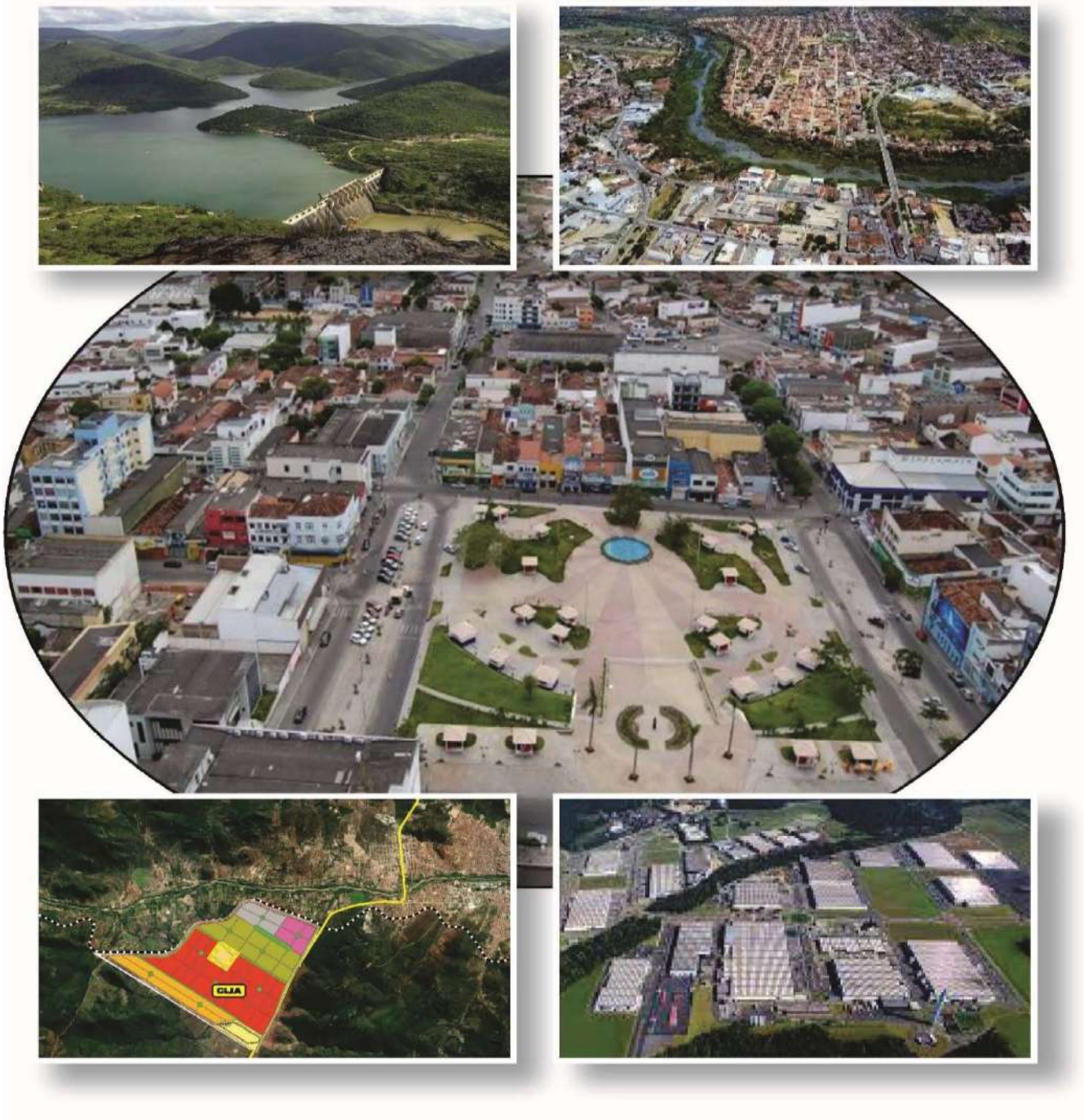


Consultoria e Apoio Técnico na Elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Jequié / Bahia

Produto P8 – Relatório de Proposições e Diretrizes

Prefeitura Municipal de Jequié

Secretaria de Desenvolvimento Econômico

Contrato nº 136/2023

Consultoria e Apoio Técnico para Elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Jequié / Bahia

Produto P8 – Relatório de Proposições e Diretrizes

Salvador – Abril/2026

Apoio Técnico

Fundação Escola Politécnica da Bahia

PREFEITURA MUNICIPAL DE JEQUIÉ
Zenildo Brandão Santana

SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO
Celso Galvão D'Andrade Neto

FUNDAÇÃO ESCOLA POLITÉCNICA DA BAHIA – FEP
Prof. Salvador Ávila Filho
Diretor Geral

EQUIPE TÉCNICA

Eng. Luiz Alberto Novaes Camargo - Coordenador
Antônio Heliodório Lima Sampaio – Arquiteto Urbanista
Raymundo José Santos Garrido – Engenheiro Civil
Heraldo Peixoto da Silva – Engenheiro Agrônomo
Milton Carlos da Mota Cedraz – Engenheiro Agrônomo
Jackson Ornelas Mendonça – Economista
Ernesto Pereira Galindo – Arquiteto Urbanista
Camila Martins de Abreu Farias - Arquiteta
Naiah Caroline Rodrigues de Souza – Engenheira Sanitarista e Ambiental
Julia Marques Dell'Orto – Advogada
Luana Baptista Ribeiro – Advogada
Leonardo Ogando Insuela Camargo – Engenheiro Civil
Anderson Lima Aragão –Engenheiro Sanitarista e Ambiental
Joice de Jesus Moraes – Assistente Social
Renata Mota Baptista – Gestora Ambiental e Mobilizadora Social

---

RELATÓRIO DE ESTUDOS DE CENÁRIOS – PDDU-GER-RT-008-R0

Revisão	Data	Assunto	Visto CQ
R0	28/04/2026	Emissão inicial	

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO 1

2. INTRODUÇÃO 3

3. O MACROZONEAMENTO MUNICIPAL 5

3.1 OBJETIVOS DO MACROZONEAMENTO 5

3.2 CONDICIONANTES PARA O MACROZONEAMENTO 6

3.2.1 - Geomorfologia 6

3.2.2 - Relevo 9

3.2.3 – Sistema hidrográfico 12

3.3 DIRETRIZES DO ZONEAMENTO ECOLÓGICO ECONÔMICO ESTADUAL 14

3.4 ESTRATÉGIAS DE MACROZONEAMENTO PARA JEQUIÉ 18

3.5 OS EIXOS DO DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL 19

3.5.1 – A área de influência da FIOL 19

3.5.2 – A área de influência da Barragem de Pedras 22

3.6 A PROPOSTA DO MACROZONEAMENTO DE JEQUIÉ 26

4. O MACROZONEAMENTO URBANO – OBJETIVOS E DIRETRIZES 28

4.1 CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES 28

4.2 CONCEITOS BÁSICOS 28

4.3 OBJETIVO GERAL 30

4.4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS 30

5. MACROZONEAMENTO URBANO E SISTEMA VIÁRIO ESTRUTURAL . . 31

5.1 MACROZONAS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL MZ-PA - URBANAS E PERIURBANAS 32

5.2 MACROZONAS DE OCUPAÇÃO URBANA – MZ 32

5.3 MACROZONAS DE OCUPAÇÃO PERIURBANA 33

6. ÁREAS PROTEGIDAS – ÁREAS VERDES E PATRIMÔNIO AMBIENTAL. 44

6.1 CONSIDERAÇÕES GERAIS 44

6.2 CENTRO TRADICIONAL E HISTÓRICO 52

6.3 PARQUE LINEAR DO RIO DAS CONTAS 53

6.4 ZONA PERIURBANA DA BARREM DE PEDRAS 54

6.5 A ZONA PERIURBANA MARGINAL À FERROVIA FIOL 60

7. ORDENAMENTO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO 64

7.1 CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES 64

7.2 TIPOS DE USO E CATEGORIAS DA ORGANIZAÇÃO 65

7.3 GRUPOS DE USO DO SOLO 65

7.4 POLOS GERADORES DE TRÁFEGO 66

7.5 IMPACTO DE VIZINHANÇA E USO DO SOLO 67

7.6 ZONEAMENTO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO 68

8. ZONEAMENTO URBANÍSTICO DOS DISTRITOS 73

9. ZONAS ESPECIAIS DE INTERESSE SOCIAL 85

9.1 PROPOSIÇÃO DAS ZEIS 85

9.2 O MODELO DE GESTÃO DAS ZEIS 86

10. MOBILIDADE E SISTEMA VIÁRIO URBANO 88

10.1 CONSIDERAÇÕES GERAIS 88

10.2 HIERARQUIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO 88

10.3 SISTEMA RODOVIÁRIO RURAL E VICINAL 90

10.4 SISTEMA VIÁRIO URBANO 90

11. PARCELAMENTO DO SOLO PARA FINS URBANOS 94

11.1 CONCEITOS E PREMISSAS 94

11.2 MODALIDADES DE PARCELAMENTO E LEGISLAÇÃO 94

11.3 ASPECTOS URBANÍSTICOS E AMBIENTAIS 95

12. EQUIPAMENTOS URBANOS ESPECIAIS 96

13. PROPOSIÇÃO DE ECOBAIRROS 98

13.1 INTRODUÇÃO 98

13,2 CONCEITO DE ECOBAIRROS 98

13.3 CARACTERÍSTICAS FUNDAMENTAIS DOS ECOBAIRROS 99

13.4 A PROPOSTA DE ECOBAIRROS PARA JEQUIÉ 100

14. DIRETRIZES PARA PROJETOS ESTRUTURANTES 102

14.1 PROGRAMA CAF - AVANÇAR JEQUIÉ 102

14.2 PARQUE MUNICIPAL CHAPADA DO CONTAS 107

14.3 PARQUE LINEAR DO RIO DAS CONTAS 109

14.3.1 - A situação atual do trecho urbano do Rio das Contas 109

14.3.2 - Escopo dos estudos a serem realizados 115

14.3.3 - Diagnóstico do Índice de Funcionalidade Fluvial 116

14.3.4 - A pesquisa da percepção social 119

14.3.5 - A concepção urbanística ambiental do Parque Linear 119

14.4 PARQUE MUNICIPAL DA BARRAGEM DO CAJUEIRO 122

14.5 CENTRO LOGÍSTICO INDUSTRIAL ADUANEIRO DO SUDESTE BAIANO. 125

14.6 O PROGRAMA DE CONTROLE DE INUNDAÇÕES 128

14.7 O AEROPORTO REGIONAL DO VALE DO SOL 134

14.8 O PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL 137

14.8.1 – Concepção do Programa 137

14.8.2 – Área de abrangência do Programa 137

14.8.3 – Estruturação preliminar do Programa 141

14.9 O CENTRO DE PROCESSAMENTO DE ROCHAS ORNAMENTAIS 145

15. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 148

LISTA DE QUADROS

N	TÍTULO	PG
1	Fundamentos prospectivos tendenciais do PDDU	3
2	Subespaços / Macrozonas / Zonas de Expansão	35
3	Subespaços / Macrozonas Periurbanas	36
4	Escopo dos estudos do Parque Linear do Rio das Contas	113
5	Avaliação da Funcionalidade Fluvial	115
6	Concepção preliminar do CLIA	123
7	Concepção do Sistema de Defesa de Inundações de Jequié	128

LISTA DE FIGURAS

N	TÍTULO	PG
1	Mapa geomorfológico do município de Jequié	8
2	Mapa hipsométrico do município de Jequié	10
3	Mapa de declividades do município de Jequié	11
4	Mapa de rede hidrográfica do município de Jequié	13
5	Inserção do município de Jequié no ZEE Estadual	15
6	Diretrizes do ZEE Estadual para a Zona 20 – Planalto de Jequié	16
7	Diretrizes do ZEE Estadual para a Zona 20 – Planalto de Jequié - Continuação	17
8	Eixo de Desenvolvimento da área de influência da FIOL no território de Jequié	21
9	Zonas de composição do Eixo de Desenvolvimento da Barragem de Pedras	24
10	Eixo de Desenvolvimento da Barragem de Pedras no território de Jequié	25
11	Proposta do Macrozoneamento do município de Jequié	27
12	Partido urbanístico / Sistema Viário – MFT – Modelo Físico Territorial	37
13	Partido Urbanístico Intraurbano / Sistema vário básico	38
14	Macrozoneamento Intraurbano / Periurbano	39
15	Macrozoneamento Intraurbano	40
16	Sistema viário estrutural – Intraurbano e periurbano	41
17	Sistema viário estrutural intraurbano	42
18	Sistema de áreas verdes – Corredores Verdes e Centro Tradicional	46
19	Sistema de áreas verdes – Ilustração BR-116 (trecho urbano)	47
20	Sistema de áreas verdes – Ilustração BR 330 (trecho urbano)	48
21	Sistema de áreas verdes – ilustração vias coletoras e locais	49
22	Sistema de áreas verdes – ilustração Centro Tradicional – Marcos históricos	50
23	Macrozoneamento Periurbano – Barragem de Pedras	57
24	Macrozoneamento Periurbano – Barragem de Pedras – Sub-Zonas	58

LISTA DE FIGURAS - CONTINUAÇÃO

N	TÍTULO	PG
25	Macrozoneamento Periurbano Sul e Sistema viário básico	61
26	Macrozoneamento Periurbano Sul e Sistema viário básico - detalhes	62
27	Proposta do Zoneamento Urbano para a cidade de Jequié	71
28	Zoneamento Urbano – Concentrações de usos não residenciais	72
29	Mapa de localização dos Distritos de Jequié	76
30	Zoneamento Urbano – Distrito de Oriente Novo	77
31	Zoneamento Urbano – Distrito de Barra Avenida	78
32	Zoneamento Urbano – Distrito de Florestal	79
33	Zoneamento Urbano – Distrito de Monte Branco	80
34	Zoneamento Urbano – Distrito de Itaibó	81
35	Zoneamento Urbano – Distrito de Itajuru	82
36	Zoneamento Urbano – Distrito de Boaçu	83
37	Zoneamento Urbano – Distrito de Baixão	84
38	Mapa de Zonas de Especial Interesse Social - ZEIS	87
39	Sistema viário intraurbano – proposta de hierarquização	92
40	Sistema viário intraurbano – Intersecções	93
41	Rio das Contas – Trecho I do Projeto de Recuperação	111
42	Área do Parque Linear do Rio as Contas	112
43	Vista do trecho urbano do rio das Contas na região central da cidade	113
44	Ocupações irregulares na APP do rio de Contas	114
45	Trecho do rio de Contas em processo de eutrofização	114
46	Exemplo de mapa de funcionalidade fluvial em área urbana	118
47	Imagem conceitual do futuro Parque Linear do Rio das Contas	120
48	Exemplo ilustrativo de projeto de Parque Linear	121
49	Localização da Barragem do Cajueiro	122
50	Área prevista para o Parque Municipal da Barragem do Cajueiro	123
51	Concepção ilustrativa do Parque Municipal da Barragem do Cajueiro	124
52	Concepção do Centro Logístico Industrial Aduaneiro do Sudeste Baiano	127
53	Concepção preliminar do Sistema de Controle de Inundações de Jequié	131
54	Zoneamento das áreas de risco de inundações em Jequié	132
55	Concepção preliminar do Park Way do Rio Jequiezinho	133
56	Imagem aérea da situação do Aeroporto na área urbana de Jequié	136
57	Localização da área de abrangência do PDI-FIOL	139
58	Municípios da área de abrangência do PDI-FIOL	140
59	Localização estratégica do CLIA para implantação do Centro de Processamento de Rochas Ornamentais da Bahia	147

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

APA – Área de Proteção Ambiental
APP – Área de Preservação Permanente
CAB – Coeficiente de Aproveitamento Básico
CAF – Corporação Andina de Fomento
CAM – Coeficiente de Aproveitamento Máximo
CBPM – Companhia Baiana de Produção Mineral
CHESF – Companhia Hidrelétrica do São Francisco
CLIA – Centro Logístico Industrial Aduaneiro do Sudeste Baiano
CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente
DNIT – Departamento Nacional de Infraestruturas de Transportes
EIA – Estudo de Impacto Ambiental
EIV – Estudo de Impacto de Vizinhança
EVTE – Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica
EVTEA - Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental
FEP - Fundação Escola Politécnica da Bahia
FIEB – Federação das Indústrias do Estado da Bahia
FIOL – Ferrovia de Integração Oeste-Leste
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
LOUOS – Lei de Ordenamento Uso e Ocupação do Solo
MFT – Modelo Físico Territorial
MMA – Ministério do Meio Ambiente
ODS – Objetivos do Desenvolvimento Sustentável da ONU
ONU - Organização das Nações Unidas
PBA – Projeto Básico Ambiental
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PIDM – Plano Integrado de Desenvolvimento Municipal
PRFEITURA – Prefeitura Municipal de Jequié
RIMA – Relatório de Impacto Ambiental
SNUC – Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza
TCR – Transporte Coletivo Rápido
UNEB – Universidade do Estado da Bahia
ZEE – Zoneamento Ecológico Econômico
ZEIS – Zonas Especiais de Interesse Socia

1. APRESENTAÇÃO

O presente documento apresenta o **Produto P8 - Relatório de Proposições e Diretrizes,** oitavo produto parcial do Contrato nº 136/2023, firmado entre a Prefeitura Municipal de Jequié e a Fundação Escola Politécnica da Bahia – FEP, tendo como objeto a prestação de *Serviços de consultoria e apoio técnico para elaboração de estudos de saneamento ambiental e desenvolvimento urbano no município de Jequié/Bahia, detalhando os requisitos legais, as estratégias e diretrizes, as especificações técnicas, os produtos a serem gerados, as condições gerais de execução e as diretrizes de políticas internacionais, para a promoção do desenvolvimento urbano integrado e elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Jequié.*

Atendendo aos requisitos do Termo de Referência, o presente documento contempla o relatório das atividades da Fase IV.2 – Proposições e Diretrizes, do Plano de Trabalho do PDDU, apresentando um conjunto integrado de elementos de caráter programático e instrumental, pertinentes à formulação das diretrizes urbanísticas definitivas, do zoneamento urbano e dos programas e projetos estruturantes do Plano Diretor.

