



Plano Estratégico Vitória da Conquista 2020
Etapa I – Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano
e Agência Reguladora Municipal

Produto 4
***Tomo II – Relatório Parcial 02 do Plano Diretor do
Distrito Aeroportuário***



Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista
Herzem Gusmão Pereira

Secretaria de Infraestrutura Urbana
José Antônio de Jesus Vieira

Plano Estratégico Vitória da Conquista 2020
Etapa I – Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano
e Agência Reguladora Municipal

Produto 4
Tomo II – Relatório Parcial 02 do Plano Diretor do
Distrito Aeroportuário

Salvador – Dezembro/2018

Apoio Técnico





PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA
Herzem Gusmão Pereira

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA URBANA
José Antônio de Jesus Vieira

FUNDAÇÃO ESCOLA POLITÉCNICA DA BAHIA – FEP
Prof. Luiz Antônio Magalhães Pontes - Diretor Geral

EQUIPE TÉCNICA

Eng. Luiz Alberto Novaes Camargo - Coordenador
Milton Carlos da Mota Cedraz – Engenheiro Agrônomo
Raymundo José Santos Garrido – Engenheiro Civil
Antônio Heliodório Lima Sampaio – Arquiteto Urbanista
Liana Silvia de Viveiros e Oliveira – Arquiteta Urbanista
Heraldo Peixoto da Silva – Engenheiro Agrônomo
Naiah Caroline Rodrigues de Souza – Engenheira Sanitarista e Ambiental
Jackson Ornelas Mendonça – Economista
Antônio Marcos Santos Pereira – Geólogo
Grazia Burmann – Matemática Estatística
Camila Martins de Abreu Farias - Arquiteta Urbanista
Rebeca Daltro Ferrari Bulhões - Arquiteta Urbanista
Joice de Jesus Moraes – Assistente Social
Julia Marques Dell’Orto – Advogada
Luiz Mário Gentil Silva Júnior – Engenheiro Civil e Economista
Leonardo Ogando Insuela Camargo – Engenheiro Civil
Anderson Lima Aragão – Engenheiro Sanitarista e Ambiental
Renata Mota Baptista – Gestora Ambiental e Mobilizadora Social
Rebeca Gonçalves de Jesus Santos – Estagiária de Eng. Sanitária e Ambiental
Luana Baptista Ribeiro – Estagiária de Direito

RELATÓRIO PARCIAL 02 DO PLANO DIRETOR DO DISTRITO AEROPORTUÁRIO
PMVC-PDAP-RT-002-R0

Revisão	Data	Assunto	Visto CQ
R0	07/12/2018	Emissão inicial	

ORGANIZAÇÃO DOS VOLUMES DO PRODUTO 04

Tomos	Número	Título do Relatório
Tomo I	PMVC-PDDU-RT-002-R0	Relatório Parcial 02 do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
Tomo II	PMVC-PDAP-RT-002-R0	Relatório Parcial 02 do Plano Diretor do Distrito Aeroportuário

PRODUTO 04 – TOMO II

RELATÓRIO PARCIAL 02 DO PLANO DIRETOR DO DISTRITO AEROPORTUÁRIO

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO	1
2. INSTITUIÇÃO DO DISTRITO AEROPORTUÁRIO	2
3. DECRETO Nº 12.246 DE 08 DE JULHO DE 2010.....	4
4. DINÂMICA URBANA E INSERÇÃO REGIONAL DO DISTRITO AEROPORTUÁRIO.....	6
5. ESCOPO DO PLANO DIRETOR DO DISTRITO AEROPORTUÁRIO	10
6. ARTICULAÇÃO VIÁRIA DO DISTRITO AEROPORTUÁRIO.....	14
7. CARACTERIZAÇÃO FISIAGRÁFICA E AMBIENTAL DA ÁREA.....	18
7.1. DEFINIÇÃO DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO E INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO.....	18
7.1.1. Área Diretamente Afetada - ADA	19
7.1.2. Área de Influência Indireta - AII e Área de Influência Direta - AID - Meio Físico e Meio Biótico	19
7.1.3. Área de Influência Indireta - AII e Área de Influência Direta - AID - Meio Socioeconômico	21
7.1.4. Área do Entorno do Empreendimento - AEE	22
7.2. UNIDADES DE CONSERVAÇÃO/APPS.....	34
7.3. CARACTERIZAÇÃO DAS COMUNIDADES INSERIDAS NO DISTRITO AEROPORTUÁRIO	47
7.3.1. Bairro Campinhos – Sede municipal.....	47
7.3.2. Simão.....	50
7.3.3. São José/ Pé de Galinha	51
7.3.4. Distrito de Iguá	57
8. PREPARAÇÃO DAS BASES CARTOGRÁFICAS	60

8.1.	CONSIDERAÇÕES GERAIS	60
8.2.	CONSOLIDAÇÃO DA BASE CARTOGRÁFICA DE VITÓRIA DA CONQUISTA E ESPACIALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES	61
9.	LEVANTAMENTO AEROFOTOGRAMÉTRICO DA ÁREA	65
10.	REFERÊNCIAS	67

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - APPs na All do Empreendimento - Meio Físico e Biótico	46
Quadro 2 - Área das APPs na All do Empreendimento - Meio Físico e Biótico	46

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização do Distrito Aeroportuário	5
Figura 2 - Localização dos aeroportos com terminais de carga na região de influência do Aeroporto de Vitória da Conquista.	7
Figura 3 - Zoneamento de Uso e Ocupação do solo do Distrito Aeroportuário.....	11
Figura 4 - Aeroporto Pedro Otacílio Figueiredo.....	14
Figura 5 - Novo Aeroporto de Vitória da Conquista Glauber Rocha - Em Construção.....	15
Figura 6 - Acessos ao Aeroporto Regional de Vitória da Conquista	16
Figura 7 - Área Diretamente Afetada (ADA) do Empreendimento	19
Figura 8 - Área de Influência Indireta - All e Área de Influência Direta - AID - Meio Físico e Meio Biótico	20
Figura 9 - Áreas de Influência Direta - AID e Área de Influência Indireta - All Empreendimento - Meio Socioeconômico.....	22
Figura 10 - Área do Entorno do Empreendimento (AEE)	23
Figura 11 - Curvas de ruído 1 e 2 em relação às comunidades	26
Figura 12 - Brejo Registrado na AID, Exemplo de Área Utilizada para Dessedentação por Mamíferos.....	30
Figura 13 - Mapa de Localização do Parque Municipal da Serra do Peri-Peri.....	36
Figura 14 - Principais Acessos que Cortam o Território do Parque Municipal da Serra do Peri-Peri e sua zona de Amortecimento.....	37
Figura 15 - Localização da Reserva do Poço Escuro dentro do PMSP	39
Figura 16 - Vista do Rio Verruga no Parque da Serra do Peri-Peri	39
Figura 17 - Imagem de Satélite da Lagoa das Bateias.....	41
Figura 18 - Unidades de Conservação próximas à área do novo aeroporto.....	43
Figura 19 - Via principal de penetração em Campinhos.....	48
Figura 20 - Igreja principal de Campinhos localizada na via principal em trecho com canteiro central.....	48
Figura 21 - Ocupação tradicional no bairro de Campinhos	49
Figura 22 - Via principal de Campinhos	49
Figura 23 - Via secundária do bairro de Campinhos	49
Figura 24 - Via secundária do bairro de Campinhos	49
Figura 25 - Padrão do uso comercial encontrado no bairro de Campinhos	50
Figura 26 - Empreendimento habitacional do Minha Casa Minha Vida implantado em Campinhos	50
Figura 27 - Vistas Interna (a) e Externa (b) de Uma Fábrica de Farinha de Mandioca Tradicional da Região do Simão	51
Figura 28 - Vista da Ocupação de Pé de galinha a partir da BR-116	52
Figura 29 - Via do povoado de Pé de Galinha marginal a rodovia Santos Dumont	52
Figura 30 - Comércio existente na via marginal a rodovia Santos Dumont – Povoado de Pé de Galinha	52
Figura 31 - Estrada de acesso aos povoados de Pé de Galinha e Iguá	53
Figura 32 - Cemitério de Pé de Galinha.....	53
Figura 33 - Muro da fábrica de postes em Pé de Galinha	53
Figura 34 - Via interna do povoado de Pé de Galinha.....	54
Figura 35 - Via interna do povoado de Pé de Galinha.....	54
Figura 36 - Via interna do povoado de Pé de Galinha.....	54
Figura 37 - Via interna do povoado de Pé de Galinha. De um lado habitações e do outro, área para pasto.....	54
Figura 38 - Novas construções em Pé de Galinha	55

Figura 39 - Igreja Católica.....	56
Figura 40 - Escola Municipal Medeiros de Albuquerque	56
Figura 41 - Posto de Saúde São José	56
Figura 42 - Vista da rua principal de Iguá.....	57
Figura 43 - Padrão Construtivo das Moradias em Vila de Iguá	58
Figura 44 – Estrada de acesso para Quatis dos Fernandes, em 16/11/2018	58
Figura 45 – Mobilizador Carlos Apolo entrevistando o Sr. Valdir, em 16/11/18	59
Figura 46 - Planejamento dos voos com Drone/Vant	66

SIGLAS E ABREVIATURAS

ADA – Área Diretamente Afetada

AEE – Área do Entorno do Empreendimento

AID – Área de Influência Direta

AIDS -

AII – Área de Influência Indireta

APP – Área de Preservação Permanente

ASA-VDC - Área de Segurança Aeroportuária do Aeroporto Regional de Vitória da Conquista

CAR – Companhia de Desenvolvimento e Ação Regional

Cepam – Conselho Estadual de Meio Ambiente

CETAS - Centro de Triagem de Animais Silvestres

CONDER – Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia

CSLL – Contribuição Social sobre o Lucro Líquido

FEP – Fundação Escola Politécnica da Bahia

EIA – Estudo de Impacto Ambiental

EIV – Estudo de Impacto de Vizinhança

ONG – Organização Não Governamental

Ibama - -Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais

Inema – Instituto de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Estado da Bahia

MMA – Ministério do Meio Ambiente

NBR – Norma Brasileira

Pasep - Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público

PAA - Parque de Abastecimento de Aeronaves

PDIR - Plano Diretor Aeroportuário

PDDU – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

PEI - Plano de Emergência Individual

PGRS – Plano de Gerenciamento de Resíduos

PMSB – Plano Municipal de Saneamento Básico

PRAD – Plano de Recuperação de Áreas Degradadas

PZR – Plano de Zoneamento de Ruído

RESA - *Runway End Safety Area*

RIMA – Relatório de Impacto Ambiental

RPPN - Reserva Particular do Patrimônio Natural

Seinfra – Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia

SCI – Serviço de Combate a Incêndio

TECA - Terminal de Carga Aérea

TPS – Sistema Terminal de Passageiros

TRE – Tribunal Regional Eleitoral

ZPR – VDC - Zona de Proteção de Aeroporto Regional de Vitória da Conquista

ZPA – VDC - Zona de Proteção de Ruídos do Aeroporto Regional de Vitória da Conquista

1. APRESENTAÇÃO

O presente documento apresenta o **Produto 04 – Tomo II – Relatório Parcial 02 do Plano Diretor de Distrito Aeroportuário**, parte integrante do quarto produto parcial do Contrato nº 019-35/2018, firmado entre a Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista e a Fundação Escola Politécnica da Bahia – FEP, tendo como objeto a elaboração do **Plano Estratégico Vitória da Conquista 2020 – Etapa I**, concebido como um elenco orgânico e estruturado de projetos e ações a serem implementados no período 2017/2020 pela nova Administração Municipal.

A Etapa I do Plano 2020, objeto do Contrato atual, compreende o desenvolvimento dos seguintes produtos: Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano; Plano Diretor Distrito Aeroportuário; Agência Reguladora Municipal e Termos de Referência para os Planos Municipais de Saneamento Básico, Meio Ambiente e Mineração.

2. INSTITUIÇÃO DO DISTRITO AEROPORTUÁRIO

O novo Aeroporto do Município de Vitória da Conquista foi implantado em uma área de 616 ha, localizada a 8,5 km do Centro de Vitória da Conquista, às margens da BR-116 – Rodovia Rio-Bahia, sentido Sul, com as seguintes coordenadas geográficas: latitude 14° 54'21,66" S e longitude 40° 55'09,01" W.

O Aeroporto possui uma pista de pouso e decolagem com 3.210 metros de comprimento e 45 metros de largura que permitirá operar aeronaves de classe D, do porte do Boeing 767, de Vitória da Conquista até cidades da Europa. Está planejada a implantação de Runway End Safety Area - RESA de 240 metros acrescido de 60 metros de faixa de segurança, conforme recomendação pela Organização de Aviação Civil Internacional — OACI, nas duas cabeceiras da pista, onde também serão implantadas as áreas de segurança, bem como as faixas laterais com 300 m de largura e 3.330 m de comprimento.

O projeto contemplou a construção de um terminal de passageiros, a implantação de complexo logístico e desenvolvimento de atividades comerciais, direta ou indiretamente vinculadas à aviação, potencializando a capacidade de atuação do aeroporto como elemento indutor do desenvolvimento socioeconômico regional.

O Sistema Terminal de Passageiros - TPS terá 73.500,00 m² (incluindo a área requerida para estacionamento de veículos), com capacidade para processar aproximadamente sete milhões de passageiros/ ano. O projeto prevê um Terminal de Carga Aérea - TECA, Parque de Abastecimento de Aeronaves - PAA e Serviço de Combate a Incêndio - SCI.

No entorno do Aeroporto de Vitória da Conquista foi criado o Distrito Aeroportuário, a ser objeto de Plano Diretor específico, que deverá atender, dentre outros, às restrições de possuir zona livre de obstáculos á segurança dos voos, como: edificações, estruturas e arborizações, ser livre de estruturas refletoras e outros fatores de obstrução de ondas eletromagnéticas; não estar sujeita à interferência de radares e cabos de energia de alta tensão.

O Distrito Aeroportuário foi criado pela Lei Complementar Municipal nº 2.116, de 22 de dezembro de 2016, que dispõe sobre o Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo na área de influência do Aeroporto Regional de Vitória da Conquista, cria o Distrito Aeroportuário e dispõe sobre o controle urbanístico do seu território e dá outras providências.

O Núcleo Central do Distrito é representado pela Zona Patrimonial, com área de 616 hectares, onde foram implantadas as pistas e as áreas, instalações e edificações concernentes à operação e à segurança aeroportuária. Esta área foi objeto de desapropriação, através do Decreto Estadual nº 12.246/2010, reproduzido a seguir.

A Figura 1 mostra a localização da área do Distrito Aeroportuário.

3. DECRETO Nº 12.246 DE 08 DE JULHO DE 2010

Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, a área de terra que indica, e dá outras providências.

A PRESIDENTE DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA, NO EXERCÍCIO DO CARGO DE GOVERNADOR DO ESTADO DA BAHIA, no uso de suas atribuições e à vista do disposto no art. 164, inciso IV, da Constituição Estadual, no art. 5º, alíneas “h”, e “n”, do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, e alterações posteriores, e do que consta do Processo nº 0900100014522, do Departamento de Infra-Estrutura de Transportes da Bahia - DERBA,

DECRETA

Art. 1º - Fica declarada de utilidade pública, para fins de desapropriação, a área de terra medindo 6.160.000,00m², pertencente a quem de direito, com as acessões e benfeitorias nela existentes, localizada à margem direita do km 1.074 da BR-116, no sentido Vitória da Conquista-Rio de Janeiro, nas proximidades do Sítio São José, conhecido como Pé de Galinha, Município de Vitória da Conquista - Bahia, a seguir descrita: partindo-se do ponto P-1, de coordenada plana N = 8.348.451,37 e E = 296.336,70, com azimute de 305°38'42” e distância de 5.600,00m, determina-se o ponto P-2, de coordenadas N = 8.351.714,73 e E = 291.785,83; daí, com azimute de 36°10'49” e distância de 1.100,00m, determina-se o ponto P-3, de coordenadas N = 8.352.608,66 e E = 292.426,85; daí, com azimute de 125°38'38” e distância de 5.600,00m, determina-se o ponto P-4, de coordenadas N = 8.349.345,29 e E = 296.977,72; daí, com azimute de 216°1'56” e distância de 1.100,00m, retorna-se ao ponto P-1, fechando-se a área poligonal em descrição, conforme levantamento do Sítio Aeroportuário elaborado pela Gerência de Terminais do Departamento de Infra-Estrutura de Transportes da Bahia - DERBA.

Parágrafo único - A área de terra de que trata este Decreto destina-se à implantação de um novo aeroporto regional, a ser localizado no Município de Vitória da Conquista - Bahia.

Art. 2º - Fica o Departamento de Infra-Estrutura de Transporte da Bahia - DERBA, autorizado a promover os atos administrativos e judiciais, se necessário em caráter de urgência, com vistas à efetivação da desapropriação de que trata este Decreto e a imitir-se na posse respectiva, providenciando, inclusive, a liquidação e o pagamento das indenizações, utilizando-se, para tanto, dos recursos de que dispuser.

Art. 3º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO DO GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA, em 08 de julho de 2010.

