grande parte da população, necessárias na cidade, devem ter suas localizações previstas, em posição adequada.

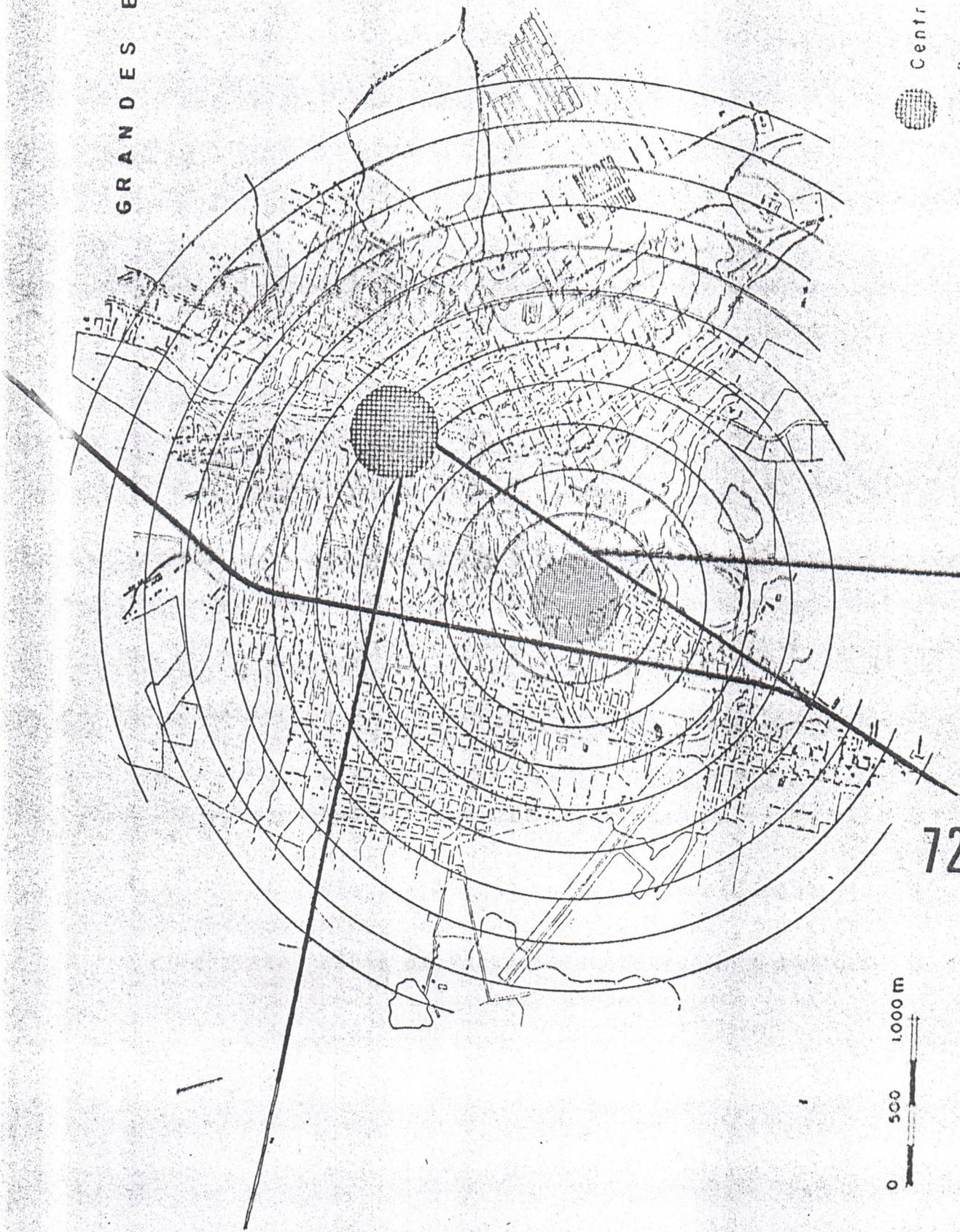
Em posição adequada, não só em relação à circulação, para permitir facilidade de acesso das pessoas e materiais, bem como, pelo caráter polarizador que exercem, situar-se em área compatível com o uso, tamanho, proximidade das outras atividades urbanas, etc.

A seleção de uma área para esse fim, permitirá a adequada localização de edificações com certas exigências especiais, de infra-estrutura ou de serviços básicos com maior aproveitamento desses serviços; e evitará os inconvenientes de outras localizações inseridas na malha urbana.

Uma área situada entre a rodovia BR-116 e a Av. Bartolomeu Gusmão, em parte disponível, e já ocupada parcialmente por edificações de caráter geral (unidade de saúde), com forma retangular, foi escolhida para esse fim.

A Prefeitura caberá disciplinar o uso adequado da área, criando condições e exigências legais para as edificações a serem aí implantadas.

GRANDES EQUIPAMENTOS



0 500 1000 m

Centro
Grandes Equipamentos

ZR - ZONA RESIDENCIAL:

As Zonas Residenciais, ZR, se distribuem por todos os trechos da cidade. É destinada às edificações de uso habitacional, embora nessas zonas possam existir edificações de uso comercial ou de serviços locais.

A área prevista não só inclui a zona já ocupada bem como os vazios previstos para ocupação futura, pelo menos até 1980.

O uso dessa área deverá estar devidamente estabelecido principalmente na lei de loteamento e também nas demais leis.