Os estudos da Fase IV.2 foram desenvolvidos a partir da integração dos elementos elaborados no âmbito dos estudos básicos e complementares, apresentados, respectivamente, nos Produtos P4 – Relatório de Estudos Básico e P6 – Relatório de Estudos Complementares, e do Produto 7 – Relatório de Cenários e Prognósticos.

A partir dessas bases, foram construídas as posições finais para o cenário prospectivo de expansão urbana de Jequié, considerando tanto os fatores endógenos ao município com os fatores exógenos, de âmbito regional, que influenciam o desenvolvimento socioeconômico da região, que deverão interagir nos prognósticos de crescimento da cidade.

Os resultados dos estudos da Fase IV.2 do Plano de Trabalho do PDDU, estão consolidados no presente Produto P8 – Relatório de Proposições e Diretrizes, que apresenta os seguintes elementos:

- Abordagem introdutória sobre as bases metodológicas para os estudos de proposições e diretrizes, apresentada no Capítulo 2;
- A metodologia e a proposta do Macrozoneamento Municipal, objeto do Capítulo 3;
- Os objetivos e as diretrizes para o Macrozoneamento Urbano, apresentados no Capítulo 4;
- A proposição do Macrozoneamento Urbano e do sistema viário estrutural, objeto do Capítulo 5;
- A proposição das áreas protegidas, das áreas verdes e do patrimônio ambiental, construção dos cenários urbanísticos alternativos, apresentada no Capítulo 6;
- Os estudos e proposições para o ordenamento do uso do solo, apresentados no Capítulo 7;
- A proposição do zoneamento urbanístico dos Distritos, objeto do Capítulo 8;
- A proposição e o modelo de gestão das Áreas Especiais de Interesse Social – ZEIS, apresentados no Capítulo 9;

- Abordagem e proposições sobre a mobilidade e o sistema viário urbano, objeto do Capítulo 10;
- As premissas e as proposições para o parcelamento do solo urbano, apresentadas no Capítulo 11;
- As proposições dos equipamentos urbanos especiais, apresentadas no Capítulo 12;
- As proposições pertinentes aos Ecobairros, apresentadas no Capítulo 13;
- As diretrizes para os programas e projetos estruturantes, apresentadas no Capítulo 14; e, finalmente,
- As referências bibliográficas, apresentadas no Capítulo 15.

2. INTRODUÇÃO

Os estudos da Fase IV.2 – Proposições e Diretrizes têm como objetivos a elaboração de abordagem integrada dos Estudos Básicos e Setoriais e dos estudos de Cenários e Prognósticos, visando à configuração final da realidade urbana atual do município, a à formulação das proposições das diretrizes e dos programas estruturantes PDDU, construídos sob a ótica da Macroanálise Socioambiental e da Análise Urbanística Integrada. O Quadro 1 apresenta um resumo dos pressupostos prospectivos e das tendenciais que fundamentaram a formulação das proposições finais do PDDU;

Quadro 1 – Fundamentos prospectivos tendenciais do PDDU

DEFINIÇÃO DE TENDÊNCIAS	
Tendências de reconfiguração da rede urbana regional	Tendências dos fluxos, interdependências e complementaridade regionais, o papel atual de Jequié e interferências de externalidades.
Tendências de Estruturação urbana	Tendências de expansão, tipologias e padrões de uso e ocupação do solo, restrições, mobilidade interna e externa, acessibilidade, equipamentos etc.
Interferências de projetos estruturantes	Projetos previstos e suas interferências e impactos futuros.
Perspectivas para o planejamento e gestão pública	Tendências afeitas ao planejamento, participação social, acesso a informações, estrutura administrativa e gestão municipal.
Potencial de associativismo	Tendências relativas à alteração no perfil da população, organização da sociedade civil, ações coletivas etc.

A Macroanálise Socioambiental e Urbanística Integrada, juntamente com as análises prospectivas consolidadas nos estudos do Cenário Tendencial, constitui a base para a construção do Cenário Desejado, para o qual forma desenvolvidas as análise específicas sobre as potencialidades e restrições para o seu alcance no horizonte de planejamento do PDDU.

A partir da proposição e definição do Cenário Desejado, foi elaborada a Versão Preliminar do Plano Diretor. Este Cenário constitui a base para a formulação da Estratégia de Desenvolvimento Urbano, para a definição do Zoneamento Municipal de do Zoneamento Urbano, incluindo a Sede Municipal e os Distritos.

Sobre esta base de planejamento urbano, foram definidas as Diretrizes por Campo de Ação e a definição da Modelagem Físico-territorial da Cidade, bem como para a formulação dos Programas e Projetos Estruturantes, a erem incorporados ao PDDU

A Estratégia de Desenvolvimento Urbano define a orientação geral para a política urbana do Município, e contempla a proposição dos elementos componentes do Plano Diretor, abaixo especificados.

1 - Delinear e estruturar os caminhos possíveis de serem trilhados para atingir ao **Cenário Desejado.**

2 – Estabelecer as **Diretrizes por Campo de Ação**, consolidando as orientações sobre o que precisa ser feito para concretizar a estratégia geral. Parte de linhas específicas traçadas para os campos definidos nos Estudos Setoriais, para definir medidas a serem implementadas, chegando-se a delinear os programas, projetos e ações imediatas (de interesse geral e de interesse local). Desse rol de programas e projetos serão selecionados mediante aplicação de metodologia participativa, aqueles considerados prioritários, os quais serão posteriormente detalhados. Serão também incorporadas as diretrizes setoriais que decorrem dos Estudos Básicos

3 – Estruturar os **Programas Prioritários,** que consubstanciam ações de duração continuada e em geral expressam seus efeitos no longo prazo, e paulatinamente, na medida em que avançam a sua implementação. Esses programas podem trazer no seu bojo, projetos e subprogramas, os quais em conjunto contribuem para o alcance do efeito sinérgico de potencialização das intervenções.

4 – Estruturar e consolidar a **Modelagem Espacial**, que constitui a expressão no espaço, do resultado da aplicação do elenco de diretrizes, com seus desdobramentos em projetos e ações. Corresponde a uma concepção da cidade desejada, afinada com as expectativas dos habitantes. Significa a estruturação do Modelo Físico Territorial da futura cidade, a ser construída mediante implementação dos programas e projetos do PDDU, especialmente quanto ao adensamento e à expansão, estrutura viária e equipamentos urbanos.

5 – Estruturar e consolidar a **Modelagem Espacial dos Distritos**, que constitui a expressão no espaço, do resultado da aplicação do elenco de diretrizes, com seus desdobramentos em projetos e ações, tenho como referência os aglomerados urbanos das sedes dos Distritos. Corresponde a uma proposição do núcleo urano desejado, afinada com as expectativas dos habitantes. Significa a estruturação de futuros núcleos urbanos, a erem construídos mediante implementação dos programas e projetos do PDDU, especialmente quanto ao adensamento e à expansão, estrutura viária e equipamentos urbanos.

3. O MACROZONEAMENTO MUNICIPAL

O macrozoneamento municipal constitui um dos principais instrumentos da política urbana, conforme estabelecido pela Lei Federal nº 10.257/2001, sendo fundamental para orientar o planejamento do uso, ocupação e parcelamento do solo urbano e rural. No contexto do novo PDDU de Jequié, o macrozoneamento assume papel estratégico diante das dinâmicas dos novos eixos de desenvolvimento previstos para o município.

Nesse sentido, a proposta do macrozoneamento do município deverá considerar a tendência do crescimento urbano em direção à Barragem de Pedras, a consolidação de novos eixos logísticos estruturantes, vinculados à Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), e as perspectivas de forte expansão de atividades econômicas e industriais, a partir do desenvolvimento do potencial mineral da região e da implantação e consolidação do Centro Logístico Industrial Aduaneiro do Sudeste Baiano – CLIA.

A proposta de macrozoneamento municipal para Jequié deve ser entendida não apenas como um instrumento normativo, mas também como uma ferramenta estratégica de planejamento territorial. Sua eficácia estará vinculada à capacidade de articulação entre planejamento, gestão urbana e participação social, bem como à incorporação de dinâmicas econômicas emergentes, especialmente aquelas relacionadas à logística e industrialização regional.

O zoneamento municipal de Jequié deverá ser implementado de forma integrada às políticas públicas setoriais, assegurando o desenvolvimento urbano sustentável, a inclusão social e a melhoria da qualidade de vida da população.

Este capítulo apresenta as bases conceituais e metodológicas e proposta do macrozoneamento municipal, articulando-o com os princípios do desenvolvimento sustentável, da função social da cidade e da propriedade, bem como com as diretrizes da Agenda 2030 da ONU. Nessa perspectiva, são destacados os seguintes aspectos:

- Os objetivos do macrozoneamento municipal;
- Os condicionantes para o macrozoneamento;
- As diretrizes regionais do Zoneamento Ecológico Econômico Estadual;
- As estratégias de macrozoneamento para o município de Jequié;
- Os eixos de desenvolvimento municipal;
- A proposta do macrozoneamento.

3.1 OBJETIVOS DO MACROZONEAMENTO

O zoneamento municipal de Jequié tem como objetivos:

I. Ordenar o uso e ocupação do solo de forma equilibrada e sustentável;
II. Promover a integração entre áreas urbanas, periurbanas e rurais;
III. Reduzir conflitos de uso do solo;
IV. Garantir a proteção ambiental e a conservação dos recursos naturais;

V. Estimular o desenvolvimento econômico, especialmente nos setores agropecuário, logístico e industrial;

VI. Promover a inclusão socioespacial e o acesso equitativo à infraestrutura urbana;

VII. Orientar a expansão urbana de forma planejada, evitando a dispersão e a ocupação irregular.

3.2 CONDICIONANTES PARA O MACROZONEAMENTO

As configurações geomorfológicas, antrópicas e bióticas da região onde se localiza o município de Jequié impõem, em primeiro plano, a consideração das condições geoambientais como fatores determinantes para o macrozoneamento do território municipal. Neste sentido, a concepção da proposta levou em consideração os seguintes fatores condicionantes:

- Geomorfologia;
- relevo;
- sistema hidrográfico.

3.2.1 – Geomorfologia

O mapa de geomorfologia do município de Jequié, apresentado na **Erro! Fonte de referência não encontrada.**1, exibe um conjunto de quatro diferentes domínios, cujas principais características são apresentadas a seguir.

Patamares e Serras do Rio das Contas do Planalto Sul Baiano

A unidade Patamares e Serras do Rio das Contas do Planalto Sul Baiano (Rc) constitui um núcleo elevado de rochas cristalinas com altitudes variadas entre 300 e 700 m. O relevo é caracterizado por topos convexos, com dissecação grosseira, e expressivas amplitudes altimétricas entre os topos dos interflúvios e os fundos de vale. Assim, são comuns na paisagem vales em forma de “V” com vertentes abruptas, apresentando declividades elevadas. Esta unidade representa a porção mais expressiva do território municipal.

Pedimentos funcionais ou retocados por drenagem incipiente

Os pedimentos funcionais ocupam partes marginais do território do município, predominantemente nas regiões de divisas com os municípios de Maracás e Manoel Vitorino, e neles são encontradas expressivas manchas de vegetação nativa do bioma caatinga.

Em termos geomorfológicos, o Pedimento é definido como uma superfície suavemente inclinada, resultante da ação da erosão no sopé de vertentes íngremes ou escarpas, ou seja, superfície rochosa aplainada, justaposta a elevações montanhosas irregulares, parcialmente recoberta por uma camada pouco espessa de alúvio e que se desenvolve até a planície aluvial dos vales.