Telma Brito

Governadora, em exercício

Eva Maria Cella Dal Chiavon

Secretária da Casa Civil

Wilson Alves de Brito Filho

Secretário de Infra-Estrutura

Figura 1 - Localização do Distrito Aeroportuário



4. DINÂMICA URBANA E INSERÇÃO REGIONAL DO DISTRITO AEROPORTUÁRIO

A centralidade regional de Vitória da Conquista (VCA) se amplia a cada ano influenciando uma população de 97 municípios na Bahia e norte de Minas Gerais que perfazem um PIB de 7,4 Bilhões de reais (IBGE, 2008), sendo a segunda maior região de influência no Estado, atrás apenas da capital.

Diversas circunstâncias contribuem para a preponderância regional de VCA no cenário baiano, mais especificamente no Sudoeste. Alinham-se, entre essas circunstâncias, o fato de o Município constituir um enclave rodoviário com acesso a estradas importantes na região; de abrigar centros de ensino e saúde de destaque, além de centros de produção industrial e comercial.

Neste cenário de “capital regional” Conquista ainda se destaca por ser sede do único aeródromo da região Sudoeste da Bahia com voos comerciais regulares – e quarto maior em movimentação de passageiros, atrás de Salvador(1º), Porto Seguro (2º) e Ilhéus (3º) –, ligando a região de forma rápida e direta às capitais estaduais, da Bahia, de Minas Gerais e São Paulo, além de diversos outros destinos pelo Brasil. Essa conexão expressa com importantes centros urbanos nacionais e a rede capilar de transportes terrestres a partir de VCA para seu entorno impulsionam a velocidade com que negócios são feitos, agilizam atendimentos corriqueiros de especialidades médicas de maior grau, aumentam a capacidade de absorção e robustece a dinâmica turística regional, entre outras vantagens que se criam. O aeroporto regional de Conquista funciona com um *hub* de transporte e desenvolvimento regional.

Portanto, nesta ótica de desenvolvimento regional é que se insere o novo aeroporto de Vitória da Conquista, um aeródromo regional com capacidade de expansão e adequação a operação de aeronaves para voos internacionais, habilitando o aeroporto a funcionar, também, como centro de cargas aéreas. De fundamental importância no quinto maior estado da Federação (564.692 km², aproximadamente do tamanho da França) e em um país de dimensões continentais que enfrenta problemas estruturais de conexões infraestruturais de longo percurso de qualidade e baixo custo. Vasconcelos (2007) assim se referiu à relevância do transporte aéreo em países de grandes dimensões territoriais:

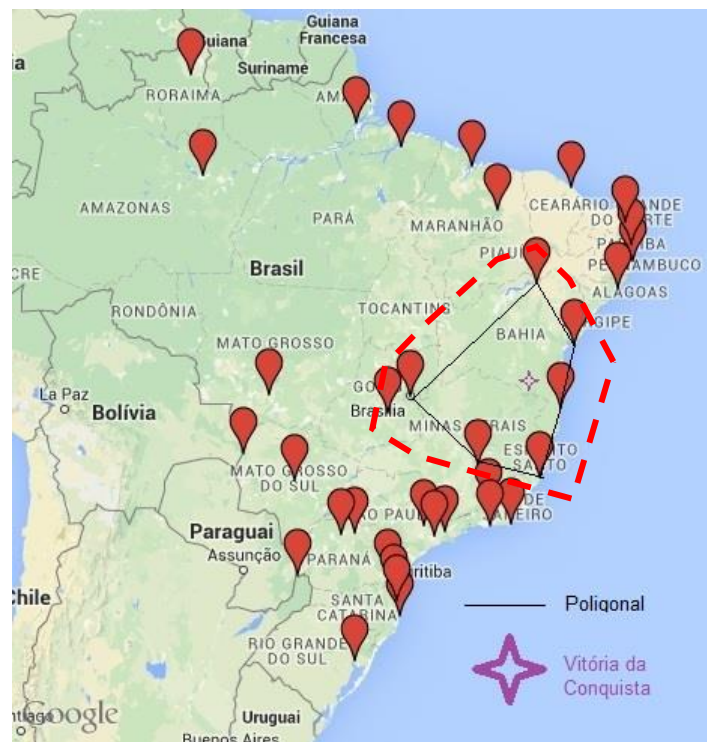
Nos países de grande dimensão territorial, como o Brasil, o avião desempenha um papel fundamental por representar o único meio de transporte capaz de interligá-

los de ponta a ponta no mesmo dia. Transportam passageiros, cargas, mala postal, órgãos para transplante, vacinas, pacientes para tratamento nos centros mais equipados e permitem o desenvolvimento de inúmeras cadeias produtivas que seriam inviabilizadas se não fosse a agilidade proporcionada pelo seu serviço.

Na maior parte dos países em desenvolvimento, onde os transportes de superfície com frequência são insuficientes ou precários, a aviação civil permite a criação de uma infraestrutura de transporte a um custo infinitamente inferior ao custo de outras modalidades (VASCONCELOS, 2007, p. 32-33).

O fato de ser capacitado para transporte de cargas aéreas apresenta um *game changing fact* para a região Sudoeste e, em especial, para o município de Vitória da Conquista. A inexistência de outro aeródromo com capacidade de transporte de cargas na região Sudoeste, no Sertão e Oeste Baiano, além do norte de Minas Gerais possibilita engendrar uma nova lógica de transportes de cargas passíveis de utilização pelo meio aéreo. A Figura 2 abaixo refere-se à exibição da localização de Vitória da Conquista perante o mapa de aeroportos com terminais de carga em todo o Brasil.

Figura 2 - Localização dos aeroportos com terminais de carga na região de influência do Aeroporto de Vitória da Conquista.



Fonte: Adaptado de <http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/recinto-alfandegados/aeroportos-terminais-de-cargas-1>

Como visto na figura acima, existe um vazio dentro da poligonal dos terminais de carga de Belo Horizonte (840km¹), Brasília (1.168km), Petrolina (763km), Salvador (520km), Porto Seguro (388km) e Vitória (847km). Favorecendo assim o terminal logístico de cargas do novo aeroporto de Conquista com posicionamento estratégico em uma ampla região carente² de conexões eficientes de longa distância.

A possibilidade de se engendrar uma nova lógica na produção e transporte rápido, escoamento/importação de insumos e bens finais de alto valor agregado e pequeno tamanho (perecíveis ou não) por longas distâncias³ na região é fortuita, especialmente em um cenário de percalços vividos na atividade econômica nacional e estadual, os bens e insumos que poderiam se inserir no reordenamento logístico-produtivo são:

- Documentos, projetos, desenhos técnicos, etc.;
- Produtos perecíveis provenientes da agricultura como flores cortadas, frutas frescas e vegetais;
- Produtos do mar, principalmente produtos frescos do mar;
- Eletroeletrônicos (processadores, componentes de computador, celulares, etc.);
- Produtos farmacêuticos de curta validade;
- Peças e vestuários de moda;
- Produtos de luxo: ouro, joias, carros e obras de arte (adaptado de BRASIL, 2013, p. 22).

Enquanto atividade já estabelecida no município/região, a agroindústria pode beneficiar-se imensamente com abertura de novos mercados, diversificação e refinamento da produção local de carnes, derivados de laticínios, horte-fruticultura e em especial a cafeicultura.

Com potencial futuro para implantação e desenvolvimento, pode-se destacar a área de produtos eletroeletrônicos e farmacêuticos, pela existência de base acadêmica local e regional na forma de Institutos de Ensino Superior (IES) que, com o fomento de um arcabouço institucional em forma de Distrito Industrial Aeroportuário, oferece condições propícias à atração de empresas privadas para instalação de unidades produtivas⁴, ao

¹ Menor distância rodoviária referente às cidades citadas e Vitória da Conquista.

² Mesmo o terminal de cargas de Porto Seguro situando-se relativamente próximo à região de Conquista a baixa qualidade geral das estradas, movimentação intensa de veículos e inexistência de trechos duplicados faz com que a viagem rodoviária entre os dois municípios dure entre 5 – 8 horas.

³ Que são os principais bens transportados por vias aéreas.

⁴ Além de Pesquisa & Desenvolvimento e outras etapas de concepção, elaboração e comercialização do produto).

mesmo tempo em que a inserção científica das IES é campo fértil para a gênese a novos setores produtivos até então incapacitados por falta de incentivos adequados.

Dadas as potencialidades latentes e novas oportunidades que surgirão com o novo aeroporto é de se esperar que haja alguma alteração urbano-espacial dentro do Município. Uma das mais visíveis dessas alterações resultará, certamente, da transferência das atividades do espaço do antigo aeroporto para as margens da BR-116 no povoado de Pé de Galinha, o que gera algum impacto no trânsito local. Com a expansão das atividades aeroportuárias de carga e passageiros é de se esperar que o fluxo na BR-116 e nas áreas destinadas a usos complementares ao aeroporto aumente. Tais áreas podem ser ocupadas por empresas de logística, filiais de empresas de transporte, hotelaria ou por empresas de processamento e beneficiamento de bens/produtos como mencionado anteriormente.

Sendo assim, para acompanhar o deslocamento da atividade aeroportuária e dos novos usos que surgirão é imperativo haver um reordenamento do sistema viário e de linhas de transporte urbano para melhor atender os fluxos do novo polo gerador de deslocamento, além do reforço das infraestruturas conexas (energia, estradas, saneamento, etc.) nos médio e longo prazos.

5. ESCOPO DO PLANO DIRETOR DO DISTRITO AEROPORTUÁRIO

O Distrito Aeroportuário foi criado pela Lei Complementar nº 2.116, de 22 de dezembro de 2016 diante da ineficácia de experiências que diluem a especificidade das áreas com restrições aeronáuticas no zoneamento ordinário municipal; do destaque do equipamento no zoneamento municipal e da necessidade de proposição de regulação urbanística e gestão diferenciadas com estrutura própria para a área sob a sua influência. A Lei cria o Distrito Aeroportuário destinado à instalação do Aeroporto Regional de Vitória da Conquista, contendo as restrições e permissões quanto ao ordenamento do uso e da ocupação do solo do seu território e estabelece prazo para a elaboração do Plano Urbanístico.

Ressalte-se que o Plano Urbanístico do Distrito Aeroportuário constitui condicionante ambiental do novo aeroporto, estabelecido na Licença de Instalação expedida pelo Instituto do Meio Ambiente e recursos Hídricos (Inema). Na mencionada Lei Complementar 2116/2016 restaram estabelecidos dois anos para a elaboração do mencionado instrumento, portanto já expirados.

De acordo com a Lei, o ordenamento do uso e da ocupação do solo na área do entorno do Aeroporto Regional de Vitória da Conquista incide sobre:

- a Zona de Proteção de Aeroporto Regional de Vitória da Conquista – ZPA-VDC;
- a Zona de Proteção de Ruídos do Aeroporto Regional de Vitória da Conquista – ZPR-VDC;
- a Área de Segurança Aeroportuária do Aeroporto Regional de Vitória da Conquista– ASA-vdc;
- as Zonas de Controle Urbanístico do Distrito Aeroportuário.

Estabelece os seguintes tipos de zonas de controle urbanístico (Figura 3):

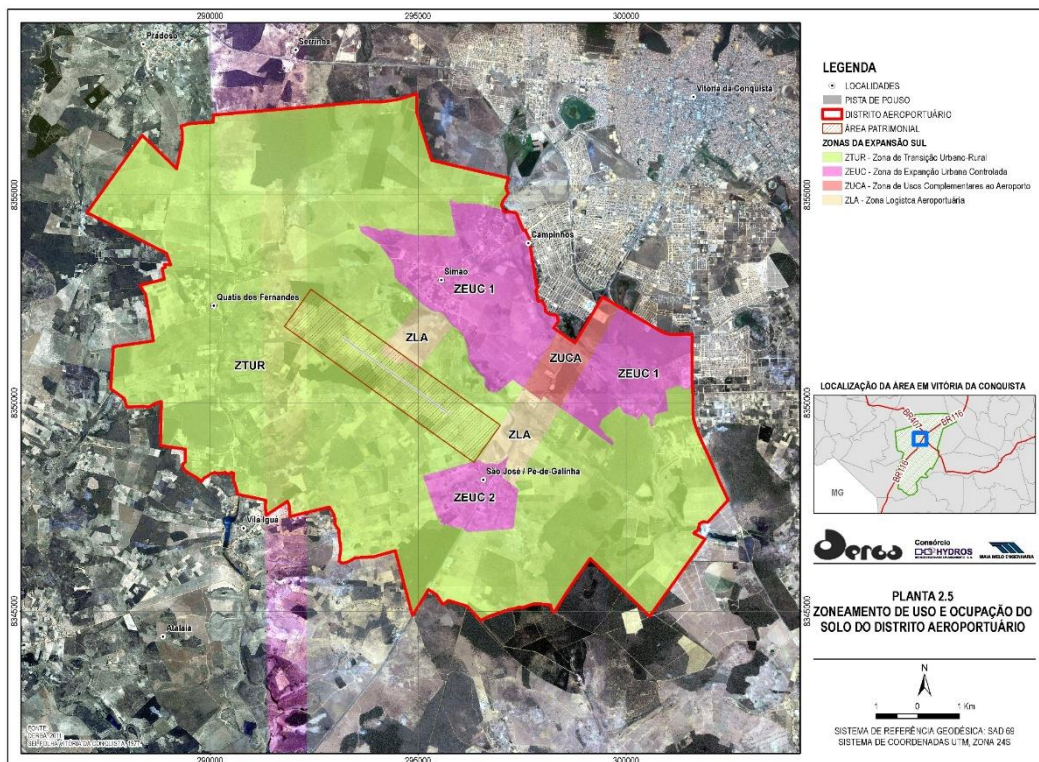
Zona de Expansão Urbana Controlada – ZEUC, correspondente aos trechos urbanos com ocupação mais consolidada e seu entorno imediato;

Zona de Transição Urbano-Rural – ZTUR, correspondente às áreas com predominância de atividades rurais, onde se recomenda a convivência controlada destas com usos tipicamente urbanos e a garantia do exercício das atividades agrárias pré-existentes;

Zona de Usos Complementares ao Aeroporto – ZUCA, correspondente a áreas que, pela localização estratégica, acesso fácil e outras características favoráveis, se destinam a usos de atendimento à cidade e ao aeroporto;

Zona Logística Aeroportuária – ZLA, correspondente a áreas que, pela localização estratégica, acesso fácil e outras características favoráveis, se destinam prioritariamente a usos de apoio logístico associados ao aeroporto, atendidos os requerimentos do desenvolvimento urbano e regional.

Figura 3 - Zoneamento de Uso e Ocupação do solo do Distrito Aeroportuário



Para cada uma das zonas são estabelecidos diretrizes e parâmetros de uso e ocupação do solo, de modo a orientar o poder público municipal na gestão do território até que seja elaborado o Plano Urbanístico, o qual, a partir de informações atualizadas, estabelecerá a configuração urbanística futura, mediante planejamento e desenho urbano adequados.

Plano Urbanístico do Distrito Aeroportuário é o instrumento que deverá orientar o processo de urbanização do seu território, tendo como finalidades:

- estabelecer as diretrizes e parâmetros de uso e ocupação do solo a partir de zoneamento e parcelamento adequados;

- definir e hierarquizar o sistema viário estrutural, integrado à BR-116 pelas duas margens e demais acessos ao aeroporto, a partir de eixos viários de médio e grande fluxo;
- indicar e localizar equipamentos estruturantes de interesse da cidade e compatíveis com a segurança aeroportuária;
- definir os instrumentos urbanísticos incidentes nas suas diversas zonas;
- estabelecer um modelo de gestão compatível com a singularidade e especificidades da área.

O Plano Urbanístico do Distrito Aeroportuário terá, no mínimo, os seguintes componentes:

- zoneamento: macrozoneamento e zoneamento de uso e ocupação solo, que estabeleça diretrizes específicas e parâmetros urbanísticos adequados, com indicação, inclusive, de Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS;
- diretrizes para a gestão urbanística;
- estratégia de implementação e plano de monitoramento com indicadores de qualidade urbanística;
- peças técnicas e jurídicas para institucionalização do Plano;
- proposições para mobilidade e acessibilidade urbana:
 - ✓ diretrizes e parâmetros de mobilidade e acessibilidade com previsão de rotas acessíveis;
 - ✓ desenho do sistema viário estrutural, integrado com as rodovias e vias existentes;
 - ✓ indicações quanto ao transporte de passageiros e cargas;
 - ✓ indicação de ciclovias e ciclofaixas;
 - ✓ recomendações quanto ao mobiliário urbano de apoio ao transporte de passageiros e outras utilidades que favoreçam a qualidade da mobilidade local e sua articulação com o restante da cidade e do Município;
- incentivo à implantação no seu território dos seguintes equipamentos, definidos pelo Plano Diretor Urbano como Projetos Estratégicos:
 - ✓ Centro de Convenções e Feiras;
 - ✓ Centro de Logística;

- diretrizes e indicação de projetos de qualificação paisagística;
- diretrizes para regularização fundiária;
- diretrizes e parâmetros para planos específicos de:
 - ✓ Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS;
 - ✓ Zona Logística Aeroportuária - ZLA;
- previsão da infraestrutura (energia elétrica, redes de esgoto, abastecimento de água e drenagem pluvial, telefonia, correios, acesso rodoviário e transporte urbano etc.);
- áreas destinadas a Operações Urbanas Consorciadas - OUC, caso previstas.

