



**UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA
CURSO DE BACHARELADO EM URBANISMO**

ISADORA ARAGÃO SOUZA

A CONQUISTA DE UM NOVO PLANEJAMENTO

Salvador - Bahia

2013

ISADORA ARAGÃO SOUZA

A CONQUISTA DE UM NOVO PLANEJAMENTO

Monografia apresentada como requisito final de avaliação para concessão de grau em Bacharel em Urbanismo pela Universidade do Estado da Bahia.

Orientador: Prof^a. Dr^a. Rosali Fernandes

Salvador - Bahia

2013

ISADORA ARAGÃO SOUZA

A CONQUISTA DE UM NOVO PLANEJAMENTO

Monografia para concessão de Grau em
Bacharel em Urbanismo pela
Universidade do Estado da Bahia.

Aprovado em: Salvador, 28 de novembro de 2013.

Banca Examinadora:

Plínio Martins Falcão _____

Mestre em Arquitetura e Urbanismo

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia

Antonio Muniz dos Santos Filho _____

Mestre em Geografia

Universidade do Estado da Bahia

Rosali Braga Fernandes _____

Doutora em Geografia Humana

Universidade do Estado da Bahia

“Above all, do not lose your desire to walk. Every Day I walk myself into a state of well-being and walk away from every illness. I have walked myself into my best thoughts, and I know of no thought so burden-some that one cannot walk away from it.”

Søren Aabye Kierkegaard
Danish philosopher
1813-1855

AGRADECIMENTOS

A sensação de mais uma etapa concluída é indescritível. Durante os quatro anos que estive na UNEB muita coisa aconteceu – vontade de desistir do curso, vontade de voltar para minha cidade, vontade de desistir na primeira dificuldade – e tenho certeza que cada uma delas estava guardada para mim. Cada conhecimento, cada vivência, cada sentimento levarei comigo para o resto de minha vida.

Agradeço primeiramente à Deus, por todas as oportunidades, pelas bênçãos, por fazer de mim quem eu sou, por ter me dado a família e os amigos que tenho, e por sempre guiar os meus caminhos. Sem Sua graça e Sua mão protetora os momentos de tormenta e dúvida não seriam superados e contornados.

À minha família, que é meu porto seguro, onde eu guardo e recarrego todas as minhas energias, meu recanto nas horas difíceis e minha alegria cotidiana, o meu muito obrigada. Em especial à minha mãe, Salete, por sempre me confortar, me orientar e me mostrar sempre o lado bom das coisas. À minha irmã, Tetis, por ser minha melhor amiga e aliada para todas as horas, e à minha tia Nana por ter sido minha segunda mãe e minha estrutura por esses quatro anos. À minha irmã mais nova, Clarice e à minha avó, Maria. E ao meu pai, mesmo na ausência.

Agradeço aos meus amigos, os mais antigos e as amizades construídas em Salvador, por serem minha segunda família e estarem sempre ao meu lado, mesmo que não fisicamente, e por sempre torcerem por mim.

Aos amigos da UNEB, companheiros de todos os dias, meu agradecimento, por todos os conselhos, as ajudas nos trabalhos e provas, às viagens, as risadas na hora do almoço ou a caminho do estágio, cada história, cada aprendizado, cada barreira superada em conjunto. Larissa, Bianca, Débora e Ricardo, sem vocês a UNEB não seria a mesma.

Muito obrigada também ao meu maior e mais fiel companheiro de todas as horas, Thiago, por toda a paciência, companheirismo, por cada abraço nas horas ruins e cada vitória comemorada juntos, e por me fazer enxergar as coisas de uma maneira mais simples.

Aos meus professores, por todo o conhecimento, em especial à Rosali, pelas orientações, e aos demais funcionários da UNEB, obrigada! E aos meus colegas de trabalho da SEDUR, que não poderiam ser esquecidos.

Agradeço à banca examinadora, Prof. Plínio e Prof. Muniz, pela dedicação e disposição para fazerem parte da avaliação deste trabalho.

Mais uma etapa vencida de muitas que ainda virão!

RESUMO

O crescimento das cidades e o caráter cada vez mais urbano da população trazem consigo a necessidade de se pensar em espaços urbanos agradáveis para o convívio das pessoas, encarando os problemas que surgem e propondo novos caminhos para se chegar ao ideal de cidade saudável e bem planejada. O presente trabalho tem como objetivo analisar o planejamento urbano no Centro de Vitória da Conquista, através da análise do seu processo de urbanização e de seu Plano Diretor Urbano, propondo uma relação entre o modelo de planejamento urbano do arquiteto urbanista dinamarquês, Jan Gehl, e a configuração espacial do Centro Comercial de Vitória da Conquista, colocando em evidência na área de estudo a escala humana do planejamento. As principais características do município que o torna um potencial receptor das ideias de Gehl e da escala humana do planejamento são levantadas, embasando propostas de melhoria para a área. Para tanto, utiliza-se o método indutivo. Faz-se uso também de pesquisa histórica, documental e bibliográfica e pesquisa de campo.

Palavras-chave: Planejamento urbano. Vitória da Conquista-BA. Centro. Escala humana Jan Gehl.

ABSTRACT

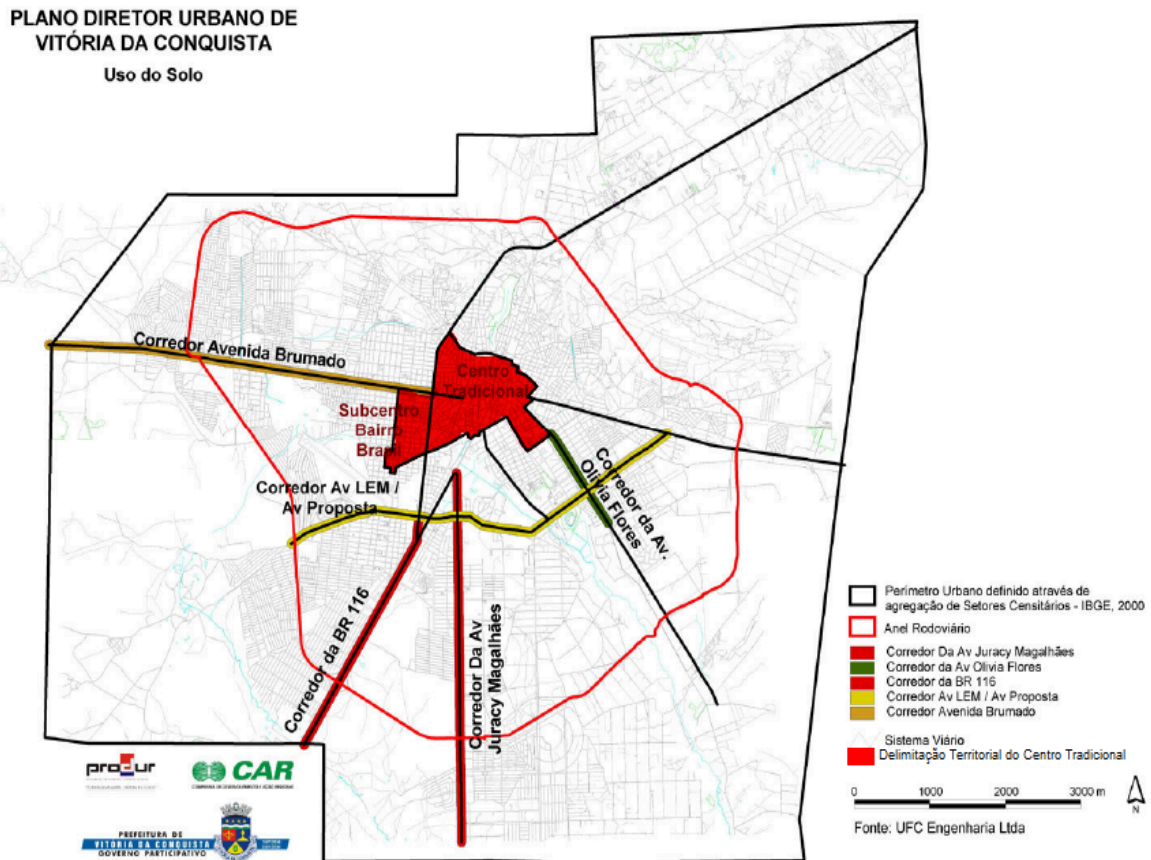
The growth of cities and the character increasingly urban of population brings with it the need to think of pleasant urban spaces for socializing people, facing the problems that arise and proposing new ways to reach the ideal of healthy and well-planned cities. This study aims to analyze the urban planning at the Center (downtown) of Vitória da Conquista, through the analysis of its urbanizations process and its Urban Master Plan, proposing a relation between the model of urban planning of the danish architect urbanist, Jan Gehl, and the spatial configuration of the Center (downtown) of Vitória da Conquista, highlighting the human scale at the area of study. The main features of the city which makes it a potential receiver of Gehl's ideas and human scale planning are raised, basing improvement proposals for the area. For that, was used the inductive method. Also made use of historical research, documentary and bibliographic research and field research.

Keywords: Urban Planningn. Vitória da Conquista-BA. Downtown. Human scale. Jan Gehl

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1 O PLANEJAMENTO URBANO: A CIDADE VISTA POR DENTRO	14
1.1 O que é planejamento urbano?	15
1.2 O planejamento urbano segundo Jan Gehl	22
1.2.1 “Síndrome de Brasília”	27
REFERÊNCIAS CAPÍTULO 1	30
2 PLANEJAMENTO URBANO EM VITÓRIA DA CONQUISTA	32
2.1 Histórico da urbanização em Vitória da Conquista	34
2.2 Caracterização do Centro de Conquista	41
REFERÊNCIAS CAPÍTULO 2	46
3 O CENTRO COMERCIAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA: ESTUDO DE CASO	
47	
3.1 Exemplos de intervenções no planejamento urbano voltadas para a escala humana	48
3.2 Aspectos de Vitória da Conquista que favorecem a aplicação das teorias de Jan Gehl	51
3.2.1 Relevo	53
3.2.2 Clima	53
3.2.3 As alamedas e praças públicas	55
3.2.4 As ciclovias	56
3.2.5 Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM)	58
3.2.6 Produto Interno Bruto (PIB)	59
REFERÊNCIAS CAPÍTULO 3	61
CONCLUSÃO	63
REFERÊNCIAS	67
ANEXOS	71

Figura I.2 – Localização do Centro de Vitória da Conquista



Fonte: BRASIL, 2006, adaptado pela autora

O objetivo dessa pesquisa é avaliar o planejamento urbano no Centro de Vitória da Conquista, entre os anos de 2006 e 2012, a partir do modelo de planejamento urbano do urbanista Jan Gehl. As teorias de Gehl servirão como base para enxergar possíveis mudanças no planejamento urbano do Centro Comercial¹ da cidade, adaptando-as à realidade conquistense, uma vez que a pesquisa se baseia na ideia de que é possível a aplicação das teorias de Jan Gehl no Centro de Vitória da Conquista, levando em consideração essa realidade.

Para a realização da pesquisa, utilizou-se do método indutivo, partindo de uma premissa particular – o Centro da cidade de Vitória da Conquista – para premissas gerais – as teorias do urbanista Jan Gehl. As informações necessárias para o desenvolvimento desta pesquisa foram obtidas através de alguns procedimentos metodológicos: pesquisa histórica, para avaliar as transformações ocorridas no objeto de estudo ao longo do tempo; pesquisa documental e

¹ Poligonal delimitada pela autora para melhor análise, aplicação das teorias de Jan Gehl e levantamento de propostas viáveis.

bibliográfica, com levantamento de dados para embasar o assunto tratado no trabalho; pesquisa de campo, para obtenção de fotos e melhor percepção do espaço estudado.

O referencial teórico utilizado baseia-se nas teorias do urbanista dinamarquês Jan Gehl (2010) e nos conceitos e entendimentos sobre o planejamento urbano de Marcelo Lopes de Souza (2011). O planejamento urbano é um instrumento da política urbana usado para prever possíveis problemas citadinos e tentar minimizá-los nas gestões futuras, ou para enxergar acertos e melhorias e continuar colocando-os em prática. A ausência desse instrumento nos leva à surpresa, ao desconhecido, ficamos à mercê das circunstâncias, sem ter em mente o que poderá acontecer. Um instrumento e grande aliado do planejamento urbano, em sua escala local (sendo esta aqui entendida como a escala municipal, onde as relações pessoais e o convívio com o espaço é mais intenso), é o plano diretor de desenvolvimento urbano dos municípios.

Gehl (2010) utiliza quatro ideais a serem seguidos pelas cidades para que se tornem locais prazerosos para se viver: cidades agradáveis, com segurança/proteção, sustentabilidade e saúde. Observações simples como o tempo de permanência em locais públicos, o estímulo à caminhada e os modais de transporte indicam em que estágio de planejamento se encontra uma cidade no que se refere à qualidade de vida para este autor.

Para alcançar a população e propor um planejamento urbano que leve em consideração suas necessidades, traz-se as teorias de Gehl (2010), que têm como principal característica a busca por bons lugares para se viver, levando em consideração a escala humana do planejamento: analisar, entender e projetar a cidade e seus espaços segundo seus usos pela população.

As peculiaridades, demandas e principais características de um município e de sua população devem ser a principal premissa norteadora de qualquer planejamento urbano, tendo como aliada a gestão urbana, uma vez que a gestão gere o espaço onde o planejamento urbano é atuante. Estas demandas podem ser apresentadas em escalas diferentes, trazidas por Souza (2011), sendo elas: escala local (escala a ser utilizada para estudar o Centro do município de Vitória da Conquista), regional, nacional ou internacional, variando de acordo com o espaço estudado.

Além da diferença de escalas, Souza (2011) adota nove tipologias, ou modelos, das abordagens atuais do planejamento urbano (planejamento físico-territorial clássico, planejamento sistêmico, planejamento “mercadófilo”, *New Urbanism*, desenvolvimento urbano sustentável e planejamento ecológico, planejamento comunicativo/colaborativo, planejamento rawlsiano, planejamento social-reformista e, por fim, o planejamento autonomista), que, associados à gestão e aos instrumentos de planejamento, ditam a organização sócio-espacial das cidades.

Esta monografia está estruturada em três capítulos, onde os principais entendimentos para se alcançar os objetivos desta pesquisa são trazidos, de forma complementar e sequencial.

O primeiro capítulo discorre sobre o planejamento urbano, assunto foco dessa pesquisa, suas vertentes e importância para o desenvolvimento de uma cidade e para sua população, principalmente, segundo as teorias de Jan Gehl, que embasarão toda a pesquisa. De caráter teórico, é o estopim para se entender o processo de urbanização do município de Vitória da Conquista e para embasar as considerações e propostas trazidas pela autora para o Centro Comercial do município.

O segundo capítulo traz, historicamente, o processo de urbanização de Vitória da Conquista, assim como o surgimento de seus bairros, com foco no bairro Centro. O Centro da cidade é descrito e caracterizado, apontando as principais mudanças ocorridas com o tempo e sua atual função na cidade, tendo como referencial o primeiro Plano Diretor Urbano do município, instituído em 1976, e o atual, do ano de 2006.

O terceiro capítulo tem como objetivo analisar o Centro Comercial de Vitória da Conquista, enxergando suas potenciais características que fazem dele um ambiente propício para a implantação das teorias de Jan Gehl. Faz-se um mapeamento das alamedas e travessas de uso exclusivo para pedestres e das praças existentes nesta poligonal e levanta as justificativas necessárias que nos fazem confirmar a hipótese inicial da pesquisa.

Na conclusão são trazidos pensamentos e entendimentos adquiridos pela autora ao longo da pesquisa e propostas para possibilitar que a escala humana do planejamento urbano, proposta por Jan Gehl, seja ressaltada e posta em prática no Centro Comercial do município em questão.

CAPÍTULO 1

O PLANEJAMENTO URBANO: A CIDADE VISTA POR DENTRO

Pela primeira vez na história da humanidade, a população urbana é maior que a população rural. No Brasil, esses números somam 160.925.792 pessoas em área urbana e 29.830.007 pessoas em área rural, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2010) e, segundo projeções da Organização das Nações Unidas (ONU), esse número só tende a aumentar. Isso nos mostra a importância, cada vez mais afirmativa, dos centros urbanos e a necessidade de se pensar as cidades como habitat do homem, exigindo delas uma garantia que o bem-estar coletivo exista.

Contudo, o rápido processo de crescimento, desenvolvimento e urbanização sofrido pelas cidades atropela etapas do planejamento urbano que se fazem extremamente necessárias para o seu bom funcionamento e que proporciona à população uma vida urbana saudável. Problemas como intensos congestionamentos no trânsito, alta poluição, baixa segurança, perda do hábito de caminhar, não uso dos espaços públicos e falta de infraestrutura passam a ser parte de cidades como Brasília e Vitória da Conquista, capital nacional e cidade foco do presente estudo, respectivamente, condicionando o ritmo de vida de sua população, que passa a ser baseado no uso do automóvel, de *shoppings center* e atividades cada vez mais privadas e em locais fechados.

Até a década de 1960, as cidades eram pensadas segundo as necessidades de seus moradores. A partir dessa década, mudanças de paradigmas vieram com o modernismo (movimento cultural e literário do início do século XX), trazendo uma visão da cidade como máquina, tendo como objetivo principal encontrar o modelo ideal para o tráfego de carros e a construção de prédios isolados e individuais, ofuscando a ideia de cidade como conglomerado e os seus espaços públicos. Hoje, no século XXI, a incorporação das necessidades humanas ao planejamento das cidades volta a se fazer presente.

Aqui serão trazidos conceitos de planejamento urbano e sua concepção por alguns autores, como Jan Gehl (urbanista base para a elaboração da presente pesquisa) e Marcelo Lopes de Souza, assim como modelos de planejamento urbano e exemplos de cidades referência no assunto.

1.1 O que é planejamento urbano?

O uso do planejamento para melhor gerir uma determinada atividade tem sua origem enraizada na administração, logo se dispersando e sendo utilizado por diversos outros segmentos: educação, saúde, vida pessoal, meio urbano. O planejamento pode ser visto como ciência, quando formula ideias e teorias a partir da observação de fatos, ou como arte e política, quando estabelece metas para atingir determinados objetivos.

No Brasil, o planejamento urbano data de 1549, com a construção de sua primeira cidade e capital planejada, nos moldes dos colonizadores europeus, Salvador. Mas, como ciência, o planejamento urbano no Brasil é datado do final da década de 1890, como afirma Leme (1999), onde a geração de profissionais envolvidos no assunto era formada em cursos de engenharia, tendo como principais campos de trabalho “a construção de ferrovias e as obras de infra-estrutura das cidades: saneamento, abertura e regularização do sistema viário.” (LEME, 1999).

Elaboravam também projetos urbanísticos para as áreas centrais das cidades, visando o melhoramento de áreas próximas aos centros comerciais tradicionais, valorizando novas áreas e dando início a um processo de descentralização; e para promover a circulação nas cidades e entre as cidades, com reformas e ampliações de portos, abertura de avenidas largas, obras ferroviárias.

Segundo Souza (2011), planejar é “tentar prever a evolução de um fenômeno [...], com o objetivo de melhor precaver-se contra prováveis problemas ou, inversamente, com o fito de melhor tirar partido de prováveis benefícios” (SOUZA, 2011, p.46). O planejamento é o instrumento usado para prever possíveis problemas e tentar minimizá-los para gestões futuras. A ausência desse instrumento nos leva à surpresa, ao desconhecido, ficamos à mercê das circunstâncias, sem ter em mente o que poderá acontecer.