AE - ÁREA DE EXPANSÃO URBANA:

A AE, Área de Expansão Urbana foi definida pela necessidade de crescimento da cidade até 1990; representa a área possível de ser ocupada, pela população para, principalmente, o uso residencial e define o limite da zona urbana.

Essa área obedeceu à análise feita sobre a expansão urbana e o crescimento populacional.

Ela foi escolhida, segundo as tendências predominantes, nos sentidos leste, sul, sudeste e oeste, sobre os terrenos disponíveis e aqueles de topografia mais suave, próprios para esse tipo de edificações.

Nessas áreas é necessário o Governo Municipal exercer o controle através principalmente, da execução das vias básicas do sistema viário, orientadoras da circulação geral da cidade, pela elaboração do código de obras e de lei do loteamento, instrumentos necessários a esse controle, tendo em vista que a utilização da área é feita predominantemente pela iniciativa privada.

Vale salientar aqui a ocupação feita na área pelos programas, principalmente, dos conjuntos habitacionais. O cuidado na localização, o aproveitamento racional dos serviços de infra-estrutura existente, as implicações urbanísticas, de circulação, de transporte, dos equipamentos urbanos necessários, enfim, de todas as variáveis envolvidas nesse tipo de investimento, além dos aspectos construtivos que devem ser analisados pelo governo municipal, no intuito de fazer que cada conjunto se integre no contexto ao invés de ser foco de desorganização urbana.

ZC - ZONA CULTURAL/EDUCACIONAL:

Duas áreas, ZC, são destinadas às atividades culturais e educacionais. Uma de cada lado da cidade e abrangendo as atividades

educacionais já existentes, concentradas também segundo essas posições.

A leste, próximo às escolas já existentes, foi zonada a primeira ZC, com área suficiente não só para atender às necessidades de escolas de 1º e 2º graus como também para a futura instalação de atividade de nível superior e suas atividades complementares.

A oeste em volta do Colégio Polivalente, também em área disponível, localizou-se a segunda ZC, para atender às necessidades educacionais da população desse setor.

RECOMENDAÇÕES:

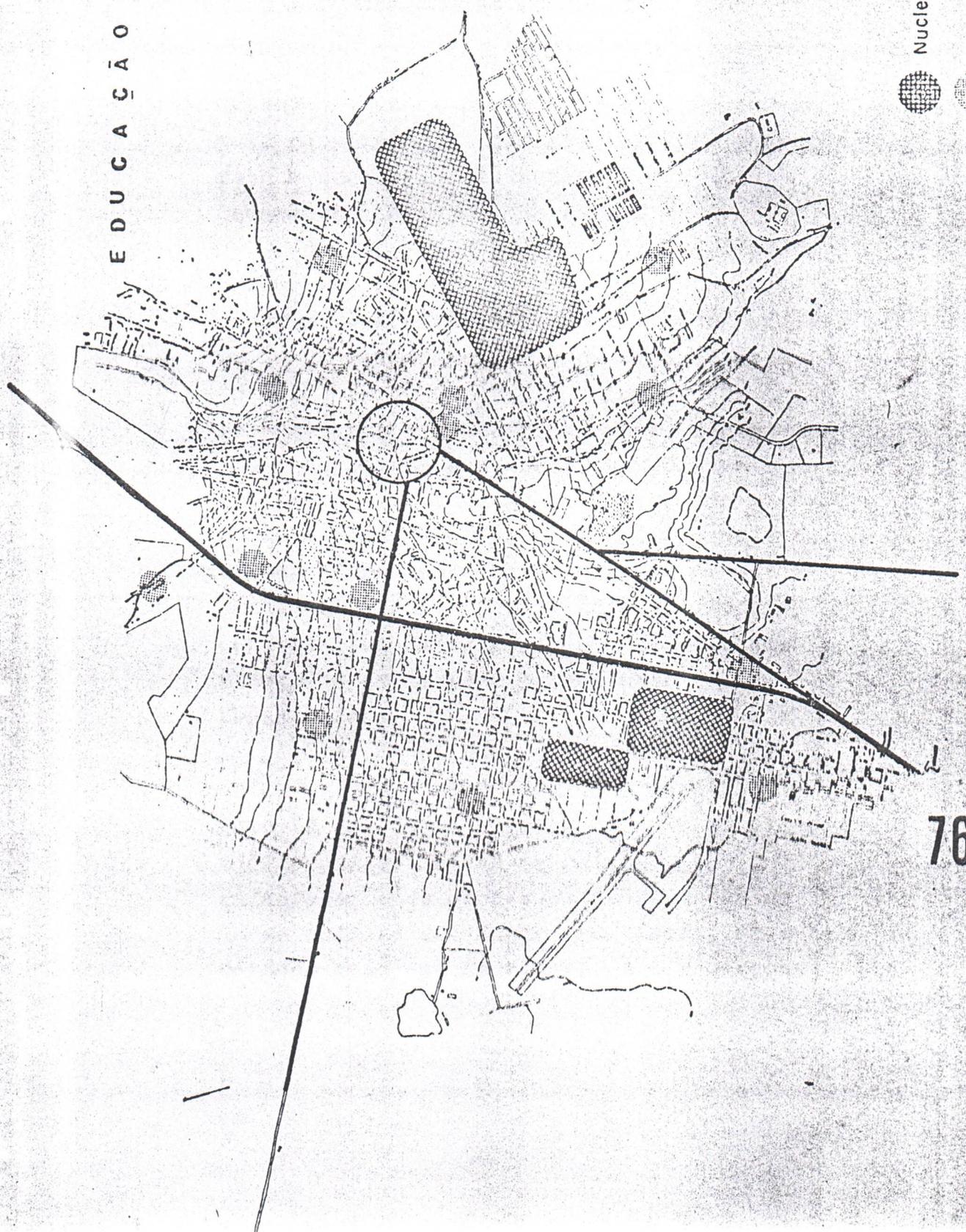
- Na ZC do setor leste convém realizar a implantação da Biblioteca Pública, que pode localizar-se em terreno da Prefeitura delimitado pelas ruas Siqueira Campos e Jonas Hortelino e próximo dos estabelecimentos educacionais existentes na zona.