Serras Marginais

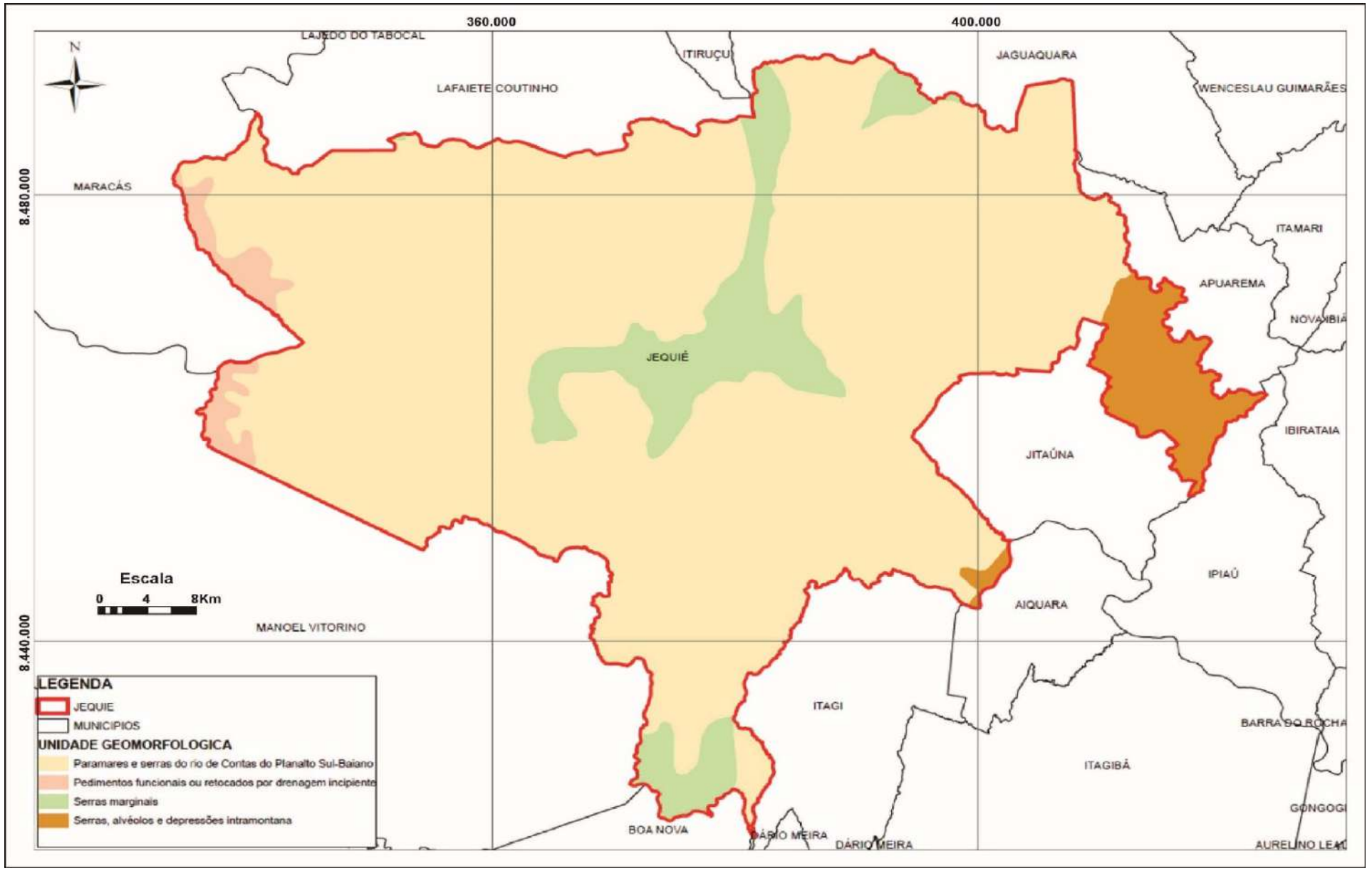
As Serras Marginais situam-se em altitudes superiores a 400m, atingindo médias de 600m, caracterizam-se por uma intensa dissecação com interflúvios acompanhando as redes de drenagem. Pertence ao Complexo Cristalino Brasileiro sendo constituída em sua maioria por granitos e gnaisses.

Depressão Intramontana

Esta formação está associada a um relevo formado por colinas suaves que apresentam baixa intensidade de aprofundamento da drenagem. A altitude média é de cerca de 1.250 m e as declividades são quase sempre inferiores a 15%. No município de Jequié, esta unidade ocorre na porção leste, nas divisas com os municípios de Ipiaú, Jitaúna e Aiquara.

A Figura 1 apresenta o mapa de geomorfologia do município de Jequié.

Figura 1 – Mapa geomorfológico do município de Jequié



3.2.2 – Relevo

Uma análise dos atributos da ecologia da paisagem do município de Jequié revela que o seu território se encontra geolocalizado numa uma depressão entre os planaltos de Jaguaquara e Vitória da Conquista, resultando numa singularidade climática. Entre os blocos planálticos ocorrentes podem ser distinguidos os planaltos de Conquista, Maracás e Jaguaquara, de notável bioclimática, quando comparados às extensas depressões semiáridas circunjacentes do vale do rio de Contas, que dissecam profundamente o território municipal. Das cotas de superfície do planalto de 800-850 metros emergem localmente relevos residuais que podem atingir 1.000 metros.

Em se tratando das altitudes, observa-se na **Erro! Fonte de referência não encontrada.** 2 que o município de Jequié apresenta uma grande variabilidade altimétrica. No entanto, predominam as cotas entre 157 a 633 metros, principalmente ao leste que apresenta a cota máxima de 474 metros. Estas cotas ainda predominam em direção ao oeste, sobretudo da sede, seguindo o vale do Rio de Contas. Já as cotas de 791 a 950 metros se distribuem mais aos extremos do município. Entretanto, estas também aparecem nas proximidades da sede. Esta relação hipsométrica, com distribuição de áreas mais baixas e outras mais elevadas, faz de Jequié um Município também com características peculiares.

Analisando o elemento de modelador da paisagem e do relevo, a **Erro! Fonte de referência não encontrada.**3, traz ilustração de que o município exibe declividades (em graus) com áreas consideradas planas, de 0-3 graus e ondulado de 8-20. Estas declividades se encontram em todo o município, principalmente, em direção ao vale do Rio das Contas.

Figura 2 – Mapa hipsométrico do município de Jequié

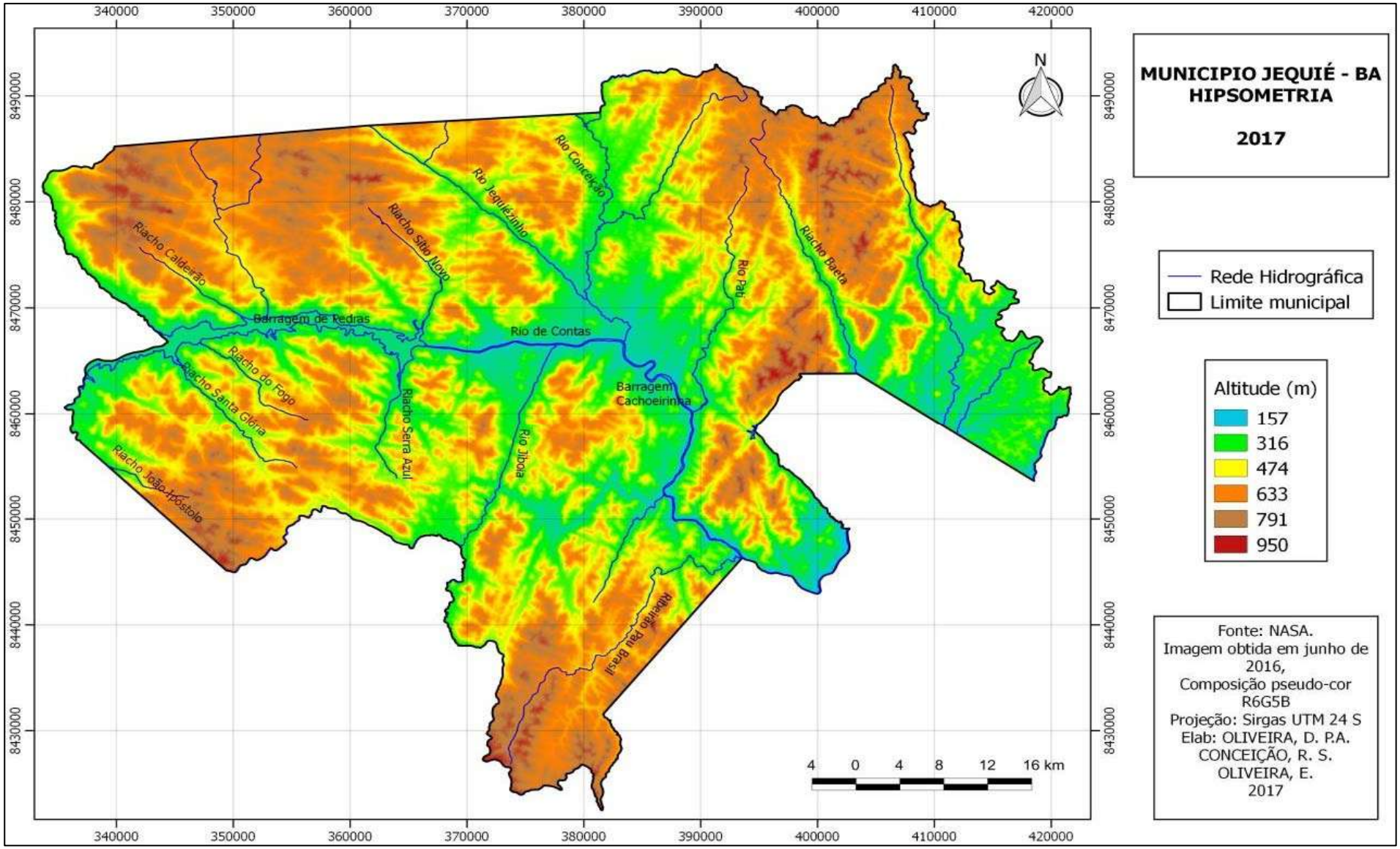
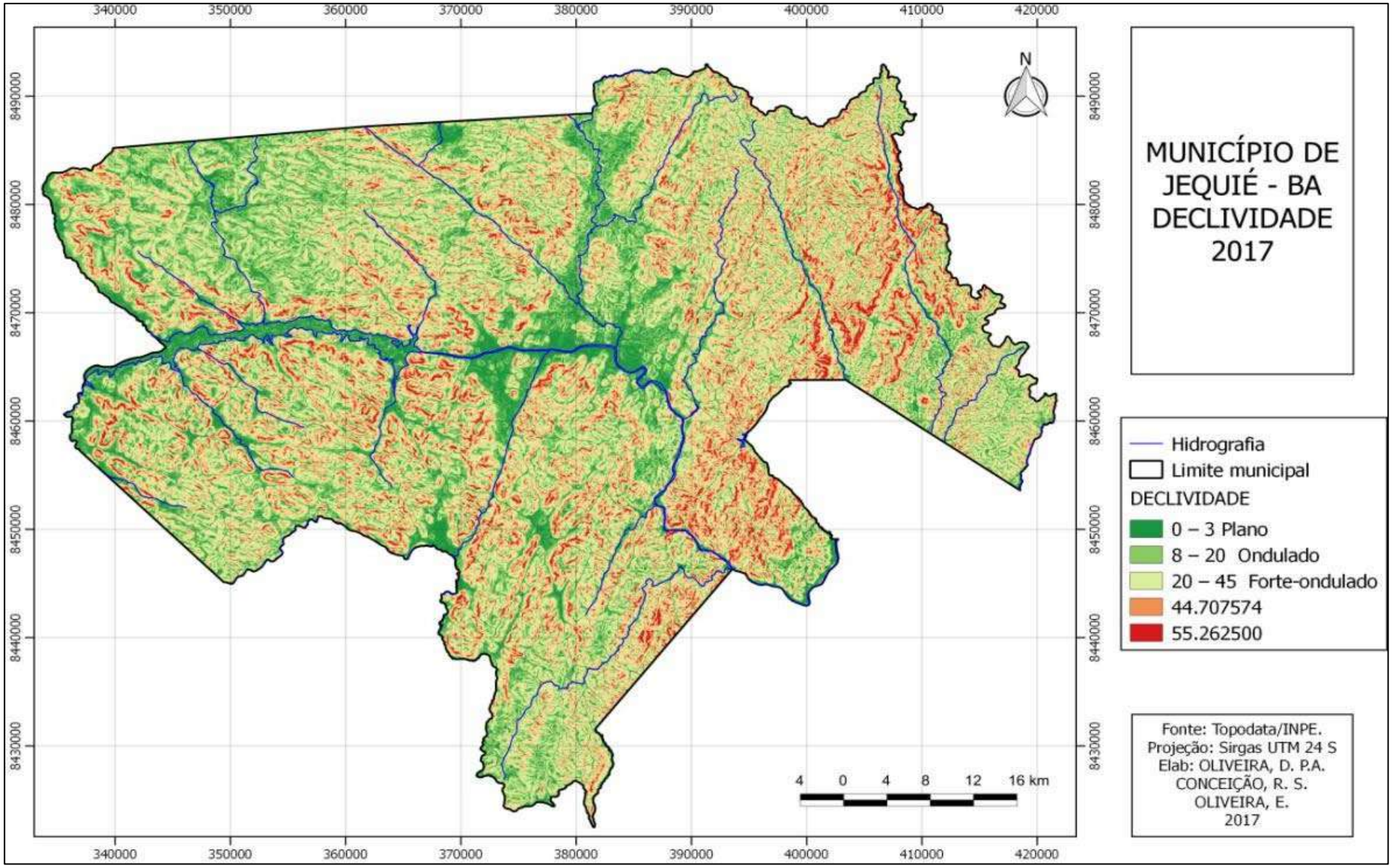


Figura 3 – Mapa de declividades do município de Jequié



3.2.3 – Sistema hidrográfico

O mapa da **Erro! Fonte de referência não encontrada.**4 mostra a configuração da rede hidrográfica do Município de Jequié, onde se destacam os seguintes cursos d''água:

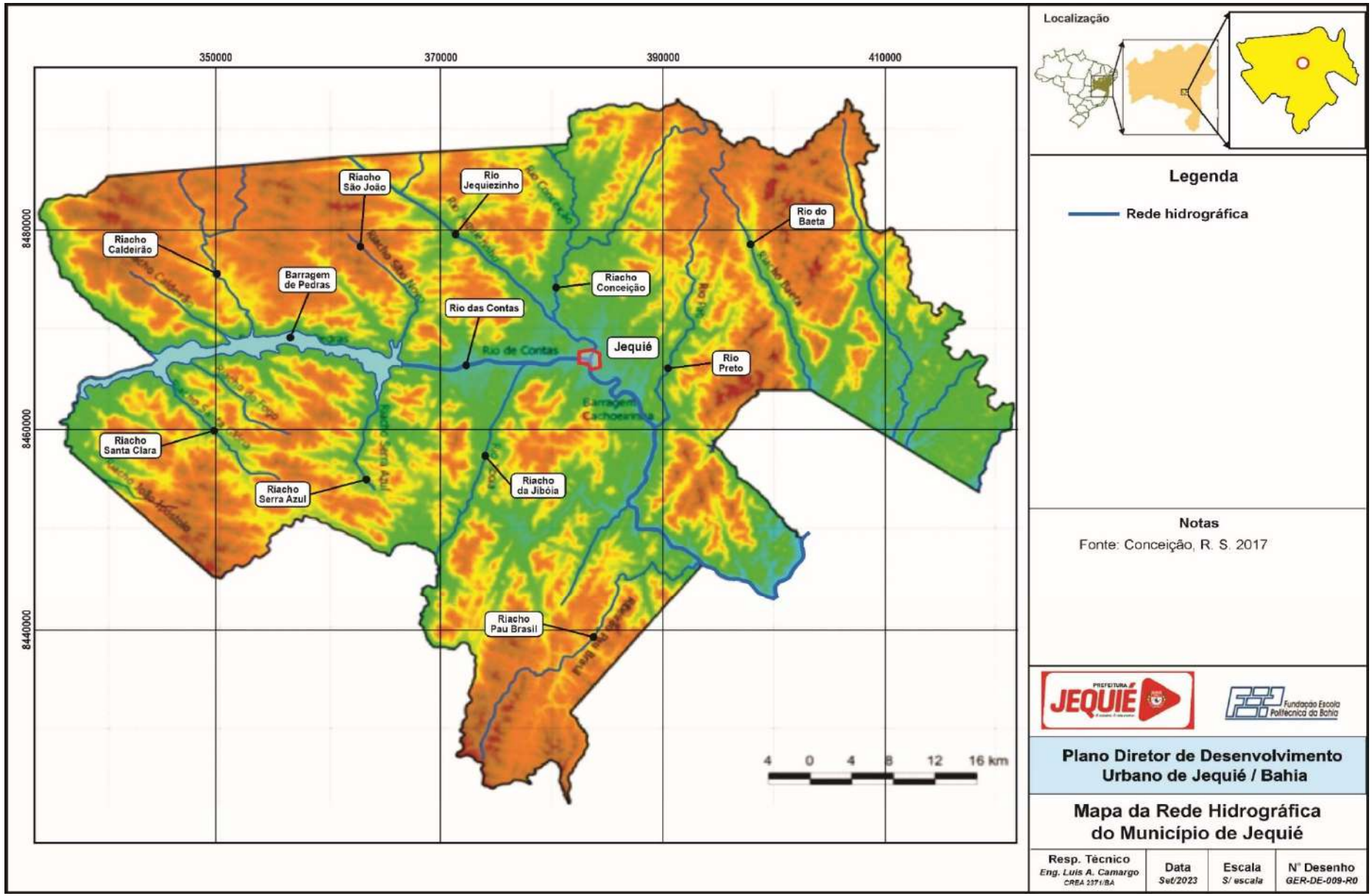
- a calha principal do rio das Contas, que atravessa o município em toda a sua extensão no sentido oestes-leste;
- os afluentes da margem esquerda do Rio das Contas, onde se destacam os riachos Caldeirão e São João, afluentes ao reservatório da Barragem de Pedras;
- o rio Jequiezinho, e o seu afluente Riacho Conceição, que deságuam no Rio das Contas na área urbana de Jequié;
- o Rio Preto, onde se localiza uma das Barragens que abastecem o SAA Jequié;
- o Riacho do Baeta, que drena uma porção importante da região norte do Município;
- os riachos Santa Clara e Serra Azul, afluentes da margem direita da Barragem de Pedras;
- os riachos da Jibóia e Pau Brasil, que drenam porção importante da região sul do município e desaguam no Rio das Contas a jusante da sede municipal de Jequié;
- o Reservatório da Barragem de Pedras.