Mas a ideia não deve ser a de esgotar todas as possibilidades (possíveis cenários) para o futuro, muito pelo contrário, deve ser o pensar as atividades a serem realizadas com a ajuda de simulações. Como diz o próprio Souza (2011), trata-se de “uma abordagem realista do desafio de realização de prognósticos, com a condição de não se ceder à tentação racionalista de formalizar excessivamente a simulação” (SOUZA, 2011, p.48). O desafio do planejamento é exatamente esse: conseguir chegar a uma linha de pensamento mais flexível e menos realista, entendendo que sempre poderá haver algo inesperado que mude os planos.

Ferrari (2004) vai além no entendimento de planejamento urbano, trazendo este elemento associado não somente às dinâmicas dentro de uma única cidade, mas a sua relação com esferas maiores, como a estadual, a regional e a nacional:

No sentido original, planejamento ou ordenação do aspecto físico-territorial de uma cidade ou zona urbanizada; como cidade e campo interagem estreitamente, o campo de atuação estendeu-se ao território municipal e hoje a preocupação deve ser com o planejamento integrado do Município dentro de sua região, de seu Estado e da Nação (FERRARI, 2004, p.279).

O planejamento traz consigo uma série de peculiaridades que devem e necessitam ser observadas e evidenciadas durante o seu processo. A principal delas é a questão social: em cidades já concebidas, as intervenções normalmente afetam a vida de moradores que ali habitam (como no caso de obras onde ocorre a desapropriação)². Ao mesmo tempo em que o planejamento deve estudar a fundo todas as minuciosidades dos locais de intervenção, fazendo jus às suas complexidades, ele deve vir de forma “espontânea”, como traz Souza (2011), seguindo as lógicas sócio-espaciais e econômicas da localidade, sem trazer grandes mudanças ou alterações à dinâmica.

No Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001, o planejamento é trazido como um instrumento utilizado pela política urbana para alcançar seus objetivos e efetivar sua validade, sendo incluído em específico o “planejamento das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões” (BRASIL, 2001) e o planejamento municipal, por meio de plano diretor; disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo; zoneamento ambiental; plano plurianual; diretrizes orçamentárias e orçamento anual; gestão orçamentária participativa; planos, programas e projetos setoriais; planos de desenvolvimento econômico e social.

Como sugere Sousa (2011), o planejamento urbano está diretamente associado à gestão urbana, uma vez que a gestão gere o espaço onde o planejamento urbano é atuante. O planejamento pode ser visto como a preparação para uma futura gestão, sendo a gestão “a efetivação, ao menos em parte [...], das condições que o planejamento feito no passado ajudou a construir.” (SOUZA, 2011, p.46).

² Para Mello (1999), por desapropriação entende-se “a transferência compulsória da propriedade de bens móveis ou imóveis particulares para o domínio público, em função de utilidade pública, interesse social ou necessidade pública.”

Os dois agentes acima tratados também podem servir como ferramentas de promoção do desenvolvimento sócio-espacial, por terem como finalidade a superação de problemas e a melhoria da qualidade de vida. Visto por essa lógica, o planejamento é, nada mais nada menos, que uma estratégia de desenvolvimento urbano (sendo este o objetivo fundamental daquele), pautada em pesquisas, estudos e teorias, com um caráter extremamente social por se tratar de uma reflexão sobre a sociedade e suas demandas, e sobre a mudança social (e espacial).

Essas demandas podem ser em escalas diferentes, seja ela local (escala a ser utilizada para estudar o Centro do município de Vitória da Conquista), regional, nacional ou internacional, variando de acordo com o espaço estudado: Souza (2011) traz o exemplo de diferença de escala entre Brasil e Portugal, por exemplo, tendo em mente a brusca diferença de tamanho entre os dois países. Uma escala regional no Brasil terá um recorte de tamanho consideravelmente diferente da escala regional em Portugal. As definições a seguir a cerca dos tipos de escala aqui citadas são referenciados em Souza (2011).

Por escala local, entende-se, de fato, a escala de planejamento da cidade, seja ela do município ou da cidade. Nela são expressas vivências mais intensas do espaço, possibilitando uma formação de identidades sócio-espaciais, permitindo, também, maior proximidade com o “público” no que se refere à política e uma participação mais direta nesse sentido. A escala em questão se divide em subescalas, sendo elas: escala microlocal³ (abrangendo o quarteirão, subbairro, bairro e o setor geográfico, sendo a subescala de maior contato com a população e a escala onde se tem uma maior percepção das influências das decisões tomadas); escala mesolocal (correspondendo ao município, referenciando o Estado local, ou à cidade em si. É o ambiente mais propício para reivindicações, mobilizações e práticas políticas); e a escala macrolocal (que corresponde a uma situação comum às metrópoles – regiões ou áreas metropolitanas –, onde cidades interagem em si, seja por meio do sistema viário ou pelo uso mútuo de comércio e serviços, sendo próximas umas das outras e apresentando características e, também, problemas similares).

³ Entre as subdivisões da escala local, podemos classificar o estudo em questão como sendo de escala microlocal, por se tratar do Centro do município de Vitória da Conquista.

A segunda escala é a regional, caracterizada por ser um espaço vivido, “sentido/percebido preñado de densidade cultural, imagética, simbólica e histórica, situado entre o nível local e a escala do país [...]” (SOUZA, 2011, p.109). Pode se referir a uma região do país, como as regiões Norte, Nordeste, Sul, Sudeste e Centro-Oeste do Brasil, ou a regiões de menor nível, como o Triângulo Mineiro, em Minas Gerais. Para o planejamento, esta escala tem grande importância por se tratar de uma marcação territorial onde acontecem importantes processos, por apresentar especificidades ligadas à rede urbana e, principalmente, por muitas vezes coincidir “com um território político-administrativo formal e com um nível de governo (estados, províncias etc.), o que pode condicionar de várias maneiras a implementação de políticas públicas interurbanas e a margem de manobra local” (SOUZA, 2011, p.109).

A escala nacional refere-se à escala do país, tendo influência sobre a rede urbana e cada cidade individualmente (no que tange a vida cultural, econômica e política), interferindo direta (como, por exemplo, com as reformas tributárias) e/ou indiretamente (como em decisões sobre o desemprego no país) na vida local.

A quarta e última escala, a escala internacional, é dividida em duas vertentes: a escala de grupos de países e a escala global. A primeira não tem grande relevância para o planejamento, se constituindo em aglomerados de países, seja por interesses econômicos, políticos ou econômicos e políticos. O Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) é um exemplo, sendo um bloco econômico formado pelos países Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai e Venezuela.

A segunda é a escala global, que:

abrange o mundo inteiro e diz respeito, sobretudo, a fenômenos de ordem econômica no âmbito de sistema mundial capitalista (globalização econômico-financeira), embora possa vincular-se, igualmente, à área de abrangência de uma entidade virtualmente mundial como a ONU (SOUZA, 2011, p.111).

Além de se tratar da escala que dita a dinâmica do sistema mundial capitalista (interferindo nas dinâmicas nacionais), exerce influência nas políticas urbanas em muitos países.

Afora a diferença de escalas, Souza (2011) traz nove tipologias das abordagens atuais do planejamento urbano. Para chegar a estas nove tipologias, o autor começou a analisar o planejamento a partir do Urbanismo Modernista, levando em consideração as influências e contribuições de planejadores profissionais, acadêmicos que discutem/discutiram o tema, indivíduos a serviço do aparelho do

Estado que também trouxeram alguma colaboração, desmistificando e questionando o planejamento como tal.

Foram adotados pelo autor acima citado oito critérios para determinar as tipologias finais por ele estabelecidas: ideia força central, referente ao mais forte objetivo “no âmbito da modalidade de planejamento considerada” (SOUZA, 2011, p.200); filiação estética, não interessante para o estudo em questão, por se tratar de um olhar mais arquitetônico do planejamento; escopo, critério que define se o estilo de planejamento é estritamente físico-territorial ou social abrangente; grau de interdisciplinaridade, que “admite ser tratado com a ajuda de uma escala de avaliação” (SOUZA, 2011, p.201), definindo se há forte relação com o profissional arquiteto ou nenhuma relação, sendo autônomo; permeabilidade em face da realidade, sendo o “grau em que o normativo deriva de uma análise profunda e sistêmica prévia da realidade empírica” (SOUZA, 2011, p.120); grau de abertura para com a participação popular, que, como o próprio nome já diz, avalia o nível de participação da sociedade, variando da manipulação ao controle cidadão; atitude em face do mercado, autoexplicativo; e, por fim, referencial político-filosófico.

As nove tipologias adotadas por Souza (2011) são:

- Planejamento físico-territorial clássico – tem por objetivo a modernização das cidades, visando se chegar a uma “cidade ideal”, tendo como foco a organização espacial destas, através da elaboração de planos de ordenamento;
- Planejamento sistêmico – também com foco na modernização das cidades, se difere do planejamento físico-territorial por ter uma abordagem com enfoque racional, buscando entrada no debate científico;
- Planejamento “mercadófilo” – forte crítica e tentativa de rompimento com o planejamento regulatório, na medida em que deixa de “tentar ‘domesticar ou ‘disciplinar’ o capital para, pelo contrário, melhor ajustarem-se aos seus interesses, inclusive imediatos.” (SOUZA, 2011, p.136);
- *New Urbanism* – surgido nos Estados Unidos no final da década de 1980, é voltado para um planejamento mais restrito, tendo como premissa principal a reintegração de componentes da vida moderna, como habitação e lazer, em um único bairro (através do uso misto do solo), adaptando-os aos pedestres e tendo relevante controle de tráfego. Esse modelo de planejamento se assemelha com as ideias do planejador Jan Gehl, mas à frente citado;

- Desenvolvimento urbano sustentável e planejamento ecológico – tem como meta principal o alcance da modernização com sustentabilidade⁴ ecológica das cidades. Para a autora dessa pesquisa, se trata de um conceito utópico, tendo em vista que toda ação realizada nas cidades gera uma reação ao meio onde esta se encontra. A autora acredita em uma utilização conservacionista dos recursos para se alcançar um desenvolvimento e/ou modernização menos agressivos;

- Planejamento comunicativo/colaborativo – fundamentado nos pensamentos de Habermas⁵, esse método visa a comunicação entre os agentes envolvidos no processo a fim de se chegar a “acordos voluntários em nome da cooperação.” (SOUZA, 2011, p.149);

- Planejamento rawlsiano – teoria defendida por Shean McCONNEL, inspirada no filósofo Rawl, onde o foco dos planejadores urbanos, ao estudar/pensar/projetar uma cidade deve ser as necessidades dos grupos sociais menos favorecidos e privilegiados, de um ponto de vista ético;

- Planejamento social-reformista – a ideia central dessa vertente do planejamento é a justiça social, visando uma forma de socialdemocracia com referências participativas, “compatível com o modelo social capitalista.” (SOUZA, 2011, p.212);

- Planejamento autonomista – com base na autonomia individual e coletiva, apoia a participação social nas tomadas de decisão, garantindo a igualdade, deixando questões para serem decididas pela coletividade organizada.

Os citados modelos de planejamento urbano associados aos instrumentos de planejamento (trazidos pelo Estatuto da Cidade, já aqui referenciados), de acordo com as necessidades e peculiaridades de cada cidade, nos levam à organização sócio-espacial destas.

Segundo análises da autora deste estudo, o modelo que mais se assemelha ao planejamento de Vitória da Conquista (apesar de este não ter seguido nenhuma teoria de planejamento específica) é o planejamento sistêmico, que surge por volta da década de 1960, tendo como tendência o planejamento integrado e os

⁴ Mundialmente, a palavra sustentabilidade começou a ser propagada a partir da realização da Comissão Mundial para o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD), em 1987, que originou o Relatório Brundtland também conhecido como Nosso Futuro Comum, definindo sustentabilidade como ações que satisfazem “as necessidades da geração presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras para satisfazer as suas próprias necessidades.” (LIMA, 2006, p.03).

⁵ Filósofo alemão do século XX, autor da obra “Teoria da Ação Comunicativa”, considerado um dos últimos representantes da Escola de Frankfurt.

superplanos. É exatamente nesse período, quando o modelo em questão ganha abrangência e aplicabilidade em diversas cidades do mundo, na década de 1970, que é criado o primeiro Plano Diretor Urbano do município. O formato simétrico das ruas é outra grande característica do planejamento no município, que deve ser aqui ressaltada, como mostra a Figura 1.1.

Figura 1.1 – Vista aérea do Bairro Candeias, em Vitória da Conquista



Fonte: VITÓRIA DA CONQUISTA, 2011

Ainda a partir de reflexões da autora, pôde-se perceber que o Centro de Vitória da Conquista passa por um processo que o assemelha aos ideais do planejamento mercadófilo: necessidade de o meio se adaptar ao capital/mercado. O Centro de Conquista é predominantemente comercial, tendo a Câmara de Dirigentes

Lojistas (CDL) forte influência sob as decisões tomadas, principalmente na área conhecida como Centro Comercial.

1.2 O planejamento urbano segundo Jan Gehl

Jan Gehl, urbanista dinamarquês que acredita na humanização das cidades, dedicou sua carreira a planejar bons lugares para se viver. Sua primeira experiência foi em Copenhagen, em 1960, onde começou a notar que a mobilidade da cidade estava começando a ser alterada e os deslocamentos à pé estavam dando espaço à deslocamentos com automóveis. Foi proposto por ele o fechamento de uma das mais importantes avenidas da cidade, a Strøget (ver ANEXO A), dando espaço a uma via exclusiva para pedestres. A ideia foi fortemente contestada por moradores e, principalmente, comerciantes, que temiam perder espaço e clientela. Mas, o resultado veio de encontro às críticas iniciais: o calçadão se tornou um ponto de encontro e circulação da população, usando os modais à pé e bicicleta, e os comércios começaram a lucrar mais com o maior fluxo de pessoas. Hoje Copenhagen é um exemplo mundial de cidade com qualidade de vida e enquadrada na escala humana do planejamento.

Para Gehl, os carros não seriam a real causa dos congestionamentos, mas sim um sintoma do mau planejamento urbano, como ressalta a jornalista Natália Garcia, em seu blog *Cidades para Pessoas*, inspirada no autor. O planejamento de uma cidade deve levar em consideração, em primeira instância de importância, a dimensão humana, as necessidades das pessoas que usam a cidade e a influência que a cidade vai exercer sob a qualidade de vida de sua população.

A própria capital brasileira, Brasília, é um exemplo claro da falta da escala humana no planejamento urbano, tratada por Gehl (2010) como “síndrome de Brasília” (ver item 1.2.1), em seu livro *Cities for People*. As grandes distâncias entre os prédios, a largura das vias, a falta de faixas de pedestre, semáforos de pedestre e passarelas revelam a ausência de preocupação com o deslocamento do indivíduo em si, sem um automóvel. Como analisa o autor, a ordem de importância dos fatores foi alterada: o modo antigo de se pensar pessoas-espaços-edifícios foi trocado pela forma edifícios-espaços-pessoas.

O planejamento urbano, nesse contexto, nada mais é do que analisar, entender e projetar a cidade e seus espaços segundo seus usos pela população, enquadrando a cidade à escala humana. Os investimentos para incluir tal escala à

cidade são consideravelmente inferiores a gastos como, por exemplo, com estrutura viária e saúde pública, se tornando possível para grande parte das cidades, desde as menores, às metrópoles, com baixa ou alta capacidade financeira (cada uma, claro, respeitando suas peculiaridades e culturas). Os benefícios gerados por tais investimentos acabam refletindo, também, nos gastos sociais citados.

Jan Gehl compara a rua com um teatro: se o teatro está vazio e sem audiência, é porque há algo de errado com o espetáculo exibido e sua produção. O mesmo serve para as ruas: se as ruas e os espaços públicos estão vazios, há algo de errado, estes não devem estar compatíveis com as necessidades da população. Mas, vale ressaltar, o que importa não é a quantidade de pessoas que está em um determinado local, e sim a qualidade de vida que estão tendo (se estão satisfeitos, se divertindo, se sentindo confortáveis).

A escala humana, no meio urbano, representa tudo aquilo que está à altura dos olhos, sendo a mais importante escala para o planejamento de uma cidade, segundo o urbanista em questão, tendo como ponto de partida as atividades humanas universais que acontecem nas cidades. Caminhar, além de ser um modo de locomoção (transporte), é uma oportunidade para fazer outras atividades, como conversar com um amigo que encontramos na rua, se exercitar, pagar contas no caminho, comprar pão, etc. Barreiras nas calçadas, escadas, calçadas irregulares e ladeiras inclinadas são alguns dos obstáculos que desestimulam as pessoas a caminharem na cidade.

Permanecer nos espaços comuns da cidade, como praças, cafés, pontos de ônibus é outro indicador que exprime a qualidade de vida na cidade. Alguns destes espaços têm poucas especificidades ou elementos decisivos para seu uso ou não: um usuário do transporte coletivo se sente mais confortável para esperar um ônibus se houver cobertura e bancos no ponto de ônibus (apesar de isso não é decisivo, no caso do ponto de ônibus, a necessidade leva o indivíduo a permanecer no ambiente que lhe é oferecido). Já em praças e cafés (Ver Figura 1.2), fatores como o sombreamento, conforto dos assentos, presença de outras pessoas no local, localização do empreendimento (de preferência de frente para a vida da cidade) e o barulho determinam a escolha do local pelo usuário e o seu tempo de estadia.

Figura 1.2 – Uso do espaço público em Copenhague, Dinamarca.



Fonte: GEHL, 2010.

Quatro objetivos e conceitos fundamentais são trazidos por Gehl (2010), como chaves para alcançar esse ideal de planejamento, realçando o foco nos pedestres, ciclistas e na vida cidadã de modo geral, sendo eles: cidades agradáveis, segurança, sustentabilidade e saúde.

Uma cidade agradável, chamada por Gehl de *“lively city”*, é potencializada quando sua população é instigada e convidada a caminhar, pedalar e conviver mais em seus espaços públicos, partindo da ideia de que pessoas atraem mais pessoas. É como em um parque infantil: quando uma criança vê outras brincando, se sente instigada a também participar da brincadeira. E associando essa ideia do convívio da cidade e sua caminhabilidade⁶ às possíveis amenidades (presença de lojas, monumentos, restaurantes, praças etc. no trajeto), é possível encurtar as distâncias, tornando a caminhada mais agradável.

Em Vitória da Conquista podemos observar algumas localidades onde a caminhada é estimulada, as chamadas alamedas e travessas: são ruas largas, localizadas no Centro da cidade, onde apenas pedestres e ciclistas podem transitar.

⁶ Termo utilizado por Jan Gehl para definir a qualidade de deslocamento em um lugar.

Podemos citar a Alameda Ramiro Santos, a Alameda Lima Guerra e a Travessa dos Artistas (ver Capítulo 3).

Outra constatação observada e considerada de fundamental importância para chegarmos ao ideal de cidade agradável é a intensidade do tráfego. Cidades onde o tráfego rápido (por automóveis) é trocado pelo tráfego lento (por bicicleta ou à pé), conseqüentemente têm mais vida nas ruas e maior convívio entre as pessoas que por ali circulam, como é afirmado por Gehl (2010): “*slow traffic means lively cities*” (GEHL, 2010, p.71).

A sensação de segurança é fundamental em uma cidade para que sua população se sinta à vontade e motivada a abraçá-la, seja por meio de caminhadas, do uso de bicicleta ou fazendo uso dos espaços públicos. Dois fatores são cruciais para que uma cidade seja segura nos termos aqui propostos: segurança no tráfego e prevenção do crime. A importância dada à presença do carro nos últimos 50 anos fez com que a dinâmica das cidades mudasse, se incorporando ao novo modal: grandes avenidas, túneis, elevadas passarelas de pedestres foram construídas, tornando cada vez mais difícil, inseguro e desestimulante o caminhar e se locomover por bicicleta.