- O centro recreativo-educacional com ginásio de esportes, com o fim de estimular e desenvolver a prática do esporte amador, carentes na cidade, que pode ser localizado no antigo campo de futebol e áreas adjacentes integrando-os num conjunto só.

- Na ZC do setor oeste e na escala adequada, a implantação de instalações de cultura

EDUCAÇÃO

Nucleos Educacionais
Escolas Existentes



e esporte compatíveis com as exigências e necessidades da zona.

ZP - ZONAS DE PARQUES E JARDINS:

Conquista necessita desenvolver algumas áreas de parques e jardins, não só para propiciar aos cidadãos espaços próprios para a recreação tão necessária à vida humana, bem como para o lazer.

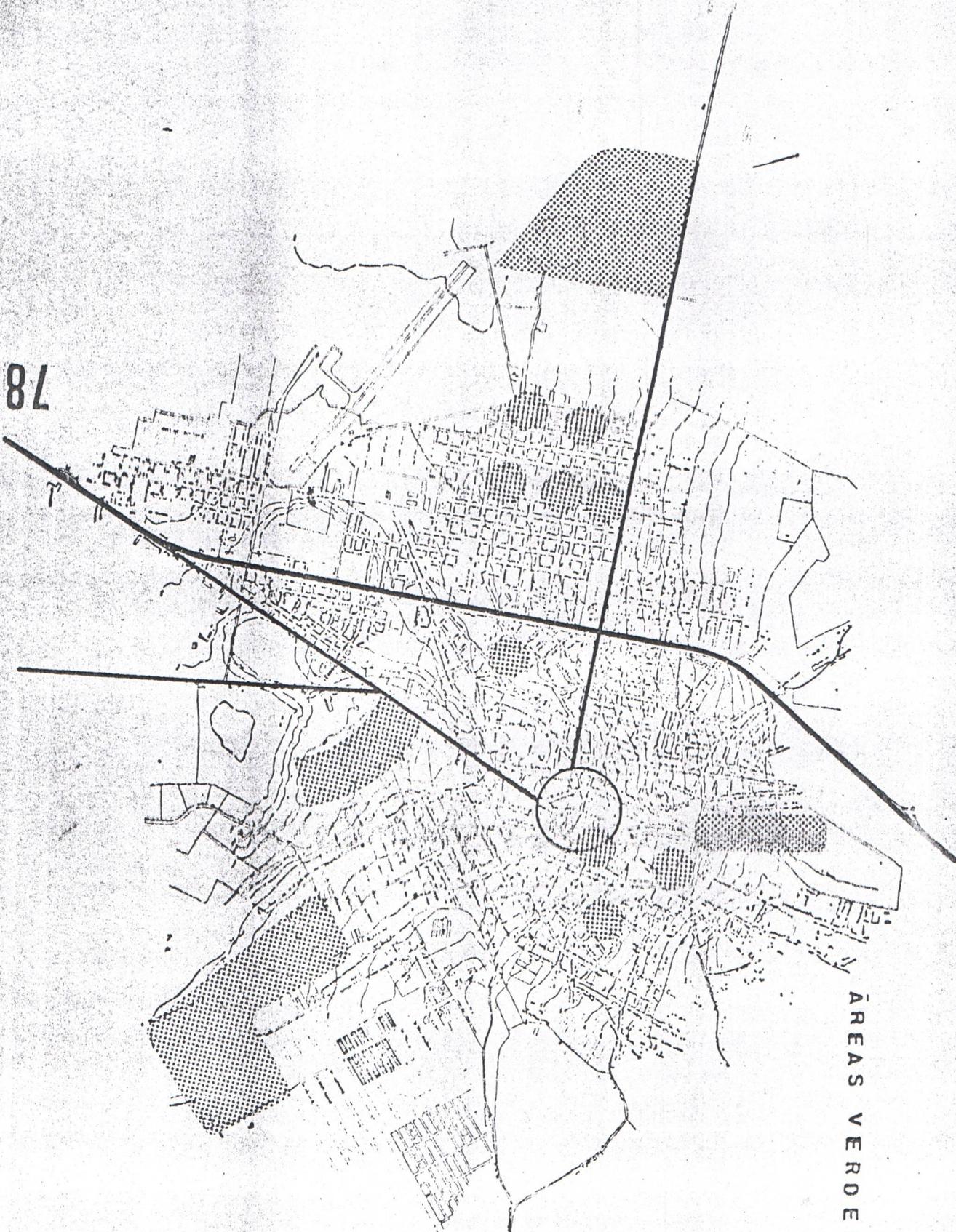
O lazer deve ser encarado como parte integrante da vida urbana e tão essencial a seu desenvolvimento quanto outras atividades.