Atendendo a esse escopo e considerando os requerimentos próprios à adequada organização espacial e de qualificação urbanística, ambiental e paisagística, apresentam-se a seguir os primeiros levantamentos de informações sobre a área.

6. ARTICULAÇÃO VIÁRIA DO DISTRITO AEROPORTUÁRIO

O atual aeroporto de Vitória da Conquista Pedro Otacílio Figueiredo está localizado no bairro Bateias⁵ e encontra-se completamente envolvido pela cidade (Figura 4). O equipamento atende a toda região e é o mais importante em termos de número de passageiros e cargas. É operado pela empresa privada Socicam e conta com voos para Salvador, São Paulo, Barreiras, Brasília e Belo Horizonte, oferecidos pela Passaredo, Latam e pela Azul. Recentemente o aeroporto foi reformado, mas suas instalações continuam insuficientes para atender à demanda.

Ressalte-se que a desativação do atual aeroporto coloca a necessidade de planejar um novo uso para a área. Essa é uma das matérias relevantes a serem tratadas na revisão do Plano Diretor. Trata-se de área inserida em tecido urbano consolidado e com possibilidade de integração com o Parque Municipal da Lagoa das Bateias e com a praça em execução, o que permite pensar o seu uso considerando esse contexto mais amplo.

Figura 4 - Aeroporto Pedro Otacílio Figueiredo



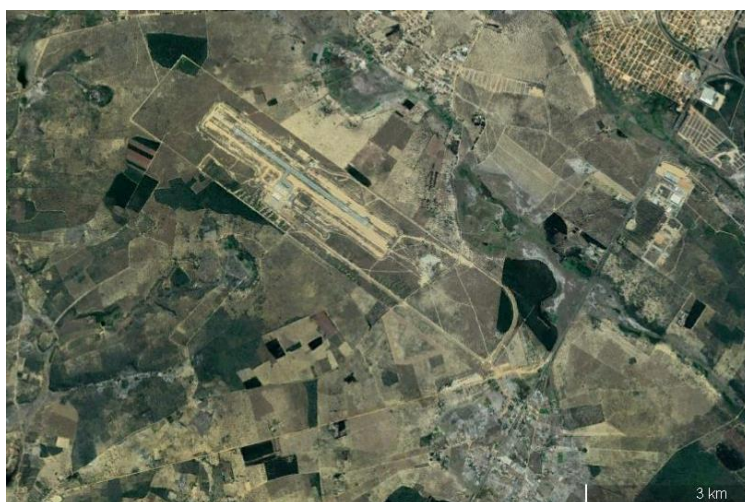
Fonte: Google Earth, 2018.

O novo aeroporto de Vitória da Conquista, terá o nome do cineasta conquistense Glauber Rocha (Figura 5), e suas instalações técnicas comportam a realização de voos internacionais. O novo equipamento, com previsão de início de operação em 2019, certamente afetará a dinâmica econômica do Município em associação à reconfiguração da estrutura urbana e urbanística da cidade. Ressalte-se que Plano Diretor Urbano de

⁵ O endereço do aeroporto indica o mesmo como pertencente ao bairro Brasil.

Vitoria da Conquista, aprovado em 26 de dezembro de 2006, definiu o novo aeroporto como um dos projetos estratégicos, sendo uma demanda importante não apenas para Vitória da Conquista, mas de toda a região sob a sua influência.

Figura 5 - Novo Aeroporto de Vitória da Conquista Glauber Rocha - Em Construção



Fonte: Google Earth, 2018.

O novo aeroporto está localizado a 7km do aeroporto atual e a 9,5km do centro da cidade, e localiza-se às margens da BR-116. De acordo com Derba (2011a) o equipamento contará com pista de 2.100m de comprimento e 45m de largura. O investimento foi realizado pelos governos federal e estadual totalizando 140 milhões de reais. No planejamento é prevista ampliação das instalações até 2020, possibilitando a duplicação da demanda atual de 250 mil para 500 mil passageiros/ano⁶, o que não deverá ser concretizado diante do atraso na conclusão das obras programadas para a primeira fase.

Além da definição e hierarquização do sistema viário estrutural, o Plano Diretor do Distrito Aeroportuário, em processo de elaboração, deverá indicar medidas no sentido de garantir que a configuração urbanística do Distrito incorpore usos e a ocupações futuros que conciliem os requerimentos operacionais do aeroporto com as demandas da cidade.

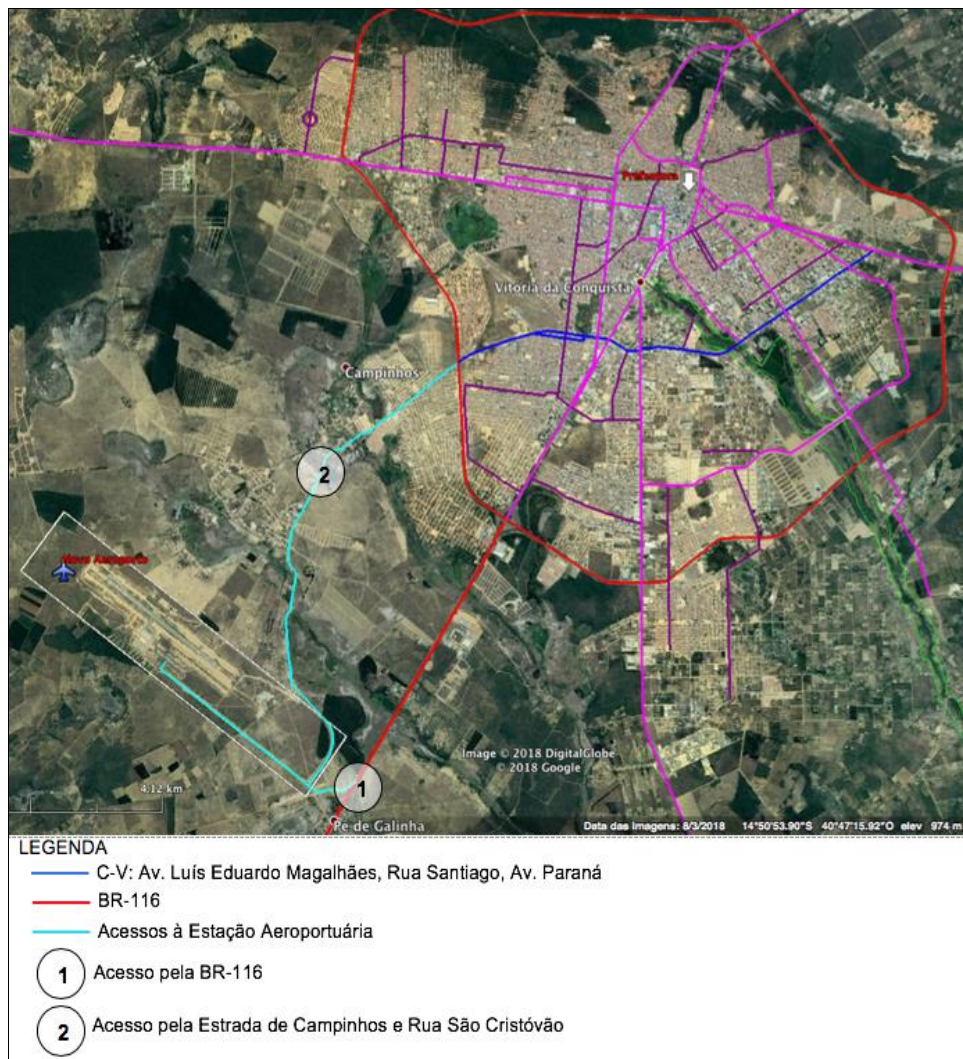
Em princípio, para qualquer parcelamento que venha a ser implantado em glebas laterais às vias de acesso ao Aeroporto será exigida a reserva de faixa *non aedificandi*. Ao longo da BR-116 (via rural) tal faixa terá 50,00m de largura contados a partir do limite da sua faixa de domínio, e de 30,00m de largura ao longo das vias urbanas arteriais e de trânsito

⁶<http://atarde.uol.com.br/coluna/tempopresente/1938909-aeroporto-glauber-rocha-em-conclusao-premium>

rápido⁷. Deverão, também, ser implantadas ciclovias e calçadas com as respectivas larguras mínimas de 2,50m e 4,00m.

Uma questão ainda pendente diz respeito aos acessos ao aeroporto. O principal, pela BR-116, demanda solução de interseção, diante dos riscos potenciais de cruzamento da rodovia em nível, como se encontra hoje. Há, a alternativa de acesso pela estrada de Campinhos e Rua São Cristóvão, que, para exercerem tal função, deverão ser completamente reestruturadas (Figura 6).

Figura 6 - Acessos ao Aeroporto Regional de Vitória da Conquista



Fonte: Google Earth (acréscimo de informações próprias e da Planta 04 do PDDU/2016)

⁷Lei no 9.503/1997 - Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Anexo I: dos Conceitos e Definições. VIA RURAL - estradas e rodovias. VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão.

No território do Distrito Aeroportuário existem estradas e outras vias que poderão vir a ser aproveitadas na composição de sua rede viária, no todo ou em parte, desde que não colidam com os critérios e restrições estabelecidos para garantir a segurança aeroviária e a qualidade urbano/ambiental do lugar. A decisão sobre o destino de tais vias deverá ser tomada quando da definição e hierarquização do sistema viário estrutural, atribuída ao Plano Urbanístico pela Lei Complementar Municipal nº 2.116/2016. Para tanto deverá ser elaborado projeto de desenho urbano, que possibilite a delimitação e reserva das áreas necessárias para implantá-lo. A estruturação da rede viária principal, em suma, será um dos elementos básicos para nortear a elaboração de projetos e abertura de parcelamentos do solo, como também a implantação de equipamentos complexos e geradores de impacto no trânsito, em especial os de apoio ao desenvolvimento das atividades aeroportuárias.

7. CARACTERIZAÇÃO FISIAGRÁFICA E AMBIENTAL DA ÁREA

O diagnóstico do meio biótico compreende a avaliação das áreas de influência direta - AID e indireta - AII, além da área diretamente afetada - ADA pelo empreendimento definidas no âmbito do licenciamento ambiental do novo aeroporto. As justificativas para a delimitação destas áreas serão apresentadas a seguir.

Adicionalmente ao material obtido nos documentos do Estudo de Impacto Ambiental do Novo Aeroporto, serão apresentados nesse item os resultados das primeiras visitas de campo realizadas para caracterização dos distritos abrangidos pelo Distrito Aeroportuário, com um recorte para as comunidades quilombolas existentes na área de influência.

7.1. DEFINIÇÃO DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO E INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO

Segundo a Resolução nº 01/1986 do Conselho Nacional de Meio Ambiente (Conama) a delimitação das Áreas de Influência de um determinado projeto é um dos requisitos legais e indispensáveis para avaliação de impactos ambientais e é de grande importância para o direcionamento da coleta de dados, voltada para o diagnóstico ambiental.

Tais áreas são aquelas afetadas direta ou indiretamente pelos impactos provocados pelo empreendimento. Estas áreas devem ser consideradas durante as suas fases de planejamento, construção e operação e assumem tamanhos diferenciados dependendo da variável ambiental considerada nos meios físico, biótico e antrópico.

Como recomendado, de acordo com Bahia (2011) essa definição partiu da caracterização do empreendimento, sendo consideradas as áreas abrangidas pelos Planos de Zoneamento de Ruído, Zona de Proteção do Aeródromo e a área abrangida pela Área de Segurança Aeroportuária, de acordo com o que estabelece a Resolução nº 4, de 09 de outubro de 1995 do Conama, além dos componentes físico, biótico e socioeconômico.

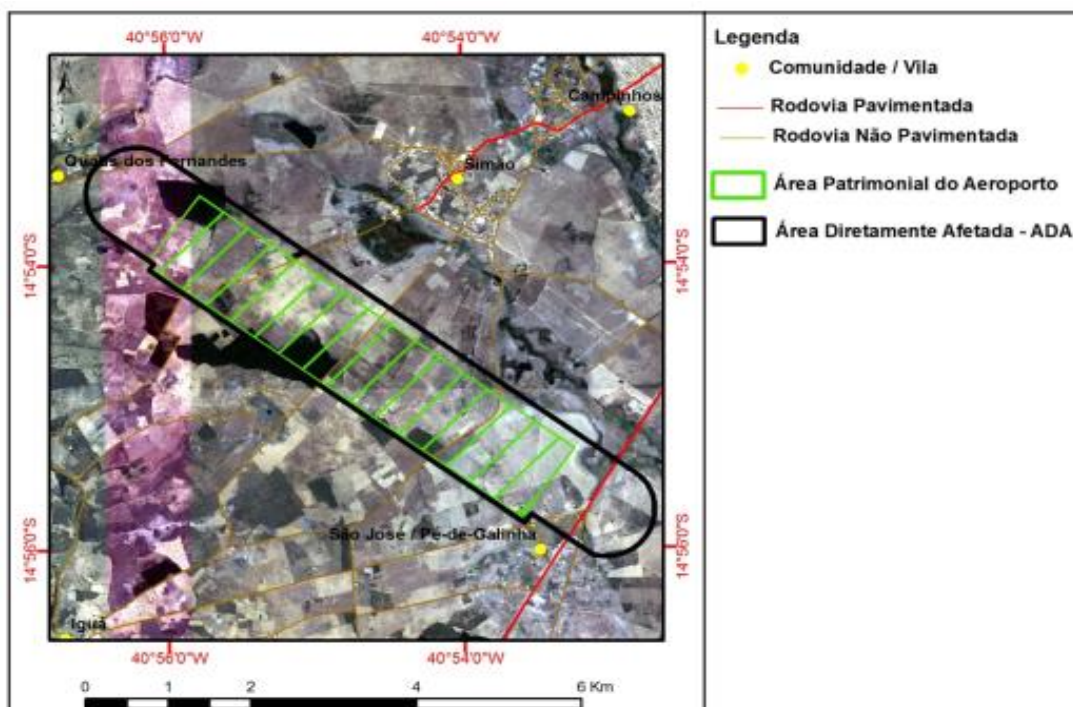
Dessa forma, na definição da Área Diretamente Afetada (ADA), Área de Influência Direta (AID) e Área de Influência Indireta (AII) foram analisados os dados do meio físico, meio biótico e os estudos socioeconômicos, como segue.

7.1.1. Área Diretamente Afetada - ADA

A delimitação da ADA, realizada em Bahia (2011), compreendeu a área construída do empreendimento e as áreas de entorno que poderão sofrer intervenção direta, delimitadas pela projeção das curvas de ruído.

Segundo Bahia (2011) a ADA é composta pela área patrimonial e as áreas compreendidas dentro dos limites das projeções de curva de ruído 1 e 2 para este empreendimento. Tal área representa então 10,11 km², de modo que apenas a área patrimonial apresenta 6,16 km² e encontram-se localizada na altura do km 1.074 da BR-116, próximo ao Povoado São José, conhecido como Pé-de-galinha no sentido Vitória da Conquista - Rio de Janeiro. A Figura 7 apresenta a ADA comum aos três meios (físico, biótico e socioeconômico).