A Barragem de Pedras regulariza as descargas do rio de Contas, num ponto onde a área de drenagem é de 38.720 km^2, criando um reservatório de acumulação de 1.750 hm^3, com uma extensão de cerca de 60 km. O aproveitamento visa, além da regularização do rio para o controle das enchentes, o abastecimento d'água, a irrigação agrícola e a geração de energia elétrica.

A Barragem de Pedras encontra-se localizada no rio de Contas, num trecho denominado Pedra Santa, situado a 18 km a montante da cidade de Jequié. A sua proximidade da sede municipal e os seus atrativos paisagísticos e ecológicos fazem com que esta região represente um dos principais eixos de desenvolvimento urbano do município,

O mapa da Figura 4 mostra a configuração da rede hidrográfica do município de Jequié

Figura 4 - Mapa de rede hidrográfica do município de Jequié



3.3 DIRETRIZES DO ZONEAMENTO ECOLÓGICO ECONÔMICO ESTADUAL

No âmbito dos estudos do Zoneamento Ecológico-Econômico do Estado da Bahia - ZEE, elaborado pela SEPLAN/SEI, e em razão da sua extensão territorial e da sua importância como polo econômico regional, o município de Jequié foi definido como centro de referência para a ZEE-20 - Zona Ecológico-Econômica do Planalto Soerguido de Jequié. Deste modo, para a concepção da proposta do Macrozoneamento foram consideradas as diretrizes ecológico-econômicas estabelecidas para esta Zona.

As Figuras 5, 6 e 7, na sequência, mostram, respectivamente, a localização da ZEE-20, onde se localiza o município de Jequié, e as diretrizes recomendadas pelo Zoneamento Ecológico Econômico para esta Zona.

Figura 5 – Inserção do município de Jequié no ZEE Estadual

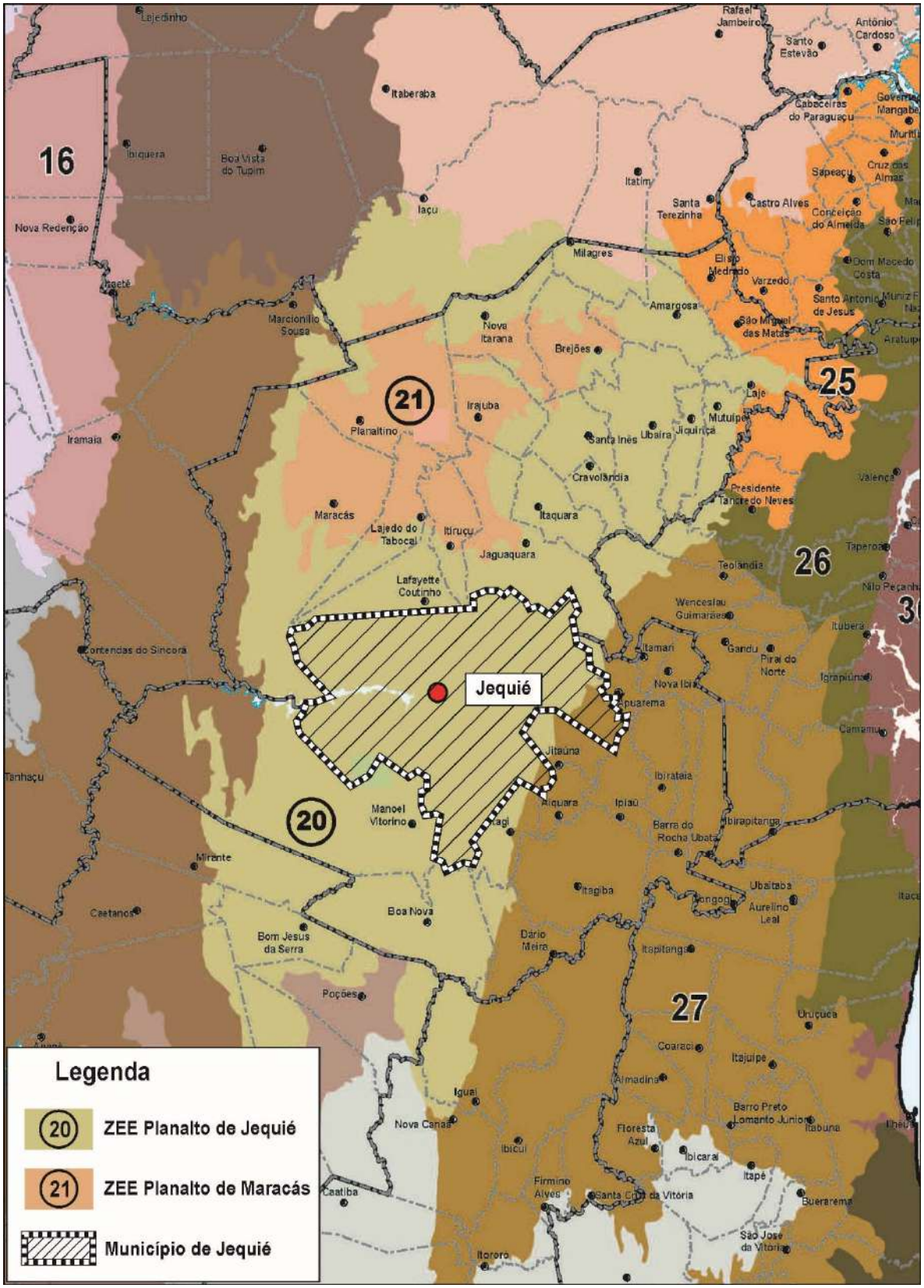
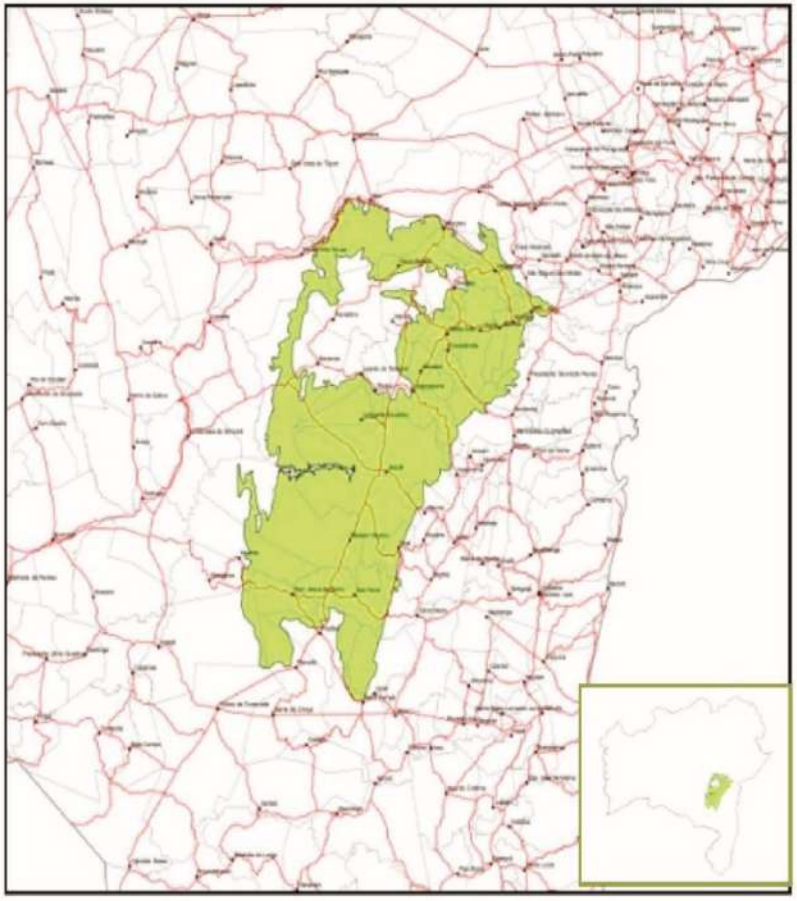


Figura 6 – Diretrizes do ZEE Estadual para a Zona 20 – Planalto de Jequié

Zoneamento Ecológico-Econômico Preliminar

ZONA 20: Planalto de Jequié

SECRETARIA DO PLANEJAMENTO | SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE | Bahia GOVERNO TERRA DE TODOS NÓS



Territórios de Identidade e seus municípios na zona:

03. Chapada Diamantina: Marcionílio Souza = 131,7 km² e corresponde a 0,86% da Zona.

06. Baixo Sul: Presidente Tancredo Neves; Teolândia; Wenceslau Guimarães = 337,6 km² e corresponde a 2,21% da Zona.

08. Médio Sudoeste da Bahia: Iguaí; Nova Canaã = 383,2 km² e corresponde a 2,51% da Zona

09. Vale do Jiquiriçá: Amargosa; Brejões; Cravolândia; Elísio Medrado; Irajuba; Itaquara; Itiruçu; Jaguaquara; Jiquiriçá; Lafaiete Coutinho; Laje; Lajedo do Tabocal; Maracás; Milagres; Mutuípe; Nova Itarana; Planaltino; Santa Inês; São Miguel das Matas; Ubaíra = 5.881,4 km² e corresponde a 38,53% da Zona.

14. Piemonte do Paraguaçu: Iaçu; Itatim; Santa Teresinha = 1.087,5 km² e corresponde a 7,12% da Zona.

20. Vitória da Conquista: Anagé; Bom Jesus da Serra; Caetanos; Mirante; Planalto; Poções; Vitória da Conquista = 1.679,3 km² e corresponde a 11% da Zona.

22. Médio Rio de Contas: Apuarema; Boa Nova; Dário Meira; Itagi; Jequié; Jitaúna; Manoel Vitorino = 5.731,4 km e corresponde a 37,54% da Zona.

Área Total da Zona: 15.266,18 km²

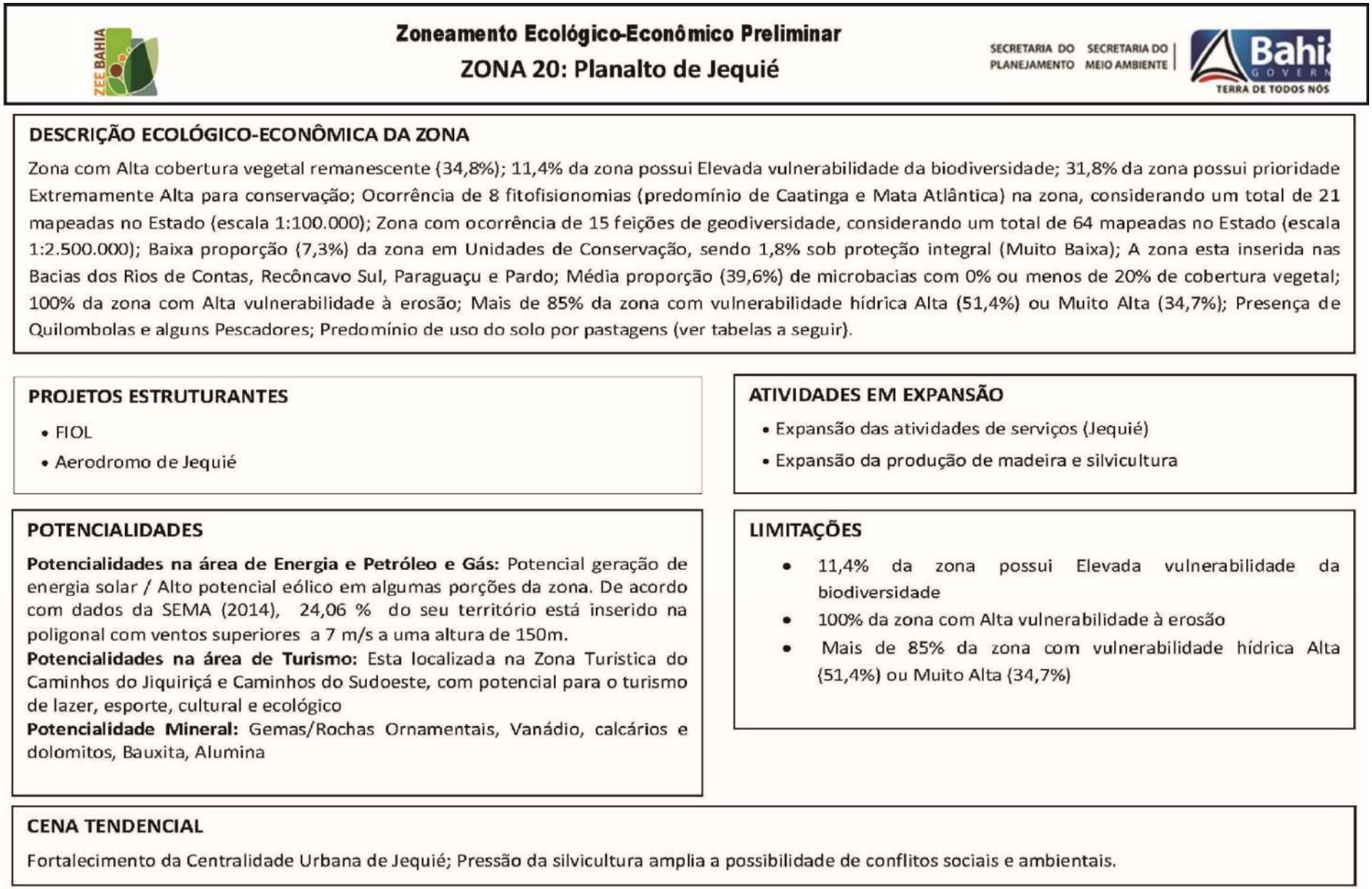
Sedes municipais na zona: Amargosa; Boa Nova; Bom Jesus da Serra; Brejões; Cravolândia; Itaquara; Jaguaquara; Jequié; Jiquiriçá; Lafaiete Coutinho; Laje; Manoel Vitorino; Milagres; Mutuípe; Nova Itarana; Santa Inês; Ubaíra

PRINCIPAIS ATIVIDADES INDUSTRIAIS E AGRÍCOLAS

Atividades Industriais*: Mineral Não Metálico; Indústria Química; Indústria Têxtil; Indústria Calçados e Alimentos e Bebidas

Atividades Agrícolas e Silvicultura:** Banana: Cacau: Café: Mandioca: Maracuiá: Melancia e Tomate.