Os estudos realizados demonstraram que Vitória da Conquista é carente de áreas de recreação e lazer em efetivo funcionamento.

As praças e jardins não possuem equipamentos recreacionais adequados gerando a utilização espontânea de algumas ruas de bairro como locais onde a recreação é praticada indevidamente, enquanto praças centrais são utilizadas como estacionamento, terminais de táxis e outros usos indefinidos.

Para sanar essa carencia não basta criar apenas o equipamento; é preciso fazê-lo funcionar e que a comunidade use-o efetivamente. Sugere-se para isso a estruturação de processos de animação de áreas ociosas existentes na cidade; deve-se contudo dotá-las de acessos e circulações

78



ÁREAS VERDES E PARQUES

necessárias, equipamentos de recreação e de apoio, arborização entre outras coisas.

Algumas áreas existentes na cidade já demonstram características vocacionais para essas funções. Essas áreas precisam ser, portanto trabalhadas para esses fins. Quatro são as grandes áreas escolhidas para parques, independentes de outras menores, também existentes; sendo três localizadas no setor leste, em função da futura expansão e dos recursos paisagísticos existentes e uma localizada no setor oeste; a primeira está ao norte, em torno do trecho denominado de Poço Escuro; a segunda em torno do estádio de futebol; a terceira, a oeste em torno da lagoa já existente, e a quarta no vale existente a leste, partindo da Av. Bartolomeu Gusmão, no trecho onde são conduzidas as águas pluviais da cidade.

ÁREA 7 - PARQUE DO POÇO ESCURO

Situada em cota elevada, ao dentro norte do setor e ocupando uma faixa de alta densidade de vegetação, a área denominada "Poço Escuro", apresenta grande potencial de aproveitamento para o lazer, sendo necessário o desenvolvimento de um projeto específico. Conta ela com numerosas árvores de grande porte, riacho, correços e outros agradáveis elementos naturais.

Esse espaço lúdico, deve envolver situações de um lazer contemplativo e participativo, onde o uso dinâmico deve ser estimulado com a implantação de equipamentos básicos de apoio (lanchonetes, sanitários, locais de repouso, etc) sem ferir a paisagem natural.

ÁREA 2 PARQUE DO CENTRO CÍVICO

Compreende um trecho de preservação e controle a futuras tentativas de uso desordenado do solo urbano, nas proximidades do Centro Cívico proposto. Hoje a área apresenta problemas decorrentes do acúmulo das águas pluviais acumuladas da descida da serra, necessita de drenagem apropriada e um tratamento paisagístico, visando, que a vegetação a ser implantada não prejudique a visão da cidade em relação ao platô do Centro Cívico.

ÁREA 3 PARQUE ESPORTIVO

Na área proposta já se situam hoje o Estádio Esportivo e o Parque de Exposições de pecuária, que caracterizam portanto o tipo de uso proposto. Evidencia-se a necessidade de elaboração de um projeto integrado para a área, do qual devem constar elementos de apoio estrutural e paisagístico, levando-se em conta principalmente a expansão da cidade para este setor, exigindo novas áreas verdes

para atender grandes ocupações residenciais em terrenos adjacentes.

ÁREA 4 PARQUE DA LAGOA

Localizado no setor oeste, existe hoje uma agradável área onde se situa uma grande lagoa com um potencial paisagístico/recreacional ainda inexplorado, oferecendo possibilidades de utilização como um amplo parque de lazer que poderá atender a toda a população.

Necessita de atenção do poder público para garantir o seu devido aproveitamento, dotando-a de equipamentos e benfeitorias, inicialmente com a implantação de vias que lhe permita o acesso.

Como proposição sugere-se um aproveitamento dessa manifestação espontânea, dotando esses locais de um processo de adequação ao uso recomendado através de intervenções no seu sistema viário e na legislação de controle do uso do solo e a implantação de alguns equipamentos propício à animação das áreas enfocadas.

Também a Praça da República deverá ser remanejada para comportar concentrações religiosas e sociais, possibilitando abrigar no espaço frontal à Catedral Basílica as funções a que se destinam.

RECREAÇÃO INFANTIL

Um outro aspecto do lazer deve ser considerado: o da necessidade de uma atenção especial aos jardins de bairro. Para que se elimine a negativa utilização das ruas como campos de peladas é necessário que se adote um sistema de aproveitamento dos espaços ociosos nos bairros para que aí se instalem parques infantis, equipamentos recreacionais, jardins e áreas esportivas protegidas, visando beneficiar a criança cada vez mais sacrificada nas cidades.

Nessas áreas são necessários desenvolver alguns programas de arborização e adequação para parques e jardins com o fim de dotar a cidade desses espaços urbanos.

No estudo do zoneamento alguns outros aspectos foram levados em consideração, pela importância ou necessidade que eles têm na vida de cidade.

O aeroporto existente por exemplo localizado a oeste da cidade ficou com sua área delimitada com uma faixa de terreno ampla, estabelecidos seus limites e o de crescimento da cidade de tal modo que haja compatibilidade entre ele e a cidade.