Figura 7 - Área Diretamente Afetada (ADA) do Empreendimento

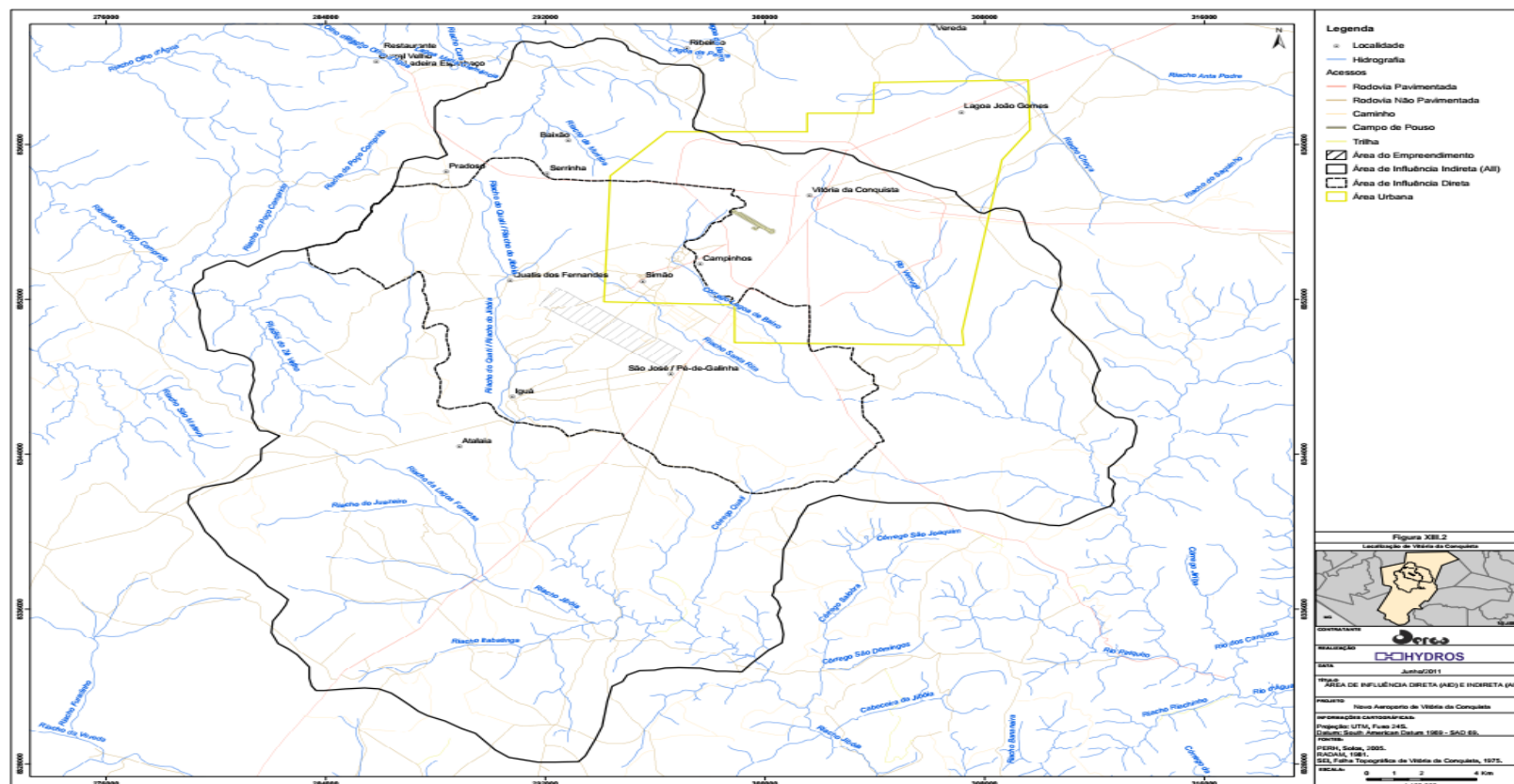


Fonte: Bahia (2011)

7.1.2. Área de Influência Indireta - AII e Área de Influência Direta - AID - Meio Físico e Meio Biótico

A Figura 8 apresenta a AII e AID para os meios físico e biótico.

Figura 8 - Área de Influência Indireta - AII e Área de Influência Direta - AID - Meio Físico e Meio Biótico



Fonte: Bahia (2011)

7.1.3. Área de Influência Indireta - All e Área de Influência Direta - AID - Meio Socioeconômico

Em relação ao meio socioeconômico, a All foi definida por Bahia (2011) como todo o território do município de Vitória da Conquista, tendo em vista que o Município como um todo receberá os impactos diversos.

Trata-se de uma área que abrange a AID, sendo aquela que pode ser potencialmente atingida pelos impactos indiretos da implantação e operação do empreendimento.

O aeroporto hoje existente será substituído pelo novo aeroporto, sendo considerada, segundo informação da Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista, à época da realização do EIA, a possibilidade de implantação neste sítio, do Centro Administrativo Municipal.

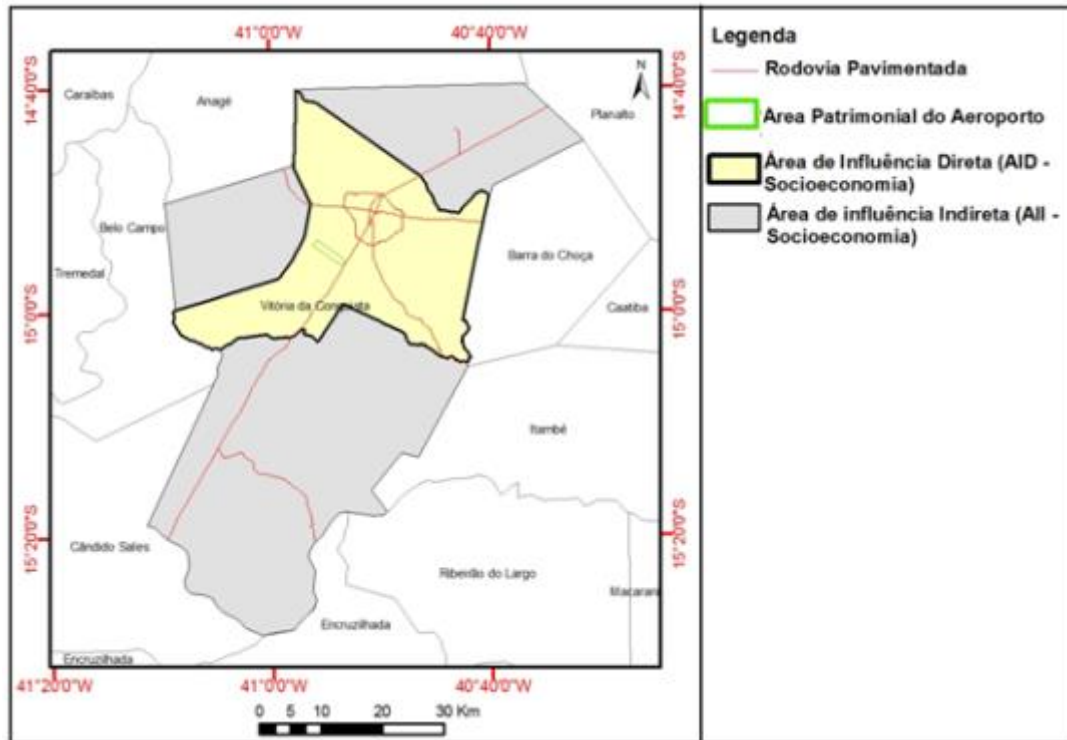
A AID do meio socioeconômico é a área composta pelo Distrito Sede de Vitória da Conquista e o Distrito de Iguá e apresenta uma área de 1002,46 km².

A área citada é a que deverá sofrer impactos diretos da implantação e operação do empreendimento, sejam na infraestrutura de serviços em seu distrito sede, como também nas áreas próximas aos canteiros de obra.

Durante a fase de operação também serão estas áreas que sofrerão impactos diretos pela expansão ou diminuição de estruturas de apoio às atividades do novo aeroporto, aos viajantes (hotéis, restaurantes, serviços diversos) e empregos diretos e indiretos.

A Figura 9 apresenta os limites das All e AID do meio socioeconômico.

Figura 9 - Áreas de Influência Direta - AID e Área de Influência Indireta - AII Empreendimento - Meio Socioeconômico



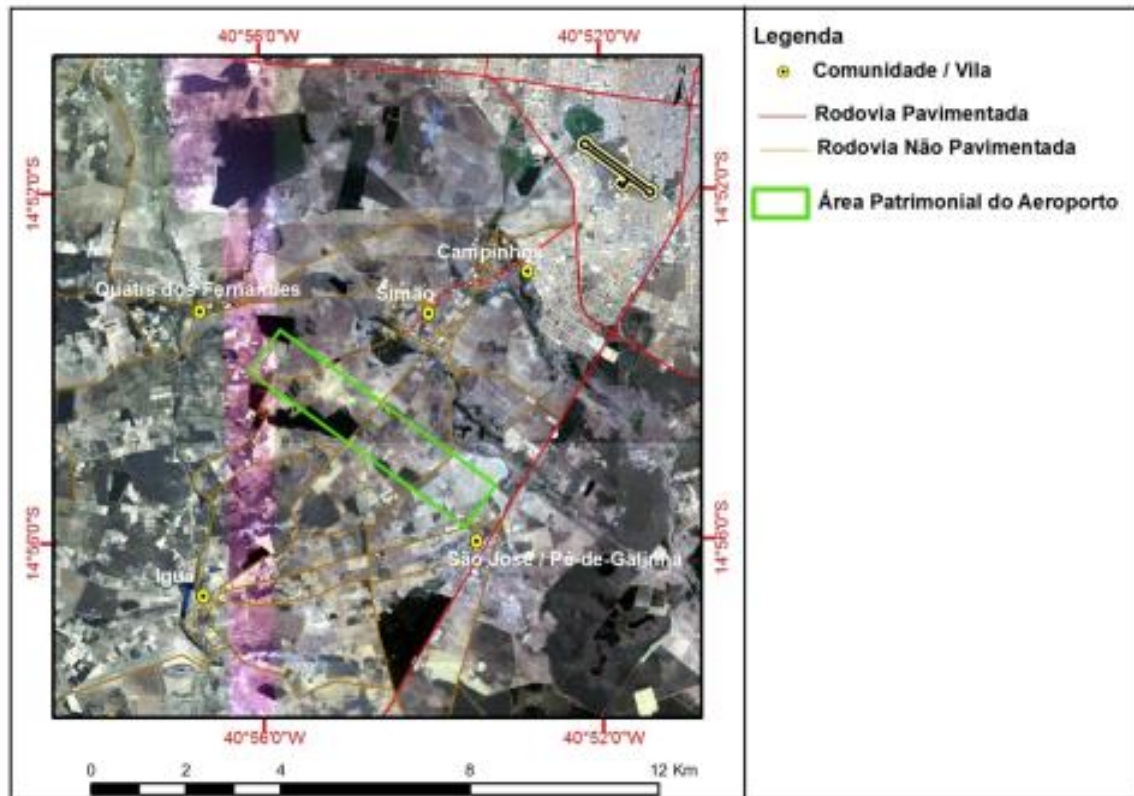
Fonte: Bahia (2011)

7.1.4. Área do Entorno do Empreendimento - AEE

Bahia (2011) identificou as áreas do entorno do futuro aeroporto que sofrerão impactos diretos de forma mais intensa, decorrentes da proximidade das áreas das futuras obras e de áreas que deverão ter alteradas e diversificadas as atividades econômicas e o uso do solo.

A área que foi considerada como AEE envolve as localidades de Iguá, São José/ Pé-de-Galinha, Campinhos, Simão e Quatis dos Fernandes (Figura 10).

Figura 10 - Área do Entorno do Empreendimento (AEE)



Fonte: Bahia (2011)

7.1.4.1. Meio Físico

- **Ocorrência e extensão de processos geomorfológicos ativos tais como transporte de materiais, processos erosivos e de assoreamento.**

A composição da paisagem está permanentemente sendo trabalhada por processos erosivos ou deposicionais, desencadeados por forças exógenas associadas às condições climáticas existentes ao longo de grandes períodos.

Os fatores controladores dos processos erosivos específicos, na área de estudo, indicam a predominância de um fluxo superficial laminar, o qual pode gerar processos erosivos discretos, uma vez que o solo local se encontra seco na maior parte do ano e seu balanço hídrico anual é negativo.

Nas áreas mais deprimidas, próximas ao lençol freático, dificilmente o solo encontra-se saturado, atuando, portanto, como uma esponja, dificultando o escoamento superficial, com significativo potencial erosivo, podendo resultar em feições erosivas.

O risco de erosão na área de estudo e na região de Vitória da Conquista como um todo é classificado como baixo e muito baixo, respectivamente.

Esta análise realizada no âmbito do Estudo de Impacto Ambiental baseou-se no Mapa de Risco de Erosão do estado da Bahia, apresentado no item referente à geomorfologia das áreas de influência do empreendimento, do Diagnóstico Ambiental Consolidado do EIA. Os eventos de assoreamento concentram-se no período chuvoso (de novembro a janeiro), quando há uma maior probabilidade de desbarrancamento das margens de rios, além do agravamento de processos erosivos nas encostas.

Os eventos de assoreamento concentram-se no período chuvoso (de novembro a janeiro), quando há uma maior probabilidade de desbarrancamento das margens de rios, além do agravamento de processos erosivos nas encostas.

- **Interferência nos processos hidrológicos e nos recursos hídricos superficiais e subterrâneos**

Regionalmente o regime hidrológico das áreas afetadas pelo empreendimento em questão compreende as bacias do médio rio Pardo, atingindo uma pequena parcela da bacia do rio Contas, uma vez que o município de Vitória da Conquista representa um divisor de águas destas duas bacias.

Ambas AID e ADA, de acordo com o EIA do empreendimento, estão totalmente inseridas na bacia do rio Pardo e estudos dos aspectos qualitativos focaram os cursos d'água destas áreas. Já a avaliação das potencialidades em água subterrânea foi obtida a partir da análise de aspectos geológicos, hidrogeológicos e de poços tabulares existentes na região.

De modo geral, Bahia (2011) considerou que os terrenos destas áreas se caracterizam por permitir escoamento superficial muito baixo, em decorrência do relevo, que varia de plano à suavemente ondulado, com composição predominantemente arenosa e elevada permissividade.

O escoamento superficial de fluidos se dá geralmente de forma laminar difusa, dominando assim os processos de infiltração, exceto em vertentes do recorte das drenagens expostas a maiores declividades, onde o escoamento pode se processar de forma laminar ligeiro a concentrado, especialmente sobre os solos desnudos e/ou desprotegidos, favorecendo assim processos de lixiviação.

- **Interferência na Qualidade do Ar resultante das emissões atmosféricas e de particulados ocorridas durante as atividades**

A direção e intensidade do vento, associada ao balanço hídrico negativo na maior parte do ano, podem atuar de modo significativo na dispersão de material particulado na atmosfera.

Entretanto, apesar do balanço hídrico negativo, os ventos na AID e AII, foram considerados em Bahia (2011) como de baixa intensidade, desfavorecendo o transporte de poluentes atmosféricos a longas distâncias.

Como a direção média e de rajadas são predominantes de Sudeste a Norte, estas são as áreas que deverão ser monitoradas com maior rigor, principalmente quanto à prática de queimadas, atividades industriais e ao tráfego de veículos em estradas não asfaltadas, próximas ao empreendimento.

De acordo com Bahia (2011) as emissões atmosféricas decorrentes das futuras atividades do novo aeroporto, na localização proposta, não serão transportadas pelas correntes de vento para a cidade de Vitória da Conquista. Contudo, o povoado de Iguá, por conta da sua proximidade com esse sítio e sua localização no quadrante W-SW, receberá a maior carga atmosférica, principalmente nos meses de verão, sendo somada a esta carga as emissões oriundas da cidade de Vitória da Conquista. Processo semelhante ocorrerá no distrito de Pradoso e nos povoados de Serrinha e Baixão, situados a NW, os quais receberão maior carga atmosférica durante o inverno.

A afetação relacionada à qualidade do ar e a localização proposta para o novo aeroporto de Vitória da Conquista incidem sobre um número reduzido de povoados, todos apresentando um pequeno contingente populacional, quando comparado aos outros sítios locais propostos.

- **Identificação quali-quantitativa dos ruídos decorrentes da implantação e operação do empreendimento, estimando a área de influência da curva de ruído, considerando as comunidades de entorno.**

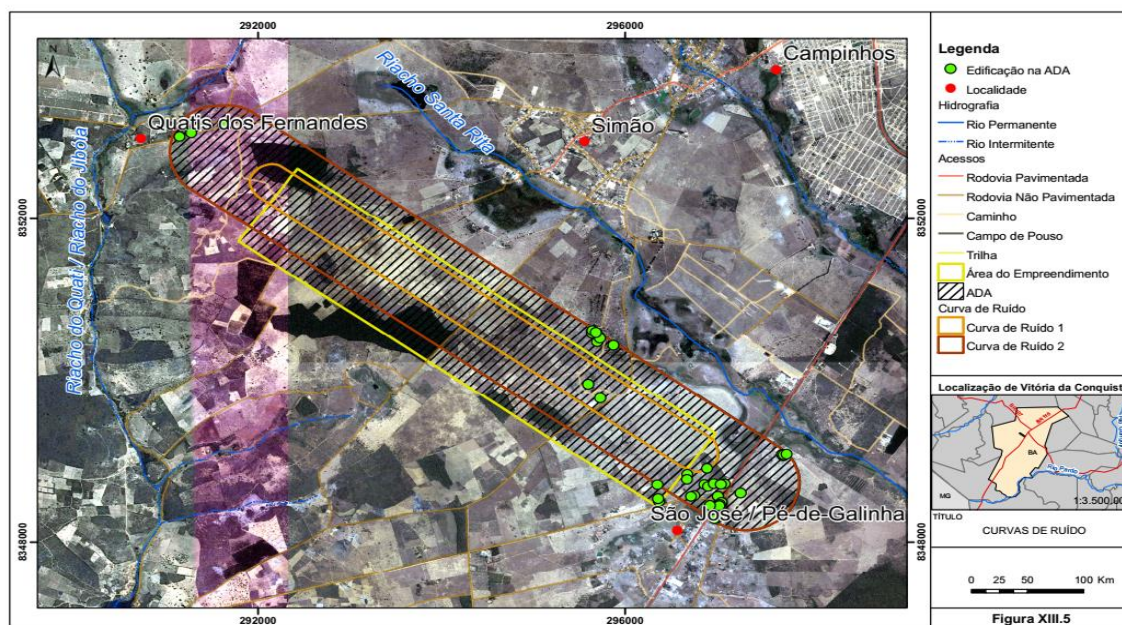
Através da Análise de Ruído na AID realizada por Bahia (2011), foi definida a necessidade de monitoramento da poluição sonora em etapas futuras, as quais correspondem às fases de implantação e operação. No entanto, com base nos dados coletados em campo, obteve-se um registro histórico para possíveis comparações futuras. A avaliação dos ruídos decorrentes das atividades operacionais do aeroporto foi fundamentada nas curvas isofônicas do Plano de Zoneamento de Ruído - PZR do Aeroporto de Vitória da Conquista.