A disparidade social e econômica encontrada nas cidades está associada à falta de segurança e à ocorrência de crimes. A proteção à propriedade e à vida privada se faz cada vez mais comum: casas com grades nas janelas, arame farpado nos muros, seguranças particulares, ruas com guaritas para segurança. Tal sensação de insegurança afasta as pessoas dos espaços comuns das cidades, reduzindo o uso do espaço público e a vontade de caminhar e vivenciar os espaços. O uso misto do solo (permitindo que o espaço tenha vida em todos os turnos do dia), iluminação, ausência de túneis ou becos mal iluminados e localizados, a facilidade em se localizar (através de estruturas claras e boa organização) são alguns fatores que contribuem para a segurança das cidades.

O conceito de sustentabilidade⁷, quando aplicado em cidades, é bastante amplo, nos dando um leque extenso de interpretações. Na presente pesquisa, o foco do conceito de sustentabilidade será dado no que diz respeito à emissão de gases poluentes, principalmente pelo uso de modais de transporte que consomem grande

⁷ Jan Gehl adaptou o conceito de sustentabilidade segundo suas teorias e pensamentos, sendo aqui acordados com a autora, acreditando ser viável a sua prática. Mas, vale ressaltar que a teoria original da sustentabilidade é uma utopia, não sendo pactuada na íntegra com o presente trabalho.

quantidade de energia, alta emissão de carbono na atmosfera, resultando em intensa poluição do ar. O urbanista Jan Gehl trás como solução para os problemas com transportes poluentes, a intensificação do uso e viabilização de estrutura adequada para a priorização dos pedestres e do tráfego de bicicletas.

Quanto maior o número de viagens à pé e/ou de bicicleta, menor a agressão à cidade e ao meio ambiente em geral. Esse conceito está diretamente associado aos dois já descritos, uma vez que o uso de bicicletas e as caminhadas (aliadas da redução de impactos negativos ao meio ambiente pela emissão de gases poluentes) são estimulados e aceitos pela população se houver segurança e espaços agradáveis (amenidades) para tal.

Outra face desse conceito é a sustentabilidade social, que, segundo o planejador em questão, pode ser definido como iguais oportunidades para ter acesso e usufruir dos espaços da cidade e poder nela circular. Para atingir essa igualdade, é necessário que todos os grupos da sociedade tenham as mesmas oportunidades de acesso à cidade, independente de possuir carro ou não, que pode ser por meio do transporte público, do uso de bicicleta ou à pé.

O quarto, e último, conceito é o da cidade saudável, que mistura planejamento urbano e saúde pública, baseado nas mudanças no cotidiano da sociedade, como por exemplo: uso do carro como modo dominante de transporte, perda do hábito de subir escadas, existindo em seu lugar elevadores ou escadas rolantes, horas de trabalho sedentário sentado em uma cadeira. A redução do uso do corpo para atividades simples, associada a outros fatores, tem aumentado o sedentarismo e a obesidade na população de grande parte dos países. Segundo pesquisa realizada pelo jornal Lancet, divulgada pela empresa TopMed (2010), “há hoje 99 milhões de indivíduos obesos nos Estados Unidos e 15 milhões no Reino Unido”, sendo os países com os mais altos índices de obesidade no mundo. O Brasil também apresenta elevado e crescente índices de sobrepeso e obesidade, segundo a Pesquisa de Orçamento Familiar (POF), realizada pelo IBGE (2010), seguindo os parâmetros da Organização Mundial da Saúde (OMS), onde:

o sobrepeso atinge mais de 30% das crianças entre 5 e 9 anos de idade, cerca de 20% da população entre 10 e 19 anos e nada menos que 48% das mulheres e 50,1% dos homens acima de 20 anos. Entre os 20% mais ricos, o excesso de peso chega a 61,8% na população de mais de 20 anos. Também nesse grupo concentra-se o maior percentual de obesos: 16,9% (VEJA ABRIL, 2010).

Tais dados nos levam a consequências como perda de qualidade de vida, aumento dos custos de saúde, implicando em maior investimento público na área e menor expectativa de vida, como nos fala Gehl (2010).

Uma tendência de mudança do hábito de se utilizar o automóvel como primeiro modal de importância vem acontecendo em algumas cidades, como podemos observar na Figura 1.3.

Figura 1.3 - A bicicleta como meio de transporte em Bogotá



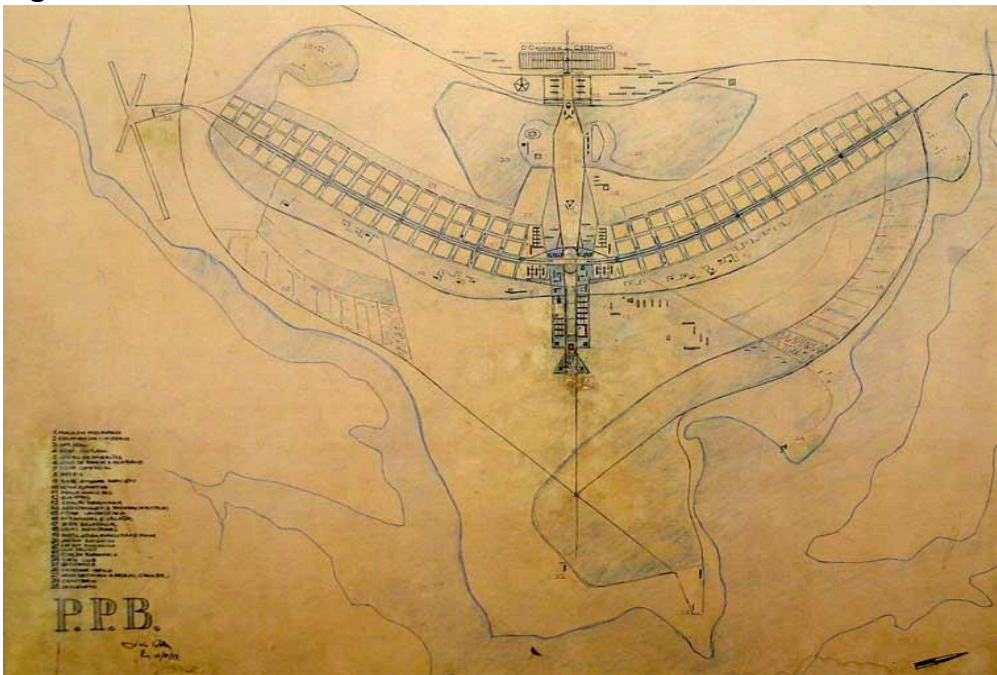
Fonte: LANGEANI, posterior a 2006

1.2.1 “SÍNDROME DE BRASÍLIA”

Pra Gehl (2010), existem três escalas diferentes, utilizadas por planejadores urbanos, para se enxergar a cidade. A escala da cidade, mais ampla, é aquela que concebe uma visão holística da cidade, incluindo suas funções, instalações de tráfego etc. A escala de planejamento local é a escala intermediária, também podendo ser chamada de escala de desenvolvimento, que determina como os bairros da cidade devem ser desenhados e a organização das construções. A menor escala de planejamento (maior em termos de planta) é a escala humana, já aqui citada, que representa como as pessoas que utilizam/convivem com os espaços das cidades os veem.

Esta última escala, na maioria dos planejamentos urbanos, é negligenciada. Gehl (2010) traz como exemplo clássico o caso da capital brasileira, Brasília, por ele denominado de “Brasília syndrome”. Vista de cima, a cidade de Brasília⁸ tem uma composição bem interessante: em formato de avião (ver Figura 1.4), os prédios governamentais se localizam em uma parte, em outra, super quadras com habitações, em outro lado os comércios e serviços, tudo separado por extensas áreas verdes. Mas, quando vista sob a escala humana, vivenciando o Plano Piloto, a concepção é diferente: os espaços são muito grandes e largos e com pouca vida; as ruas são muito largas; os caminhos e calçadas muito longos e retos, aumentando a caminhada e as distâncias (ver Figura 1.5).

Figura 1.4 – Plano Piloto de Brasília



Fonte: Relatório do Plano Piloto de Brasília, 1991

Figura 1.5 – A escala humana (ou a falta dela) em Brasília

⁸ O projeto vencedor do concurso que visava definir um modelo de planejamento para a cidade de Brasília é o chamado de Plano Piloto, desenhado pelo arquiteto Lúcio Costa. O projeto é baseado na setorização urbana por atividades determinadas e no uso de uma técnica rodoviária que elimina cruzamentos.



Fonte: Villa Brasília, sem data

Mas, apesar das consequências e dificuldades que este modelo/princípio de planejamento tem no cotidiano das pessoas, estes continuam sendo intensamente difundidos em inúmeras cidades, a exemplo de cidades na China. Nesse tipo de modelo, o uso do carro se torna cada vez mais necessário, causando inúmeros dos problemas, como os já aqui mencionados.

Portanto, apesar de sempre existirem exemplos diversos de cidades que sofrem com os problemas de planejamento tratados por Gehl, deve-se levar em consideração que as suas teorias trazidas foram estudadas e elaboradas com base em cidades europeias, em sua grande maioria. Pensar em aplicá-las em cidades brasileiras, como Vitória da Conquista, objeto de estudo deste trabalho, requer uma adaptação aos moldes da cidade, seja esta adaptação em relação à cultura, ao clima, às condições financeiras da população ou às condições geográficas da cidade. O próximo capítulo trará um breve histórico sobre a cidade de Vitória da Conquista, assim como dados importantes e relevantes para o seu entendimento, a fim de que se consiga estabelecer as adaptações necessárias (no modelo de planejamento) para uma posterior aplicação das teorias de Gehl neste espaço.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Estatuto da Cidade**. Lei Federal nº 10.257. Brasília, DF, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 13 set. 2013.

BRASÍLIA. Arquivo Público do Distrito Federal. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**, 1991. Disponível em: <http://brasiliapoetica.blog.br/site/media/relatorio_plano_piloto_de_brasilia_web2.pdf>. Acesso em: 15 set. 2013.

FERRARI, Celson. **Dicionário de Urbanismo**. São Paulo: Disal, 2004.

GARCIA, Natália. **Cidades para pessoas**. Disponível em: <<http://cidadesparapessoas.com/>>. Acesso em: 03 set. 2013.

GEHL, Jan. **Cities for people**. Copenhagen: Island Press, 2010.

GEHL, Jan; GEMZOE, Lars. **Novos espaços urbanos**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA, 2002.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Cidades, Vitória da Conquista. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=293330&search=bahia|vit%00%00ria-da-conquista>>. Acesso em: 09 out. 2013.

LANGEANI, Rodrigo. **Ciclovias em Bogotá** – Uma experiência que deu certo. Disponível em: <<http://www.espiritooutdoor.com/ciclovias-em-bogota-uma-experiencia-que-deu-certo/#axzz2gmfTlkxd>>. Acesso em 04 out. 2013.

LEME, M. C. da S. A formação do pensamento urbanístico no Brasil: 1895-1965. In: LEME, M. C. da S.; FERNANDES, A.; GOMES, M. A. F. (org.) **Urbanismo no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel/FAU USP/FUPAM, 1999.

LIMA, Sérgio Ferraz de. Introdução do conceito de sustentabilidade: aplicabilidade e limites. Unibrasil, Cadernos da Escola de Negócios. vol. 04, número 04, 2006. Disponível em: <<http://apps.unibrasil.com.br/revista/index.php/negociosonline/article/viewFile/37/30>>. Acesso em: 11 set. 2013.

MELLO, Celso Antonio Bandeira de. **Curso de direito administrativo**. 11. ed. São Paulo: Malheiros, 1999.

MUSEU VIRTUAL DE BRASÍLIA. Disponível em: <http://www.museuvirtualbrasil.org.br/PT/plano_piloto.html>. Acesso em: 15 set. 2013.

SOARES, Lucila; RITTO, Cecília. Pesquisa do IBGE confirma que obesidade é epidemia no Brasil. **Veja Abril**, 2010. Seção Saúde. Disponível em:

<<http://veja.abril.com.br/noticia/saude/pesquisa-do-ibge-mostra-que-obesidade-e-epidemia-no-brasil>>. Acesso em: 12 set. 2013.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a Cidade**: Uma introdução crítica ao planejamento e gestão urbanos. 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

THE LANCET. Disponível em: <<http://www.thelancet.com/home>>. Acesso em: 05 set. 2013.

TOPMED. **Falando em saúde**. Disponível em: <<http://www.topmed.com.br/falando-em-saude/saude-na-midia/doencas-cronicas/estados-unidos-devem-chegar-a-2030-com-164-milhoes-de-obesos-mostra-estudo/>>. Acesso em: 05 set. 2013.

VILLA BRASÍLIA. Disponível em: <<http://www.villabrasilia.com.br/>>. Acesso em: 15 set. 2013.

VITÓRIA DA CONQUISTA. Disponível em: <<http://vitoriadaconquista.com.br/>>. Acesso em: 21 out. 2013.

CAPÍTULO 2

PLANEJAMENTO URBANO EM VITÓRIA DA CONQUISTA

O objetivo deste segundo capítulo é caracterizar o município de Vitória da Conquista, descrevendo seu processo de urbanização, assim como o surgimento de seus bairros, com foco no Bairro Centro, objeto de estudo dessa pesquisa, que será descrito e caracterizado, apontando as principais mudanças ocorridas com o tempo e sua atual função na cidade.

O município de Vitória da Conquista, localizado no Planalto da Conquista, “mesorregião centro-sul da Bahia” (SOUSA, 2011, p. 47), é atualmente, 2013, o terceiro núcleo urbano do Estado da Bahia, com população de 306.866 habitantes, segundo o IBGE (2010). Do total de habitantes, 274.739 moram no meio urbano, e apenas 32.127 no meio rural, deixando claro o caráter urbano do município, sendo este ainda confirmado pela taxa de urbanização municipal, que atingiu 89,5% em 2012, segundo dados do PLANEHAB. Apesar de ser minoria, a população rural é bem distribuída entre “10 Distritos, e 284 povoados interligados por uma malha de 3.600 quilômetros de vias internas (estradas pavimentadas e vicinais), espalhada numa extensão territorial de 3.743 km²” (PLANEHAB, 2012, p. 09).

Vitória da Conquista limita-se com os municípios de Anagé, Belo Campo, Cândido Sales, Encruzilhada, Ribeirão do Largo, Itambé, Barra do Choça e Planalto, sendo um entreposto comercial e de serviços que influencia economicamente, inclusive, cidades do Norte/Nordeste de Minas Gerais.

No que tange a renda da cidade, entra em destaque o setor terciário, sendo o comércio, os serviços em veículos automotivos e os serviços pessoais, responsáveis por 38% de toda a ocupação da mão de obra. O setor de transporte e armazenagem representa 10% da ocupação da força de trabalho, e a administração pública e segurança, com 9%. Os setores de educação e saúde são responsáveis por 6% da ocupação de trabalhadores, cada um, o setor imobiliário por 5% e os hotéis e restaurantes, 4%, segundo dados do Plano de Desenvolvimento Institucional do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia (2009).

Segundo os dados do IBGE, o setor terciário é o principal responsável pela ocupação da mão de obra no município. A agricultura é responsável pela ocupação de apenas 1% da força de trabalho, indicando uma correspondência com o peso relativo da população rural, enquanto a indústria ocupa 15% e os segmentos de prestação de serviços respondem por 84% da ocupação da mão de obra (BAHIA, 2009, p. 10).

No ano de 2010, segundo dados do IBGE, a agropecuária somou R\$78.856,00 ao PIB do município, a indústria R\$549.183,00 e os serviços R\$2.363.537,00, confirmando, assim, a importância do setor terciário na economia de Vitória da Conquista.

O município de Vitória da Conquista obteve um crescimento populacional de 16,90% entre 2000 e 2010, segundo dados do PLANEHAB (2012), estando entre os polos que cresceram acima da média estadual nesse período. Ainda segundo o PLANEHAB, o município foi classificado como centro urbano e, com seu crescimento em 2010, assumiu a categoria de Capital Regional B, nas definições de Territórios de Identidade (Vitória da Conquista está localizado no Território de Identidade que leva seu nome). A passagem abaixo relata esse processo de crescimento populacional do município:

Durante a década de 60, com a construção da BR-116, a cidade passa a registrar um processo de acelerado crescimento do seu núcleo populacional, evolução significativa da população urbana e diminuição do nível de crescimento da população rural, intensificado com a implantação da cafeicultura, a partir de 1972, que funcionou como fator de atração de famílias de baixo poder aquisitivo, trabalhadores assalariados e pequenos agricultores das regiões próximas a Vitória da Conquista. Esses eventos foram responsáveis pela implantação de loteamentos, que, juntamente com a construção de conjuntos habitacionais populares, contribuíram para o desenvolvimento demográfico local (BAHIA, 2009, p.08).

Outro aspecto que contribui para o crescimento populacional do município é a grande oferta de serviços de saúde e educação. Além das escolas de ensino médio de ótima qualidade, as universidades (sejam elas públicas como a Universidade do Sudoeste da Bahia e a Universidade Federal da Bahia, ou particulares) atraem moradores dos arredores de Vitória da Conquista, que vêm ao município em busca de oportunidades de ensino superior. Os hospitais e clínicas especializadas oferecem serviços não encontrados nos municípios vizinhos.

Mas, apesar de seu significativo crescimento, o município ainda sofre com a baixa disponibilidade de recursos hídricos e a necessidade de grandes investimentos para sua obtenção, se revelando como um grande desafio a ser enfrentado. Além deste, desafios no que tange o ordenamento e o planejamento do território se fazem presentes (mesmo não tendo a cidade passado pelo processo conhecido como “favelização”, como ocorre com muitas cidades de grande e médio porte, e mesmo a cidade apresentando um traçado regular do tecido urbano),

visando a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes, que sofrem com a falta de saneamento básico nos bairros mais periféricos, a falta de pavimentação, entre outros problemas de infraestrutura.

2.1 Histórico da urbanização em Vitória da Conquista

As terras que hoje pertencem ao município de Vitória da Conquista foram, no passado, pertencentes a povos indígenas, os Mongoiós, Ymborés e Pataxós, que habitavam as margens do Rio Verruga (fonte hídrica que passa pela cidade, com nascente na Serra do Periperi) e no entorno da Serra do Periperi⁹. Após a ocupação da terra pelos colonizadores portugueses (que aconteceu na década de 1750), deu início a consolidação do arraial, que se tornou vila, até dar origem à cidade.

Os fatores responsáveis pelo interesse dos colonizadores em ocupar as terras do interior do estado da Bahia são “a busca por ouro, a conquista do território da população nativa e sua escravização e a criação extensiva de gado” (SOUSA, 2001, p. 100).

Segundo Wied-Neuwied (1969) *apud* Rocha (2011), manuscritos de viajantes europeus que andaram pelo território da cidade descreviam a localidade:

Arraial da conquista, principal localidade do distrito é quase tão importante quanto qualquer vila do litoral. Conta-se aqui, mas quarenta casas baixas e uma igreja em construção. Os moradores são pobres, e ocupam as margens do rio [...], passa por aqui, produtos como o algodão e boiadas que chegam a mil cabeças por semana, que vão para a baía (WIED-NEUWIES, 1969, p. 07 *apud* ROCHA, 2011, p.17).