82

ZONA INDUSTRIAL

A zona industrial de Conquista está localizada ao norte da cidade, afastada da área urbana, e já está planejada por projeto

específico, elaborado previamente, e em fase de implantação. Liga-se à cidade através da rodovia e das vias do sistema viário urbano proposto neste plano.

Desse modo nenhuma outra consideração cabe nesse estudo, uma vez que não há incompatibilidade entre a zona e o plano.

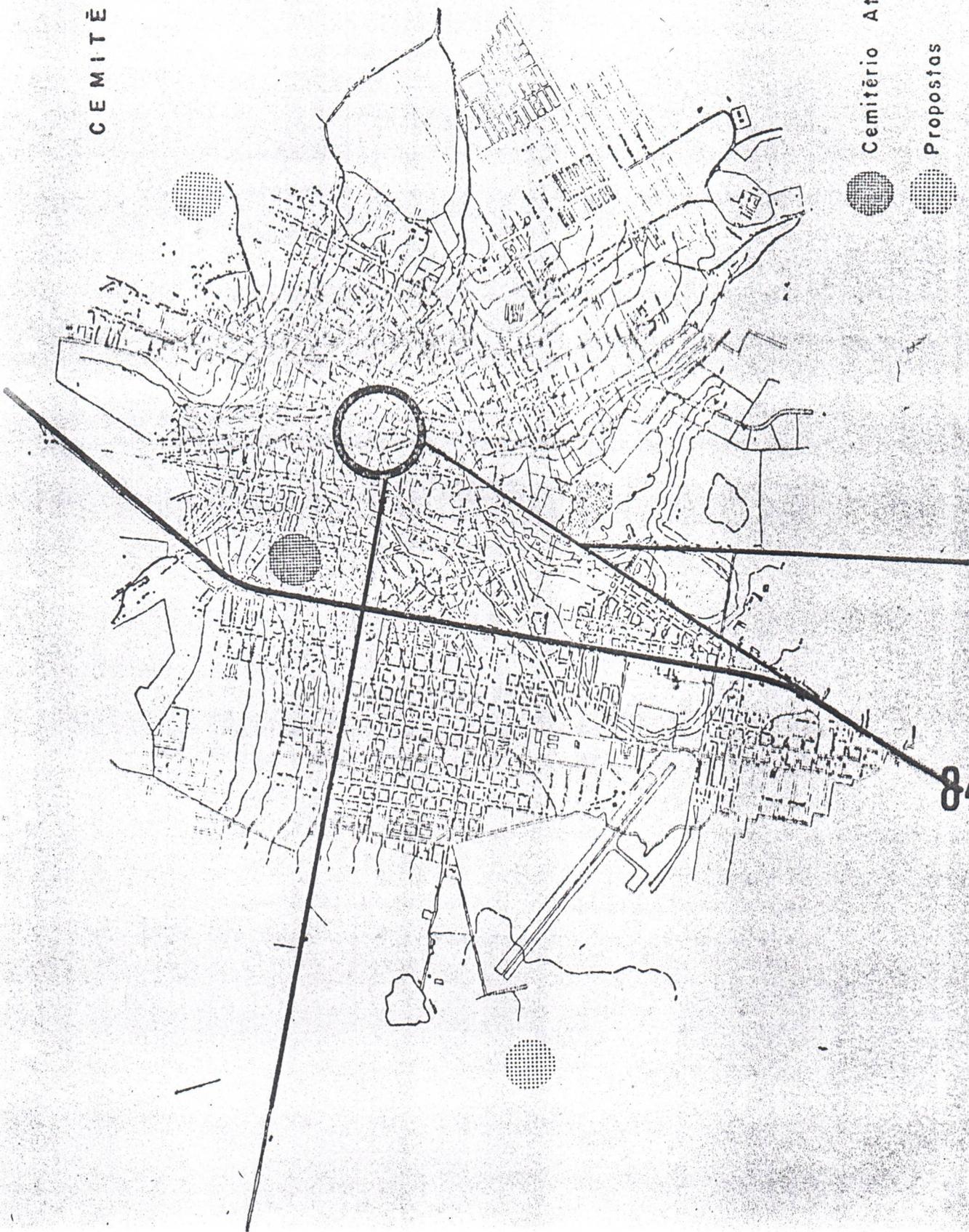
CENTÉRIOS

Duas outras áreas de cemitério foram estudadas, na cidade, uma a leste e outra a oeste em posições estratégicas e em áreas suficientes para atender à demanda insatisfeita pelo cemitério atual, já envolvido pela cidade e sem possibilidade de crescimento.

Diante do comportamento natural dos habitantes da cidade, que vêm no cemitério um local de inevitável uso e de cuja visualização se produz um aspecto relativamente depressivo a sua vizinhança, assume-se hoje a decisão de orientar as possíveis unidades futuras, para uma utilização livre desses problemas.

Em Vitória da Conquista, cidade que sofre hoje um impacto de desenvolvimento e expansão urbana, esse equipamento encontra-se em estado de nítida saturação, observando-se o seu envolvimento por compactas ocupações residenciais e distanciado cada vez mais pela crescente dilatação do espaço urbano no sentido sudeste e sudoeste, além de estar tangenciado pela rodovia BR-116 com o seu

CEMITÉRIO



Cemitério Atual

Propostas

fluxo de tráfego praticamente perturbando os acessos até o mesmo.