Através de medições realizadas no âmbito da elaboração do EIA, medições essas realizadas em áreas próximas às cabeceiras da pista do atual aeroporto, foram observadas níveis de pressão sonora média na ordem de 80 dB(A), durante os pousos e decolagens de aeronaves.

Tais medições foram feitas em frente a residências localizadas em ambos os lados desta pista, as quais excederam em 5 e 15 dB(A), os valores das curvas de ruído 1 e 2, apresentados no PZR do novo sítio aeroportuário.

Destaca-se, que esta avaliação sonora considerou parte do povoado de São José/ Pé de Galinha e residências localizadas na Fazenda Gávea (cabeceira oposta da pista de pouso e decolagem), como áreas inadequadas à ocupação residencial, seguindo as deliberações estabelecidas pela legislação que rege o sistema aeroviário (Norma NBR 10151- 2000 da Resolução nº 001/90 do Conama; e a Portaria N° 1141/GM5, de 8 de dezembro de 1987, do Ministério da Aeronáutica). A Figura 11 registra a abrangência das curvas de ruído 1 e 2 em relação às comunidades do entorno do empreendimento

Figura 11 - Curvas de ruído 1 e 2 em relação às comunidades



Fonte: Bahia (2011)

7.1.4.2. Meio Biótico

- **Extensão da vegetação nativa a ser afetada**

De acordo com Bahia (2011) a vegetação nativa a ser afetada está inserida na área patrimonial do empreendimento.

Entretanto, está prevista no PDIR, a manutenção de áreas de mata, as quais deverão sofrer pouca influência do empreendimento. As áreas de vegetação nativa, existentes na ADA correspondem a pequenos fragmentos de Floresta Estacional Semidecidual (mata de cipó).

- **Afetação de áreas de reprodução, deslocamento, refúgio e dessedentação da fauna**

Segundo Bahia (2011), em empreendimentos do porto do novo aeroporto de Vitória da Conquista, a biota local pode ser afetada em diferentes níveis de intensidade. No entanto, alguns grupos animais como Aves e Mamíferos são mais intensamente afetados.

Para ambos os grupos mencionados, as AID e ADA consistem de uma matriz campestre, resultado de atividades agropecuárias extensivas. Nestas áreas também se encontram pequenos fragmentos de mata de cipó e, em alguns pontos, áreas brejosas.

No ambiente campestre, espécies dos diversos grupos tróficos, exploram os poucos estratos vegetacionais disponíveis. Junto ao solo, os tinamídeos (*Crypturellus tataupa*, *C. parvirostris* e *Nothura maculosa*), forrageiam sementes e frutos. São espécies de interesse cinegético, sendo alvo de caça.

Bahia (2011) identificou ainda na AID, espécies que se agrupam em grandes bandos e realizam pequenos movimentos em ambientes campestres, são elas: o tico-tico (*Zonotrichia capensis*), o chupim (*Molothrus bonariensis*) e os columbídeos - a picuí (*Columbina picui*), a asa-branca (*Patagioenas picazuro*), a pomba-galega (*Patagioenas cayenensis*), a rolinha-caldo-de-feijão (*Columbina talpacoti*) e a avoante (*Zenaida auriculata*).

Aves de maior porte e de interesse em empreendimentos aeroviários também foram registradas na AID, tais como urubus e gaviões que forrageiam em vôos altos, buscando seu alimento. Carcaças de gado morto atraem urubus-de-cabeça-preta (*Coragyps atratus*), urubusde-cabeça-vermelha e caracarás (*Caracara plancus*) (BAHIA, 2011).

Urubus-de-cabeça-preta, como a maioria das espécies de aves, têm o olfato pouco desenvolvido, ao contrário do urubu-de-cabeça-vermelha (*Cathartes aura*); desta forma, *C. atratus* localiza carcaças de animais mortos visualmente, por detecção direta ou por observar a movimentação de vários indivíduos de *C. aura* que, por serem olfativos, muitas vezes localizam este tipo de recurso antes.

Pequenos bandos do periquito-da-caatinga (*Aratinga cactorum*) são vistos freqüentemente voando sobre as áreas campestres que predominam na AID e All, onde utilizam áreas com a presença de árvores e arbustos altos para se alimentar de frutos e sementes.

Embora, de acordo com Bahia (2011), os fragmentos de mata de cipó da AID apresentem-se bastante alterados, sendo tal constatação mais evidente quando se observa o estrato sub-bosque, agora pouco desenvolvido, muitas espécies de aves, características deste estrato foram registradas, como, por exemplo, o canário-do-mato (*Basileuterus flaveolus*), a choca-do-norte (*Sakesphorus cristatus*), o chorozinho-de-asa-vermelha (*Herpsilochmus sellowi*), o choro-boi (*Taraba major*), a chocabarrada-do-nordeste (*Thamnophilus capistratus*) e a choca-do-planalto (*T. pelzelni*).

Estratos intermediários entre o solo e o dossel são utilizados por outra gama de aves, os dendrocolaptídeos como o arapaçu-do-cerrado (*Lepidocolaptes angustirostris*), o picapauzinho-anão (*Veniliornis passerinus*), o pica-pau-anão-pintado (*Picumnus pygmaeus*) e o pica-pau-de-topete-vermelho (*Campephilus melanoleucos*), os quais se alimentam de insetos que habitam a casca de troncos e galhos e escondidos em epífitas.

Na AID não foram encontradas áreas paludosas (alagadas) próximas aos pontos de amostragem. No entanto, algumas espécies como a polícia-inglesa-do-sul (*Sturnella superciliaris*) e o garibaldi (*Chrysomus ruficapillus*), foram registradas, embora estas não sejam essencialmente paludícolas, as mesmas costumam ocorrer em áreas mais úmidas (BAHIA, 2011).

Bahia (2011) não identificou sítios específicos de nidificação da avifauna local, uma vez que esta nidifica em toda a região; não houve também a identificação de nidificações em colônia. Do mesmo modo, não há áreas especiais que sejam refúgios ou pontos de pouso e dessedentação de espécies migratórias. A avifauna registrada nas All e AID oferecem, no geral, pouco risco à aeronavegação, uma vez que as espécies de aves migratórias que podem ocorrer na região, a juruviara (*Vireo olivaceus*) e a andorinha-serradora (*Stelgidopteryx ruficollis*), não são categorizadas como de alto risco, pois seus vôos são curtos e de baixa altura.

Para a definição das áreas de influência da mastofauna, foram consideradas as afetações em áreas de reprodução, deslocamento, refúgio e dessedentação. Essas afetações são decorrentes das alterações permanentes no ambiente que modificam a paisagem natural restringindo a conexão (corredores ecológicos) de áreas vegetadas, além da poluição sonora devido às operações de pouso e decolagem e do aumento do tráfego de veículos particulares e transporte público para acesso ao aeroporto. Podem também resultar de interferências no hábito dos animais por conta dos sistemas de iluminação (BAHIA, 2011).

O EIA registrou a presença da onça-parda (*Puma concolor*) com implicações na definição nas áreas de influência.

Das oito espécies de mamíferos registrada, no âmbito do EIA, através de dados primários na AID do empreendimento, destaca-se o gato-do-mato-grande (*Leopardus pardalis*) quanto à dependência em relação à floresta. As demais espécies registradas possuem maior plasticidade ambiental. Foi identificado também o tatu-galinha (*Dasypus novemcinctus*).

O registro de duas espécies com dieta essencialmente carnívora, caracterizando predadores de topo de cadeia, demonstra certa integridade nas relações ecológicas propiciando a manutenção dos fragmentos da AID do empreendimento (SCHNEIDER, 2000).

Segundo Schneider (2000) apud Bahia (2011) dentre os herbívoros registrados, o veado-catingueiro (*Mazama gouazoubira*) apresenta hábito pastador enquanto que o tapiti (*Sylvilagus brasiliensis*) apresenta hábito podador. Ambas as espécies têm gramíneas em sua dieta (REIS *et al.*, 2010).

Das oito espécies registradas através de dados primários na primeira campanha realizada, no âmbito do EIA, na estação chuvosa na AID do empreendimento, pelo menos sete delas apresentaram hábito solitário sendo que sobre o rato do gênero *Akodon* não há informação disponível em literatura quanto a este hábito.

Quanto ao período de atividade, pelo Estudo de Impacto Ambiental apenas o veado-catingueiro (*M.gouazoubira*) apresentou atividade diurna, enquanto que seis outras espécies (*D.novemcinctus*, *Cerdocyon thous*, *Leopardus cf. pardalis*, *Puma concolor* e *S.brasiliensis*) apresentaram período de atividade noturno, sendo que o tatu-galinha (*D.novemcinctus*) e a raposa (*C.thous*) apresentam também período de atividade crepuscular e o rato do gênero *Akodon* possui padrão de atividade em ambos os turnos.

Segundo Bahia (2011) não foram identificados, aparentemente, sítios de reprodução, ou áreas específicas de deslocamento e de refúgio de mamíferos, apenas algumas áreas alagadiças que possam ser utilizadas como áreas de dessedentação (Figura 12).

Figura 12 - Brejo Registrado na AID, Exemplo de Área Utilizada para Dessedentação por Mamíferos



Fonte: Bahia (2011)

- **Fragmentação/conexão de áreas de vegetação e de corredores ecológicos**

Os fragmentos florestais identificados por Bahia (2011) nas AID e All correspondem a elementos importantes para a sobrevivência da fauna local, contudo os mesmos apresentam pequenas áreas e encontram-se desconexos, o que pode inviabilizar alguns remanescentes populacionais, ou restringir a ocorrência de espécies sensíveis a esta fragmentação.

Por outro lado, a ausência de conectividade entre as manchas de vegetação nativa é um aspecto preocupante para a manutenção do fluxo gênico populacional destes grupos animais.

Tendo como base a composição da avifauna, percebe-se que algumas espécies são fortemente associadas a ambientes florestais, como os grupos de beija-flores da subfamília

Phaethorninae (*Phaethornis* spp. e *Anopetia gounellei*), os quais não foram registrados nas matas amostradas da AID (BAHIA, 2011).

Dessa forma, a distância existente entre os fragmentos da AID se mostrou determinante para a ausência de registros de algumas destas espécies de beija-flores, pois embora este grupo de aves apresente boa capacidade de voo, sua capacidade de trafegar entre áreas abertas é baixa.

Analisando a fauna de mamíferos, percebeu-se que a maioria das espécies registradas na AID apresenta hábitos terrícolas, fato este que pode estar diretamente relacionado à ausência de fragmentos florestais de tamanho significativo e à falta de conectividade entre os fragmentos mais conservados.

A região do novo aeroporto consiste em uma área altamente antropizada, com a presença de fragmentos florestais isolados e áreas de brejo ou áreas alagadas. Não existem elementos paisagísticos significativos a serem comprometidos, com exceção dos fragmentos florestais passíveis de supressão. No entanto, estes são relativamente pequenos e desconexos, não suportando comunidades faunísticas sensíveis a alterações ambientais.

De forma geral, as áreas de influência do empreendimento, em especial a AID e a ADA, apresentaram no EIA uma dinâmica ecológica composta basicamente por espécies generalistas de elevada plasticidade ambiental.

Contudo, algumas espécies raras ou ameaçadas de extinção, foram registradas nestas áreas, indicando que, ao menos nos fragmentos florestais, esta complexidade pode ser mais elevada.

Tal característica pode ser justificada pelos aspectos explicitados no item anterior, os quais remetem à estrutura da paisagem natural e ao seu arranjo altamente simplificado, aspectos que não favorecem a ocorrência de uma estrutura ecológica complexa, exceto nos fragmentos florestais de vegetação nativa. Portanto, apresentam sua complexidade comprometida, uma vez que a maioria dos grupos faunísticos registrados não apresentam exigências ambientais peculiares, como os mamíferos predadores de topo de cadeia, bem como aves e insetos com alimentação especializada.

Por estar localizada em área plana e no divisor das sub-bacias hidrográficas do Riacho Santa Rita e do Riacho do Quati, a área patrimonial do empreendimento não afeta área de APP. Entretanto, destaca-se a presença de brejos em áreas adjacentes que merecem

especial atenção pela significativa importância ecológica local. O Sítio São José/ Pé-de-galinha não está inserido em Unidade de Conservação, embora se encontre próximo ao limite da zona de amortecimento do Parque Municipal da Serra do Peri-Peri.

7.1.4.3. • Meio Socioeconômico

- **Interferência nos principais usos e ocupação do solo**

Cerca de 90% da área patrimonial do aeroporto contém pastagem e usos ocasionais de culturas temporárias para subsistência (BAHIA, 2011). À época da realização do EIA esta área pertencia a 17 proprietários que teriam suas propriedades desapropriadas e receberiam a indenização devida.

O estudo socioeconômico considerou que na fase de implantação do empreendimento a população local não será significativamente afetada pela circulação de veículos envolvidos na obra. Durante a fase de operação considera que o fluxo poderá ser normalizado, pois é prevista a construção de um acesso específico.

- **Áreas susceptíveis de serem submetidas à forte pressão migratória, demográfica ou ocupacional**

A alteração na dinâmica de ocupação e uso do solo com a implantação do novo aeroporto certamente se dará em todos os bairros, vilas e povoados existentes na AEE.

Bahia (2011) considerou que em uma abordagem mais estrutural é possível inferir mudanças que poderão advir de decisões projetuais capazes de induzir alterações na estrutura fundiária, valorização/ desvalorização imobiliária, modificações na configuração do uso e ocupação do solo. Como exemplos têm-se a definição do principal acesso ao aeroporto e possíveis alterações na legislação urbanística.

São José/ Pé-de-galinha tem sua dinâmica de crescimento associada ao fluxo de passagem que poderá se intensificar com a implantação do novo aeroporto. Contudo, essa comunidade tende a ser adensada no médio prazo.

A disponibilidade de áreas para ocupação e o razoável atendimento de serviços e infraestrutura básica e a possibilidade de criação de postos de trabalho com atividades que venham a se desenvolver ao longo da BR-116 e proximidades podem favorecer a atração de população.

Campinhos teve seu processo de crescimento e desenvolvimento ligados diretamente à condição de entroncamento do anel rodoviário com a BR-116 e ao funcionamento do aeroporto existente. É notável a aderência de Campinhos ao tecido urbano mais consolidado da cidade, sendo considerado um bairro de Vitória da Conquista. O bairro é provido de uma estrutura de comércio e serviços, abrigando inclusive equipamentos de atendimento em uma escala para além do próprio bairro. Associada a esta característica, tem-se que o bairro se expande a mercê de um grande parcelamento implantado, embora sem infraestrutura, com inúmeros vazios ainda disponíveis para ocupação. Mesmo a comunidade sendo atendida por estabelecimentos de saúde e educação, por sistemas de transporte público e energia elétrica, por exemplo, os sistemas de coleta de lixo e sistemas de coleta e tratamento de esgoto são deficientes ou inexistentes, podendo contribuir de modo efetivo para a degradação ambiental local.

Simão é, sem dúvida, a comunidade com maior probabilidade de modificação na sua estrutura urbanística. A ocupação, como em regra na AEE, é horizontal e não apresenta sinais de expansão e muito menos de verticalização. Desenvolve-se organicamente ao longo das vias existentes, sem parcelamento do tipo loteamento em um processo caracterizado como de distensão. Nas áreas mais periféricas as casas são um pouco mais precárias, mas não se diferenciam muito no padrão, evidenciando mais um estágio de consolidação do que propriamente uma condição de precariedade tipológica frente ao que é edificado nas áreas com melhor infraestrutura. No entorno do povoado encontram-se áreas de pastagem.

- **Interferência em vias de acesso**

Para uma avaliação mais precisa e completa da interferência do aeroporto na estrutura viária existente Bahia (2011) precisou considerar as alternativas de acesso possíveis para o novo aeroporto. É certo que o aumento do fluxo de veículos ocorrerá em razão da natureza e porte do empreendimento, mas poderá ser maior ou menor a depender da decisão quanto ao melhor acesso e a suas características físicas e funcionais.

O EIA previu, por exemplo, o acesso através de via segregada paralela à BR-116, sendo considerada a melhor alternativa do ponto de vista da operacionalidade, conforto e segurança, seja pelo estudo de impacto de vizinhança ou pela análise de risco; ou mesmo pelo povoado de Simão no caminhamento de uma via não pavimentada existente, sendo uma alternativa de alto risco de acidentes e indutora de processos de ocupação no entorno do empreendimento, o que não seria conveniente; e uma terceira, pelo próprio leito da BR-

116, sendo considerada também de grande risco pelo estudo específico, caso não sejam tomadas medidas de segurança recomendadas.