Figura 7 – Diretrizes do ZEE Estadual para a Zona 20 – Planalto de Jequié - Continuação



Zoneamento Ecológico-Econômico Preliminar

ZONA 20: Planalto de Jequié

SECRETARIA DO PLANEJAMENTO | SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE | Bahia GOVERNO TERRA DE TODOS NÓS

DESCRIÇÃO ECOLÓGICO-ECONÔMICA DA ZONA

Zona com Alta cobertura vegetal remanescente (34,8%); 11,4% da zona possui Elevada vulnerabilidade da biodiversidade; 31,8% da zona possui prioridade Extremamente Alta para conservação; Ocorrência de 8 fitofisionomias (predomínio de Caatinga e Mata Atlântica) na zona, considerando um total de 21 mapeadas no Estado (escala 1:100.000); Zona com ocorrência de 15 feições de geodiversidade, considerando um total de 64 mapeadas no Estado (escala 1:2.500.000); Baixa proporção (7,3%) da zona em Unidades de Conservação, sendo 1,8% sob proteção integral (Muito Baixa); A zona esta inserida nas Bacias dos Rios de Contas, Recôncavo Sul, Paraguaçu e Pardo; Média proporção (39,6%) de microbacias com 0% ou menos de 20% de cobertura vegetal; 100% da zona com Alta vulnerabilidade à erosão; Mais de 85% da zona com vulnerabilidade hídrica Alta (51,4%) ou Muito Alta (34,7%); Presença de Quilombolas e alguns Pescadores; Predomínio de uso do solo por pastagens (ver tabelas a seguir).

PROJETOS ESTRUTURANTES

- FIOL
- Aerodromo de Jequié

ATIVIDADES EM EXPANSÃO

- Expansão das atividades de serviços (Jequié)
- Expansão da produção de madeira e silvicultura

POTENCIALIDADES

Potencialidades na área de Energia e Petróleo e Gás: Potencial geração de energia solar / Alto potencial eólico em algumas porções da zona. De acordo com dados da SEMA (2014), 24,06 % do seu território está inserido na poligonal com ventos superiores a 7 m/s a uma altura de 150m.
Potencialidades na área de Turismo: Esta localizada na Zona Turística do Caminhos do Jiquiriçá e Caminhos do Sudoeste, com potencial para o turismo de lazer, esporte, cultural e ecológico
Potencialidade Mineral: Gemas/Rochas Ornamentais, Vanádio, calcários e dolomitos, Bauxita, Alumina

LIMITAÇÕES

- 11,4% da zona possui Elevada vulnerabilidade da biodiversidade
- 100% da zona com Alta vulnerabilidade à erosão
- Mais de 85% da zona com vulnerabilidade hídrica Alta (51,4%) ou Muito Alta (34,7%)

CENA TENDENCIAL

Fortalecimento da Centralidade Urbana de Jequié; Pressão da silvicultura amplia a possibilidade de conflitos sociais e ambientais.

3.4 ESTRATÉGIAS DE MACROZONEAMENTO PARA JEQUIÉ

Considerando as especificidades territoriais, socioeconômicas fisiográficas e ambientais do município, a proposição do Macrozoneamento de Jequié deverá adotar as seguintes estratégias:

- **Estruturação por Eixos de Desenvolvimento**
  - Consolidação do eixo logístico associado à FIOL;
  - Ordenamento da ocupação e dos usos das terras na área de influência do Reservatório da Barragem de Pedras.
  - Ordenamento das áreas de influência da rede viária federal – BR-116 e BR-330.
  - Estruturação de corredores urbanos ao longo das principais vias municipais.
- **Zoneamento Funcional Integrado**
  - Incentivo ao uso misto em áreas centrais e de centralidade secundária;
  - Separação controlada de usos incompatíveis;
  - Criação de zonas industriais e logísticas estratégicas.
- **Proteção Ambiental e Ordenamento Territorial**
  - Delimitação de zonas de proteção ambiental (ZPAs);
  - Preservação de áreas de nascentes, cursos d'água e encostas;
  - Instituição das áreas de preservação permanente definidas pelo Código Florestal;
  - Controle da ocupação em áreas de risco.
- **Adensamento Urbano Sustentável**
  - Incentivo ao adensamento em áreas com infraestrutura disponível;
  - Controle da expansão urbana horizontal;
  - Integração entre áreas centrais, bairros periféricos e áreas periurbanas;
  - Promoção de habitação de interesse social em áreas bem localizadas.
- **Desenvolvimento Econômico e Industrial**
  - Implantação de zonas industriais planejadas;
  - Integração logística do futuro Centro Logístico Industrial Aduaneiro (CLIA);
  - Incentivo à diversificação econômica.

3.5 OS EIXOS DO DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL

Na perspectiva do macrozoneamento, foram destacados dois eixos principais de desenvolvimento da expansão urbana do município:

- A Ferrovia de Integração Oeste Leste – FIOL;
- A área de influência do reservatório da Barragem de Pedras.

3.5.1 – A área de influência da FIOL

De acordo com os estudos de zoneamento ambiental, constantes do EIA/RIMA que integra o Estudo de Viabilidade da FIOL, a área de influência do Empreendimento no âmbito do território de Jequié compreende duas partes distintas:

Área Diretamente Afetada

Compreende os locais atingidos diretamente pelas obras ou pela movimentação dos equipamentos de construção. Ela foi definida para ser equivalente à faixa de domínio da ferrovia, com largura média de 80 metros.

Área de Influência Direta

Envolve os locais que, potencialmente, podem sofrer algum tipo de influência da circulação de veículos da construção, riscos de acidentes, poluição e interferências com as zonas urbanas e com infraestrutura municipal. No EVTEA da FIOL esta área foi definida como uma faixa de 10 km de largura, sendo 5 km para cada lado a partir do eixo da via férrea.

A área de influência direta estará parcialmente subordinada à gestão do Empreendimento da FIOL, devido à implementação, pela Concessionário, dos Programas Ambientais vinculados às condicionantes do Licenciamento Ambiental da Ferrovia.

No Plano de Investimentos do EVTE FIOL está incluída a execução dos Projeto Básico Ambiental – PBA, com um valor estimado de R$ 100 milhões durante os trinta anos do prazo da Concessão, envolvendo as seguintes ações:

- Programa de Apoio à Construção da Ferrovia;
- Programa de Levantamento, Controle e Recuperação de Passivos Ambientais;
- Programa de Controle, Monitoramento e Mitigação de Impactos nos Recursos Hídricos;
- Programa de Proteção à Flora;
- Programa de Proteção à Fauna;
- Programa de Proteção Contra Erosão;
- Programa de Educação Ambiental;
- Programa de Recuperação de Áreas Degradadas;
- Programa de Gerenciamento de Riscos de Acidentes com Cargas Perigosas;

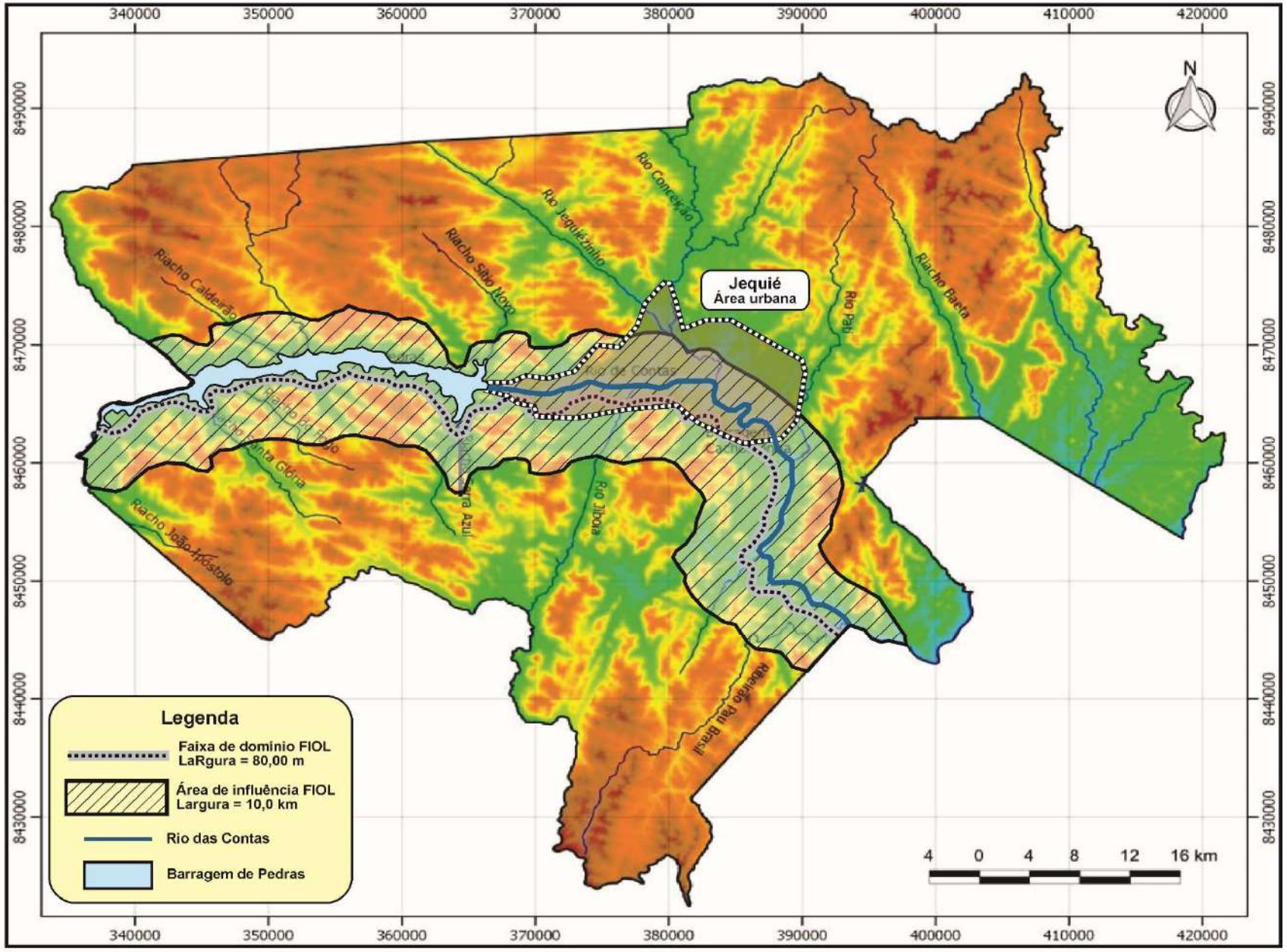
- Programa de Comunicação Social;
- Programa para monitoramento espeleológico.

Além da importância desses programas ambientais, deverão ser destacadas nas diretrizes do PDDU as ações pertinentes à participação do Município de Jequié no rateio dos recursos compreendidos na Verba de Compensação Ambiental, incluída nas condicionantes do processo do Licenciamento Ambiental, a ser paga pela Concessionária ao Estado da Bahia, equivalente a 0,5% do valor do investimento, em um total estima do 20 milhões de reais.

De acordo com a legislação vigente, esse será rateado entre os municípios integrantes da área de influência direta, devendo ser aplicado na implantação, desenvolvimento e gestão de Áreas de Preservação Ambiental na área de influência do Empreendimento.

A Figura 8 a seguir mostra a inserção do Eixo de Desenvolvimento da FIOL no âmbito do território do município de Jequié.

Figura 8 – Eixo de Desenvolvimento da área de influência da FIOL no território de Jequié



3.5.2 – A área de influência da Barragem de Pedras

A área de influência da Barragem de Pedras, localizada no rio das Contas a cerca de 18 km a montante da zona urbana de Jequié, caracteriza-se como um território de elevada relevância ambiental, paisagística e sociocultural no contexto do território municipal.

A área de influência da Barragem de Pedras encontra-se inserida no bioma Caatinga, apresenta relevo montanhoso e acidentado, solos rasos e afloramentos rochosos, compondo um ambiente frágil e de baixa capacidade de suporte a ocupações rurais intensivas. A proximidade com transições ecológicas da Mata Atlântica confere ao território uma biodiversidade ampliada, com registros de predadores-chave e espécies endêmicas, reforçando seu valor ecológico estratégico.

No âmbito dos estudos de cenários e prognósticos, no item referente à caracterização do cenário atual da área de influência do Reservatório de Pedras, foi constatado que nesta área encontra-se em expansão um processo de ocupação e usos do solo para **parcelamentos informais**, consolidando padrões urbanos dentro de uma área rural e ecologicamente sensível.

A atual tendência da intensificação da oferta de pequenos lotes voltados ao lazer, impulsionada pela valorização imobiliária, pela acessibilidade relativa ao centro urbano e pela busca por áreas de segunda residência, tem favoreceria a crescente demanda pela implantação de projetos mais estruturados, de características empresariais, voltados para e instalação de empreendimentos imobiliários do tipo condomínio por unidades autônomas, com usos residenciais e/ou comerciais, com potencial para exploração turística.

Visando ao atendimento a essas perspectivas, o novo PDDU deverá incorporar a proposição da Zona Periurbana de Pedras, onde as ocupações e usos deverão obedecer à legislação vigente, a exemplo da Lei Federal nº 4591/64, que dispõe sobre o condomínio em edificações e as incorporações imobiliárias; da Lei Federal n° 6.766/79, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano; e da Lei Federal nº 13.465/2017, que trata de Condomínios de Lotes.

Na perspectiva do macrozoneamento municipal, está sendo proposta a criação do Eixo de Desenvolvimento da Barragem de Pedras, que será composto por duas zonas distintas, caracterizadas na sequência.

- **ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE**

Esta Zona é definida pela faixa de 100,00 metros de largura, medida horizontalmente a partir da curva de nível do NA Máximo Operativo Normal, definido pela CHESF na Cota 228,00 metros.

As ocupações e usos nessa zona deverão obedecer aos requisitos da Lei Federal nº 12.651/2012, do Código Florestal, como também da Resolução Conama nº 302/2002, que o define para a APP um conjunto de diretrizes e proposições com o objetivo de disciplinar a conservação, recuperação, o uso e ocupação do entorno do reservatório artificial.

Para esta zona, a legislação federal demanda a elaboração de Plano Ambiental de Conservação e Uso do Entorno de Reservatórios Artificiais, definido como o estudo

ambiental especificamente planejado para o licenciamento ambiental de reservatórios artificiais e tem por objetivo final promover a conservação da qualidade da água e a manutenção da vida útil do reservatório. Constitui-se em um instrumento de planejamento e gestão das áreas circunvizinhas aos reservatórios artificiais, incluindo suas respectivas Áreas de Preservação Permanente estabelecidas.

No caso da Barragem de Pedras, a elaboração desse Plano será de responsabilidade da CHESF, instituição proprietária do Empreendimento, cabendo ao Município demandar a sua elaboração.

- **A ZONA PERIURBANA DA BARRAGEM DE PEDRAS**

Para esta Zona, propõe-se a delimitação de uma faixa de disciplinamento e controle de ocupações e usos ao longo de todo o perímetro do Reservatório, com largura média de 2,00 km, medida horizontalmente a partir da curva de nível do NA Máximo Operativo Normal, definido pela CHESF na Cota 228,00 metros.

Nessa Zona, as diretrizes a serem estabelecidas no PDDU deverão estar subordinadas aos requisitos da Lei Federal nº 12.651/2012, do Código Florestal, como também da Resolução Conama nº 302/2002. Nessa perspectiva, deverão ser definidas como áreas não edificáveis, dentre outras:

- As APPs do Reservatório, de cursos d'água e de áreas de nascentes;
- As várzeas úmidas e o sistema de macrodrenagem;
- As áreas com declividade acima de 45%;
- Os topos de morros.

Em razão do relevo acidentado das áreas marginais ao Reservatório de Pedras, os estudos iniciais indicam que a Zona Periurbana deverá ser limitada, além da faixa de 2,00 km, pela Curva de Nível da Cota 500,00 m, afim de controla as ocupações das áreas de alta declividade.

Estas definições preliminares deverão ser refinadas e estabelecidas na proposição das normas do Macrozoneamento Municipal.

A Figura9, a seguir, mostra a concepção preliminar do Eixo de Desenvolvimento da Barragem de Pedras, enquanto a Figura 10, na sequência, mostra a inserção desse Eixo no âmbito do território municipal.