Durante os três séculos de colonização portuguesa, a figura dos bandeirantes se fez presente, sendo responsáveis por um processo longo e denso de ocupação e conquistas de áreas no interior do país, trazendo consideráveis modificações econômicas, geográficas, culturais e sociais por onde passavam. Na história da cidade de Vitória da Conquista não foi diferente: a atuação do bandeirante José Gonçalves da Costa, com fortes características empreendedoras e aventureiras, como ressalta Sousa (2001), foi decisiva para que a cidade se tornasse o que é hoje:

Embora não os tenha encontrado, o capitão-mor estabelece-se nesta região, ocupando-se da criação de gado e iniciando a fundação do

⁹ Unidade de Conservação, localizada no perímetro urbano do município de Vitória da Conquista, com cerca de 1.300 hectares de área e 15 km de extensão.

arraial de Nossa Senhora da Vitória, ciente da privilegiada localização da área. Desde o seu nascedouro, no coração do intrépido desbravador, Conquista figurava-se como entreposto de regiões distintas, bem no meio do caminho entre Minas Gerais, os sertões baianos e o litoral. Realizava-se assim o desejo português de ocupar região de entreposto comercial no interior. (BAHIA, 2009, p.07).

Um lento desenvolvimento do arraial é relatado por Ferraz (2001), entre os anos de 1780 e 1816. Em 1840, o então Arraial de Nossa Senhora da Vitória, tratado por Wied-Neuwied (1969) *apud* Rocha (2011) como “arraial da conquista”, foi elevado a Vila, através da Lei Provincial Nº 124, sendo denominada Imperial Vila da Vitória.

É nesse período, quando o Arraial é elevado à categoria de Vila, que se começa a notar uma preocupação inicial com o planejamento territorial:

Após a elevação do arraial à condição de vila ocorreu a preocupação inicial em disciplinar a ocupação do solo, mediante arruamento, [...]. O disciplinamento inicial levou em conta deixar desimpedido o acesso à fonte de abastecimento d'água, que emanava do Poço Escuro¹⁰, a articulação com a estrada geral [...] e com a Estrada do Choça (MEDEIROS, 1985, p. 03 *apud* FERRAZ, 2001, p. 30).

A área de crescimento da então Vila ainda era bastante limitada, compreendendo a parte onde hoje se encontra o Bairro Centro e algumas porções norte/sul, como cita Ferraz (2001), seguindo um córrego existente (uma das nascentes do Rio Verruga, já aqui citado, conhecido na época como Riacho Verruga ou Riacho Conquista). Toda a ocupação inicial da cidade, até o momento aqui referenciado, se fez em função deste córrego¹¹, que passava por áreas conhecidas hoje como Praça Tancredo Neves, Rua Ernesto Dantas, Praça Francisco Santos. Esta fonte hídrica servia à população para o consumo doméstico.

No final do século XIX a Vila possuía duas escolas públicas e seis particulares, que atraíam moradores das redondezas em busca de estudo, “um cemitério com capela, uma igreja católica e lojas comerciais” (FERRAZ, 2001, p. 31). Ainda no final do citado século, mais precisamente em 1891, Vitória da Conquista é emancipada politicamente, fato que marcou a história do município, que passa da categoria de Vila à Cidade:

A Imperial Vila da Vitória foi elevada à categoria de cidade, passando a denominar-se simplesmente “Conquista”, pelo Ato Estadual de 01

¹⁰ O Poço Escuro é uma Reserva Municipal, localizada no município de Vitória da Conquista, no Bairro Guarani.

¹¹ Hoje (2013) o córrego citado encontra-se todo tamponado, sendo o esgoto da cidade.

de julho de 1891, sendo que em 1943, através da Lei Estadual nº 141, o nome do município foi definitivamente alterado. (BAHIA 2009, p.08).

O início do século XX é marcado pelo crescente número de novas edificações, adensando a malha urbana, como nos diz o pesquisador Ruy Medeiros (1985) *apud* Ferraz (2001)¹²:

Nas décadas de 20 e 30 do século atual [XX], toma maior adensamento a malha central da cidade, a partir da Rua Grande [Praça da República/ Praça Barão do Rio Branco], de ocupação contínua, com ramificações irregulares, que apresentam pouca descontinuidade à medida do afastamento do centro primitivo. Em 1926 é construída rodovia ligando a cidade a Jequié, fato que ajuda consolidação de relativa expansão ao Norte da malha central... (MEDEIROS, 1985, p. 05-06 *apud* FERRAZ, 2001, p. 31).

Até a década de 1940, Vitória da Conquista ainda era uma cidade muito isolada, apesar de sua ligação a Minas Gerais e a outras cidades interioranas, suas vias eram ainda muito estreitas e com ruins condições. Um grande marco para a expansão do município ocorreu ainda nesta década, mais precisamente em 1948, com a construção da BR 04, atual BR 116, ligando a capital da Bahia, Salvador, ao Estado do Rio de Janeiro, passando pela cidade em questão (por isso, a rodovia também ficou conhecida como Rio-Bahia). Além da BR 116, outras rodovias influenciaram o surgimento de bairros e avenidas (pelas ocupações em suas imediações) importantes para o município, como a BA 262, na década de 1970 (impulsionando o crescimento nos vetores oeste e noroeste), a BA 263, na década de 1950 (no sentido sul) e a BA 265, na década de 1970 (a leste da cidade), atuais avenidas Presidente Dutra, Brumado, Juracy Magalhães e Presidente Vargas, respectivamente.

Tal advento impulsionou o crescimento para um vetor ainda desconhecido e desabitado, zonas oeste e sudoeste da cidade, até então fora da ocupação urbana existente, dando origem a mais um bairro, o Bairro Brasil¹³. Após o Bairro Brasil, outros bairros foram surgindo na cidade, de acordo as necessidades crescentes de sua população, seguindo a mesma lógica: loteamento de áreas (fazendas)

¹² Imagens antigas do município de Vitória da Conquista podem ser encontradas no final desta pesquisa, em Anexo.

¹³ O atual Bairro Brasil, antes de se tornar bairro, pertencia à Gildásio Cairo, então liderança política da região. Com a construção da BR 116, Gildásio decide lotear o terreno de sua fazenda, em lotes com traçados geométricos bem marcados (que até hoje pode ser notado na área) e vendê-los aos novos habitantes, estimulando a nova ocupação.

pertencentes a figuras importantes da região e incentivo à ocupação pela população, seguindo os padrões já existentes e, às vezes, trazendo novidades e melhorias.

A Figura 2.1 (elaborada pela autora deste trabalho, com base em mapas da Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista e dados do Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia (DERBA)) explicita essa relação entre a construção das rodovias e o surgimento dos bairros, estando as rodovias demarcadas em vermelho (e sinalizadas com os nomes) e a ocupação dos territórios citadinos representados por cores, cada uma correspondendo a uma década.

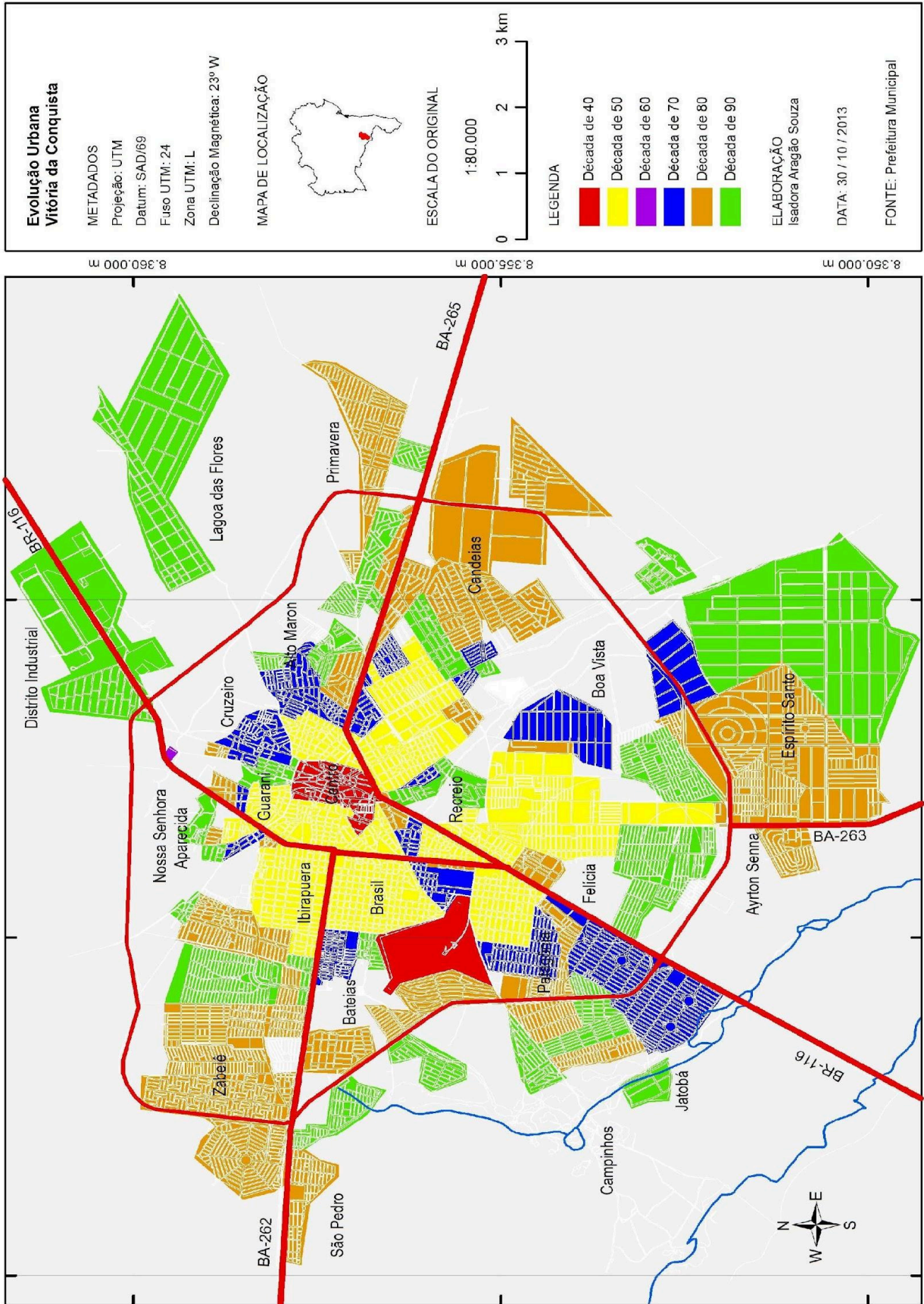
Na Figura 2.2, da antiga Rua das Flores, atual Rua Góes Calmon, tirada no ano de 1949, localizada no centro de Vitória da Conquista, podemos notar a já existência de energia elétrica, apesar dos postes serem baixos e feitos de madeira, material inseguro para esse tipo de serviço, sendo a rede elétrica daquela época insatisfatória e os apagões comuns. A arquitetura das casas denota que os habitantes da rua eram, em geral, membros mais abastados da sociedade conquistense. Pode-se observar também a largura da rua, característica da época, a existência de calçada e o não asfaltamento, ainda uso de paralelepípedo (outras imagens podem ser vistas nos ANEXOS B e C).

Figura 2.2 – Rua das Flores, atual Góes Calmon, no Centro de Vitória da Conquista (1949)



Fonte: Acervo pessoal do Prof. Edvaldo Oliveira.

Figura 2.1 – Evolução urbana do município de Vitória da Conquista a partir do surgimento das rodovias



Segundo o primeiro Plano Diretor Urbano de Vitória da Conquista, Lei nº 118/1976, instrumento utilizado para o planejamento urbano do município, na análise de sua evolução urbana, pode-se destacar três fases de ocupação:

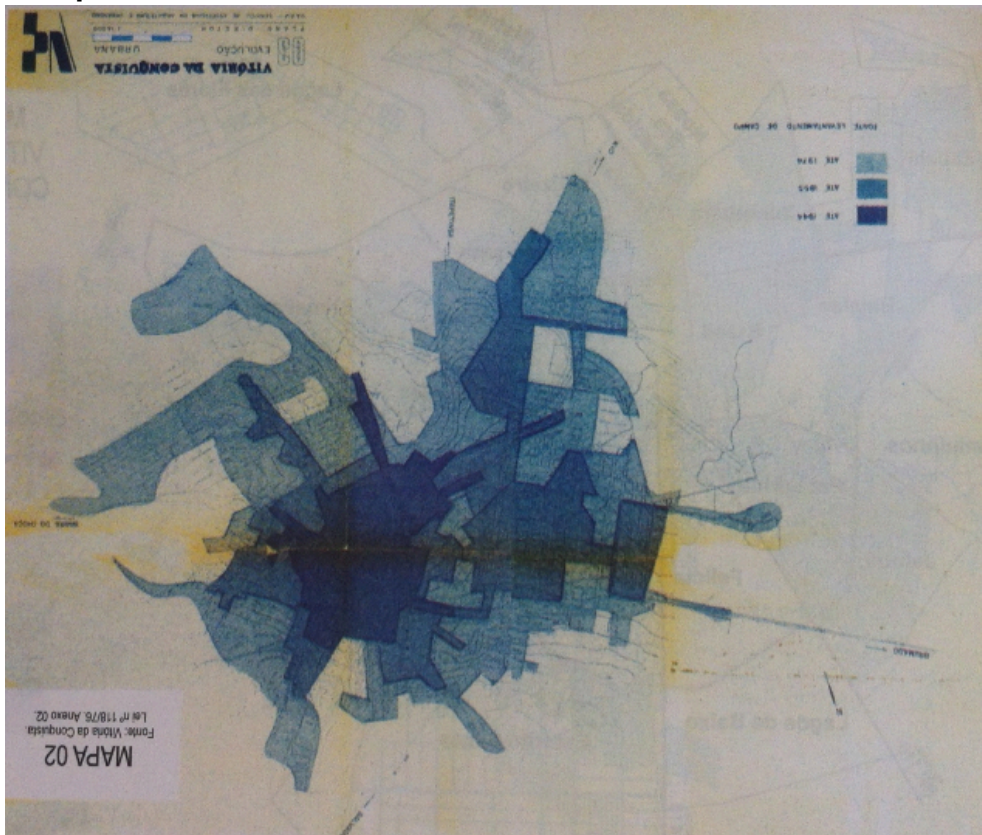
- até 1944 existia uma malha central de tecido contínuo coincidentemente melhor servida pela infra-estrutura de serviços básicos, com expansão no sentido Sudoeste.

- até 1955 a expansão se dá em direção à rodovia [atual BR 116] que já naquela época constituía um dos mais importantes fatores de atração urbana. [...] envolvendo [...] a BA-262- Conquista – Brumado. Outro prolongamento se dirigiu para Sudeste graças à topografia e à rodovia BA-265- Conquista – Barra do 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 implantação 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 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 (VITÓRIA DA CONQUISTA, 1976, Anexo I *apud* FERRAZ, 2001, p.33).

A Figura 2.3 traz a evolução da ocupação urbana nas três fases já aqui citadas. Por se tratar de um registro antigo, retirado do Plano Diretor Urbano do município em questão, de 1976, a qualidade da imagem deixa a desejar. Mas, tratar-se de uma importante representação do que já foi citado, não podendo ficar a parte desse trabalho. Em azul mais escuro está representada a evolução do município até o ano de 1944; a escala intermediária refere-se à evolução até o ano de 1955; e a última escala, representada pelo azul mais claro, representa a evolução da ocupação urbana até o ano de 1974.

Figura 2.3 – Evolução da Ocupação Urbana no Município de Vitória da Conquista



Fonte: FERRAZ, 2001

O primeiro Plano Diretor Urbano do município é criado em um momento de crescimento da cidade, associado ao surgimento de grandes conjuntos habitacionais (como a Habitação e Urbanização do Estado da Bahia (URBIS) e o Instituto de Orientação das Cooperativas Habitacionais (INOCOOP)) e à introdução de construções verticais para fins residenciais. Mas, a instituição deste instrumento do planejamento urbano se contradiz com a aprovação de loteamentos sem a devida legalidade, omitindo, muitas vezes, o planejamento efetivo do crescimento da cidade.

Até o final do século XX loteamentos, principalmente destinados à população de renda inferior, continuam sendo feitos, assim como a abertura de outros conjuntos habitacionais. O traçado regular do tecido urbano continua, seguindo a lógica dos primeiros loteamentos feitos na cidade.

Com o processo de crescimento e construção do espaço urbano, problemas de infraestrutura são verificados em boa parte do município de Vitória da Conquista, como a falta de pavimentação, de drenagem e de rede de esgoto sanitário, assim

como a carência no abastecimento de água e de transporte urbano em algumas localidades da cidade.

No início do século XXI foi instituído um novo Plano Diretor no município, Lei nº 1.385/2006 sendo um “instrumento normativo da política de desenvolvimento urbano, com abrangência de todo o território do Município” (BRASIL, 2006, p. 01), visando, dentro outras coisas, sanar os problemas e as demandas até então encontradas. A referida lei cria o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano, órgão que visa a participação popular no processo de planejamento municipal, de extrema importância para o futuro do município, assim como traz diretrizes para planos de ações setoriais no que tange a drenagem do solo, disposição de resíduos sólidos, abastecimento de água e esgotamento sanitário, visando melhorar a infraestrutura da cidade, por meio de planejamento prévio.

O Bairro Centro, objeto de estudo do presente trabalho, encontra-se referenciado, de acordo suas especificidades, como área consolidada e de comércio de maior influência do município. Suas características e condições são trazidas no item 2.2.

2.2 Caracterização do Centro de Conquista

A formação inicial do município de Vitória da Conquista, como já foi referenciado, teve sua origem onde hoje se encontra o Bairro Centro, sendo este o primeiro bairro fundado no município. De caráter predominantemente residencial, o Centro se manteve estagnado fisicamente, permanecendo com o traçado que recebeu nos séculos XVIII-XIX, até a década de 1940.

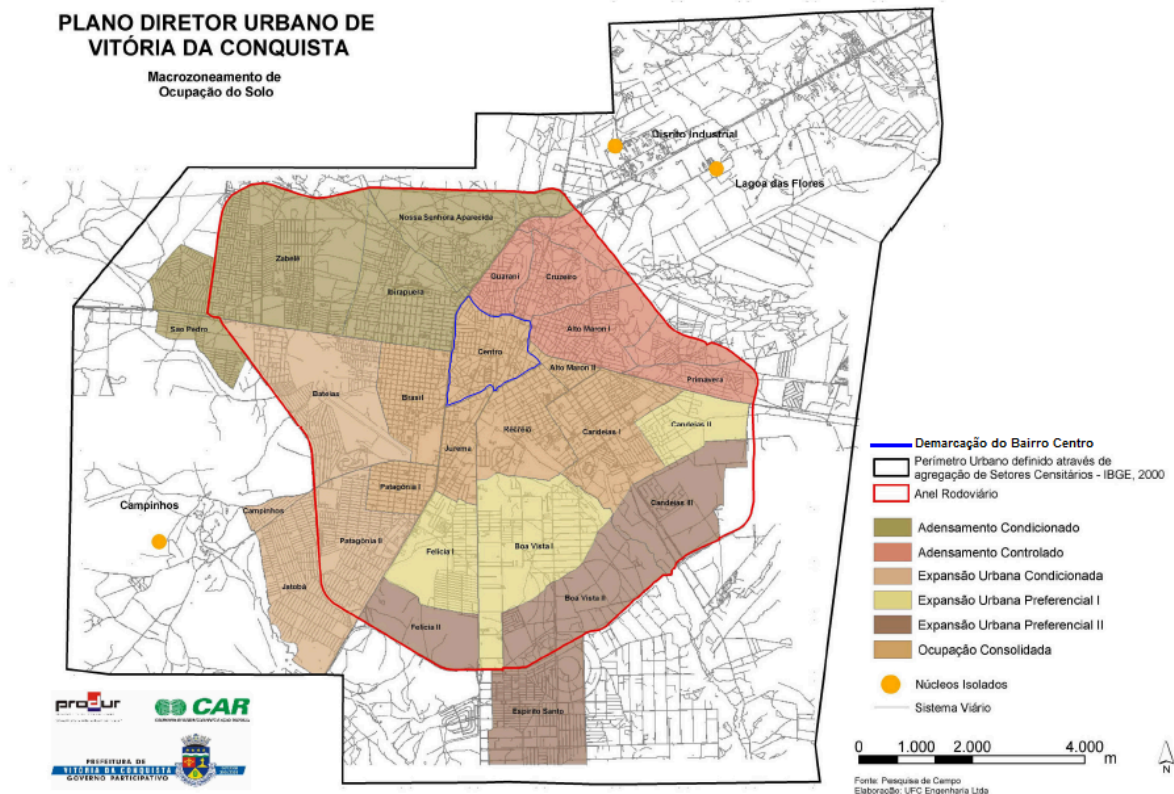
A partir desse período, com o crescimento da cidade, o Centro muda de função, adquirindo o caráter comercial, que mantém até hoje (2013). O ANEXO D evidencia essa característica, sendo significativo o número de comércios e serviços (em vermelho). É na década de 1960 que o Centro de Vitória da Conquista perde seu caráter e referência residencial, tornando-se uma área majoritariamente comercial. Algumas poucas residências ainda permanecem na área, principalmente em suas proximidades.