- **Interferências nas estruturas produtivas ou alterações significativas no entorno e nos recursos naturais essenciais à manutenção e reprodução das economias locais**

O Estudo de Impacto Ambiental, elaborado por Bahia (2011) não previu impactos socioeconômicos negativos, bem como nos recursos naturais locais, significativos. Na área de influência direta do empreendimento foi prevista uma dinamização da economia local e melhorias nos setores de infraestrutura e serviços. Não são esperadas alterações significativas na estrutura dos remanescentes florestais de vegetação nativa (mata de cipó), uma vez que a área de vegetação a ser suprimida na ADA é mínima, cerca de 7.380 m².

Como especificado no parágrafo anterior, a pouca área de vegetação nativa a ser suprimida resultará em uma minimização de impacto sobre a fauna que se relaciona com este ambiente. No entanto, foram previstos impactos decorrentes da operação do empreendimento, que serão apresentados adiante.

- **Ocorrência de sítios de natureza ou valor cultural e previsão de alterações ou efeitos negativos pela proximidade do empreendimento**

O limite da curva de ruído 2 para a terceira fase de implantação do empreendimento estará próxima à comunidade quilombola Quatis dos Fernandes. Trata-se de comunidade rural caracterizada como um aglomerado disperso.

7.2. UNIDADES DE CONSERVAÇÃO/APPS

Conforme estabelecido na Lei Federal nº 9985 de 2000 (BRASIL, 2000), Unidade de Conservação pode ser entendida como o espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituída pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção.

O Art. 7º desta Lei estabelece que as unidades de conservação, integrantes do Sistema Nacional de Unidades de Conservação, dividem-se em dois grupos, com características específicas:

I - Unidades de Proteção Integral;

II - Unidades de Uso Sustentável.

As Unidades de Proteção Integral visam à manutenção dos ecossistemas livres de alterações causadas por interferência humana, admitido apenas o uso indireto dos seus atributos naturais.

Enquanto as Unidades de Uso Sustentável visam à exploração do ambiente de maneira a garantir a perenidade dos recursos ambientais renováveis e dos processos ecológicos, mantendo a biodiversidade e os demais atributos ecológicos, de forma socialmente justa e economicamente viável. As Unidades de Conservação podem ser de esfera Federal, estadual ou Municipal.

Na Área de Influência Indireta (do meio físico e biótico) do empreendimento existem as Unidades de Conservação representadas pelo Parque Municipal da Serra do Peri-Peri - PMSP e o Parque Municipal da Lagoa das Bateias, ambas de esfera Municipal. Destaca-se também a Reserva Florestal do Poço Escuro, localizada dentro da PMSP. Como áreas destinadas à conservação, o uso destas unidades é restrito e pode ser integrada ao espaço urbano somente para atividades de lazer. Segue uma descrição das referidas áreas:

Parque Municipal da Serra do Peri-Peri

O Parque Municipal da Serra do Peri-Peri localiza-se na área urbana de Vitória da Conquista (Figura 13).

Em 1996, o Decreto Municipal nº 8695/96 declarou preservada uma área de 500 hectares (VITÓRIA DA CONQUISTA, 1996). Em 1998, o Decreto Municipal nº 9328/98, ampliou a área para 1.000 hectares, desta vez proibindo as atividades de mineração e retirada de vegetação (VITÓRIA DA CONQUISTA, 1998).

Contudo, foi através do Decreto Municipal nº 9480/99, que foi instituído o PMSP. Com a criação do Parque em 1999, e a definição dos seus limites, procurou-se deter o processo de ocupação (desordenada) das encostas da Serra, resultando, em muitos casos, na inexistência de uma área de transição ou amortecimento, o que pode trazer uma série de problemas para a área.

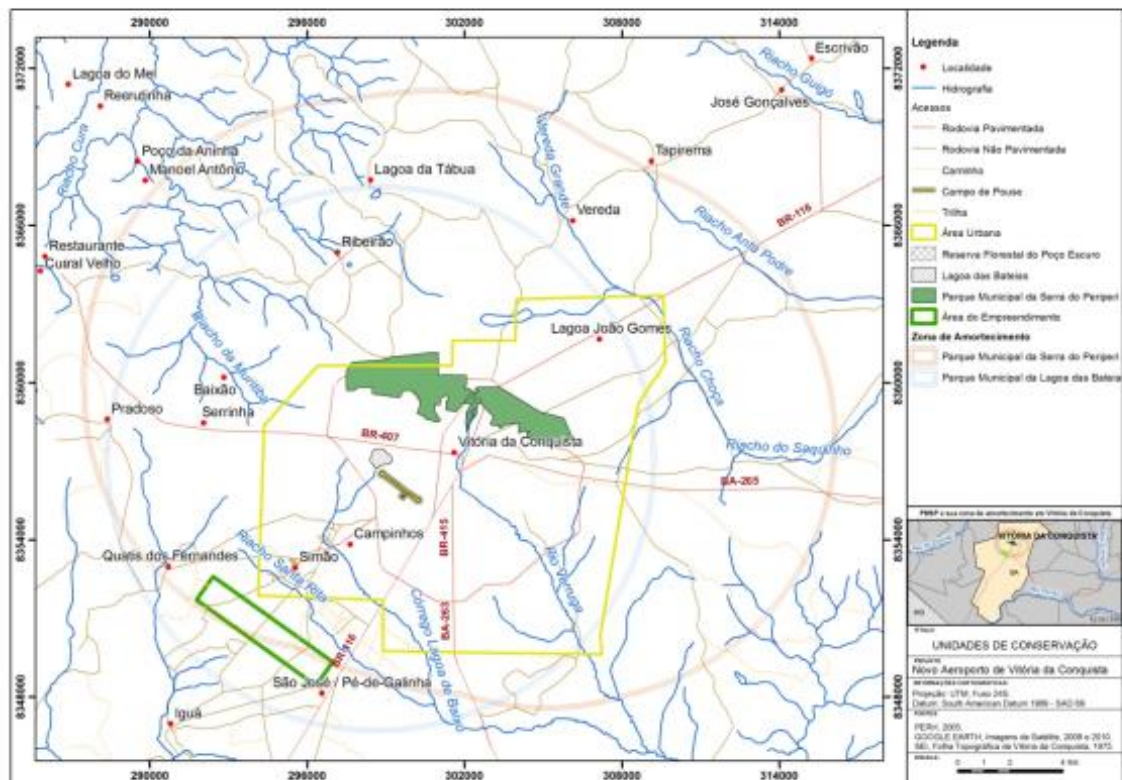
Figura 13 - Mapa de Localização do Parque Municipal da Serra do Peri-Peri



Fonte: Laboratório de Cartografia - Uesb (Em Benedictis, 2007)

O principal objetivo alcançado com a implantação do Parque Municipal da Serra do Peri-Peri foi a preservação de ecossistemas naturais de grande relevância ecológica, uma vez que possui em sua extensão uma ampla variação de ambientes. Outros objetivos também merecem destaque como a minimização do carreamento de sedimentos para a parte mais baixa da cidade com ação das chuvas, causando grandes problemas na zona urbana, com bueiros entupidos e estragos no perímetro urbano. A preservação da vegetação favorece, ainda, uma diminuição do escoamento superficial das águas das chuvas que vem acarretando em incidentes de inundações em plena área urbana. Entretanto, a construção do Anel Rodoviário abriu novas áreas de exploração mineral para empréstimo, sem que fossem adotadas, até o momento, as medidas mitigadoras da degradação resultante, além de ter seccionado a área do Parque nos trechos Leste e Oeste (Figura 14).

Figura 14 - Principais Acessos que Cortam o Território do Parque Municipal da Serra do Peri-Peri e sua zona de Amortecimento



Fonte: Bahia (2011)

Atualmente o Parque Municipal da Serra do Peri-Peri dispõe ainda de uma sede administrativa, dotada de módulos de Educação Ambiental e de Apoio à Pesquisa, construídas com recursos do convênio com o MMA.

Desenvolve-se também na área do Parque um programa de atividades ligadas à Educação Ambiental, seja com estudantes que visitam a unidade, sejam com as escolas da rede de ensino fundamental do Município, distribuídas ao longo do perímetro do Parque. Estes alunos são oriundos das comunidades que convivem mais diretamente com esta área de preservação.

Há ainda, um importante núcleo de acolhimento e reabilitação de animais silvestres, o Centro de Triagem de Animais Silvestres - CETAS, único da Bahia, criado a partir de mais uma parceria da Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista com o MMA/IBAMA. O CETAS foi, recentemente, agraciado pelo Governo do Estado da Bahia com o primeiro lugar no Prêmio Bahia Ambiental, na categoria município sustentável.

Nota-se na Figura 14 que toda a área urbana de Vitória da Conquista faz parte da zona de amortecimento desta Unidade de Conservação.

Segundo a Lei Federal nº 9985 de 2000, deve constar no Plano de Manejo das Unidades de Conservação a delimitação de 10 km a partir dos limites territoriais, referentes à zona de amortecimento, onde as atividades humanas estão sujeitas a normas e restrições específicas, com o propósito de minimizar os impactos negativos sobre a unidade.

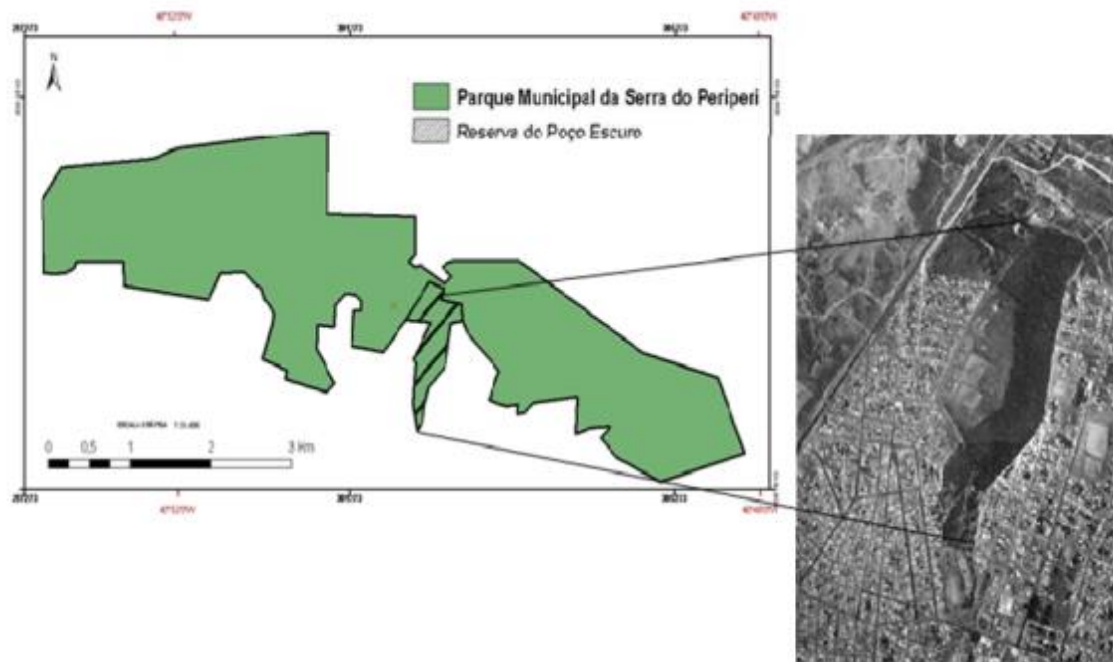
Como a área patrimonial do empreendimento é cortada parcialmente pelo limite da zona de amortecimento do PMSP, há necessidade de enquadramento às normas do Parque para o funcionamento legal da atividade aeroportuária.

Reserva Florestal do Poço Escuro

A Reserva Florestal do Poço Escuro (Figura 15) foi criada pelo Decreto Municipal nº 9480/99, constituindo-se em uma área de 17 ha de mata de cipó remanescente, existente no grotão que abriga as principais nascentes do Rio Verruga, na vertente sul da Serra do Peri-Peri, com grande diversidade de espécies, da Caatinga Savânica e da Mata Atlântica (SOARES FILHO, 2000).

O Poço Escuro está relacionado com a fundação do Arraial da Conquista, uma vez que os moradores daquela região lhe deram esse nome, e a mata já demonstrava a sua exuberância e importância ecológica: “[...] os índios atraídos pela perenidade da fonte, estabeleceram-se em aldeias nas suas imediações.” (TANAJURA, 1992, p. 25).

Figura 15 - Localização da Reserva do Poço Escuro dentro do PMSP



Fonte: PRODUR – CAR/CONDER (1998)

Figura 16 - Vista do Rio Verruga no Parque da Serra do Peri-Peri



Fonte: Bahia (2011)

Abrigando o único testemunho florestal na zona urbana, o Poço Escuro tem sido preservado desde a origem da cidade, provavelmente por conter o que foi, até pouco tempo, a principal fonte de abastecimento de água da população.

A Reserva do Poço Escuro é o exemplo mais crítico da situação de degradação do PMSB, pois é a única mancha florestal remanescente em todo o Parque que ainda abriga fauna nativa, além da nascente do Rio Verruga, principal curso d'água da cidade.

A Reserva do Poço Escuro é utilizada como opção de lazer, na forma de parque urbano e se encontra sob forte pressão da ocupação urbana no seu entorno (Bairros Guarani e Petrópolis). O melhor aproveitamento desta área está associado a uma estratégia de integração entre o Parque Municipal da Serra do Peri-Peri e a cidade, através do fomento e implantação de equipamentos de apoio à visitação pública, programas de educação ambiental e valorização da cultura local, ligada à história do surgimento e desenvolvimento da cidade. Os programas que já foram implementados são:

- Reserva do Poço Escuro: vigilância e manutenção da área do Poço; limpeza e reparos; acolhimento de visitantes, reposição florestal com plantio de espécies nativas nas clareiras abertas por queda/morte de árvores, recomposição de trechos de cerca danificada, desobstrução do leito do Rio Verruga na área da mata, limpeza das caixas de passagem do canal de drenagem da Rua Henriqueta Prates e da nascente do Guarani, poda e limpeza de aceiros e áreas contíguas.
- Centro de Triagem de Animais Silvestres: acolhimento e reabilitação de animais recolhidos em todo o estado Bahia; reintrodução, no habitat natural ou, destinação a zoológicos e criadores habilitados pelo Ibama; levantamento de áreas propícias para soltura.
- Módulo de Educação Ambiental: acompanhamento de visitantes pelo Parque da Serra e Poço Escuro; palestras e reuniões em escolas; palestras na sede da Secretaria.
- Herbário Sertão da Ressaca: coleção do material botânico herborizado, produzida pelo Levantamento Florístico do Parque da Serra do Peri-Peri, o Herbário abriga o Viveiro Experimental, onde são realizados os testes de germinação e a produção de mudas de essências nativas para uso no reflorestamento de áreas degradadas.
- Horto Florestal: concentra a produção e distribuição de mudas arbóreas e os serviços de arborização, poda de manutenção e erradicação de árvores com problemas fitossanitários e/ou de segurança.

- Fiscalização: além dos trabalhos de rotina desenvolvidos no Parque Municipal da Serra, referentes à conservação. (VITÓRIA DA CONQUISTA, 2004).

Parque Municipal da Lagoa das Bateias

O Parque Municipal Urbano da Lagoa das Bateias foi criado pelo poder público municipal em 05 de junho de 2007 através do Código Municipal do Meio Ambiente - Lei nº 1.410/2007 através do Art. 23º e inclui a Lagoa das Bateias e entorno compreendidos pela pista perimetral, que representa uma área de aproximadamente 53 ha, e conta com três tipos de ambientes: o espelho d'água; o litoral e o ninhal.

Este parque (Figura 17) está localizado no bairro Bateias, considerado um bairro com padrão de ocupação Baixo/Precário. A Lagoa recebe efluentes domésticos e sofre influência do crescimento da ocupação urbana em seu entorno e da falta de planejamento e acompanhamento adequado por parte do poder público (VITÓRIA DA CONQUISTA, 2004)

Figura 17 - Imagem de Satélite da Lagoa das Bateias



Fonte: Google Earth (2018)

Para evitar que a deterioração da Lagoa das Bateias aumentasse em 2008 foi inaugurado o Parque Municipal da Lagoa das Bateias, mais uma vez com envolvimento do MMA.

Seu entorno foi transformado em área pública de lazer com quadras, campo de areia, parque infantil, pistas para caminhada e bicicletas, biblioteca e museu de história natural (VITÓRIA DA CONQUISTA, 2010).