Portanto tendo em vista a horizontalidade da cidade e os caminhos do seu crescimento, propõe-se que sejam localizados os futuros cemitérios de modo a impedir desconfortáveis consequências visuais-paisagísticas e sobretudo facilitar os acessos.

Nesse sentido sugere-se implantar esses cemitérios, um ao alto do setor nordeste, aproveitando-se o fato de aí estarem impedidas as investidas de expansão residencial; e uma outra unidade no trecho sudoeste, tangenciado pela via marginal ao atual aeroporto.

Para essa implantação serão necessários projetos específicos, dos quais deverão constar detalhes de um revestimento vegetal capaz de caracterizá-los como cemitérios-parques, contendo os equipamentos de apoio necessários ao seu perfeito funcionamento.

PONTOS TURÍSTICOS

Recomenda-se, por outro lado, o aproveitamento de pontos turísticos-paisagísticos existentes na cidade e em seus arredores, com o fim de dotá-los de atração, tanto para os conquistenses, como para os turistas que por aqui passam.

Algumas elevações existentes, não são ao norte, como ao sul da cidade, por exemplo, de onde se descortinam panoramas agradáveis,

de grande valor paisagístico, necessitando tratamento urbanístico adequado e equipado com instalações de serviços propícios para atender às exigências dessa atividade, poderão tornar-se sítios atraentes além de pontos turísticos.

Programas de criação desses pontos turísticos/paisagísticos deverão ser desenvolvidos que enriquecerão a paisagem urbana e aproveitarão o potencial turístico de Conquista.

O SISTEMA RODOVIÁRIO

As rodovias que atravessam a cidade de Conquista carecem de um estudo, com o fim de compatibilizar os problemas rodoviários, viários e suas implicações com a vida da cidade.

A cidade cresceu e atravessou a rodovia federal deixando-a atualmente quase no seu centro urbano. O intenso tráfego nela existente, o cruzamento dela com o sistema viário urbano, as ligações existentes entre os dois lados da cidade, têm implicações que exigem soluções dos problemas viários e rodoviários.

O DNER que já vêm estudando o assunto já aventou algumas soluções para o caso. A necessidade maior reside na separação entre o sistema viário e rodoviário de tal modo que o tráfego rodoviário não seja perturbado pelo tráfego viário urbano e vice-versa, tornando-se

independentes e sem conflitos.

Além dessa rodovia federal, outras duas, estaduais uma que liga a Brumado e outra que segue para Itapetinga devem permitir a circulação de veículos independentemente de ligação com o centro urbano, aliviando-o do tráfego de passagem, que não precisa penetrar na cidade, nem deve trazer maiores perturbações à vida da cidade, bem como evitar-se os constantes acidentes ocorridos nesse trecho.

Dois alternativas se configuram:

Uma por meio do rebaixamento do leito da rodovia, no trecho da cidade, em nível diferente das vias urbanas, separando os dois tráfegos (viário e rodoviário), dando independência a eles, e evitando os cruzamentos e estrangulamentos existentes.

Essa solução é viável não só porque, se pode aproveitar o próprio traçado de rodovia atual; os espaços existentes entre as edificações em ambos os lados da rodovia são suficientes, e permaneceria na mesma localização onde já existem os equipamentos de apoio rodoviário.

A independência deste com o sistema viário local se daria por se desenvolverem em níveis diferentes, bastando para isto o rebaixamento da pista rodoviária e a execução de três passagens de nível, através de viadutos ligando os dois lados da cidade, em pontos estratégicos. Essas passagens de nível

poderiam ser feitas em trechos que apresentavam vantagens para tal, que são um no trecho de cruzamento da Av. Regis Pacheco com a BR-116, outro no cruzamento com a Av. Paraná e o terceiro com a Av. que cruza a BR-116 mais ao Sul, saindo no acesso ao SAMUR até encontrar a Av. Bartolomeu Gusmão.

Lateralmente à rodovia, deverão ser estudadas as vias paralelas e os acessos complementares para permitir a conexão dos dois sistemas; a outra alternativa será a execução de uma via perimetral, passando por fora da cidade, tanto no lado Oeste como no Leste, para deslocar o tráfego pesado e de passagem da área urbana com as ligações necessárias, nos extremos da cidade com o fim de permitir a penetração do tráfego que tem ligações com Conquista, ficando a rodovia atual como passagem secundária.

Essas duas soluções são alternativas em termos de prioridade de execução, sendo contudo complementares em termos de função; a primeira alternativa deve ser executada antes da outra, uma vez que a segunda depende de estudo mais acurado e tem reflexo no crescimento da cidade que deve ser previstos e controlados.

88

RECOMENDAÇÕES

- Definição juntamente com o DNER sobre o rebaixamento da pista, no trecho urbano e sobre as passagens de nível ligando os

setores Leste/Oeste da cidade.

- Definição da variante rodoviária da BR-116 e as conexões com as vias urbanas.