Figura 9 – Mapas das zonas de composição do Eixo de Desenvolvimento da Barragem de Pedras

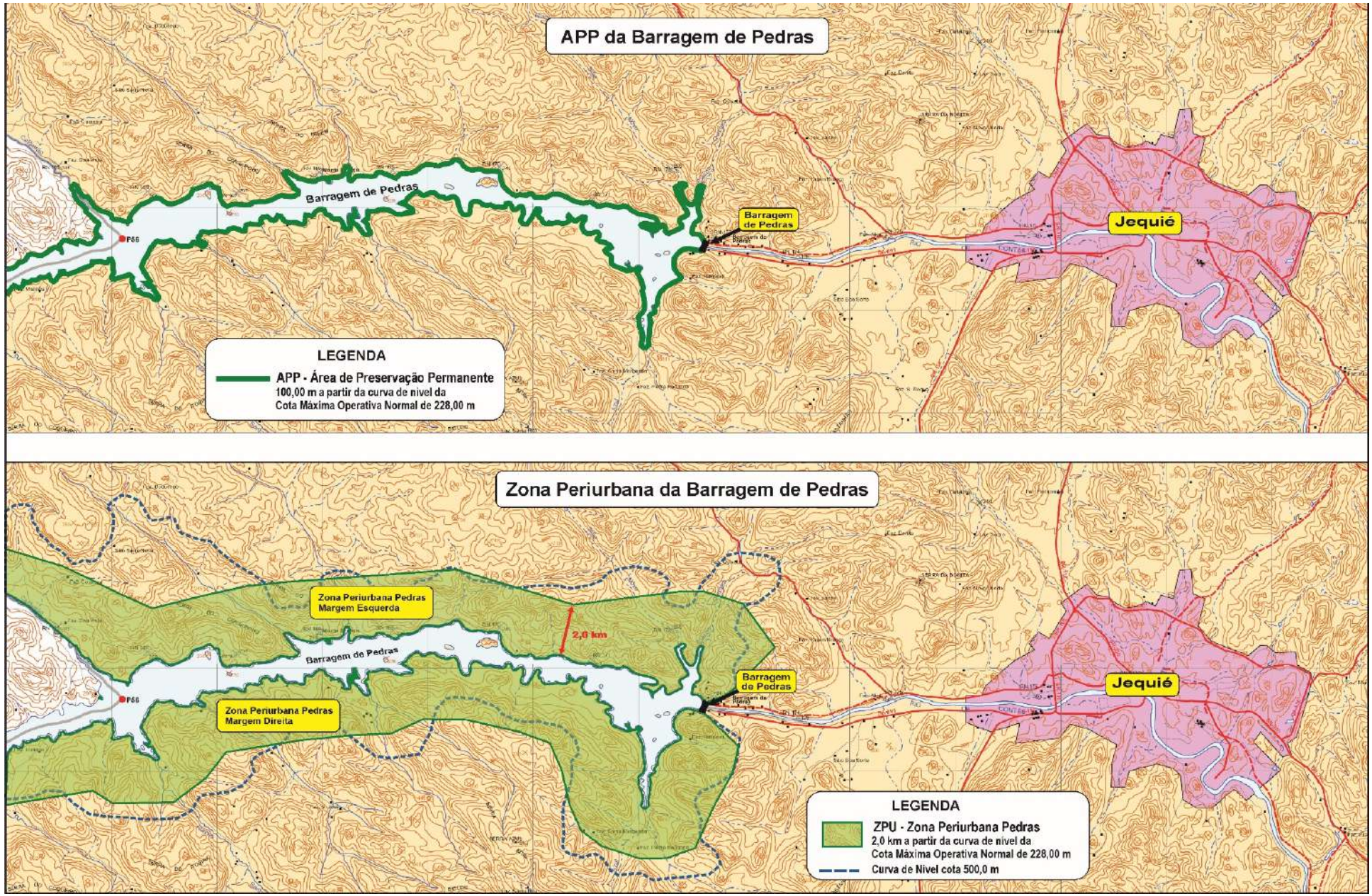
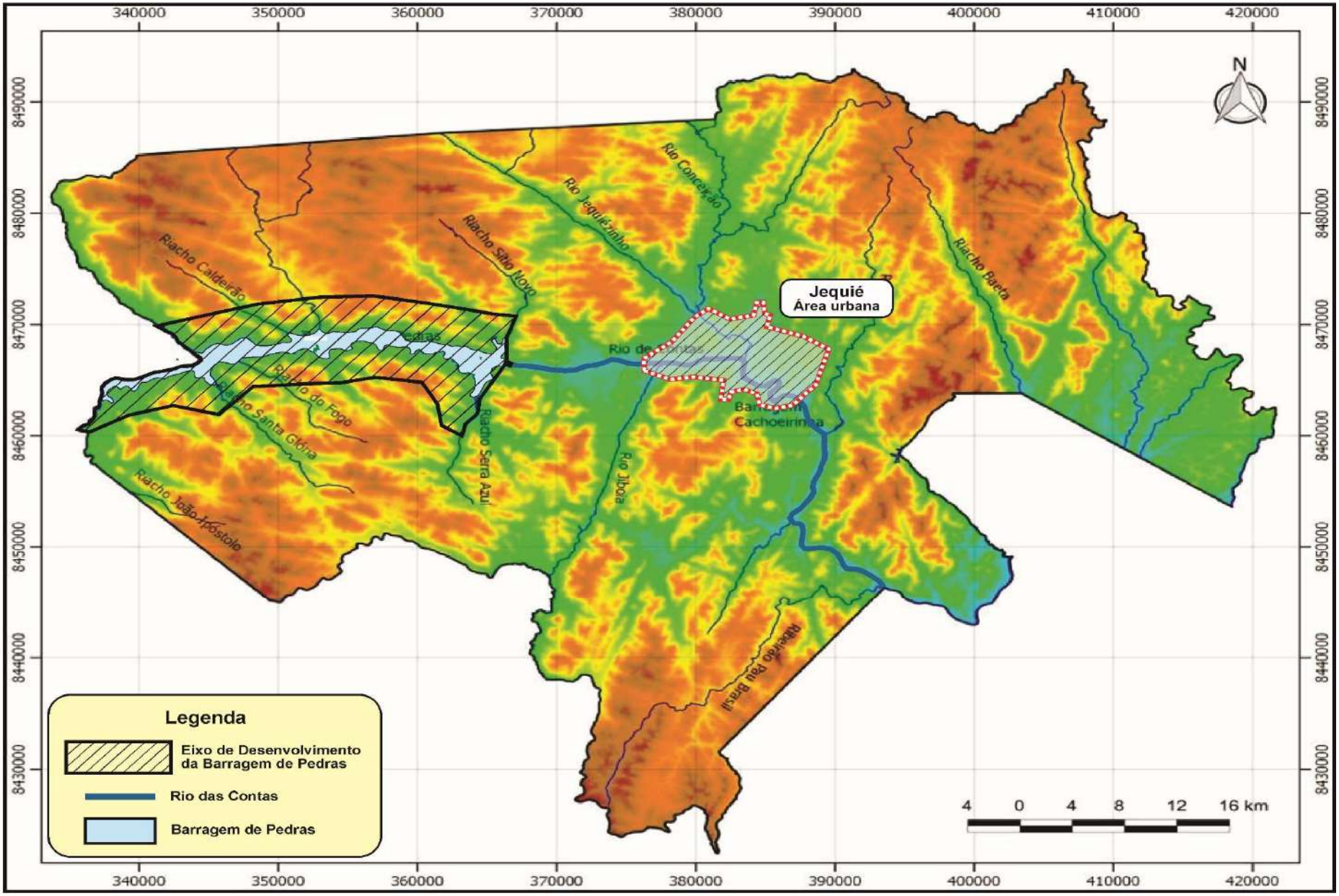


Figura 10 – Eixo de Desenvolvimento da Barragem de Pedras no território de Jequié

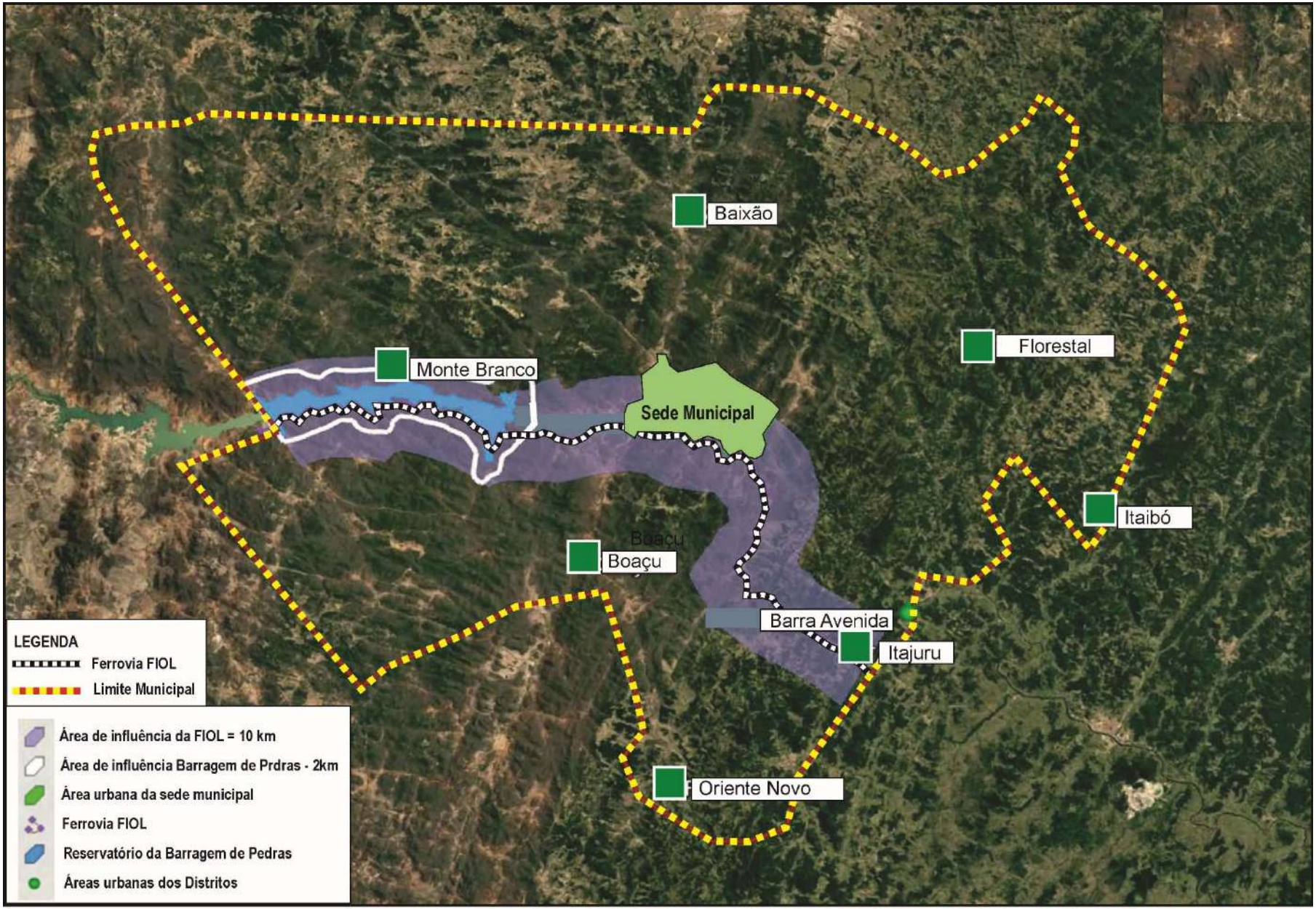


3.6 A PROPOSTA DO MACROZONEAMENTO DE JEQUIÉ

A proposta do Macrozoneamento Municipal consolida a proposta de estruturação urbanística e ambiental do território municipal conforme os pressupostos e as diretrizes e anteriormente a elencada.

A Figura 11 mostra a proposta preliminar o Macrozoneamento Municipal, a ser posteriormente consolidada, incorporando as contribuições resultantes das discussões no âmbito da Consulta Pública e da Audiência Pública do PDDU.

Figura 11 – Proposta do Macrozoneamento do Município de Jequié



4. O MACROZONEAMENTO URBANO – OBJETIVOS E DIRETRIZES

Este Capítulo, de caráter introdutório e instrumental, apresenta os objetivos e os conceitos básicos do modelo físico territorial proposto para a cidade de Jequié, enfocando os seguintes aspectos:

- Considerações preliminares;
- Os conceitos básicos; e
- Os objetivos gerais e específicos.

4.1 CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

A análise das alternativas espaciais da estrutura urbana de Jequié, considera os dados da evolução demográfica — rebatidos numa expansão endógena — e, em seguida, agrega e avalia iniciativas em curso ligadas a outros níveis de governo (Estado e União), promotoras de ações e projetos na escala regional, passíveis de provocar expansão urbana induzida por fatores exógenos. É possível inferir que aspectos comuns das alternativas “A”, “B” e “C” podem articular-se em uma proposta única, com os ajustes necessários. A rigor, trata-se de uma questão de etapas, que depende da velocidade de implantação dos programas e projetos aludidos com impactos no espaço urbano.

Espacialmente, isso significa que, nos limites da Área Urbana legal, prevalecem as diretrizes estratégicas da Alternativa A nas áreas consolidadas, e da alternativa B nas áreas rarefeitas e vazias, reajustadas ao processo de ocupação nas Áreas Periurbanas, incorporando as demandas próprias da Alternativa C.

Em termos estritos, o PDDU assimila o potencial de investimentos adicionais provenientes de outros níveis de governo e/ou da iniciativa privada nas áreas periurbanas incorporadas paulatinamente ao espaço urbano, em um cenário prospectivo ampliado. Significa um ordenamento territorial que incorpora situações de médio e largo prazo cuja maturação requer detalhamento por meio de regulamentação específica nas Áreas Periurbanas a ser vista caso a caso, indo além do espaço intraurbano consolidado e de expansão imediata, historicamente conhecidos e regulados no PDDU 2007/08.

4.2 CONCEITOS BÁSICOS

O Modelo Físico Territorial proposto é o *Radial-Concêntrico* nos limites da Área Urbana legal e de uma *Expansão Linear* nas Áreas Periurbanas. A expansão projetada na Área Urbana legal, privilegia as áreas consolidadas, rarefeitas e vazias – AUC’s, AUR’s e AUV’s –, enquanto a expansão induzida se dará em Áreas Periurbanas ao Sul, no sentido BR-116 da FIOL/CLIA, e ao Oeste no sentido Barragem de Pedras.

➢ O Modelo Físico-Territorial

O Modelo Físico Territorial projetado busca equilibrar o crescimento econômico e urbano com a preservação ambiental, considerando a infraestrutura urbana existente, articulada às

vias estruturais atuais e às novas, evitando grandes intervenções viárias nas áreas ocupadas e a dispersão desordenada da ocupação. O princípio central é acomodar a expansão populacional induzida por fatores endógenos e exógenos dentro do perímetro urbano legal, sobretudo nas áreas vazias contíguas às áreas de ocupação rarefeitas, assegurando um uso racional do solo prevendo, a longo prazo, uma expansão futura mais intensa pelos fatores exógenos aludidos.

A alternativa espacial recomendada prevê, nas Áreas Periurbanas, os maiores impactos da visão desenvolvimentista fundamentada nos efeitos territoriais e econômicos de empreendimentos de porte regional e nacional, os quais tendem a reposicionar Jequié como polo logístico, industrial e de serviços do Sudoeste Baiano.

Este Cenário considera a atração de novas atividades produtivas, a geração de empregos diretos e indiretos e o consequente crescimento populacional urbano acima do quadro tendencial, a serem acompanhad por políticas de controle e qualificação da expansão do território urbano, com planos e projetos específicos desdobrados a partir das diretrizes gerais do PDDU.