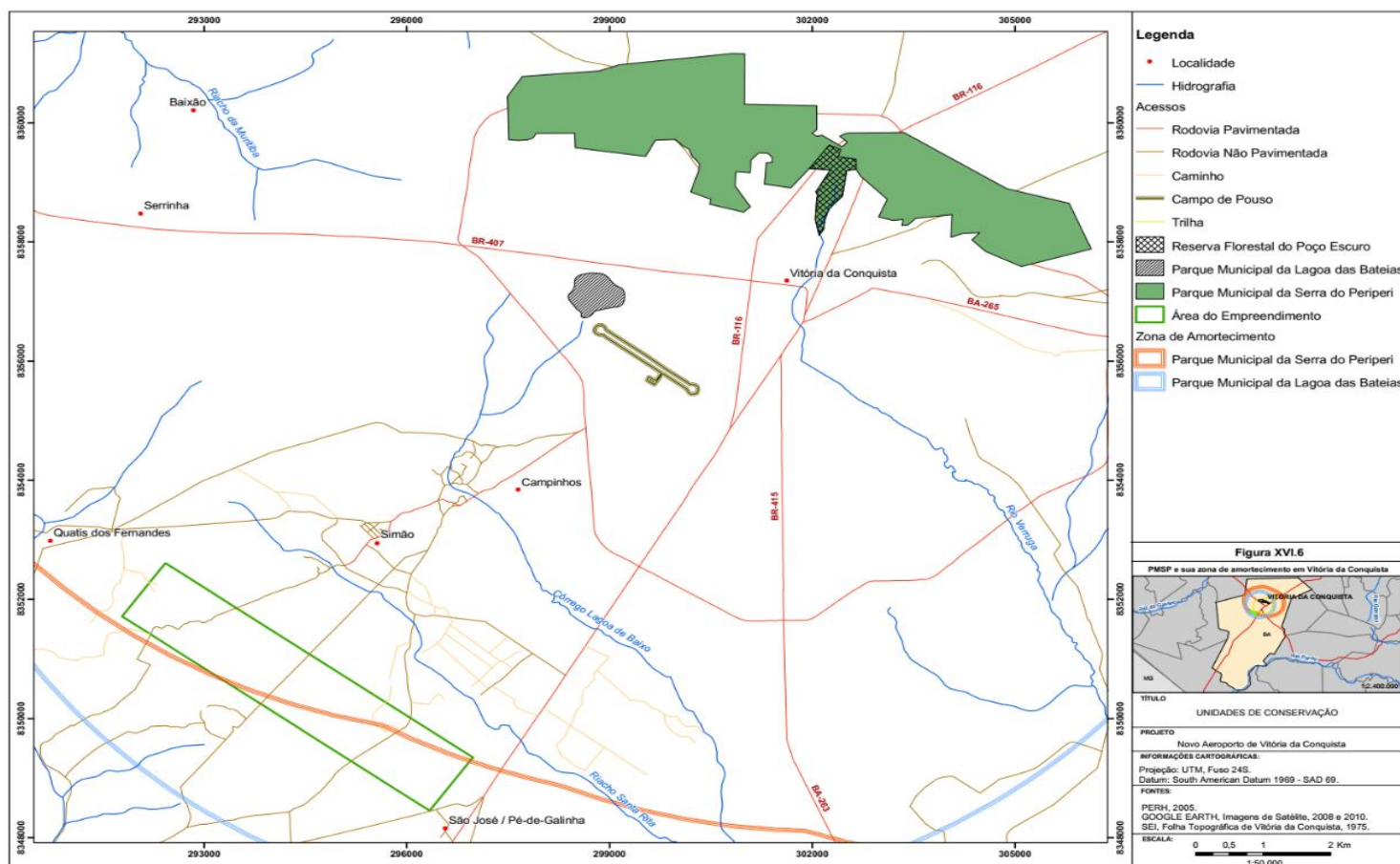
Como primeiro parque ambiental da cidade, o Parque Municipal da Lagoa das Bateias pode servir de exemplo de tentativa de conservação de recursos hídricos em perímetro urbano ameaçados pela expansão da ocupação em seu entorno.

Mesmo todos os esforços para a preservação da unidade de conservação, a Lagoa tem sofrido com os impactos causados pelo lançamento de esgotos domésticos sem tratamento e com o assoreamento provocado pelo carreamento de sedimentos para o leito do corpo hídrico em períodos de chuva. A diminuição do espelho da d'água e a proliferação de macrófitas na parcela ainda existente pode ser observada na Figura 17.

Espacialização das unidades de conservação

Na Figura 18 são indicadas as unidades de conservação próximas à área do novo aeroporto de Vitória da Conquista.

Figura 18 - Unidades de Conservação próximas à área do novo aeroporto



Áreas de Preservação Permanente - APP

De acordo com o novo Código Florestal Brasileiro, Lei nº 12.651 de 2012, as APPs são áreas protegidas, cobertas ou não por vegetação natural com a função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica, a biodiversidade, o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas (BRASIL).

A criação de APPs visa a assegurar a conservação de áreas que sofrem interferências por meio do ser humano e que podem comprometer o equilíbrio natural do sistema.

A supressão de vegetação em áreas de preservação permanente deve ser previamente autorizada por órgão ambiental competente, caso essa alteração seja de utilidade pública ou de interesse social.

Neste sentido, constitui Área de Preservação Permanente na área de influência do novo aeroporto a ser construído em Vitória da conquista, áreas situadas:

- I. em faixa marginal, medida a partir do nível mais alto, em projeção horizontal, com largura mínima, de: a) trinta metros, para o curso d'água com menos de dez metros de largura;
- II. ao redor de nascente ou olho d'água, ainda que intermitente com raio mínimo de cinquenta metros, de tal forma que proteja, em cada caso, a bacia hidrográfica contribuinte;
- III. ao redor de lagos e lagoas naturais e reservatórios artificiais, em faixa com metragem mínima de:
 - a) trinta metros, para os que estejam situados em áreas urbanas consolidadas;
 - b) cem metros, para as que estejam em áreas rurais, exceto os corpos d'água com até vinte hectares de superfície, cuja faixa marginal será de cinquenta metros;
- IV. em vereda e em faixa marginal, em projeção horizontal, com largura de cinquenta metros, a partir do limite do espaço brejoso e encharcado;
- V. em topo de morros e montanhas, em áreas delimitadas a partir da curva de nível correspondente a dois terços da altura mínima da elevação em relação à base;
- VI. em linhas de cumeada, em área delimitada a partir da curva de nível correspondente a dois terços da altura, em relação à base, do pico mais baixo da

- cumeada, fixando-se a curva de nível para cada segmento da linha de cumeada equivalente a mil metros;
- VII. em encosta ou parte desta, com declividade superior a cem por cento ou quarenta e cinco graus na linha de maior declive; e
- VIII. no entorno de reservatórios artificiais, com largura mínima de: a) trinta metros no máximo para os reservatórios artificiais situados em áreas urbanas e b) trinta metros, no mínimo, para reservatórios artificiais não utilizados em abastecimento público ou geração de energia elétrica, com até vinte hectares de superfície e localizados em área rural.

APPs na Área de Influência Indireta - AII

Na Área de Influência Indireta são verificadas APPs relacionadas a lagos e lagoas naturais, áreas alagáveis, reservatórios artificiais, nascentes, ao longo de cursos d'água, em áreas de declividade acima de 45° e em topos de morro e montanha.

A APP de maior representatividade é referente ao curso d'água, com uma extensão de 21 km² (Quadro 1), distribuída ao longo da AII (meio físico e biótico), sendo bem distribuída ao longo da AII.

Em seguida têm-se as APPs no entorno de áreas alagáveis, com 15,4 km² de área, distribuídas ao longo da AII, mas apresentando certa concentração ao longo do Riacho Santa Rita e do Córrego Lagoa de Baixo.

Ocupando o 3º lugar, com uma área de 14,81 km², estão as APPs de topo de morro e montanha, localizando-se ao Norte/ Nordeste da Área de Influência Indireta, na qual se encontra a Serra do Peri-Peri.

Em seguida, com menor representatividade em se tratando da área, existem as APPs ao redor de reservatórios artificiais, nascentes e existem APPs de áreas com declividade acima de 45°, apresentando 2,03 km², 1,79 km² e 0,58 km², respectivamente.

Quadro 1 - APPs na AII do Empreendimento - Meio Físico e Biótico

ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE	ÁREA (KM ²)	ÁREA (ha)	(%)
Cursos D'água	21.00	2100.85	36.35
Área Alagável	15.4	1540.02	26.64
Topo de Morro e Montanha	14.81	1481.25	25.63
Lago e Lagoa	2.17	216.91	3.75
Reservatório Artificial	2.03	203.49	3.52
Nascente	1.79	179.46	3.1
Declividade Acima de 45°	0.58	58.24	1.01

Fonte: Bahia (2011)

APPs na Área de Influência Direta - AID

As APPs encontradas na AID (meio físico e biótico) estão relacionadas a áreas alagáveis, cursos d'água, lagos e lagoas naturais, reservatórios artificiais e nascentes.

No Quadro 2, são apresentadas as áreas das APPs representadas da AID e suas porcentagens. Predominam as áreas alagáveis, com 9,72 km², tendo esta a maior representatividade (64,06 %), seguida pelos cursos d'água, sejam rios ou riachos, com 3,58 km², e, em menor expressão, as APPs no entorno de nascentes (0,72 km²), lagos e lagoas naturais (0,63 km²) e reservatórios artificiais (0,53 km²).

Quadro 2 - Área das APPs na AII do Empreendimento - Meio Físico e Biótico

ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE	ÁREA (KM ²)	ÁREA(ha)	(%)
Área Alagável	9.72	971.76	64.06
Cursos D'água	3.58	357.62	23.57
Nascente	0.72	71.86	4.73
Lago e Lagoa	0.63	63.01	4.15
Reservatório Artificial	0.53	52.59	3.46

Fonte: Bahia (2011)

7.3. CARACTERIZAÇÃO DAS COMUNIDADES INSERIDAS NO DISTRITO AEROPORTUÁRIO

Conforme Estudo de Impacto de Vizinhança realizado para instruir o processo de licenciamento ambiental do Novo Aeroporto, as aglomerações urbanas existentes no seu entorno apresentam características distintas. Simão e Iguá apresentam maior grau de consolidação e São José/Pé-de-galinha possui uma ocupação rarefeita. Quatis dos Fernandes, uma comunidade quilombola, apresenta características ainda mais diferenciada em relação às demais por possuir uma organização espacial formada por um pequeno núcleo de suporte de serviços e uma ocupação esparsa com casas isoladas que evidenciam o modo de vida rural. As inspeções preliminares em campo evidenciam algum suporte mínimo de serviços básicos de saúde e educação e infraestrutura.

7.3.1. Bairro Campinhos – Sede municipal

O bairro de Campinhos se localiza afastado do Centro, fora do anel de contorno, em uma área que ainda guarda características rurais, com o traçado viário orgânico. As casas conformam uma pequena vila, com baixo fluxo de veículos e vegetação ainda marcante na paisagem.

A via principal, chamada de Estrada dos Campinhos se configura como um pequeno centro local, com a presença de outros usos além do residencial e da Igreja Católica localizada em pequeno largo urbanizado (Figura 19 e Figura 20).

Figura 19 - Via principal de penetração em Campinhos



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP
(2018)

Figura 20 - Igreja principal de Campinhos localizada na via principal em trecho com canteiro central



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP
(2018)

Nessa via a qualidade da circulação de pedestre é variável; existem trechos com largura confortável em torno de três metros, porém sem se configurar exatamente como uma calçada, já que está no mesmo nível da rua e não possui pavimentação, e outros trechos com calçada com largura e pavimentação diversa e muitos elementos obstruindo a circulação.

A caixa viária é de aproximadamente três metros em cada sentido, além de um canteiro central largo em um trecho desta via.

Nas ruas secundárias as características são diferentes, não existe pavimentação e a caixa viária é simples com variações de dois a quatro metros; não existem passeios o uso da via é compartilhado.

Seguindo o mesmo padrão de outros bairros, a presença de espaços públicos urbanizados é insignificante. Os que foram destinados a este uso foram adaptados e improvisados pela população, em geral para a prática de futebol ou espaço de convivência.

Em relação ao uso, a predominância é residencial, com a presença de pequeno comércio espalhado pelo território do bairro.

Da Figura 21 à Figura 26 ilustram-se as características do bairro Campinhos.

Figura 21 - Ocupação tradicional no bairro de Campinhos



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP
(2018)

Figura 22 - Via principal de Campinhos



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP
(2018)

Figura 23 - Via secundária do bairro de Campinhos



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP
(2018)

Figura 24 - Via secundária do bairro de Campinhos



Fonte: Fundação Escola Politécnica –
FEP (2018)

Figura 25 - Padrão do uso comercial encontrado no bairro de Campinhos



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP
(2018)

Figura 26 - Empreendimento habitacional do Minha Casa Minha Vida implantado em Campinhos



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP
(2018)

7.3.2. Simão

O acesso a Simão é feito pelo bairro Campinhos. A localidade conta com aproximadamente 600 casas, que abrigam cerca de 2.600 pessoas. Conforme consta do Diagnóstico Socioeconômico realizado para o processo de licenciamento ambiental (DERBA, 2011a, p.70) o povoado se formou a partir das demandas de trabalhadores e trabalhadoras rurais:

O bairro do Simão tem sua origem nos trabalhadores das fazendas da região e na produção de farinha de mandioca (**Figura XIX. 37 e 38**), principal atividade produtiva, exercida antigamente pelas mulheres. Hoje, de acordo com depoimento colhido junto ao Presidente da Associação dos Moradores de Simão, na visita técnica realizada, praticamente não há mais essa atividade e as mulheres estão trabalhando como domésticas, nas fábricas de roupas esportivas, ou em serviços gerais. A população jovem trabalha em serviços mais qualificados no comércio ou indústria.

A Figura 27 retirada do mencionado Estudo de Impacto Ambiental mostram algumas das características da localidade.

Figura 27 - Vistas Interna (a) e Externa (b) de Uma Fábrica de Farinha de Mandioca Tradicional da Região do Simão



Fonte: DERBA (2011b)

No período de elaboração do EIA do Novo aeroporto foi constatada a existência de diversas casas em construção. O estudo identificou algumas casas de madeira ou barro sem piso.

7.3.3. São José/ Pé de Galinha

São José, povoado conhecido também como Pé de Galinha é a localidade mais próxima ao novo aeroporto. Tem acesso pela BR-116 desenvolvendo-se em uma de suas margens e adentrando por ruas estreitas e em regra sem pavimentação. Um núcleo central concentra uma praça com a igreja e alguns equipamentos. Construções em andamento mostram que a localidade está crescendo e tende a receber no médio prazo grandes impactos do aeroporto.

Com origem no assentamento de trabalhadores das fazendas da região, alguns com residência no local há mais de 60 anos no local, é muito provável que os impactos do novo empreendimento venham ocasionar processos de gentrificação, diante da aparente vulnerabilidade da população. É uma das localidades do entorno que devem merecer maior atenção no planejamento em curso.

Figura 28 - Vista da Ocupação de Pé de galinha a partir da BR-116



Fonte: DERBA (2011b)

Está localizado entre a Santos Dumont e uma estrada de terra que hoje se configura também como o acesso ao povoado de Iguá e ao novo aeroporto de Vitória da Conquista. Essas duas vias que margeiam o povoado demonstram ter a mesma importância em relação ao acesso ao local, porém na via marginal, como demonstram as Figura 29 e Figura 30, existem alguns poucos estabelecimentos de comércio, sendo estes apenas mercadinho e bar. Na estrada de terra, ilustrada na Figura 31, é maior o número de ocupações de forma geral, além de ser nela que está localizado o cemitério local, Figura 32, e uma fábrica de postes, Figura 33, que ocupa um grande terreno com aproximadamente 580m de frente.

Figura 29 - Via do povoado de Pé de Galinha marginal a rodovia Santos Dumont



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP (2018)

Figura 30 - Comércio existente na via marginal a rodovia Santos Dumont – Povoado de Pé de Galinha



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP (2018)

Figura 31 - Estrada de acesso aos povoados de Pé de Galinha e Iguá



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP (2018)

Figura 32 - Cemitério de Pé de Galinha



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP (2018)

Figura 33 - Muro da fábrica de postes em Pé de Galinha



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP (2018)

A ocupação se desenvolve ao longo de poucas ruas, formando fileiras de casas. É interessante observar que o povoado está entrincheirado entre cercas de fazendas separando as casas de áreas de pastos. As ruas internas são estreitas para carros, com uso compartilhado entre pedestres e veículos.

Os recuos frontais e laterais são mínimos, porém existem quintais com alguma arborização, sendo as edificações térreas com telhados cerâmicos e acabamento de fachada em bom estado de conservação.

Na Figura 34 à Figura 37 é ilustrada a ocupação do povoado.

Figura 34 - Via interna do povoado de Pé de Galinha



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP
(2018)

Figura 35 - Via interna do povoado de Pé de Galinha



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP
(2018)

Figura 36 - Via interna do povoado de Pé de Galinha



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP
(2018)

Figura 37 - Via interna do povoado de Pé de Galinha. De um lado habitações e do outro, área para pasto



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP
(2018)

O povoado não é muito dinâmico, apresentando ruas vazias, praticamente sem trânsito de veículos e muita tranquilidade; no entanto foram vistas algumas novas construções concentradas em uma de suas porções, demonstrando que o local está em expansão, mesmo que lenta (Figura 38). Essas novas construções estão implantadas em lotes de diferentes tamanhos, até mesmo esta via possui largura variada em sua extensão e traçado sinuoso.

Figura 38 - Novas construções em Pé de Galinha



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP (2018)

Dentre os outros usos, existem no local a Igreja Católica, Figura 39 que se destaca em um pequeno largo, igrejas evangélicas, uma escola municipal (Figura 40) e um posto de saúde (Figura 41).