Aproximadamente a partir do ano de 2005 inicia-se um processo de reinvenção do Centro de Vitória da Conquista (algumas das antigas construções são demolidas, dando espaço a novas edificações, algumas vezes mais verticalizadas, com nova estética), ou redimensionamento do espaço, orientado pelo Plano Diretor

do município, que caracteriza o bairro como sendo uma Área de Ocupação Consolidada, como apresenta a Figura 2.3, por possuir “infra-estrutura básica e equipamentos urbanos implantados, com acesso ao Sistema Viário Regional, não inseridas em áreas de valor ambiental” (BRASIL, 2006, p. 05). As Áreas de Ocupação Consolidada são assim definidas com o objetivo de:

- I. Otimizar e requalificar a infra-estrutura existente e organizar o trânsito e o transporte coletivo, para melhor aproveitamento das condições de localização e da acessibilidade;
- II. Adensar a ocupação, controlando-a nas áreas onde haja saturação da infra-estrutura;
- III. Estimular a intensificação do uso institucional, da atividade imobiliária residencial e de comércio e serviços; e
- IV. Valorizar o núcleo histórico central da Cidade (BRASIL, 2006, p. 05).

Figura 2.3 – Macrozoneamento de Ocupação do Solo de Vitória da Conquista



Fonte: BRASIL, 2006, adaptado pela autora

Mas, apesar das mudanças mencionadas, a preservação do Centro Tradicional é garantida pela lei, prevendo:

- a) consolidação da ocupação, visando a otimização da utilização da infra-estrutura e dos equipamentos urbanos;
- b) ampliação e diversificação das atividades comerciais e de serviços;

- c) incentivo ao uso residencial e misto, para evitar o esvaziamento à noite e nos fins de semana;
- d) concentração de órgãos e entidades da administração pública;
- e) ordenamento das atividades instaladas em logradouros públicos em caráter permanente ou ocasional;
- f) reordenamento da Feira da CEASA; [...]
- i) reorganização do tráfego e controle da instalação de empreendimentos geradores de tráfego; e
- j) aproveitamento e reurbanização de espaços abertos, áreas verdes, praças e largos e criação de novos espaços de vivência, como calçadas, praças e espaços culturais (BRASIL, 2006, p. 31).

O Bairro Centro é também chamado de Centro Tradicional pelo Plano Diretor do município, ou de Centro Antigo, por historiadores, por se tratar de um bairro antigo, que guarda muito da memória da cidade, e também pelo processo de descentralização que se deu na cidade. Com o notório crescimento populacional e a crescente taxa de urbanização apresentadas por Vitória da Conquista, o Centro “transbordou”, não tendo suporte para atender toda a demanda da população, surgindo a necessidade de se instalar novos centros.

Tal descentralização, representada na Figura 1.2, se deu para a zona oeste da cidade (mais especificamente no Bairro Brasil, principalmente nas avenidas Brumado e Frei Benjamin), no eixo em torno da Av. Olívia Flores e na Av. Juracy Magalhães. Apesar desta descentralização, o antigo Centro não perdeu sua função comercial na cidade, muito menos sua força e prestígio, mantendo sua hierarquia. O comércio permanece ativo e diariamente procurado pela população e a prefeitura e secretarias municipais permanecem com suas instalações no Centro, entre outros órgãos públicos de destaque.

Apesar de não trazer grandes projeções voltadas para o Centro da cidade, grande parte das intervenções realizadas nos bairros vizinhos ao Centro refletiu indiretamente neste. Um exemplo é a urbanização do Poço Escuro, no Bairro Petrópolis, que ajuda a manter vivo o Centro de Vitória da Conquista. Além disso, a relocação de alguns órgãos e instituições públicas, que se localizavam no Centro, para outras áreas da cidade, ajudou a “desafogar” o bairro em questão, dando maior conforto a quem uso seus serviços.

O Centro Tradicional é classificado como sendo um “espaço referencial onde se concentram atividades diversificadas, institucionais, de comércio urbano e de serviços” (BRASIL, 2006, p. 08) e os subcentros que se formaram com a descentralização, espaços em que “se concentra parte das atividades comerciais, de

serviços e institucionais, com menor porte ou menor especialização que as do Centro principal, e onde se situa o centro de vivência local” (BRASIL, 2006, p. 08).

Segundo a lei nº 1.385/2006 do município, o Centro tem Densidade Bruta Média de 150 hab/ha e Densidade Líquida Máxima de 300 hab/ha, visando o adensamento e a consolidação da ocupação nos limites desejáveis, com o objetivo de otimizar a infraestrutura existente e evitar sua saturação. O pedestre deve ser favorecido em suas instalações, através da reorganização do tráfego, adequação do sistema de transporte e reurbanização do sistema viário quando necessário, se adequando ao desenvolvimento urbano do município.

A preservação dos imóveis de valor histórico e o controle da ocupação em seu entorno também devem ser ressaltados, uma vez que, como já mencionado, o Centro concentra construções antigas, tidas como patrimônio do município, como é o exemplo da casa onde hoje funciona o Museu Regional de Vitória da Conquista, fundado pela Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB), como mostra a Figura 2.5.

Figura 2.5 – Museu Regional de Vitória da Conquista, 2013



Fonte: Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista, posterior a 2010.

Por se tratar de uma área fundada no século XVIII, sem grandes alterações, em termos de dimensão, até os dias atuais, início do século XXI, o Centro passa por

problemas de congestionamento do tráfego: suas ruas estreitas não comportam o grande fluxo de veículos que por ali percorrem, principalmente no horário comercial, de segunda a sexta das 08:00 às 18:00 e aos sábados de 09:00 às 13:00. Mas, para alargar suas ruas, seria preciso destruir e desapropriar quarteirões inteiros, por ser uma área de densa ocupação, opção aqui não defendida.

Em conversa informal com o ex-prefeito do município, José Raimundo Fontes, ficou claro o interesse dos gestores de Vitória da Conquista em manter o caráter comercial do Centro e acrescentar a ele o caráter cultural, através de um Centro Cultural.

As alternativas de mudanças para o Centro de Vitória da Conquista devem ser bem projetadas, ressaltando suas peculiaridades, atendendo à sua forte procura pelo público, levando em consideração aspectos como oferta de transporte público, acessibilidade e criação de espaços agradáveis de convivência, por se tratar de uma área muito utilizada por pessoas para transitar e realizar diversas atividades. Esses e outros aspectos serão tratados no próximo capítulo, numa proposta de adaptar os conceitos trazidos por Jan Gehl ao Centro de Vitória da Conquista, propondo um planejamento urbano que atenda às demandas da área, conservando seu caráter comercial e estimulando-o, assim como reforçando o uso de seus espaços públicos.

REFERÊNCIAS

ARTE SACRA CRISTÃ. Disponível em:

<<http://artescracrista.blogspot.com.br/2011/03/nossa-senhora-da-vitoria-conquista.html>>. Acesso em: 19 out. 2013.

BAHIA, Plano de Desenvolvimento Institucional 2009-2013: proposta. Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia – IFBA. Campus de Vitória da Conquista. Vitória da Conquista, 2009. Disponível em:

<http://www.ifba.edu.br/pdi/index_arquivos/PDI_Vit%C3%B3ria%20da%20Conquista_Proposta.pdf>. Acesso em: 15 set. 2013.

BRASIL. Lei Municipal nº. 1385/2006. Institui o Plano Diretor do Município de Vitória da Conquista e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Ano XCI, n. 19.330, 30 de janeiro de 2007. Salvador, 2006.

FERRAZ, Ana Emília de Quadros. O urbano em construção: Vitória da Conquista: um retrato de duas décadas. Vitória da Conquista: Edições Uesb, 2001.

MAIA, Meirilane Rodrigues. Zoneamento geoambiental do Município de Vitória da Conquista - Bahia: Um subsídio ao Planejamento. Dissertação de Mestrado em Geografia - Universidade Federal da Bahia. Instituto de Geociências. 2005.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA. Disponível em:

<<http://www.pmvc.ba.gov.br/v2/lazer/>>. Acesso em: 09 out. 2013.

ROCHA, Altemar Amaral. Sociedade e Natureza: A produção do espaço urbano em bacias hidrográficas. Vitória da Conquista: Edições UESB, 2011.

ROCHA, Edenair Carvalho. As fontes dos vestígios: memória e fotografia nas transformações urbanas na cidade de Conquista entre 1920-1940. 2011, 165 f. Dissertação (Mestrado em História Regional e Local) – Universidade do Estado da Bahia, Santo Antônio de Jesus, 2011.

RUBENILDO METAL. Disponível em:

<http://rubenildometal.blogspot.com.br/2008/11/conquista-168-anos_04.html>. Acesso em: 19 out. 2013.

SOUSA, Maria Aparecida Silva de. A conquista do sertão da ressaca: povoamento e posse da terra no interior da Bahia. Vitória da Conquista: Edições UESB, 2009.

VITÓRIA DA CONQUISTA. Lei nº 118, de 22 de dezembro de 1976. Dispõe sobre o Plano Diretor Urbano de Vitória da Conquista. Vitória da Conquista, Bahia, 22 de dezembro de 1977. Mimeografado.

CAPÍTULO 3

O CENTRO COMERCIAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA: ESTUDO DE CASO

O terceiro e último capítulo dessa pesquisa trará uma área de estudo delimitada pela autora para aplicação das teorias de Gehl, ainda não aqui apresentada: o Centro Comercial da cidade de Vitória da Conquista, e não o Bairro Centro como um todo. As teorias de Jan Gehl de maior interesse serão focadas, correlacionando-as, de forma cabível e exequível, ao Centro Comercial da cidade de Vitória da Conquista, tendo suas peculiaridades e pontos positivos e negativos aqui explicitados, com base em projetos já realizados em outras cidades.

Vivemos em um país onde as condições urbanas são atípicas, com muitas peculiaridades e características próprias. Um hábito adquirido com a introdução do planejamento urbano no Brasil, em meados da década de 1890 e início do século XX, e que atualmente já sabemos que não deve continuar sendo aplicado, é a “importação” de modelos de planejamento de países estrangeiros, comentada e criticada por Maricato (2011).

Questões como violência, ilegalidade da terra urbana, tragédias decorrentes de enchentes, desmoronamentos, incêndios e epidemias, ocupação do solo urbano, sistema viário e transporte público, relevo, clima e bacias hidrográficas com características únicas, dificuldade em lidar com a máquina pública administrativa, entre outras, fazem do Brasil um país diferente dos países europeus, por exemplo, ou dos Estados Unidos. Logo, não cabe mais a nós, após constatar tais notórias diferenças, continuar empregando e adaptando o nosso país aos modelos estrangeiros de planejamento urbano. Muito pelo contrário, os modelos de planejamento que devem ser adaptados ao nosso país e às nossas realidades.

A dificuldade em modificar uma realidade já definida é enorme, até pelo fato de que o ambiente já construído reflete as relações sociais, além de participar ativamente na vida da população. Outro grande e assombroso problema, segundo Maricato (2011), é a corrupção, que atinge as diversas camadas da sociedade, desde o político ao vigilante de um parque urbano, estando diretamente ligados à questão cultural.

A cultura é um fator crucial para a decisão de modelos de planejamento urbano, assim como para a “importação” desses modelos: sociedades com diferentes culturas irão reagir de forma diferente às alterações feitas em seu meio. E não só quanto à sociedade no que diz respeito aos moradores comuns da cidade, os

políticos e profissionais com algum poder de decisão no meio urbano também deixam essa cultura/educação ser notada. Por isso, as peculiaridades de Vitória da Conquista serão aqui trazidas, buscando semelhanças e meios de adaptar as teorias de Jan Gehl, base desta pesquisa, à elas.

3.1 Exemplos de intervenções no planejamento urbano voltadas para a escala humana

As intervenções em centros urbanos acontecem, segundo Vargas e Castilho (2009) não somente para “avaliar sua herança histórica e patrimonial, seu caráter funcional e sua posição relativa na estrutura urbana, mas, principalmente, precisar o porquê de se fazer necessária a intervenção” (VARGA; CASTILHO, 2009, p. 03). Em algumas situações, estas intervenções funcionam como uma forma de recuperar e diminuir a deterioração nas localidades pretendidas. Em outras, como no caso do Centro Comercial de Vitória da Conquista, vai-se além, objetivando, por exemplo, a otimização do uso de uma infraestrutura já existente e estabelecida, e a dinamização do comércio local e, conseqüentemente, da economia urbana; atração de investimentos; melhorias na qualidade de vida. O Quadro 3.1 traz algumas motivações para as intervenções em centros urbanos e constatações acerca.

Quadro 3.1 – Motivações que conduzem as intervenções em centros urbanos

MOTIVAÇÃO	EXPLICAÇÃO
Referência e identidade	Os centros têm um papel essencial quanto à identidade e à referência de seus cidadãos e visitantes.
História urbana	O centro é o lugar onde se encontram as sedimentações e as estratificações da história de uma cidade.
Sociabilidade e diversidade	A variedade de atividades e a tolerância às diversidades reforçam o caráter singular dos centros urbanos em relação aos subcentros mais recentes.
Infraestrutura existente	Nos centros das cidades, geralmente, há um sistema viário consolidado, saneamento básico, energia e serviços de telefonia, transporte coletivo, equipamentos sociais e culturais de diversas naturezas. O descarte dessa infraestrutura, tanto do ponto de vista econômico quanto ambiental, é injustificável.
Mudanças nos padrões	Alterações como maior expectativa de vida e conseqüentemente envelhecimento da população; redução

sociodemográficos	do número de componentes da família; ampliação do trabalho feminino, entre outros aspectos, facilitam e reconduzem ao retorno de habitações nas áreas centrais.
Deslocamentos pendulares	Estatisticamente, o centro de muitas cidades ainda concentra um maior número de postos de emprego. O retorno do uso residencial para o centro diminui sensivelmente a necessidade de movimento pendular diário moradia-trabalho.
Distribuição e abastecimento	Durante muitas décadas, vem ocorrendo a dispersão locacional dos negócios. Em diversas escalas, entretanto, os centros ainda retêm uma parcela da distribuição de bens e serviços.

Fonte: VARGAS; CASTILHO, 2009, adaptado pela autora

A resposta para a questão trazida pelas autoras aqui referenciadas (“precisar o porquê de se fazer necessária a intervenção” (VARGA; CASTILHO, 2009, p. 03), no que se refere à intervenção no Centro Comercial de Vitória da Conquista, é fruto de uma análise da autora da presente pesquisa, com base em estudos, vivências e experiências próprias:

- O intenso uso de automóveis pela população conquistense associado à dimensão das ruas no Centro da cidade e à falta de vagas para estacionamento vem gerando grandes congestionamentos na localidade;
- Por se tratar de uma área comercial, seus horários de movimento e acesso pela população se restringem ao horário do comércio. Sendo assim, o Centro fica deserto à noite;
- A área central da cidade contempla a existência de praças, que já possuem uma boa estruturação. Mas, como a localidade fica deserta à noite, o uso destes espaços públicos fica restrito ao horário comercial ou à ocorrência de eventos. Propostas para esta questão serão trazidas na Conclusão;
- Intervenções no Centro de Vitória da Conquista (Centro Comercial) estimularão a dinamização do comércio local, grande influenciador na economia do município, trazendo benefícios para o todo.

As intervenções propostas neste trabalho serão baseadas em ações já realizadas que trouxeram bons frutos e grandes transformações (para melhorar) na vida das cidades e de seus habitantes. O Quadro 3.2, que traz um resumo das intervenções que inspiraram a autora, foi elaborado a partir das experiências vividas por Natália Garcia, encontradas em seu blog Cidades para Pessoas.

Quadro 3.2 – Exemplos de intervenções em meios urbanos objetivando a escala humana do planejamento

Cidade	Intervenção
Londres (Inglaterra)	A capital inglesa implantou o chamado pedágio urbano, em 2003, diminuindo o número de automóveis em circulação em determinada área da cidade, “gerando uma receita anual que passou a ser reaplicada em melhorias no seu já consolidado sistema de transporte público” (GARCIA, 2013). A ação incentivou também a adoção de políticas públicas que priorizavam e incluíam as bicicletas como meio de transporte, concomitantemente com a construção de ciclovias, dando opções de mobilidade à população.
San Francisco (Estados Unidos)	Na cidade californiana de San Francisco, os estacionamentos para carros foram ocupados pelos chamados <i>parklet</i> , “prolongamentos da calçada que ocupa antigas vagas públicas de estacionamentos de carros, adaptado para receber mesas e cadeiras para clientes de bares, cafés e restaurantes” (GARCIA, 2013). Com essa iniciativa os consumidores, o comércio e a prefeitura saem ganhando, e novos espaços públicos surgem para que as pessoas possam aproveitar.
Portland (Estados Unidos)	Por se tratar de uma cidade que possui extensos períodos chuvosos, a partir de 2000 os gestores e planejadores locais viram a necessidade de se criar alternativas para amenizar os problemas gerados. “Assim, em 2005 foi adotado o programa grey to green, cujo objetivo era construir infraestrutura ecológica: ruas com concreto permeável, calçadas feitas com pouquíssimo concreto, um tanque de terra – para que a água entre no solo e chegue limpa ao rio – e telhados verdes, que ajudam a filtrar a água e garantem naturalmente o conforto térmico de prédios e casas” (GARCIA, 2013). Além do conforto término, a iniciativa, que troca o asfalto (impermeável) pelo concreto permeável, serviu para diminuir a contaminação dos rios através das águas poluídas pelos carros e as enchentes e alagamentos.
Curitiba (Brasil)	Na cidade brasileira, tida como exemplo mundial de planejamento urbano, optou-se por um crescimento à longo prazo e que priorizasse as pessoas, em detrimento dos carros. Ciclovias, praças, corredores exclusivos para ônibus e bicicletas, Passeio Público e vias para pedestre (como a primeira via de pedestre do Brasil, a Rua das Flores) foram algumas inovações implantadas na cidade que fizeram toda a diferença no cotidiano de seus habitantes.

Fonte: Elaborado pela autora, com base em GARCIA, 2013.

A ênfase dada à escala humana e a apropriação do espaço público dão vida às cidades e estimulam que seus habitantes as utilizem não apenas para se

deslocar de um local a outro, mas como meio de lazer, de diversão. O sentimento de pertencimento à cidade induz o cidadão a cuidar e respeitar a cidade como sendo também sua; o sentimento de coletividade e o respeito ao próximo também se fazem necessários para que a cidade humana fale mais alto que a cidade comercial.