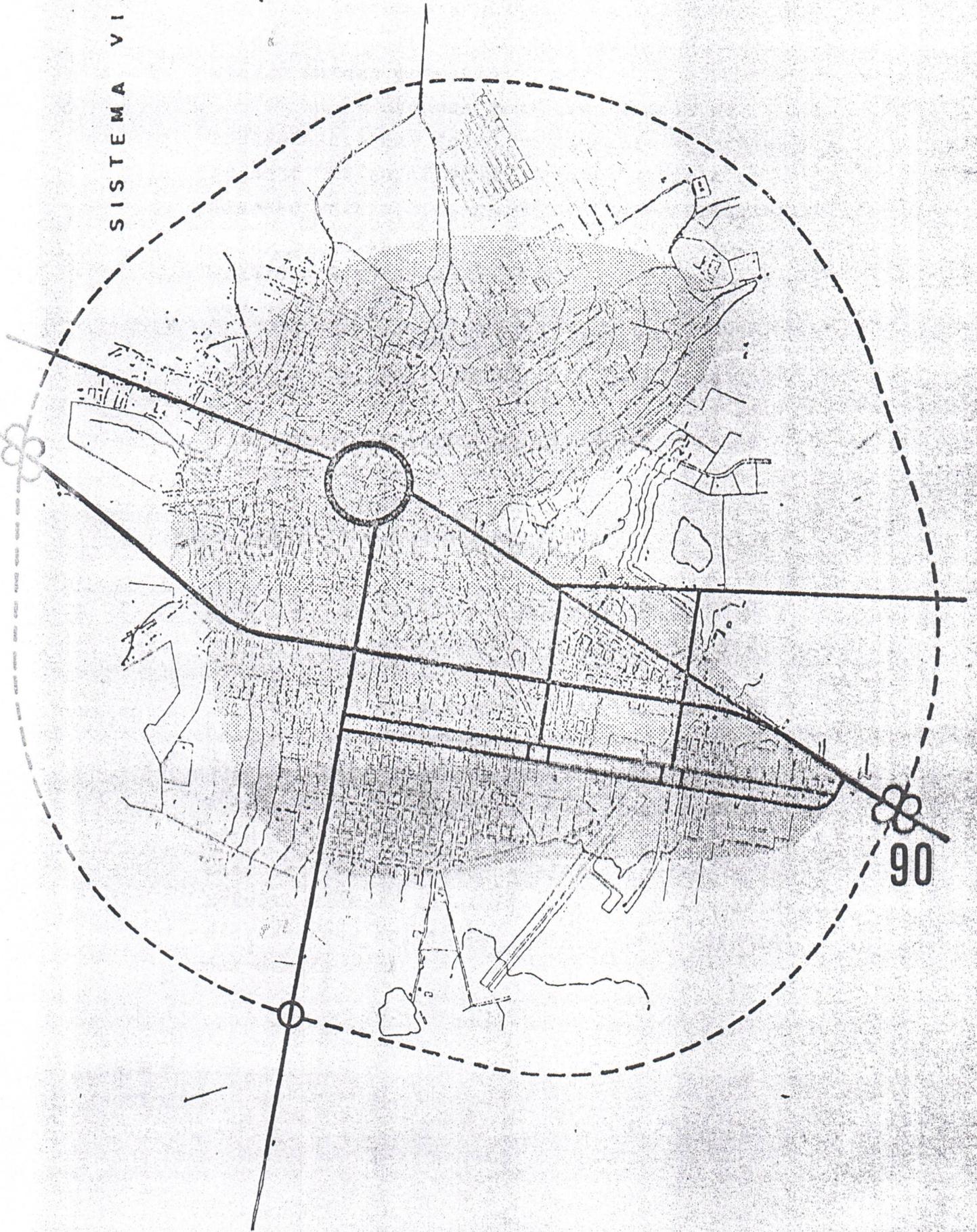
O SISTEMA VIÁRIO URBANO

O sistema viário urbano tem as seguintes características:

- permitir a circulação de veículos e pedestres nos dois setores da cidade, independentemente do tráfego rodoviário.
- estabelecer os acessos e ligações com as rodovias sem pontos de conflitos.
- distribuir-se por toda a cidade, hierarquizado, de acordo com as necessidades do tráfego e da circulação adequada.
- permitir expandir-se, acompanhando o crescimento urbano, ordenando-o também, através de seu traçado, para se obter fluxo fácil em todos os setores da cidade e deles com o centro.

Para obter a solução que atende às características acima mencionadas, imaginou-se um sistema composto de: um anel viário, que ligue o centro, atravesse a rodovia até o setor Oeste e se prolongue até o trecho próximo à rodoviária e daí volte ao centro. Esse anel utiliza vias já existentes, cujo traçado, dimensão e características viárias são favoráveis, conecta

SISTEMA VIÁRIO



90

os principais pontos importantes de atividades urbanas, formando um circuito geral e básico do sistema. A esse anel denominamos de sistema viário urbano primário;

- algumas vias denominadas de concêntricas que fazem um circuito semelhante ao anel básico, ligando setores urbanos em trechos mais afastados do centro e sucessivos.

Essas vias fazem parte do sistema viário urbano secundário, de acordo com a importância e hierarquização de vias.

- e outras vias denominadas de radiais que, partindo do anel básico se estendem em todos os sentidos, cortando as concêntricas e a elas se ligando, de forma a compor uma trama viária que de qualquer ponto da cidade se possa chegar facilmente ao centro bem como aos demais setores. Essas vias fazem parte do sistema viário complementar proposto com o objetivo de contribuir para ordenar o crescimento e a ocupação do solo urbano.

A transformação das vias no anel básico, tem-se como imprescindível a execução das passagens de nível sobre a BR-116 em número de três, já mencionadas anteriormente, além da duplicação da Av. Bartolomeu Gusmão para permitir o acesso fácil ao centro, e às rotulas viárias previstas que têm a função de distribuição do tráfego para as convergências das demais vias.