Figura 39 - Igreja Católica



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP (2018)

Figura 40 - Escola Municipal Medeiros de Albuquerque



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP (2018)

Figura 41 - Posto de Saúde São José



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP (2018)

Com o aeroporto, espera-se que o povoado seja um dos mais impactados, em razão da proximidade e também da influência que exerce a BR-116 que terá certamente seu fluxo aumentado com a operação do novo equipamento e usos que tenderão a acontecer nas suas margens. É importante considerar a possibilidade de uma ocupação descontínua na

margem oposta, o que poderá oferecer riscos, demandando medidas preventivas de contenção desse processo. Importante ressaltar, ainda, a travessia perigosa de carros e pedestres do povoado para a BR-415, o que deve ser resolvido, considerando que os acessos seguros ao novo aeroporto são requerimentos do seu funcionamento e exigência apontada no Estudo de Impacto de Vizinhança que integrou o processo de licenciamento do equipamento.

7.3.4. Distrito de Iguá

A vila de Iguá está localizada a 20 km ao sul da sede do município, com acesso em rodovia não pavimentada com origem na Rodovia BR-116 nas proximidades do povoado São José/Pé-de-Galinha) (DERBA, 2011a). Apresenta características de povoado rural formado por famílias de trabalhadores rurais. Conta com uma infraestrutura básica, com as ruas principais pavimentadas e alguns equipamentos sociais. A Figura 42 e Figura 43 apresentam o aspecto geral das tipologias de ocupação encontradas.

Figura 42 - Vista da rua principal de Iguá



Fonte: EIV (2011).

Figura 43 - Padrão Construtivo das Moradias em Vila de Iguá



Fonte: DERBA (2011b)

7.3.4.1. Comunidade Quilombola Quatis dos Fernandes

Esta comunidade foi certificada em 28/07/2006, pela Portaria 15/2006, Processo Incra nº 54160.002586/2014-47 (Palmares, 2018). Salientamos que as famílias não possuem a titulação das terras.

O acesso se dá por estrada de terra, que se encontra em péssimo estado de conservação, como mostrado na Figura 44.

Figura 44 – Estrada de acesso para Quatis dos Fernandes, em 16/11/2018



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP (2018)

Segundo informações do Sr. Valdir José de Souza, morador local, a comunidade existe a cerca de 200 anos e nela residem 100 famílias.

A principal **atividade produtiva** é a agricultura familiar de subsistência.

Não foi possível o registro fotográfico devido à dificuldade de acesso. As informações que seguem foram fornecidas pelo entrevistado supracitado, Sr. Valdir.

Figura 45 – Mobilizador Carlos Apolo entrevistando o Sr. Valdir, em 16/11/18



Fonte: Fundação Escola Politécnica – FEP (2018)

Em relação à **habitação**, as casas são de alvenaria, com reboco e pintura e encontram-se em estado regular de conservação.

Na sua **infraestrutura social**, a comunidade é servida por transporte público, transporte escolar e energia elétrica. Possui igreja, escola municipal e cobertura por Agente Comunitário de Saúde.

No que se refere ao **abastecimento de água**, a comunidade é atendida pela Embasa. Os moradores consideram a água de boa qualidade e não há relatos de interrupção do serviço.

O **esgotamento sanitário** é feito através de fossa rudimentar.

A comunidade não é atendida por serviço de coleta pública de **resíduos sólidos**, tendo a queima destes como destinação final.

As demandas apresentadas foram a melhoria do atendimento do serviço de saúde, educação, pavimentação das estradas e segurança.

8. PREPARAÇÃO DAS BASES CARTOGRÁFICAS

8.1. CONSIDERAÇÕES GERAIS

O trabalho de preparação das bases cartográficas envolve o levantamento e organização das séries históricas de cartografia e ortofotos da região, município, sede, vilas e povoados. Em regra, as bases existentes demandam tratamento, compatibilização e atualização, uma vez que não faz parte da rotina das administrações municipais a atualização sistemática desses instrumentos, essenciais ao planejamento e monitoramento de metas e ações relacionadas a políticas públicas.

O município de Vitória da Conquista não possui uma base cartográfica atualizada da sede municipal, o que tem exigido esforço de compilação das bases disponíveis e o seu tratamento para conformar o Mapa Base do Plano Diretor e do Plano Diretor do Distrito Aeroportuário do município de Vitória da Conquista, que venha atender aos requerimentos de espacialização das informações e dados de apoio aos estudos. As bases cartográficas acessadas até então encontram-se desatualizadas e incompletas, e, tendo em conta a dinâmica de crescimento experimentada pelo Município, demandam substantivo esforço de adequação.

Em todo o trabalho de planejamento territorial a existência de uma base cartográfica georreferenciada, confiável e consistente é essencial. Trata-se de referencial de base para o conjunto de trabalhos desenvolvidos pela equipe técnica de especialistas engajados nos trabalhos, que terão as cartas temáticas como insumos de análise nas suas reflexões sobre a realidade atual e identificação de tendências.

O Mapa, como se sabe, é mais do que um repositório de dados e informações que ancoram os estudos realizados. São, acima de tudo, instrumentos analíticos que oferecem perspectivas de análise e podem revelar ou ocultar dados e até distorcer, por isso também são ferramentas políticas poderosas. Os mapas, como alerta Boaventura de Souza Santos (2000), além de representação social, orientam a própria realidade social.

8.2. CONSOLIDAÇÃO DA BASE CARTOGRÁFICA DE VITÓRIA DA CONQUISTA E ESPACIALIZAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES

Para a elaboração dos mapas georreferenciados do PDDU e do PDAP serão utilizadas a base disponível para a Sede Municipal elaborada pela Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (Conder), já solicitada, complementada com informações das bases utilizadas pela Empresa Baiana de saneamento (Embasa), também já solicitada.

Com o Mapa Base elaborado, mesmo com limitações associadas aos níveis de informações disponíveis, como, por exemplo, nomenclatura de vias, edificações e outras, é possível construir uma base de dados e informações, cotejar e cruzar dados que conduzam à interpretação mais fundamentada da realidade.

No trabalho a ser realizado, as informações gráficas levantadas serão interpretadas e lançadas sobre as bases cartográficas, compondo o mapeamento dos diversos aspectos levantados da realidade do Município. O trabalho consiste na espacialização de informações de planos e projetos previstos ou em implantação; dados socioeconômicos e demográficos, inclusive projeções de população; informações de uso e ocupação do solo, ambientais, dentre outras.

Os resultados desta atividade podem ser sintetizados na organização dos dados e informações técnicas de base, que, mediante demandas dos especialistas, serão manejados para gerar conhecimento fundamental para o desenvolvimento do PDDU e do PDAP nas suas etapas analítica e propositiva.

- Programação do levantamento de dados e informações pelos especialistas e dos mapas temáticos a serem realizados como subsídios para os estudos básicos e complementares do PDDU e do PDAP;
- Preparação das bases cartográficas;
- Georreferenciamento de dados e informações.
- Elaboração de mapas temáticos de apoio aos estudos e propostas técnicas referentes ao PDDU e ao PDAP.
- Elaboração do mapeamento e análise das áreas públicas municipais, a partir das informações fornecidas pela área de patrimônio da Prefeitura Municipal.
- Recuperação, organização, atualização e digitalização do acervo de plantas de loteamentos e conjuntos habitacionais implantados na sede do Município;

- Organização e atualização do acervo de leis, decretos e atos oficiais de interesse para os trabalhos;
- Análise, desenho e georreferenciamento dos dados e informações conforme demandas dos especialistas das equipes de acordo com a unidade espacial de análise.

O trabalho de georreferenciamento de dados e informações coloca-se como suporte aos diversos estudos e proposições do Plano Diretor e do Plano do Distrito Aeroportuário do município de Vitória da Conquista. É um trabalho que demanda a interação constante da equipe de especialistas com a equipe responsável pelo geoprocessamento para que o mapeamento não seja meramente um desenho ilustrativo mas sirva ao propósito de instrumentar as análises indispensáveis à compreensão da realidade do município de Vitória da Conquista. Estão previstos no mínimo os seguintes Mapas, os quais serão elaborados a partir de dados e informações fornecidos pelos especialistas:

Fase de Estudos

Classificação dos centros urbanos da área de influência regional de Vitória da Conquista

Nível hierárquico de concentração de funções dos principais centros urbanos da Bahia

Região de Influência

Hidrografia

Área de Preservação Permanente (cursos d'água)

Zonas Ecológico-Econômicas

Geologia

Geomorfologia

Pedologia

Cobertura Vegetal

Unidades de Conservação existentes e propostas

Território de Identidade

Uso do Solo do Município

Unidades de Paisagem

Qualidade Ambiental

Vulnerabilidades e Pressões Ambientais

Uso e Ocupação do Solo da Sede e Povoados

Espaços Públicos

Assentamentos precários

Equipamentos Estruturantes (especificados)

Sistema Viário

Transportes

Abastecimento de Água – Áreas Atendidas e Qualidade do Atendimento com identificação das Áreas Críticas

Mananciais de Abastecimento de Água

Esgotamento Sanitário – Áreas Atendidas e Qualidade do Atendimento com identificação das Áreas Críticas

Drenagem – Áreas Atendidas e Qualidade do Atendimento com identificação das Áreas Críticas

Bacias e sub-bacias

Resíduos Sólidos – Atendimento dos serviços

Aterros sanitários e vazadouros a céu aberto

Áreas sujeitas a inundações e alagamentos

Equipamento de Educação por nível e raio de atendimento

Equipamentos de saúde por tipo e raio de atendimento

Equipamentos sociais

Patrimônio Cultural, Equipamentos e Espaços de Manifestações Culturais

Comunidades tradicionais

Mapas temáticos com base em dados do Censo Demográfico IBGE por setor censitário:

- População
- Densidades
- Projeção Populacional
- Renda
- Cor/ raça
- Perfil etário
- Déficit habitacional e situações de inadequação
- Domicílios atendidos com abastecimento de água, esgotamento sanitário, limpeza urbana etc.

Mapas Sínteses dos Estudos Analíticos

Fase de Propostas

Modelagem Espacial

Macrozoneamento Municipal

Macrozoneamento da Sede
Zoneamento Especial
Estruturação das Centralidades
Mobilidade
Infraestrutura
Equipamentos
Espaços Públicos
Estruturação dos Bairros
Sistema de Áreas de Valor Ambiental
Instrumentos de Política Urbana

9. LEVANTAMENTO AEROFOTOGRAMÉTRICO DA ÁREA

Visando garantir a qualidade do Planejamento que está sendo realizado para o Distrito Aeroportuário, e possibilitar a definição de diretrizes urbanísticas para esse distrito foi contratado um mapeamento aéreo da área utilizando veículo aéreo não tripulado, ou puramente drone.

A empresa contratada foi a Mapear com Drones Geoprocessamento LTDA – ME, sediada em São Paulo – SP.

A área a ser mapeada de interesse total do projeto é de aproximadamente 11.000 ha. Visando uma alta precisão posicional foram planejados 200 pontos de apoio. Quando são utilizados pontos de apoio, através do GSD escolhido (6 cm) é possível estimar a acurácia posicional dos produtos finais a partir da seguinte regra:

Planimétrica (X e Y) = 1 à 1,5 x GSD = 1 à 1,5 x 6 cm = 6 à 9 cm

Altimétrica (Z) = 2 à 3 x GSD = 2 à 3 x 6 cm = 12 à 18 cm

O equipamento que está sendo utilizado é o Batmap I, com câmera RGB de 24.3 megapixel (Sony A6000), autonomia de 2 horas e fabricação nacional.

O software utilizado para o processamento é o Agisoft Photoscan Metashape Professional.

Os produtos gerados serão:

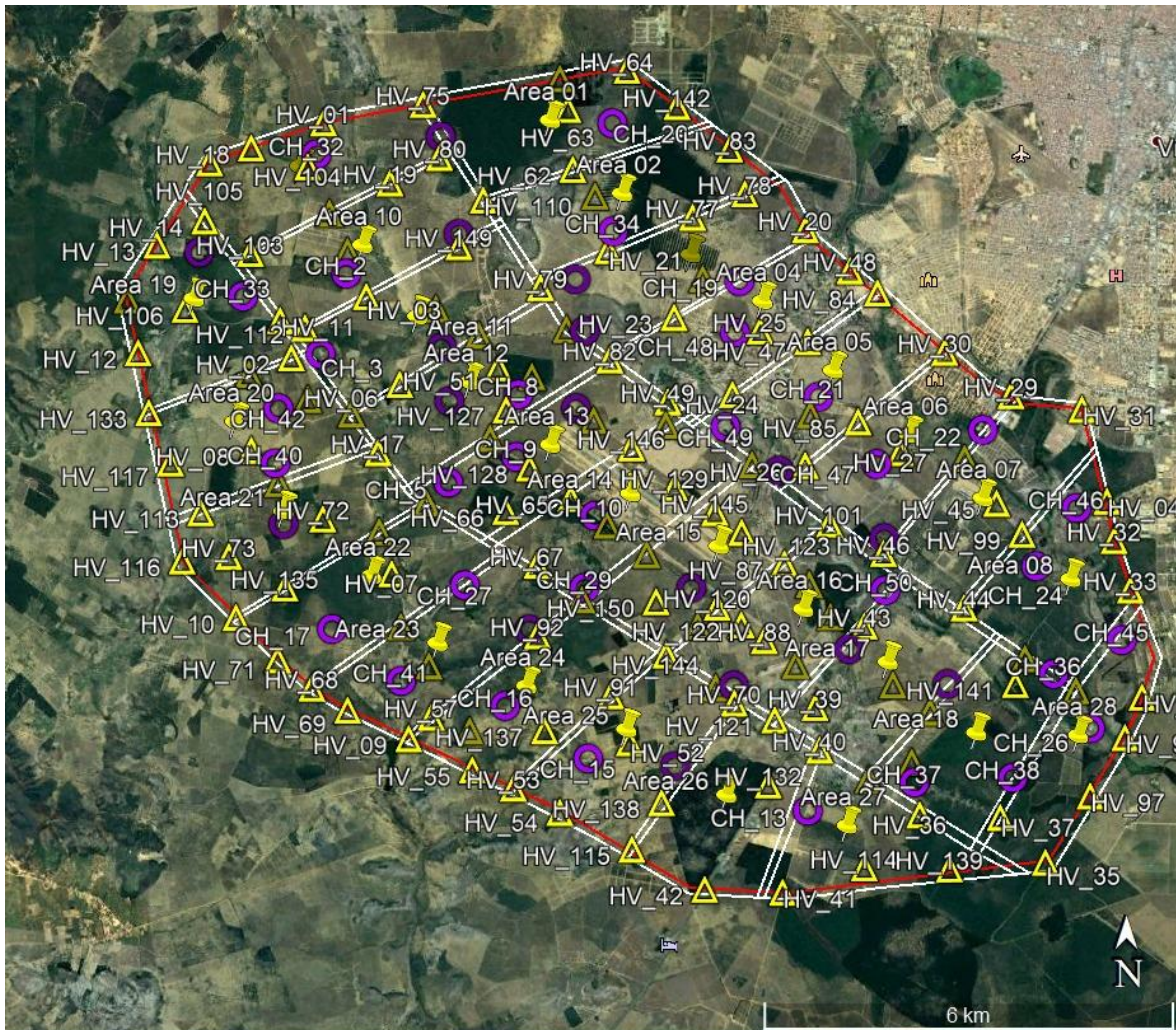
- Área Distrital do Aeroporto (11.000 ha)
 - - Mosaico de ortofotos com detalhamento de 6 centímetros
 - - Relatório de processamento
- Área selecionadas (1.000 ha)
 - - Nuvem de pontos georreferenciada
 - - Modelo Digital de Superfície (MDS)
 - - Modelo Digital de Terreno (MDT)
 - - Curvas de nível

O levantamento em campo das imagens, utilizando o drone, está previsto para ser realizado em uma semana. A entrega do mosaico de ortofotos será realizado após 30 dias do encerramento dos voos, e a topografia será entregue 15 dias após isso.

Os voos foram iniciados em 3 de dezembro de 2018. Espera-se que sejam encerrados em 12 de dezembro de 2018, de modo que a previsão de entrega do mosaico de ortofotos é 2 de janeiro de 2019, e o encerramento do serviço com a entrega da topografia da área de

1000ha previsto para 20 de janeiro de 2018. A Figura 46 apresenta o planejamento dos voos que estão sendo realizado na área do Distrito Aeroportuário.

Figura 46 - Planejamento dos voos com Drone/Vant



Fonte: Adaptado de Google Earth (2018)

10. REFERÊNCIAS

DERBA. Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) para Implantação do Novo Aeroporto em Vitória da Conquista. TOMO 2 - Diagnóstico Ambiental Consolidado, Volume III - Diagnóstico do Meio Socioeconômico, 2011a.

DERBA. Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) para Implantação do Novo Aeroporto em Vitória da Conquista. TOMO 2 - Diagnóstico Ambiental Consolidado, Volume IV - Diagnóstico para o Estudo de Impacto de Vizinhança, 2011b.

SOUSA SANTOS, Boaventura de. A crítica da razão indolente: contra o desperdício da experiência. São Paulo: Cortez, 2000.