3.2 Aspectos de Vitória da Conquista que favorecem a aplicação das teorias de Jan Gehl

A área de atuação aqui utilizada não será todo o Bairro Centro de Vitória da Conquista, e sim o seu Centro Comercial, delimitado na Figura 3.1, que se localiza dentro do Bairro Centro. Alguns fatores levaram a autora a chegar a esta nova delimitação:

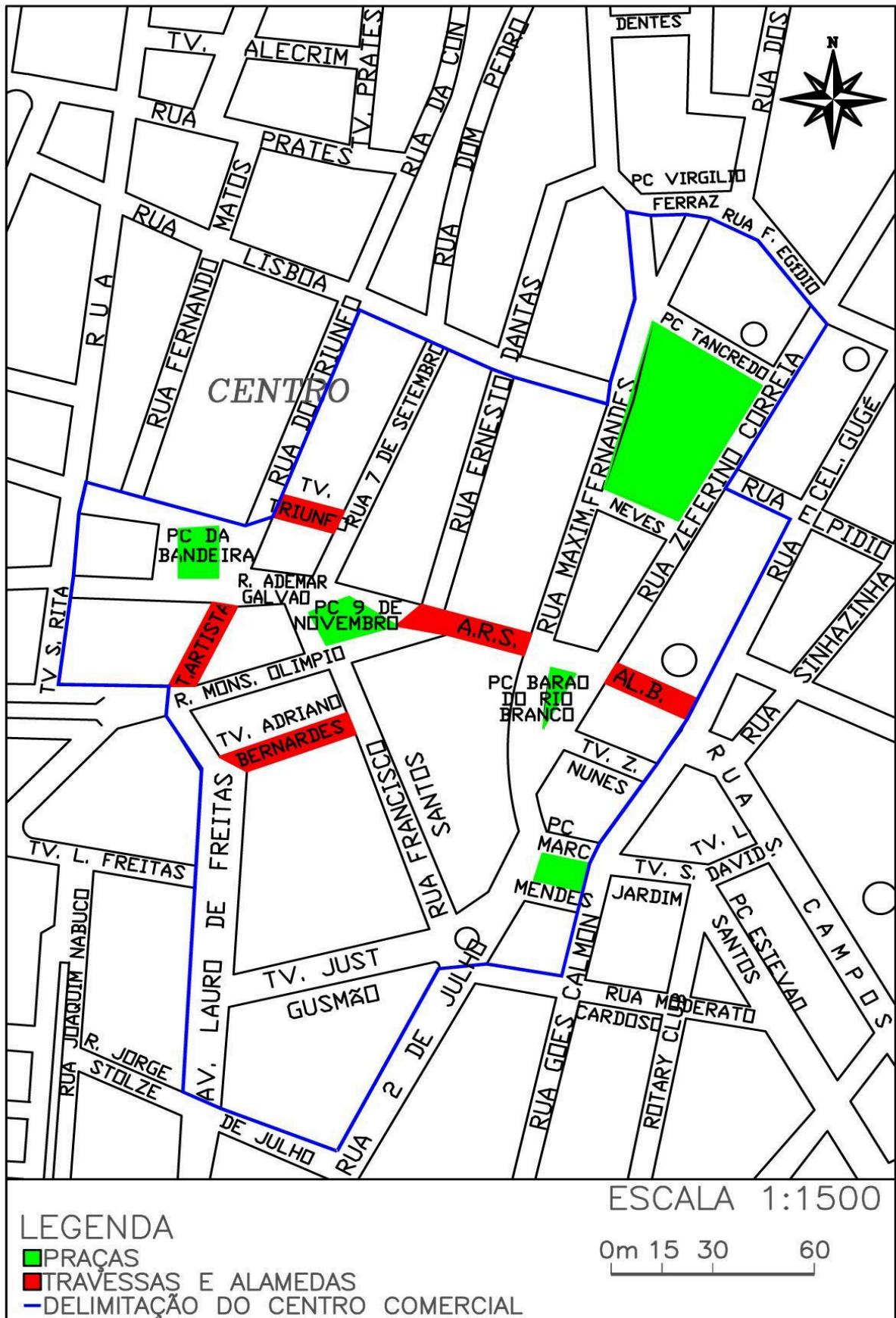
- O Bairro Centro compreende uma área muito maior do que desejada para a aplicação das teorias de Jan Gehl, como propõe esta pesquisa, abrangendo, por exemplo, uma pequena porção residencial (nas intermediações do Bairro Sumaré) e o Cemitério da Saudade, áreas que fogem do foco dos estudos. Por se tratar de um pensamento inovador, quanto menor e mais homogênea a área para sua aplicação inicial, melhor sucedida será.

- As características do Centro Comercial são mais propícias para uma primeira intervenção, por já possuir alamedas de uso exclusivo para pedestre, praças e largos (espaços públicos) utilizados pela população, por ser uma área onde a caminhabilidade é praticada e estimulada, e pela própria existência dos comércios, que atrai pessoas e ao mesmo tempo é alimentado por essa movimentação.

Os trabalhos realizados por Jan Gehl, assim como as cidades para ele tidas como exemplo são, em sua grande maioria, pertencentes a países desenvolvidos, como os países europeus Dinamarca, Holanda, Londres, Paris e Alemanha, ou cidades dos Estados Unidos da América, como Portland. A cidade brasileira de Curitiba, capital do Estado do Paraná, também é referida por Gehl como uma cidade modelo, mas, apesar de pertencer ao mesmo país que Vitória da Conquista, possui características (principalmente sociais, econômicas e culturais) muito díspares.

Para se pensar Vitória da Conquista a partir das teorias trazidas por Gehl (2010), aplicadas em cidades como as citadas anteriormente, precisamos enxergar os pontos/aspectos positivos que nos levaram a acreditar que essa correlação (Vitória da Conquista - Teorias de Jan Gehl) seria possível, e a enxergar caminhos de se adaptar as teorias de Jan Gehl ao município, levando em consideração suas

Figura 3.1 – Delimitação do Centro Comercial proposta pela autora



Fonte: Elaborado pela autora, 2013

principais características e peculiaridades, adequando as teorias ao município, e não o contrário. Tais aspectos são:

3.2.1 Relevo

Segundo Maia e Lage (2005), o município de Vitória da Conquista “compreende os compartimentos de relevos denominados: Piemonte Oriental de Vitória da Conquista, Patamares do Médio Rio de Contas e Planalto de Vitória da Conquista” (MAIA; LAGE, 2005, p. 02). A cidade de Vitória da Conquista, em particular o Centro (logo, seu Centro Comercial) da cidade, apresenta como relevo predominante o Planalto da Conquista (ver ANEXO E), caracterizado:

pela ocorrência de topografia tabular, que compõe uma superfície geomorfologicamente estável, constituída de amplos planos inclinados, rampeados em sentidos diversos e moldados por vales de fundo chato e extremamente alargados (MAIA e LAGE, 2005, p. 06).

Para Silveira (2011), a cidade de Vitória da Conquista “[...] apresenta-se com o formato de anfiteatro com as bordas mais elevadas situadas na encosta da Serra do Periperi [...].O centro da cidade se localiza na parte mais baixa do terreno [...]” (SILVEIRA, 2011, p. 04). O seu Centro, e em particular o Centro Comercial, por sua vez, possui um relevo rebaixado e plano, com pequenas inclinações de terreno.

Gehl (2010) deixa clara a preferência dos pedestres por áreas planas, em detrimento de áreas íngremes. Para se comprovar isso não precisamos ir muito longe: entre subir uma ladeira com grande inclinação e caminhar por uma rua plana, a segunda opção será, na grande maioria das vezes, a escolhida. O esforço físico realizado para se caminhar em uma área plana é muito inferior ao despendido para percorrer terrenos irregulares/íngremes.

3.2.2 Clima

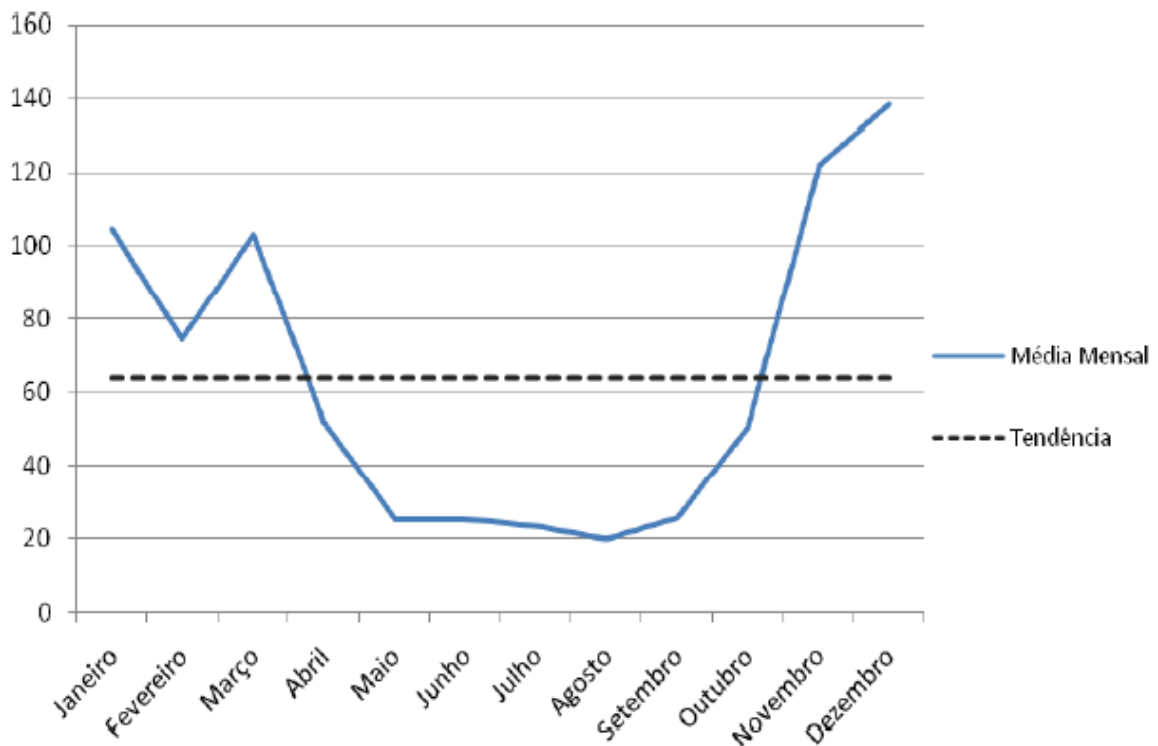
Outro fator que diferencia Vitória da Conquista de demais cidades do Estado da Bahia, e que é aqui considerado pela autora como mais um estímulo e mais um ponto favorável à implantação das teorias de Jan Gehl, é o clima do município:

Vitória da Conquista tem um clima tropical, amenizado pela relativa altitude do lugar, e é uma das cidades que registram as temperaturas mais amenas no estado da Bahia, chegando a registrar 6,2°C em 2006. Mas já foram registradas temperaturas inferiores a 5°C em diversos anos anteriores. Perde em temperatura média apenas para as cidades mais altas da Chapada Diamantina, como Piatã. As “chuvas de neblina”, como são chamadas, se concentram no período

de abril a agosto. Já as “chuvas das águas (mais intensas e fortes) ficam concentradas de outubro a março” (PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA, 2013).

O tipo climático do município varia entre subúmido e seco, apresentando temperatura média anual de 20°C. Diferente de outras cidades, o município possui estações bem demarcadas e alta amplitude térmica: o inverno, como já aqui citado, traz temperaturas abaixo de 10°C e o verão, pela baixa umidade da localidade, transmite uma sensação térmica muito maior do que a real temperatura, que chega a atingir os 28°C. O período chuvoso “[...] está compreendido no trimestre Novembro-Dezembro-Janeiro” (SILVEIRA, 2011, p. 05). A Figura 3.2 apresenta a média mensal de precipitações na cidade em um período de 30 anos.

Figura 3.2: Variação mensal das precipitações em Vitória da Conquista – Bahia - no período entre 1980 e 2010



Fonte: ESMET - INMET/UESB

Gehl (2010) ressalta que um clima agradável é fundamental para estimular que as pessoas se movam na cidade. A chamada zona de conforto, que equilibra o tempo e traz amenidades para torná-lo agradável ao corpo humano, quando

alcançada, convida as pessoas a ficar ao ar livre, fazendo uso dos espaços públicos das cidades, seja em dias quentes ou frios.

Vitória da Conquista, por já apresentar temperaturas amenas, permite que sua população passe mais tempo em espaços abertos, ao ar livre. Mas, algumas medidas ainda podem ser tomadas para aumentar esse uso do espaço urbano pela sua população, seja por meio de caminhadas, uso de bicicletas ou *staying*¹⁴, como se refere Gehl (2010), sejam elas para amenizar o calor nos períodos quentes (como utilização de outro tipo de pavimentação que não o asfalto – por absorver muito calor; e plantação de árvores adequadas para o sombreamento) ou frios (como a instalação de lâmpadas aquecedoras, aquecedores elétricos, como os já utilizados por estabelecimentos na cidade – Candieiro Bar e Restaurante Estação Arte; cadeiras acolchoadas e que mantenham o calor; cobertores para uso dos clientes).

3.2.3 As alamedas e praças públicas

O Centro Comercial de Vitória da Conquista possui uma característica que o aproxima bastante do ideal de escala humana do planejamento, trazido por Gehl (2010), que são as alamedas e travessas de uso exclusivo para pedestres, representadas na Figura 3.1, que, antes de terem essa função, eram ruas tradicionais onde circulavam automóveis.

A gestão do prefeito Jadiel Vieira Matos deve ser ressaltada, pelo foco na urbanização e na expansão da cidade, e no seu desenvolvimento comercial, além do incentivo à transformação de ruas em alamedas, em seu mandato que durou de 1973-1976. O antigo Beco de Seu Costa, por exemplo, foi transformado na atual Alameda Lima Guerra (homenagem ao 2º intendente de Conquista). Outro exemplo é o antigo Beco Chico Piloto, atual Alameda Ramiro Santos.

A área correspondente ao Centro Comercial abriga, além das duas alamedas já citadas, três travessas também destinadas ao uso exclusivo dos pedestres, sendo elas a Travessa dos Artistas, Travessa do Triunfo e Travessa Adriano Bernardes. As alamedas e comércios, além de estimular que a população conquistense ande pelas ruas do centro, incentivam e dinamizam o comércio local (ver ANEXOS F e G).

Além das alamedas, o Centro Comercial da cidade é preenchido por praças públicas (ver Figura 3.1) que cruzam o caminho dos pedestres que por ele andam,

¹⁴ O termo se refere à permanência de pessoas em espaços públicos.

tornando o seu deslocamento mais agradável. A Praça Tancredo Neves, antes conhecida por Jardim das Borboletas, segundo dados da Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista, inaugurada no ano de 1956, é hoje um dos pontos de lazer da cidade, visitada por centenas de pessoas diariamente, sendo considerada: “[...] a mais bonita do interior da Bahia, contemplada pela diversidade natural e por opções de entretenimento [...]” (PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA, s/ data).

No mesmo período de surgimento da Praça Tancredo Neves, foi construída a Praça Barão do Rio Branco, localizada bem próxima à primeira citada. Juntam-se à estas, ainda no Centro Comercial, as praças da Bandeira, 9 de Novembro e Marcelino Mendes. E, além de servirem como ponto de passagem, parada, lazer e descanso para a população, as praças sediam eventos que acontecem na cidade, como, por exemplo, o Natal da Cidade, que acontece todo ano, no mês de dezembro na Praça Barão do Rio Branco, Praça 9 de Novembro e Praça Tancredo Neves (ver ANEXOS H e I). Outro evento que acontece todos os anos é o Forró Pé de Serra do Periperi (ver Anexo J), também na Praça Barão do Rio Branco. Na Praça 9 de Novembro acontecem shows esporádicos de artistas locais e mostras culturais, assim como a Campanha Outubro Rosa (em prol do combate ao câncer de mama) (ver Anexo K) e a Praça que Encanta (ver Anexo L), evento que acontece na Praça Tancredo Neves no dia das crianças. Todas as atividades e eventos citados são frequentados e prestigiados pela população local e vizinha.

Assim, podemos perceber uma já estabelecida pré-disposição dos conquistenses ao uso do espaço público, quando este é estimulado e lhes é dado como incentivo questões como segurança, iluminação adequada e atividades atrativas.

3.2.4 As ciclovias

Vitória da Conquista tem um grande diferencial em relação aos outros municípios do Estado da Bahia quando o assunto é ciclovia. Segundo dados da Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista, até o final de 2012 (data de divulgação da reportagem) o município investiu mais de R\$2 milhões em obras de construção de ciclovias (como a ciclovia da Avenida Juracy Magalhães, Figura 3.4), o que resultou em 19,6 km de vias cicláveis. Esses números fazem de Vitória da Conquista

o município com maior número de vias cicláveis do interior da Bahia e uma das maiores cidades brasileiras de médio porte com extensos espaços para ciclistas.

Figura 3.4 – Ciclovia na Avenida Juracy Magalhães



Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA, 2013

A iniciativa de estimular o uso do modal no município foi de seu ex-prefeito, José Raimundo Fontes, quando o município se associou ao Ministério das Cidades. As primeiras vias a receberem pistas para ciclistas foram as Avenidas Paraná e Juracy Magalhães.

O atual prefeito do município, Guilherme Menezes, alega que continuará investindo nas ciclovias e no incentivo ao uso de bicicletas como meio de transporte pelos conquistenses, por este ser o meio de locomoção mais saudável, ecológico e sustentável (acreditando no conceito de sustentabilidade trazido no Capítulo 1). Cerca de 20% da população municipal utiliza as ciclovias, grande parte como meio de ir para o trabalho, principalmente pela segurança que as vias exclusivas transmitem para o usuário. Segundo agentes do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), o número de acidentes envolvendo bicicletas diminuiu drasticamente à medida que o número de ciclovias cresce.

Algumas avenidas, como avenidas a Joana Souza, Luís Eduardo Magalhães, Paraná, Olívia Flores e Juracy Magalhães, são exemplos da implantação das ciclovias no município.

Atualmente (2013), mais 3,2 km de ciclovias estão sendo implantadas no município, formando uma malha interligada de vias, que irá somar, ao fim das obras, 22,8 km de ciclovias, elevando o município à categoria de município com maior área cicloviária da Bahia. Segundo Luis Alberto, Secretário Municipal de Mobilidade Urbana, “Existe também a perspectiva da realização de um estudo para termos um grande estacionamento de bicicletas, o bicicletário, e algumas possibilidades de paraciclos [...]” na cidade (PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA, 2013).

A elaboração do Plano Municipal de Mobilidade e a existência do Conselho de Transportes afirmam e acreditam no uso deste modal de transporte, visando, entre outras atividades, promover discussões acerca da educação no trânsito (o que ajuda a permanência e a aceitação das bicicletas no trânsito) e aumentar as sinalizações horizontais e verticais, assim como a implantação de redutores de velocidades.

3.2.5 Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM)

O IDH é um indicador universal, ou medida geral sintética, do desenvolvimento humano, criado por Mahbub ul Haq com a colaboração do economista indiano Amartya Sen, ganhador do Prêmio Nobel de Economia de 1998, com o objetivo de “oferecer um contraponto a outro indicador muito utilizado, o Produto Interno Bruto (PIB) per capita, que considera apenas a dimensão econômica do desenvolvimento” (PROGRAMA NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO, s/ data). Pode ser caracterizado como “uma medida resumida do progresso a longo prazo em três dimensões básicas do desenvolvimento humano: renda, educação e saúde” (PROGRAMA NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO, s/ data). O IDH de uma localidade pode variar de 0 a 1, sendo consideradas de baixo desenvolvimento as localidades com menos de 0,499 pontos, de médio aquelas cujo valor varia entre 0,500 e 0,799, e de alto desenvolvimento aquelas que atingem pontuação superior a 0,800.