- **Estrutura Urbana Futura**

A Estrutura Urbana resultante define o Vetor Sul como principal eixo de dinamização territorial, articulando o Complexo Logístico-Industrial da FIOL e CLIA ao tecido urbano atual. Esse vetor deverá ser detalhado como *Área Programa*, de expansão controlada, do tipo uso misto – industrial, logístico e de serviços – respeitando as diretrizes ambientais e de mobilidade/acessibilidade através de vias marginais à BR-116, sem acesso direto aos empreendimentos, de modo a evitar atritos do tráfego local com o de passagem na rodovia principal.

A Via Perimetral Sul será o principal eixo de articulação entre as rodovias BR-116 e BR- 330 com controle rigoroso ao impacto nas áreas adjacentes. Deverá funcionar como canal de "tráfego fechado", de fluxo contínuo sem acessos laterais diretos, com controle rigoroso sobre o uso e a ocupação do solo nas áreas lindeiras pelas características do relevo acidentado.

O projeto desta Via deverá integrar soluções geométricas e paisagísticas, prevendo faixa de domínio de 100 metros (50 m de cada lado), com parâmetros típicos de BR's (cf. Denit) e acessos através de vias marginais, vedadas ocupações intensivas.

No campo da mobilidade urbana, a proposta reforça a integração entre os modos de transporte regional e local, articulando os terminais logístico-ferroviário (FIOL) e rodoviário (BR-116). Prevê-se a implantação de eixos de transporte coletivo rápido (TCR) conectando as novas áreas produtivas às centralidades urbanas, com prioridade para sistemas não poluentes em faixas ou pistas exclusivas, de acordo as demandas.

O cenário de desenvolvimento e expansão também prevê o fortalecimento do sistema de centralidades urbanas, com a consolidação de novos polos de serviços/comércio nas áreas de interface entre o perímetro urbano consolidado e zonas de apoio logístico, evitando a formação de núcleos dispersos e desarticulados do sistema viário estrutural.

4.3 OBJETIVO GERAL

O Modelo Físico-Territorial a largo prazo - 2045, propõe uma estrutura física intraurbana radial-semiconcêntrica, com adensamento preferencial no interior do futuro Anel Rodoviário, complementando o atual Semianel Rodoviário ao norte, leste e sul. O partido segue a estratégia de absorver a expansão demográfica endógena nas Áreas Urbanas Consolidadas (AUC) e as Rarefeitas (AUR), ocupando o solo vazio com infraestrutura posta ou de fácil expansão.

Nessa perspectiva, está prevista também uma expansão linear no vetor sul da BR-116, fundindo as alternativas B e C visando consolidar no município a implantação do **Centro Logístico Industrial do Sudeste Baiano - CLIA**, numa expansão controlada e baixo impacto sobre áreas de proteção ambiental, no sentido Barragem de Pedras e Rio de Contas.

4.4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

A Proposta do Modelo Físico Territorial procura atender aos seguintes objetivos específicos:

- Proteger as Áreas de Preservação Permanente (APP's) das bacias hidrográficas, ampliando os parques existentes e fortalecendo a articulação entre áreas verdes e assentamentos urbanos, criando um Sistema de Áreas Verdes a médio e longo prazos.
- Assegurar a preservação das APP's, especialmente nas margens do Rio de Contas e nos mananciais urbanos, mitigando impactos ambientais decorrentes da intensificação da ocupação irregular, inclusive com realocação de assentamentos em áreas de risco.
- Garantir que a expansão urbana acompanhe a capacidade de suporte da infraestrutura, sobretudo saneamento básico, energia e drenagem pluvial.
- Direcionar a expansão urbana para áreas prioritárias, e preferenciais, especialmente aquelas com baixa densidade de ocupação, priorizando o adensamento dentro do perímetro do Anel Rodoviário proposto, evitando a dispersão para áreas rurais.
- Incentivar o reloteamento de parcelamentos com lotes grandes e vazios nas áreas prioritárias de ocupação, promovendo a ocupação de terrenos vagos e atraindo investimentos em programas habitacionais nas Áreas de Ocupação Rarefeita e nas grandes glebas desocupadas, dentro do Anel Rodoviário.
- Promover uma integração funcional e articulação viária dos empreendimentos estruturantes (FIOL e CLIA) à malha viária urbana existente.
- Estimular políticas habitacionais em áreas rarefeitas internas, próximas a eixos de transporte e concentração de emprego, promovendo uso misto e adensamento equilibrado.

5. MACROZONEAMENTO URBANO E SISTEMA VIÁRIO ESTRUTURAL

O Macrozoneamento define a forma como o Uso e Ocupação do Solo deve acontecer, incluindo o Sistema Viário Básico, embasando as diretrizes gerais da estruturação físico-territorial necessária à promoção do desenvolvimento urbano no tempo. Para tanto classifica e qualifica as Áreas Urbanas e Periurbanas segundo a capacidade de suporte da infraestrutura básica existente ou planejada, considerando o adensamento das áreas existentes e de expansão com população e atividades urbanas correlatas, no horizonte do PDDU. Tem por objetivo central a adequação da organização espacial à infraestrutura básica instalada e ou a instalar, articulados aos aspectos sócio ambientais, culturais e econômicos perseguidos.

O novo PDDU-2045 proposto para Jequié do ponto de vista físico territorial compreende dois subconjuntos estruturantes, nomeados como Áreas Urbanas e Periurbanas, elaborado a partir da avaliação interna das alternativas de Estrutura Urbana postas no Relatório do Produto P7 (2005.2)[1].

Preliminarmente fixa como áreas protegidas de ocupação todas aquelas enquadradas nas restrições legais em nível federal e estadual, acrescidas das diretrizes municipais, agrupadas como:

- Macrozonas de Proteção Ambiental (MZ-PA) – Áreas Urbanas e Periurbanas.

Portanto, a questão da proteção ambiental antecede qualquer alternativa de expansão e suas diretrizes espaciais, considerando prioridade estratégica do desenvolvimento urbano a preservação, conservação e promoção da qualidade ambiental, incluindo cursos d'água, flora e fauna como fatores imprescindíveis à vida urbana.

Por Área Urbana se define o território ocupado por população e atividades típicas do modo de vida urbano localizadas nos limites do Perímetro Urbano legal, indicado no PDDU nos mapas anexos. Contempla e abriga as Macrozonas classificadas como:

- Macrozonas de adensamento preferencial (MZ-P)
- Macrozonas de adensamento condicionado (MZ-P)
- Macrozonas de expansão prioritária (MZ-P)
- Macrozona de expansão restringida (MZ-ER).

Por Área Periurbana se define aqueles espaços que se localizam numa situação entre áreas estritas para atividades Rurais e a Área Urbana legal. As áreas Periurbanas implicam numa articulação urbano-rural cuja proximidade à Área Urbana legal pode, ou não, no futuro de largo prazo virem a preencher os requisitos da Área Urbana. As atividades permitidas e a população correlata, fixa ou flutuante, são os requisitos essenciais para caracterizar a ocupação das áreas enquadradas como Periurbanas, implicando num processo não intensivo de ocupação do solo. Esta compartimentação inclui e abriga as Macrozonas classificadas como:

[1] A ser submetida à avaliação externa com a participação popular

- Macrozona Periurbana de Ocupação Programada (MZ-OP, do CLIA)
- Macrozona Periurbana de Ocupação Restringida (MZ-OR).

Ficam enquadradas como Macrozonas no PDDU-2045 aquelas dispostas nos Mapas anexos (Figuras 12, 13, 14, 15 e 16, respeitadas as definições estabelecidas nos itens a seguir.

5.1 MACROZONAS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL MZ-PA - URBANA E PERIURBANAS

Esta Macrozona compreende as áreas situadas no perímetro urbano e periurbano, enquadradas como indisponíveis à ocupação intensiva do solo. Considera as áreas classificadas pela legislação federal, estadual e municipal como passíveis de conservação, preservação e/ou recuperação ambiental, visando ao equilíbrio ecológico da flora, da fauna, dos espelhos d'água e dos cursos d'água, enquanto ecossistemas específicos. São entendidas como "espaços protegidos", cujos usos, conformes ou desconformes, ficam submetidos a regramento e controle detalhados em normas complementares ao PDDU.

5.2 MACROZONAS DE OCUPAÇÃO URBANA - MZ

Por definição e sob o aspecto político-administrativo abriga as áreas dentro do Perímetro Urbano legal, definido pelo PDDU, considerando tanto as áreas urbanas consolidadas (AUC's) como as áreas urbanas rarefeitas (AUR's) e mesmo áreas urbanas vazias (AUV's) de expansão, ou seja, passíveis de ocupação futura conforme diretrizes do PDDU. Abrigam as categorias conceituadas a seguir:

MZ-P de Adensamento Preferencial - compreende as áreas urbanas consolidadas, que dispõem de infraestrutura básica e equipamentos urbanos, com acesso ao Sistema Viário Estrutural, cujas densidades de ocupação são consideradas alta e média-alta, conforme os diagnósticos/prognósticos feitos.

MZ-C de Adensamento Condicionado - compreende as áreas pertencente ou contígua à área de ocupação já consolidada, dispondo de infraestrutura e equipamentos parcialmente implantados, mas apresentando problemas de drenagem e restrições ambientais pela proximidade com os Rios Jequiezinho e das Contas, e ou as áreas protegidas da Serra da Torre da Caatinga, Brejo Novo e Mata de Santa Cruz, de ocupação a ser controlada do ponto de vista ambiental.

MZ-EP de Expansão Prioritária – compreende as áreas contíguas à malha urbana ocupada e em processo de ocupação, corresponde ao vetor leste e oeste da Cidade e se caracteriza pela presença de vazios urbanos em áreas de ocupação rarefeita ou vazias, e requer qualificação da estrutura urbana relativa à infraestrutura e equipamentos, sendo passível de ocupação, no horizonte de 10 anos, atendidas as restrições ambientais.

MZ-ER de Expansão Restringida – compreende as áreas periféricas à área urbana consolidada, majoritariamente ao norte e nordeste da Cidade, fora do Semianel rodoviário bem como ao oeste (Cidade Nova) que apresentam carência de macrodrenagem, restrições ambientais e pouca oferta de infraestrutura e equipamentos urbanos.

5.3 MACROZONAS DE OCUPAÇÃO PERIURBANA

A literatura consultada mostra que os processos espaciais e as possibilidades de planejamento em áreas periurbanas constituem um campo de estudo ainda pouco aprofundado no Brasil, configurando um desafio adicional a ser enfrentado tanto no âmbito do planejamento urbano quanto do rural.[2]

Consequentemente, as áreas de transição entre a área urbana consolidada (legal) e as áreas rurais não vêm sendo objeto de tratamento aprofundado nos PDDU's em geral, embora expressem um fenômeno relevante no contexto das preocupações ambientais, diante dos processos e conflitos socioeconômicos e territoriais resultantes da ocupação irregular e da pressão sobre as prefeituras quanto à regulamentação do uso do solo — algo bastante evidente nas regiões metropolitanas e nas cidades médias.

Para promover o uso e a ocupação do solo de forma socialmente justa no território municipal, nos termos do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/01), urge a elaboração de instrumentos urbanísticos que adequem o planejamento territorial às áreas de transição entre a cidade e o campo. A estratégia simplista adotada por muitos municípios de ampliar os limites da área urbana legal — como nos casos de Vitória da Conquista, Feira de Santana e Porto Seguro — não tem demonstrado eficácia na gestão urbana.

Apesar dos avanços legais e institucionais no âmbito do Estatuto da Cidade e da reforma urbana, persistem limitações jurídicas quanto à compreensão da real dimensão dos problemas decorrentes do processo de uso e ocupação do território no entorno das cidades, os quais, em geral, se expressam por meio de formas desarticuladas, de caráter especulativo, resultam em espaços com infraestrutura precária e paisagens difusas, sem ordenamento planejado.

Tais áreas não são homogêneas; suas especificidades revelam subespaços distintos, que demandam tratamentos individualizados. Assim, o novo PDDU indica que as áreas periurbanas sejam tratadas caso a caso, por meio da elaboração de Planos Específicos para cada uma delas, a seguir delineadas como Macrozonas Periurbanas.

MZ-EP Periurbana de Ocupação Programada (CLIA) – compreende a área destinada ao CLIA (Centro Logístico Industrial e Aduaneiro do Sudeste Baiano), um empreendimento indutor de desenvolvimento econômico urbano regional. Visa atrair plantas industriais e de processamento de mineração, bem como serviços, cargas e descargas aliados ao núcleo de apoio à FIOL. Aproveita a localização privilegiada no nó de transporte entre a BR-116 e a rede ferroviária em Jequié. Contribuirá para expansão industrial do Município, cujo atual Distrito Industrial está visivelmente saturado, sem perspectivas de expansão no sítio atual.

MZ-ER Periurbana de Ocupação Restringida – compreende áreas fora dos limites do Perímetro Urbano, em dois sentidos: primeiro, no sentido oeste (Barragem de Pedras) margeando o Rio de Contas; e segundo, ao Sul, margeando a da ferrovia, indo do CLIA (ao oeste) à transposição prevista no Rio de Contas (Via Perimetral Sul ligando BR-116 e BR-330). Visa ordenar eventuais pressões de ocupação junta à FIOL – no trecho mais próximo à cidade – e controlar a urbanização periférica decorrente dos projetos citados, em curso.

[2] Ver MIRANDA, Lívia I. B de. R. B. Estudos Urbanos e Regionais, v11, nº 1, maio, 2009

Os Quadros 2 e 3 sintetizam a correlação entre os Subespaços identificados no diagnóstico e prognóstico, característicos da realidade atual ao lado das Macrozonas propostas para o PDDU 2045.

As Figuras 12 e 13 ilustram o Partido Urbanístico adotado no espaço intraurbano, que altera a condição historicamente herdada de cidade-radial, mudando a Estrutura Urbana atual para uma cidade radial concêntrica, de modo a articular as vias radiais, permitindo deslocamentos sem obrigatoriamente passar pelo Centro Tradicional. Isso encurta viagens no sentido bairro-bairro.

As ilustrações da Figura 14 mostram os dois Anéis Viários, com um ramal ao Sul margeando a rede ferroviária (FIOL); outro interno com vias coletoras aproveitando segmentos viários existentes, complementando-os.

As Figuras 14, 15, 16 e 17 apresentam a configuração macroespacial, definindo a Estrutura Urbana e Periurbana projetada, tendo como horizonte de longo prazo o ano de 2045. Incorpora no Macrozoneamento o Sistema Viário Estrutural do Cenário Expansionista, com da implantação do Complexo Logístico-Industrial da FIOL e do CLIA — numa Área Programa, tipo uma ZUD, Zona de Uso Diversificado — num conjunto articulado à BR-116, e à Área Urbana consolidada.

A implantação da Via Perimetral Sul, de mais largo prazo, articulará as rodovias BR-116 e BR-330, deslocando o tráfego pesado para fora do espaço intraubano. Numa primeira etapa a via marginal à ferrovia pode suprir o tráfego de passagem entre a BR-330 e a BR-116 como uma alternativa viável, minimizando custos e impactos ambientais.