As vias concêntricas que partem do anel viário básico são formadas, por exemplo pelas vias denominadas Av. Ascendino Melo em conexão com a rua João Pessoa, e sua bifurcação seguindo a Av. São Geraldo; outra como a composta da Av. dos Expedicionários, sequenciada pela Av. Bruno Bacelar; outra concêntrica formada pela Av. Portugal e sua extensão, de um lado com a Av. Joaquim Hortelino e do outro o seu próprio prolongamento; outra compreendida pela Av. Brasil prolongando-se até o Aeroporto.

- entre as radiais algumas compostas pelas vias já existentes encontra-se no setor Leste o trecho urbano da BR-415 (Conquista-Itabuna), rua do Açude, rua da Conquistinha, Av. São Paulo, rua Niteroi complementada pela Av. proposta paralela à mesma, no sentido Oeste/Leste; no setor Oeste, setor mais novo em fase de ocupação, com características que o diferem dos demais, devido ao seu traçado ortogonal, as vias perpendiculares ao eixo da BR-116, constituem as radiais básicas,

- as ligações entre a rodovia BR-116 e a rodovia urbana devem ser feitas através das vias adjacentes à primeira, sendo uma solução adequada e de baixo custo.

RECOMENDAÇÕES

- realização de tratamento adequado das

vias do sistema viário urbano primário que compõe o anel básico incluída a duplicação da Av.

Bartolomeu Gusmão

- execução dos viadutos que permitem a interligação dos setores leste-Oeste e dos acessos complementares.

- o tratamento adequada das vias radiais e concêntricas de acordo com sua importância e fluxo.

- desenvolver projeto específico de vias do centro urbano tomando por base o sistema proposto.

SERVIÇOS PÚBLICOS BÁSICOS

O poder público municipal há muito vem se preocupando com os problemas relacionados com o saneamento do meio, através de uma atuação segura, voltada para a conquista de padrões de higiene satisfatórios, tão necessários à consecução de programas de saúde que vizam baixar os níveis de morbidade e mortalidade no seio da população.

No entanto, torna-se necessário completar algumas atividades setoriais desenvolvidas na cidade, tais como a rede de esgotos, a distribuição de água potável, a drenagem de algumas áreas importante da cidade, etc.

- esgotos sanitários sistema em implantação na cidade; deve-se contudo estar-se atento para procurar adequar o projeto em

implantação do crescimento urbano, para futuramente integrar as áreas prognosticadas de expansão prevista no plano diretor.

- distribuição de água potável; visando proporcionar a distribuição de água potável a um maior percentual da população, necessário se torna o órgão executor, junto com a Prefeitura realizarem estudo sobre o abastecimento d'água ajustando-o à distribuição espacial porposta pelo plano diretor quanto às áreas de expansão e o atendimento das populações localizadas nas áreas periféricas.

- drenagem e coleta das águas pluviais: apesar dos investimentos realizados no setor, alguns pontos da cidade carecem de uma ação do poder público visando superar os transtornos e perigos por que passa a população, fruto da ineficácia do sistema de coleta de águas pluviais e superficiais.

- entre outras áreas citariamos como as mais importantes a serem tratadas com programas de obras, a complementação do sistema coletor da vertente central; a proteção ao bairro Jurema, por meio de drenagem das águas provenientes dos bairros Bateias e Patagonia; a drenagem do bairro Escola Nova, e execução de galeria de águas pluviais para eliminar os constantes problemas de alagamentos na área.

- a solução de captação das águas pluviais, ao norte da cidade, que descendo pela encosta, carrega material dos Terrenos aí existentes para as partes mais baixas, do centro

constitui-se um grande desafio à administração e afigura-se como necessidade urgente.

LEGISLAÇÃO

Um plano diretor urbanístico precisa de base legal para se efetivar, dotando-o de uma estrutura legislativa mínima que seja, mas necessária como instrumento indispensável e de apoio, como também base da própria necessidade de continuação irreversível ao longo das administrações.

Nesse sentido três documentos legais são básicos para orientar a política urbana municipal e a implementação do plano e das medidas dele decorrentes, que são:

- 1- Lei do Plano Diretor
- 2- Lei de Loteamento
- 3- Código de Edificações

A Lei do Plano Diretor servirá para torná-lo instrumento legal, transformando-o em lei e fixando normas para sua execução.

A Lei de Loteamento servirá para regular o parcelamento e uso do solo urbano, os problemas decorrentes desse uso e do sistema viário.

O Código de Edificações dispõe normas sobre as construções sujeitas à fiscalização municipal, a fim de assegurar condições adequadas e controle da obra desde o projeto à sua localização, construção e utilização.

Outros instrumentos legais serão necessários para a complementação da legislação urbana, que deverão decorrer dessas três acima citadas e devem ser desenvolvidas segundo os princípios estabelecidos no Plano Diretor, observado o interesse social.

A legislação portanto se impõe não só na atuação controladora e fiscalizadora do solo e das edificações mas principalmente, como orientadora da ocupação, seguida de uma efetiva atuação técnica dos órgãos municipais pertinentes, para que com isso possa ordenar melhor o crescimento urbano, bem como evitar as ocupações de forma desaconselhável e prejudicial, que criam situações críticas para o próprio poder municipal.