O IDHM de Vitória da Conquista, segundo dados do IBGE, variou de forma positiva entre os anos de 1991 e 2010: em 1991 seu IDHM era 0,409; em 2000

passou para 0,538; e em 2010 atingiu 0,678, podendo ser classificado como um município de médio desenvolvimento humano, que vem superando suas dificuldades e encontrando saídas para alcançar melhorias (como os próprios números nos sugerem). Comparado com o IDH do Estado da Bahia, ao qual o município faz parte, que atingiu 0,660 (IBGE, 2010), Conquista está alguns dígitos à frente e a tendência é continuar progredindo.

Por não ter passado por um processo de favelização, como já mencionado, e pelo expressivo desenvolvimento humano apresentado por sua população, o município apresenta características que o destoa de outros municípios baianos, nos levando a crer que este é mais um diferencial que o potencializa para uma boa aceitação das intervenções referentes ao planejamento urbano, inspirados nas teorias de Jan Gehl, que se pretende propor.

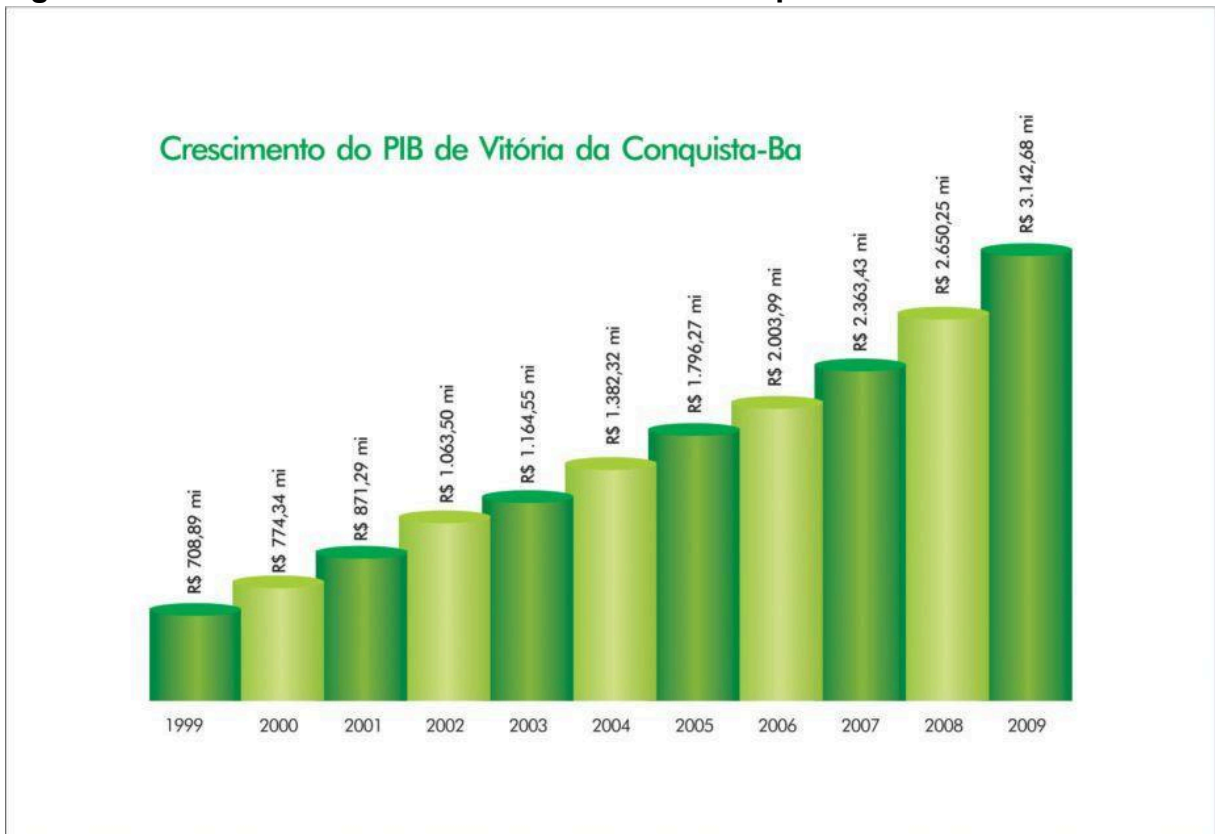
3.2.6 Produto Interno Bruto (PIB)

No que se refere à renda do município, Vitória da Conquista ocupa o 6º lugar no *ranking* de maiores PIBs do Estado da Bahia (ficando atrás apenas dos municípios de Salvador, Camaçari, São Francisco do Conde, Feira de Santana e Candeias), atingindo, em 2009, R\$ 3.143 milhões, segundo a SEI, correspondendo a 2,3% do PIB total do estado. Segundo o IBGE (2010), o PIB per capita do município é de R\$ 11.323,35.

O PIB é a soma de valores de todos os serviços e bens produzidos em determinado local e período, além de ser o principal indicador do crescimento econômico de uma região. Segundo a União dos Municípios da Bahia (UPB):

Em Vitória da Conquista, os investimentos públicos foram responsáveis por aproximadamente 14% do total do PIB de 2009. Nos últimos dez anos, os recursos públicos investidos no município cresceram mais de 300%, passando de R\$ 106,78 milhões em 1999 para R\$ 433,70 milhões em 2009. O percentual acompanha o crescimento do PIB municipal, que aumentou mais de 340% no mesmo período, saltando de R\$ 708,89 milhões para R\$ 3,142 bilhões [ver Figura 3.5] (UNIÃO DOS MUNICÍPIOS DA BAHIA, 2012).

Figura 3.5 – Crescimento do PIB de Vitória da Conquista



Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA, 2010

O crescimento do PIB municipal, associado ao crescimento do IDHM, faz de Vitória da Conquista um município que se destaca no cenário dos municípios baianos. As possibilidades de mudanças e intervenções, principalmente as aqui propostas pela autora, visando estimular a escala humana no planejamento urbano, passam a ser mais bem vistas e aceitas tanto pela sua população, quanto pelos órgãos públicos, uma vez que a atmosfera que circunda o município, seja ela social ou econômica, permite e favorece que este seja comparado ou associado a municípios desenvolvidos ou pertencentes a países desenvolvidos.

Logo, analisando todos os itens e características trazidos neste capítulo, fica clara a distinção de Vitória da Conquista, comparado a outros municípios baianos, e seu alto potencial de crescimento, melhoramento e aceitação de novos modelos e ideias que venham contribuir positivamente para o desenvolvimento do município (principalmente no que diz respeito ao desenvolvimento social e humano). Aqui encerramos o último capítulo desta pesquisa, na conjectura de trazer conclusões e propostas que se enquadram, de forma positiva, às características do município e às ideias trazidas pelas teorias de Jan Gehl.

REFERÊNCIAS

GARCIA, Natália. **Cidades para pessoas**. Disponível em: <<http://cidadesparapessoas.com/>>. Acesso em: 03 set. 2013.

_____. **Oito iniciativas urbanas inspiradoras**, 2013. Disponível em: <<http://cidadesparapessoas.com/2013/06/29/pedalando-por-cidades-inspiradorass/>>. Acesso em: 14 out. 2013.

_____. **Por que Curitiba deu certo?**, 2011. Disponível em: <<http://cidadesparapessoas.com/2011/06/08/por-que-curitiba-deu-certo/>>. Acesso em: 14 out. 2013.

GEHL, Jan. **Cities for people**. Copenhagen: Island Press, 2010.

GEHL, Jan; GEMZOE, Lars. **Novos espaços urbanos**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA, 2002.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Cidades, Vitória da Conquista. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=293330&search=bahia|vit%00%20oria-da-conquista>>. Acesso em: 09 out. 2013.

LANGANI, Rodrigo. **Ciclovias em Bogotá** – Uma experiência que deu certo. Disponível em: <<http://www.espiritooutdoor.com/ciclovias-em-bogota-uma-experiencia-que-deu-certo/#axzz2gmfTlkxd>>. Acesso em 04 out. 2013.

MAIA, Meirilane Rodrigues. LAGE, Creuza Santos. O estudo geomorfológico como subsidio ao planejamento territorial no município de Vitória da Conquista – Bahia – Brasil. **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina**: São Paulo, 2005.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades**: Alternativas para a crise urbana. 5. ed. Vozes: Petrópolis, 2011.

MOURA, Rosa. **Curitiba e Portland: ingredientes comuns, resultados distintos**. 2007. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/06.064/3115>>. Acesso em: 24 ago. 2013.

Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista. Disponível em: <<http://www.pmvc.ba.gov.br/v2/>>. Acesso em: 13 out. 2013.

_____. **Natal**, 2012. Disponível em: <<http://www.pmvc.ba.gov.br/v2/categoria/natal/>>. Acesso em: 18 out. 2013.

_____. Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana. **Avanços e perspectivas: novas secretarias trabalham pelo crescimento organizado da cidade**. Disponível em: <<http://www.pmvc.ba.gov.br/v2/noticias/avancos-e-perspectivas-novas-secretarias-trabalham-pelo-crescimento-organizado-da-cidade/>>. Acesso em: 17 out. 2013.

_____. Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana. **Prefeitura promove melhorias na sinalização viária da cidade**. Disponível em: <<http://www.pmvc.ba.gov.br/v2/noticias/prefeitura-promove-melhorias-na-sinalizacao-viaria-da-cidade/>>. Acesso em: 17 out. 2013.

_____. **Vitória da Conquista – Ciclovias**, 2012. Disponível em: <<http://www.pmvc.ba.gov.br/v2/videos/ciclovias/>>. Acesso em: 17 out. 2013.

Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. Disponível em: <http://www.pnud.org.br/IDH/IDH.aspx?indiceAccordion=0&li=li_IDH>. Acesso em: 12 out. 2013.

Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia. Indicadores econômicos. Disponível em <http://www.sei.ba.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=148&Itemid=235>. Acesso em: 13 out. 2013.

TABERNA DA HISTÓRIA DO SERTÃO. **Beco Chico Piloto: atual Alameda Ramiro Santos**, Vitória da Conquista. Disponível em: <<http://tabernadahistoriavc.com.br/beco-chico-piloto-atual-alameda-ramiro-santos/>>. Acesso em: 18 out. 2013.

_____. **Beco da Tesoura: atual Travessa Lima Guerra**, Vitória da Conquista. Disponível em: <<http://tabernadahistoriavc.com.br/beco-da-tesoura-atual-travessa-lima-guerra/>>. Acesso em: 18 out. 2013.

UNIÃO DOS MUNICÍPIOS DA BAHIA. Investimento público contribui diretamente no crescimento do PIB de Vitória da Conquista, 2012. Disponível em: <<http://www.upb.org.br/uniao-dos-municipios-da-bahia/informativos-e-noticias/index.php?id=7158&pag=3>>. Acesso em: 16 out. 2013.

VARGAS, Heliana Comin. CASTILHO, Ana Luisa Howard de. **Intervenções em centros urbanos**: objetivos, estratégias e resultados. 2. ed. São Paulo: Manole, 2009.

CONCLUSÃO

Ao concluir este trabalho, podemos considerar que nosso objetivo principal de analisar o Centro de Vitória da Conquista à luz do ideal de planejamento proposto por Jan Gehl foi alcançado.

No decorrer dos três capítulos que compõem esta pesquisa, partindo sempre de uma realidade já estabelecida (o Centro de Vitória da Conquista) até chegarmos às premissas maiores, que são as teorias e conjecturas de Jan Gehl sobre o planejamento urbano e o uso da escala humana neste, ficou claro para a autora o diferencial do município de Vitória da Conquista e a importância do cenário em que vive hoje (2013) quando comparado ao todo onde está inserido: demais municípios do Estado da Bahia. Além disso, a necessidade de se conhecer a cidade ou município onde se pretende propor mudanças, considerando suas peculiaridades e características marcantes, assim como o modo de vida que leva sua população e o que esta deseja, é de grande relevância para o sucesso de qualquer projeto ou intervenção.

A adequação de modelos de planejamento “importados”, ou seja, aqueles pensados e elaborados para serem aplicados em cidades com parâmetros e condições diferentes – no caso da presente pesquisa, um modelo proposto para cidades pertencentes a países desenvolvidos, com altos indicadores de qualidade de vida, dinâmica econômica, urbana e cultural diferentes – deve ser, aqui, mais uma vez ressaltado, por se tratar de um erro muitas vezes cometidos por planejadores urbanos: tentativa de adequação da realidade citadina ao modelo, e não o contrário, como deve, de fato, ser feito.

Mesmo não tendo seguido nenhum modelo de planejamento urbano específico, sempre existiu em Vitória da Conquista uma preocupação com o ordenamento territorial. Esta característica associada às peculiaridades sociais, culturais e econômicas do município, nos confirmou a hipótese aqui levantada, afirmando que, além da existência das alamedas exclusivas para pedestres, outros aspectos e características do município o fazem favorável à implantação das teorias de Jan Gehl.

O planejamento urbano, quando entendido como um instrumento da política urbana (o que, de fato, ele é) e aplicado nas cidades, em sua escala local, com auxílio dos instrumentos que lhe cabem (como, por exemplo, os planos diretores de desenvolvimento urbano), abre um leque de oportunidades e de aproveitamento dos

espaços citadinos, diminuindo os problemas estruturais existentes e otimizando a utilização adequada da cidade. Mesmo não seguindo um padrão ou modelo já existente, o planejamento urbano deve ser posto em prática, amenizando as disparidades existentes, prevendo e se precavendo de prováveis problemas que venham a surgir e melhorando os problemas já apontados previamente, com o objetivo de não repeti-los. Para obter os melhores frutos possíveis, a gestão (suas ideias, aspirações e projetos) deve andar sempre junta à população, ouvindo e respeitando seus interesses, tendo em vista que a população habita os espaços urbanos e sofre com suas intervenções (sejam elas positivas ou negativas).

No que tange os conhecimentos de Jan Gehl sobre planejamento urbano, principalmente quando se refere à escala humana do planejamento, o entendimento do meio urbano a partir das necessidades das pessoas que nele habita deixa de ser um ideal e passa a ser o mais óbvio caminho para obtermos cidades agradáveis para se viver. O uso do espaço público, democratizado e estimulante, nos permite conhecer um lado pouco explorado nas cidades brasileiras: a cidade compartilhada, onde todos têm os mesmos direitos, onde caminhar na rua, sentar em um café na calçada ou andar de bicicleta passam a ser atividades mais atraentes que uma simples ida à *shopping centers*.

Porém, esta pesquisa não se esgota em si, há muito mais a ser estudado sobre o planejamento urbano segundo Jan Gehl e sua aplicabilidade no município de Vitória da Conquista.

Como resultado efetivo desta pesquisa, a autora traz propostas de intervenções em sua poligonal de estudo (o Centro Comercial de Vitória da Conquista) com base nos entendimentos obtidos com a leitura e observação de cidades onde os ideais de planejamento urbano trazidos pelo urbanista Jan Gehl foram aplicados.

Inicialmente, propõe-se que toda a área da poligonal de estudo se torne um grande calçadão (espaço exclusivo para pedestres e ciclistas), partindo da ideia de que estamos nos referindo a uma área densamente comercial – e o contato direto do cliente com o produto estimula e aumenta as probabilidades de aquisição – e onde já existem vias para pedestres. Para tal, a desobstrução das calçadas se faz necessária, relocando o mobiliário urbano para locais adequados e que não impeçam o ir e vir dos pedestres e ciclistas.

Por se tratar de um município cujo clima tem como características fortes chuvas em determinados períodos do ano, propõe-se que um plano de drenagem pluvial seja elaborado para o Centro Comercial de Vitória da Conquista, possibilitando que toda a água proveniente das chuvas tenha um correto escoamento e não prejudique o uso dos espaços. O Centro da cidade está localizado em um terreno com cota inferior a outras áreas, propiciando que grande parte da água das chuvas tenham como destino final suas ruas e avenidas, provocando alagamentos em algumas localidades. Um plano de drenagem bem elaborado e aplicado irá direcionar a água para o local correto, evitando tais problemas.

Outra medida que pode amenizar o impacto das chuvas no Centro Comercial é a substituição do asfalto, que tem como característica a impermeabilidade, pelo concreto permeável com canteiros de terra, com vegetação adequada, para absorver parte da água e filtrá-la antes de chegar ao lençol freático.

A implantação de bancos, em locais estratégicos, para que as pessoas possam sentar e descansar ou conversar com um amigo, e árvores, para promover o sombreamento e tornar a caminhada mais agradável também é aqui proposto. A espécie de árvore a ser plantada deve ser estudada por profissionais que entendam do assunto, escolhendo uma espécie que seja adequada ao ambiente e às funções que dela se esperam (árvores que tenham folhagem nos períodos quentes do ano; de preferência que não sejam frutíferas, para não machucar a população com algum fruto maduro que venha a cair dos galhos, sujar o espaço e não atrair muitos animais; que tenham o tipo de raiz adequado, entre outras especificidades).

Além dos bancos isolados, é proposto que mesas e cadeiras de cafés e bares ocupem os espaços, atraindo a população a usar o espaço público e aproveitar o ambiente que as amenidades da cidade o proporcionam, não somente quando algum evento estiver ali acontecendo (como, normalmente, já acontece no Centro de Vitória da Conquista), e, claro, o incentivo à implantação de bares e cafés na área. Iluminação e sinalização adequadas também estimulam o uso do espaço pelos cidadãos.

Devido à dificuldade em encontrar mapas do município, a autora propõe, também, que os já existentes sejam atualizados e os mapeamentos ainda não realizados sejam postos em prática, ajudando assim no melhor planejamento espacial do município e utilização de seus espaços.

Como o atual terminal rodoviário urbano intermunicipal de Vitória da Conquista se localiza dentro da área delimitada pela autora como Centro Comercial, propõe-se sua retirada do atual lugar e relocação para uma área próxima, ainda no Centro, não trazendo grandes problemas para seus usuários e para o comércio.

Por fim, no que tange a mobilidade, propõe-se que as ciclovias e ciclofaixas tenham suas instalações estendidas até o Centro da cidade, possibilitando que os munícipes se desloquem sem a necessidade de automóveis particulares. Além disso, a interligação entre as vias cicláveis existentes, para aumentar as distâncias possíveis de serem percorridas por bicicleta.

Implantação de bicicletários e estacionamento para bicicletas no Centro Comercial também é trazido como proposta, para melhor acomodar as bicicletas dos habitantes, dando-lhes mais segurança e conforto. E, para aqueles que não possuem bicicleta própria, e para estimular o uso imediato das ciclovias e ciclofaixas da cidade, propõe-se a implantação do projeto bicicleta do banco Itaú, já presente em cidades brasileiras como Salvador e Rio de Janeiro, permitindo que um maior número de pessoas utilize do recurso oferecido pela cidade.

A nível educacional propõe-se que minicursos sejam ministrados para a população local, conscientizando todos sobre a importância da preservação dos espaços públicos e sobre como se fazer bom uso da bicicleta como meio de transporte, ensinando as regras que devem ser seguidas pelo ciclista no trânsito. Propõe-se que esse trabalho seja realizado tanto com adultos, quanto com crianças, nas escolas e colégios municipais, estimulando, desde cedo, as boas práticas como cidadãos.

Propõe-se também a realização de palestras com pessoas que utilizem esse modal como meio de transporte, para mostrar à população como, de fato, se dá essa utilização e quais as dicas, pontos negativos e positivos que essas pessoas têm a passar para a população. A realização de campanhas publicitárias no trânsito e nas escolas, com entrega de brindes relacionados à temática e panfletos informativos sobre a utilização das bicicletas também são trazidos como propostas.

Além de estimularem o uso dos espaços públicos e de proporcionarem à população momentos de lazer, as intervenções aqui propostas têm como principal finalidade a democratização das cidades e fazer delas um lugar melhor para se viver, um habitat ideal para o homem.

REFERÊNCIAS

ANTUNES, Bianca. **Jan Gehl fala sobre cidades e escala humana**. 2012.

Disponível em:

<<http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/215/artigo250160-1.asp>>.

Acesso em: 24 ago. 2013.

ARTE SACRA CRISTÃ. Disponível em:

<<http://artesacracrista.blogspot.com.br/2011/03/nossa-senhora-da-vitoria-conquista.html>>. Acesso em: 19 out. 2013.

BAHIA, **Plano de Desenvolvimento Institucional 2009-2013**: proposta. Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia – IFBA. Campus de Vitória da Conquista. Vitória da Conquista, 2009. Disponível em:

<http://www.ifba.edu.br/pdi/index_arquivos/PDI_Vit%C3%B3ria%20da%20Conquista_Proposta.pdf>. Acesso em: 15 set. 2013.

BRASIL. **Estatuto da Cidade**. Lei Federal nº 10.257. Brasília, DF, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 13 set. 2013.

BRASIL. Lei Municipal nº. 1385/2006. Institui o Plano Diretor do Município de Vitória da Conquista e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Ano XCI, n. 19.330, 30 de janeiro de 2007. Salvador, 2006.

BRASÍLIA. Arquivo Público do Distrito Federal. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**, 1991. Disponível em:

<http://brasiliapoetica.blog.br/site/media/relatorio_plano_piloto_de_brasilia_web2.pdf>. Acesso em: 15 set. 2013.

FERRARI, Celson. **Dicionário de Urbanismo**. São Paulo: Disal, 2004.

FERRAZ, Ana Emília de Quadros. **O urbano em construção**: Vitória da Conquista: um retrato de duas décadas. Vitória da Conquista: Edições Uesb, 2001.

GARCIA, Natália. **Cidades para pessoas**. Disponível em:

<<http://cidadesparapessoas.com/>>. Acesso em: 03 set. 2013.

_____. **Oito iniciativas urbanas inspiradoras**, 2013. Disponível em:

<<http://cidadesparapessoas.com/2013/06/29/pedalando-por-cidades-inspiradorass/>>. Acesso em: 14 out. 2013.

_____. **Por que Curitiba deu certo?**, 2011. Disponível em:

<<http://cidadesparapessoas.com/2011/06/08/por-que-curitiba-deu-certo/>>. Acesso em: 14 out. 2013.

GEHL, Jan. **Cities for people**. Copenhagen: Island Press, 2010.

GEHL, Jan; GEMZOE, Lars. **Novos espaços urbanos**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA, 2002.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Cidades, Vitória da Conquista. Disponível em:
<[http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=293330&search=bahia|vit
oria-da-conquista](http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=293330&search=bahia|vit%00%20oria-da-conquista)>. Acesso em: 09 out. 2013.

LANGEANI, Rodrigo. **Ciclovias em Bogotá** – Uma experiência que deu certo. Disponível em:
<[http://www.espiritooutdoor.com/ciclovias-em-bogota-uma-experiencia-que-deu-certo
/#axzz2gmfTlkxd](http://www.espiritooutdoor.com/ciclovias-em-bogota-uma-experiencia-que-deu-certo/#axzz2gmfTlkxd)>. Acesso em 04 out. 2013.

LIMA, Espedito Maia et al. **O estudo geomorfológico como subsídio ao planejamento urbano:** o caso da cidade de Vitória da Conquista - Ba – Brasil. Vitória da Conquista, sem data. Disponível em:
<[http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Procesosambientales/Geo
morfologia/578.pdf](http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Procesosambientales/Geomorfologia/578.pdf)>. Acesso em: 11 out. 2013.

LIMA, Sérgio Ferraz de. Introdução do conceito de sustentabilidade: aplicabilidade e limites. **Unibrasil**, Cadernos da Escola de Negócios. vol. 04, número 04, 2006. Disponível em:
<<http://apps.unibrasil.com.br/revista/index.php/negociosonline/article/viewFile/37/30>
>. Acesso em: 11 set. 2013.

MAIA, Meirilane Rodrigues. **Zoneamento geoambiental do Município de Vitória da Conquista - Bahia: Um subsídio ao Planejamento.** Dissertação de Mestrado em Geografia - Universidade Federal da Bahia. Instituto de Geociências. 2005.

MAIA, Meirilane Rodrigues. LAGE, Creuza Santos. O estudo geomorfológico como subsidio ao planejamento territorial no município de Vitória da Conquista – Bahia – Brasil. **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina:** São Paulo, 2005.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades:** Alternativas para a crise urbana. 5. ed. Vozes: Petrópolis, 2011.

MELLO, Celso Antonio Bandeira de. **Curso de direito administrativo.** 11. ed. São Paulo: Malheiros, 1999.

MOURA, Rosa. **Curitiba e Portland: ingredientes comuns, resultados distintos.** 2007. Disponível em:
<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/06.064/3115>>. Acesso em: 24 ago. 2013.

MUSEU VIRTUAL DE BRASÍLIA. Disponível em:
<http://www.museuvirtualbrasil.org.br/PT/plano_piloto.html>. Acesso em: 15 set. 2013.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA. Disponível em:
<<http://www.pmvc.ba.gov.br/v2/>>. Acesso em: 13 out. 2013.

_____. **Natal**, 2012. Disponível em:
<<http://www.pmvc.ba.gov.br/v2/categoria/natal/>>. Acesso em: 18 out. 2013.

_____. Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana. **Avanços e perspectivas: novas secretarias trabalham pelo crescimento organizado da cidade**. Disponível em:
<<http://www.pmvc.ba.gov.br/v2/noticias/avancos-e-perspectivas-novas-secretarias-trabalham-pelo-crescimento-organizado-da-cidade/>>. Acesso em: 17 out. 2013.

_____. Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana. **Prefeitura promove melhorias na sinalização viária da cidade**. Disponível em:
<<http://www.pmvc.ba.gov.br/v2/noticias/prefeitura-promove-melhorias-na-sinalizacao-viaria-da-cidade/>>. Acesso em: 17 out. 2013.

_____. **Vitória da Conquista – Ciclovias**, 2012. Disponível em:
<<http://www.pmvc.ba.gov.br/v2/videos/ciclovias/>>. Acesso em: 17 out. 2013.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO. Disponível em: <http://www.pnud.org.br/IDH/IDH.aspx?indiceAccordion=0&li=li_IDH>. Acesso em: 12 out. 2013.

ROCHA, Altemar Amaral. **Sociedade e Natureza: A produção do espaço urbano em bacias hidrográficas**. Vitória da Conquista: Edições UESB, 2011.

ROCHA, Edenair Carvalho. **As fontes dos vestígios: memória e fotografia nas transformações urbanas na cidade de Conquista entre 1920-1940**. 2011, 165 f. Dissertação (Mestrado em História Regional e Local) – Universidade do Estado da Bahia, Santo Antônio de Jesus, 2011.

RUBENILDO METAL. Disponível em:
<http://rubenildometal.blogspot.com.br/2008/11/conquista-168-anos_04.html>. Acesso em: 19 out. 2013.

SILVEIRA, Patricia Amorim. Indicadores de vulnerabilidade e classificação de áreas de risco ambiental na vertente sul da Serra do Periperi em Vitória da Conquista - Bahia – Brasil. **Revista Geográfica de América Central**. Costa Rica, p. 1-15, II Semestre 2011.

SOARES, Lucila; RITTO, Cecília. Pesquisa do IBGE confirma que obesidade é epidemia no Brasil. **Veja Abril**, 2010. Seção Saúde. Disponível em:
<<http://veja.abril.com.br/noticia/saude/pesquisa-do-ibge-mostra-que-obesidade-e-epidemia-no-brasil>>. Acesso em: 12 set. 2013.

SOUSA, Maria Aparecida Silva de. **A conquista do sertão da ressaca: povoamento e posse da terra no interior da Bahia**. Vitória da Conquista: Edições UESB, 2009.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a Cidade: Uma introdução crítica ao planejamento e gestão urbanos**. 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

SOUZA, Nelson Rosário de. **Planejamento urbano em Curitiba**: saber técnico, classificação dos cidadãos e partilha da cidade. 2001. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rsocp/n16/a07n16.pdf>>. Acesso em: 24 ago. 2013.

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA.

Indicadores econômicos. Disponível em <http://www.sei.ba.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=148&Itemid=235>. Acesso em: 13 out. 2013.

TABERNA DA HISTÓRIA DO SERTÃO. **Beco Chico Piloto: atual Alameda Ramiro Santos**, Vitória da Conquista. Disponível em:

<<http://tabernadahistoriavc.com.br/beco-chico-piloto-atual-alameda-ramiro-santos/>>. Acesso em: 18 out. 2013.

_____. **Beco da Tesoura: atual Travessa Lima Guerra**, Vitória da Conquista. Disponível em:

<<http://tabernadahistoriavc.com.br/beco-da-tesoura-atual-travessa-lima-guerra/>>. Acesso em: 18 out. 2013.

THE LANCET. Disponível em: <<http://www.thelancet.com/home>>. Acesso em: 05 set. 2013.

TopMed. **Falando em saúde**. Disponível em:

<<http://www.topmed.com.br/falando-em-saude/saude-na-midia/doencas-cronicas/estados-unidos-devem-chegar-a-2030-com-164-milhoes-de-obesos-mostra-estudo/>>. Acesso em: 05 set. 2013.

UNIÃO DOS MUNICÍPIOS DA BAHIA. Investimento público contribui diretamente no crescimento do PIB de Vitória da Conquista, 2012. Disponível em:

<<http://www.upb.org.br/uniao-dos-municipios-da-bahia/informativos-e-noticias/index.php?id=7158&pag=3>>. Acesso em: 16 out. 2013.

VARGAS, Heliana Comin. CASTILHO, Ana Luisa Howard de. **Intervenções em centros urbanos**: objetivos, estratégias e resultados. 2. ed. São Paulo: Manole, 2009.

VILLA BRASÍLIA. Disponível em: <<http://www.villabrasilia.com.br/>>. Acesso em: 15 set. 2013.

VITÓRIA DA CONQUISTA. Disponível em: <<http://vitoriadaconquista.com.br/>>. Acesso em: 21 out. 2013.

VITÓRIA DA CONQUISTA. **Lei nº 118, de 22 de dezembro de 1976**. Dispõe sobre o Plano Diretor Urbano de Vitória da Conquista. Vitória da Conquista, Bahia, 22 de dezembro de 1977. Mimeografado.

ANEXOS

ANEXO A – Rua Strøget, em Copenhagen



Fonte: GEHL, 2002

ANEXO B – Catedral Nossa Senhora da Vitória e Praça Tancredo Neves, em Vitória da Conquista: década de 1940 e 2013



Fonte: ROCHA, 2011



Fonte: Acervo pessoal da autora, 2013

ANEXO C – Praça Barão do Rio Branco, em Vitória da Conquista: posterior a 1950 e 2013

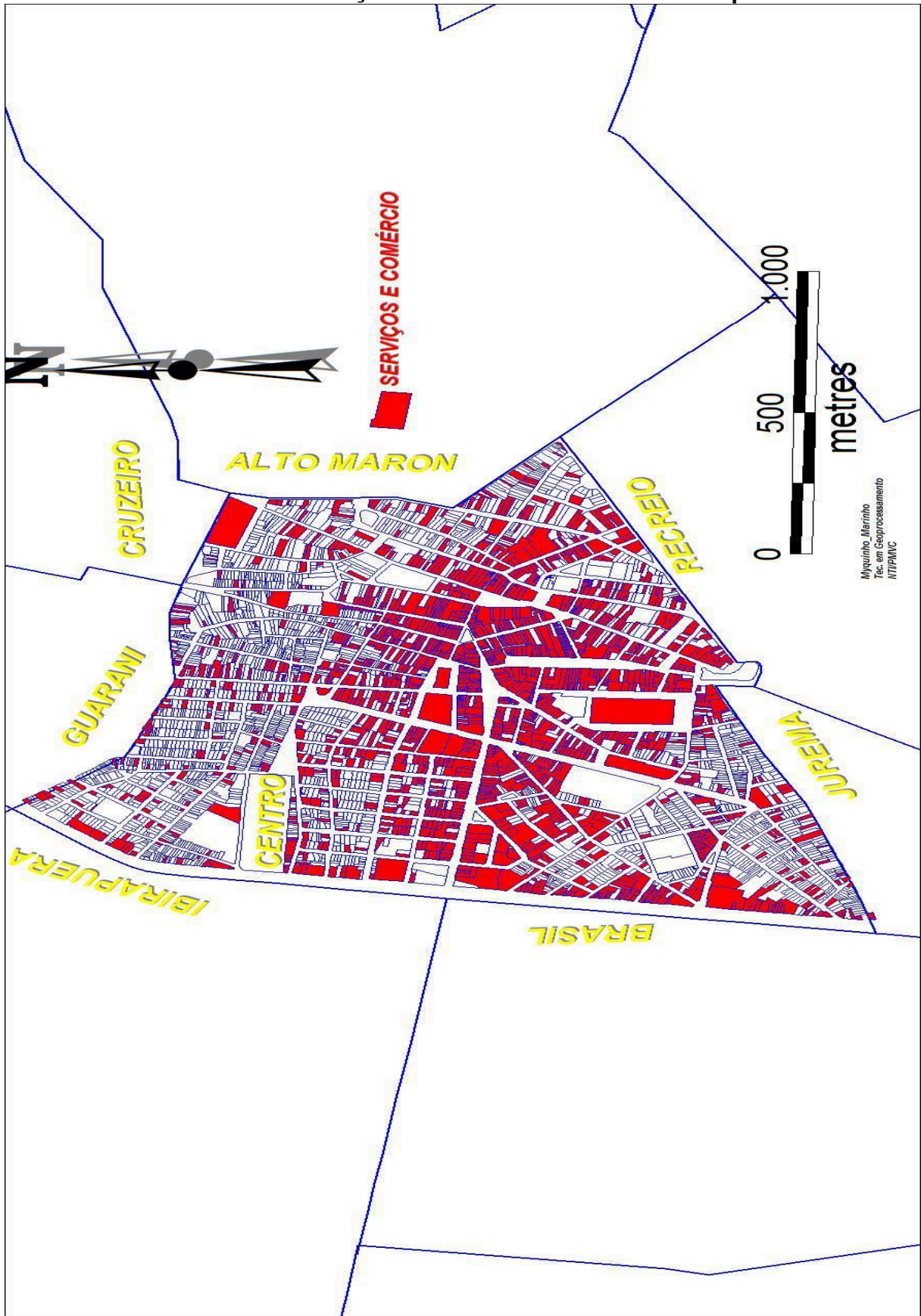


Fonte: Acervo pessoal do Prof. Edvaldo Oliveira

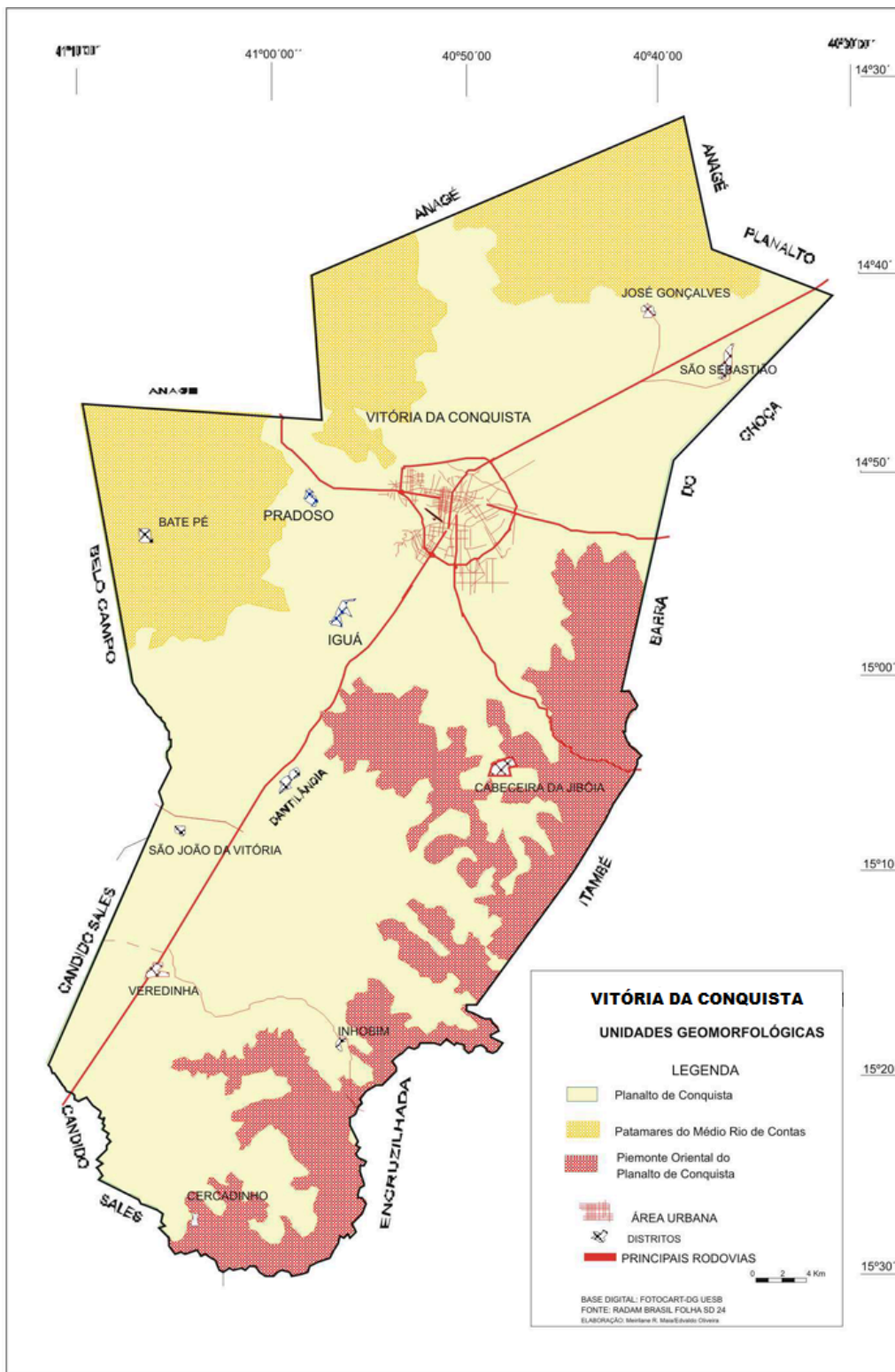


Fonte: Acervo pessoal da autora, 2013

ANEXO D – Comércios e Serviços no Centro de Vitória da Conquista



ANEXO E – Mapa de Unidades Geomorfológicas do Município de Vitória da Conquista



Fonte: MAIA; LAGE, 2005.

ANEXO F – Alameda Lima Guerra no Centro de Vitória da Conquista



Fonte: Acervo pessoal da autora, 2013

ANEXO G – Alameda Ramiro Santos no Centro de Vitória da Conquista



Fonte: Acervo pessoal da autora, 2013

ANEXO H – Público assistindo ao Natal da Cidade na Praça Barão do Rio Branco, em Vitória da Conquista



Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA, 2012

ANEXO I – Decoração da Praça Tancredo Neves no Natal da Cidade, em Vitória da Conquista



Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA, 2012

ANEXO J – Show no Forró Pé de Serra do Periperi na Praça Barão do Rio Branco, em Vitória da Conquista



Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA, 2013

ANEXO K – Campanha Outubro Rosa na Praça 9 de Novembro, em Vitória da Conquista



Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA, 2013

ANEXO L – Apresentação Infantil no evento Praça Encantada na Praça Tancredo Neves, em Vitória da Conquista



Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA, 2013