Quadro 2 – Subespaços / Macrozonas / Zonas de Expansão

SUB-ESPAÇOS	DESCRIÇÃO	MACROZONAS MZ-P e MZ-C	ZONAS de EXPANSÂO
Subespaço 01 (Área Central)	**AC: Área Central**. Área Consolidada, abriga o Centro Tradicional e Histórico da cidade. Principal centralidade, com bairros antigos, próximos aos rios das Contas/Jequiezinho.	**MZ-P** Ocupação Preferencial	(Não)
Subespaço 02 (Leste/Nordeste)	**NE: Leste/Nordeste**. Áreas à direita Av. Cesar Borges, BR-330 - Sul e Semianel Rodoviário ao norte e oeste. Contempla áreas consolidadas e de expansão, com grandes glebas vazias, atraindo empreendimentos imobiliários para classe de renda média alta e alta.	**MZ-P** Ocupação Preferencial **MZ-C** Ocupação Condicionada	**MZ-EP** Expansão Prioritária
Subespaço 03 (Noroeste)	**NW: Noroeste.** Áreas entre o antigo acesso à BR-116, Av. César Borges e Semianel Rodoviário, ao norte. De expansão limitada pelos vazios com topografia acidentada, com área a ser preservada de ocupação intensa, destinada ao Parque Urbano (cf. PDDU 2007)	**MZ-P** Ocupação Preferencial	**MZ-EP** Expansão Prioritária
Subespaço 04 (4.1 - Oeste - entre BR 330/116) (4.2 - Oeste - lado esq. BR-116)	**WO: Oeste.** Contempla 4.1 – entre BR-330 sul, BR-116 e antigo acesso à BR-116 sentido Cidade Nova; e 4.2 – ao leste da BR 116 Cidade Nova, sentido/Barragem de Pedras. As subáreas abrigam vetores de expansão popular, atraindo empreendimentos de classe média e média baixa. O subespaço 4.1 tem áreas vazias mas com topografia acidentada, e a 4.2 grandes vazios sem apresentar uma grande dinâmica ou atratividade.	**MZ-P** Ocupação Preferencial **MZ-C** Ocupação Condicionada	**MZ-ER** Expansão Restringida
Subespaço 05 (Sudeste)	**SE: Sudeste.** Áreas entre a BR-330 e o Rio de Contas – Aeroporto, Centro Administrativo e UESB. É área de expansão que acompanha o vetor da BR-330, abriga empreendimentos classe média e média alta.	**MZ-P** Ocupação Preferencial **MZ-C** Ocupação Condicionada	**MZ-EP** Expansão Prioritária
Subespaço 06 (Sul)	**SU: Sul.** Áreas abaixo do Rio de Contas, contempla o bairro do Mandacarú, e a importante centralidade do Distrito Industrial. Abriga classe média e média baixa.	**MZ-P** Ocupação Preferencial **MZ-C** Ocupação Condicionada	**MZ-ER** Expansão Restringida
Subespaço 07 (Norte)	**NO: Norte.** Subespaço, ainda com grandes vazios, fora do Semianel rodoviário. Está sendo implantado um grande empreendimento imobiliário, tipo Condomínio Fechado.	(Não)	**MZ-ER** Expansão Restringida
Subespaço 08 (Sudoeste)	**SW: Sudoeste**. Subespaço entre Rio de Contas e a BR116, à margem direita do rio no sentido Barragem Pedras.	**MZ-P** Ocupação Preferencial	**MZ-ER** Expansão Restringida

Quadro 3 – Subespaços / Macrozonas Periurbanas

SUB-ESPAÇOS (diagnóstico)	**DESCRIÇÃO**	**MACROZONAS M-ZP e MZ-C**	**ZONAS de EXPANSÂO**
Subespaço 09 (Área FIOL/URB.)	FU: áreas lindeiras à rede ferroviária-FIOL, embarreiradas na expansão ao Sul. Previsão de Expansão futura - longo prazo.		MZ-EP Periurbana - 2 Expansão Restringida
Subespaço 10 (Sul/Oeste)	SW: áreas do CLIA/FIOL. Área Programa, a ser detalhada em projeto e normas específicas, pois depende de articulação com a FIOL, e Governos Estadual e Federal.		MZ-EP Periurbana - 1 Área Programa (CLIA)
Subespaço 11 (Oeste)	OR: áreas lindeiras ao Rio de Contas, à margem direita (10a) e margem esquerda (10b), com acessos porestradas vicinais que ligam a sede à Barragem de Pedras. Atrai ocupações tipo pequenas instalações rurais, sítios chácaras, granjas, e ou áreas de lazer. São áreas com risco de pressão ambiental sobre áreas protegidas marginais ao Rio de Contas.		MZ-EP Periurbana -2 Expansão Restringida
Subespaço 12 (Oeste)	BP: áreas lindeiras à Barragem de Pedras, com atividades rurais e potencial de atrair empreendimentos tipo condomínios rurais, sítios, chácaras e similares. Áreas sob risco de ocupação desordenada, sem controle no parcelamento do solo impactando áreas típicas de preservação ambiental	MZ-PA Proteção Ambiental	MZ-EP Periurbana -2 Expansão Restringida
OBS.	Os subespaços enquadrados como Periurbanos, estão fora da Área Urbana Legal, com potencial de expansão futura (a médio e largo prazos) ou com Projetos e Programas em curso.		

Figura 12 – Partido urbanístico / Sistema Viário – MFT – Modelo Físico Territorial

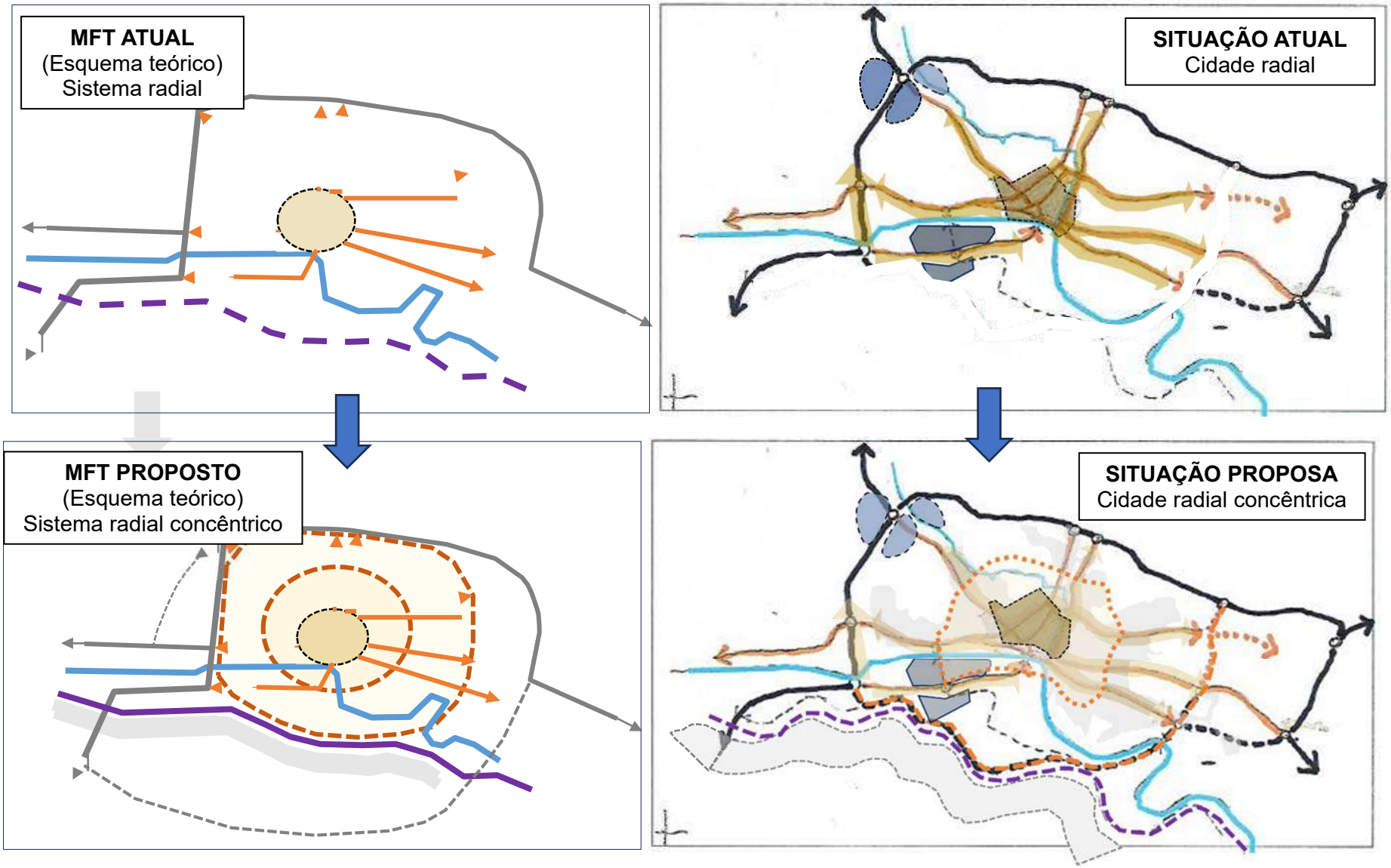


Figura 13 - Partido Urbanístico Intraurbano / Sistema vário básico

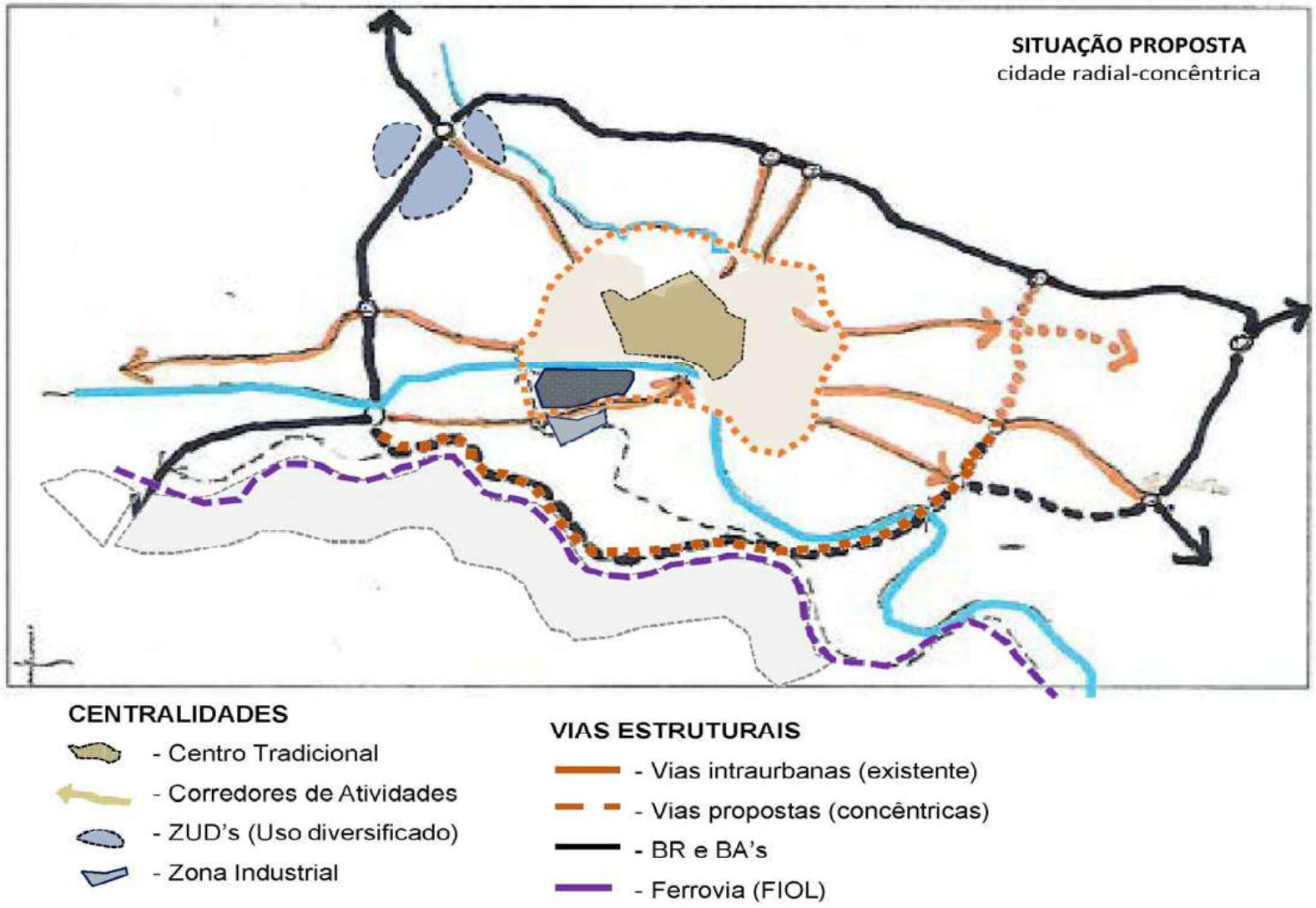


Figura 14 – Macrozoneamento Intraurbano / Periurbano

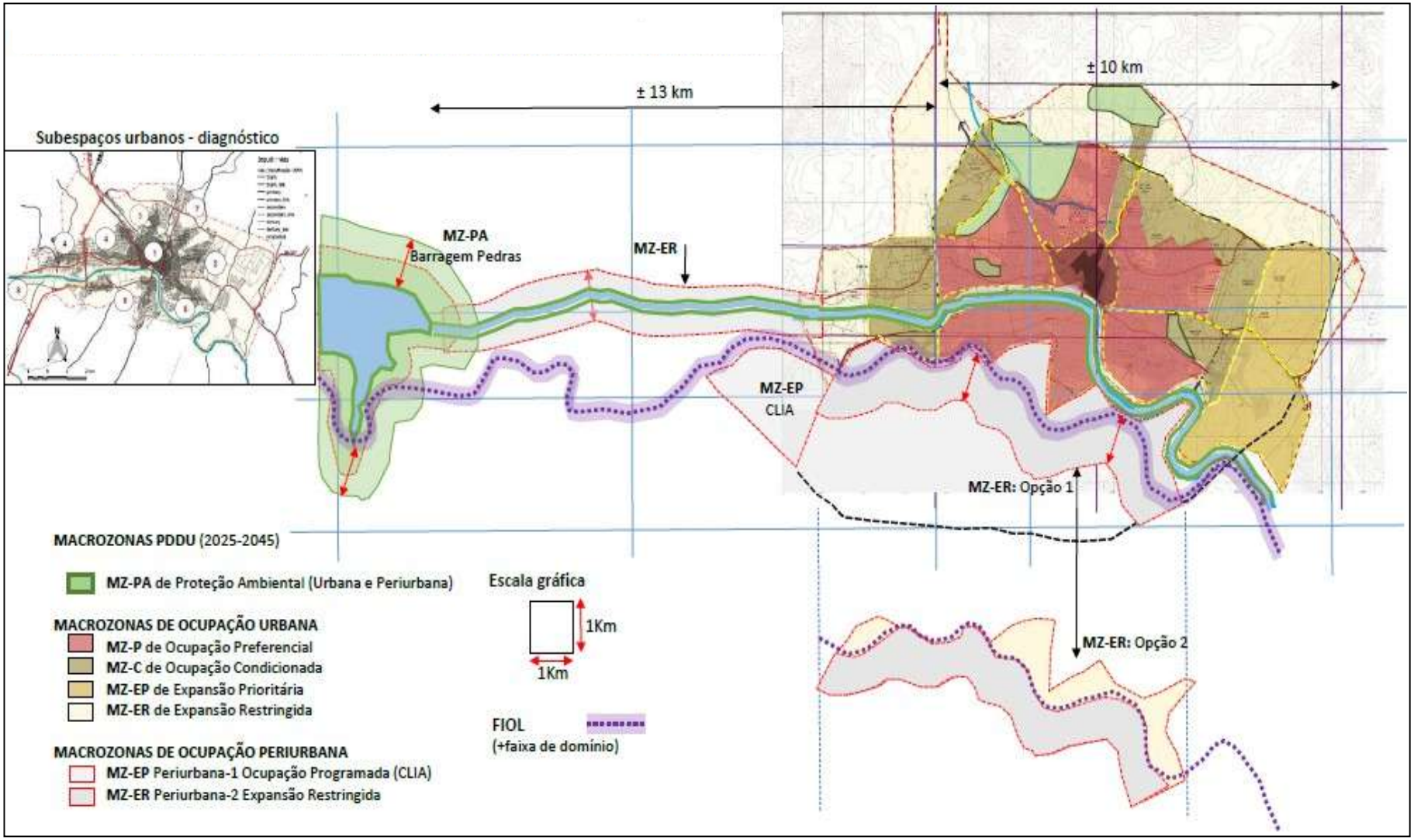


Figura 15 – Macrozoneamento Intraurbano

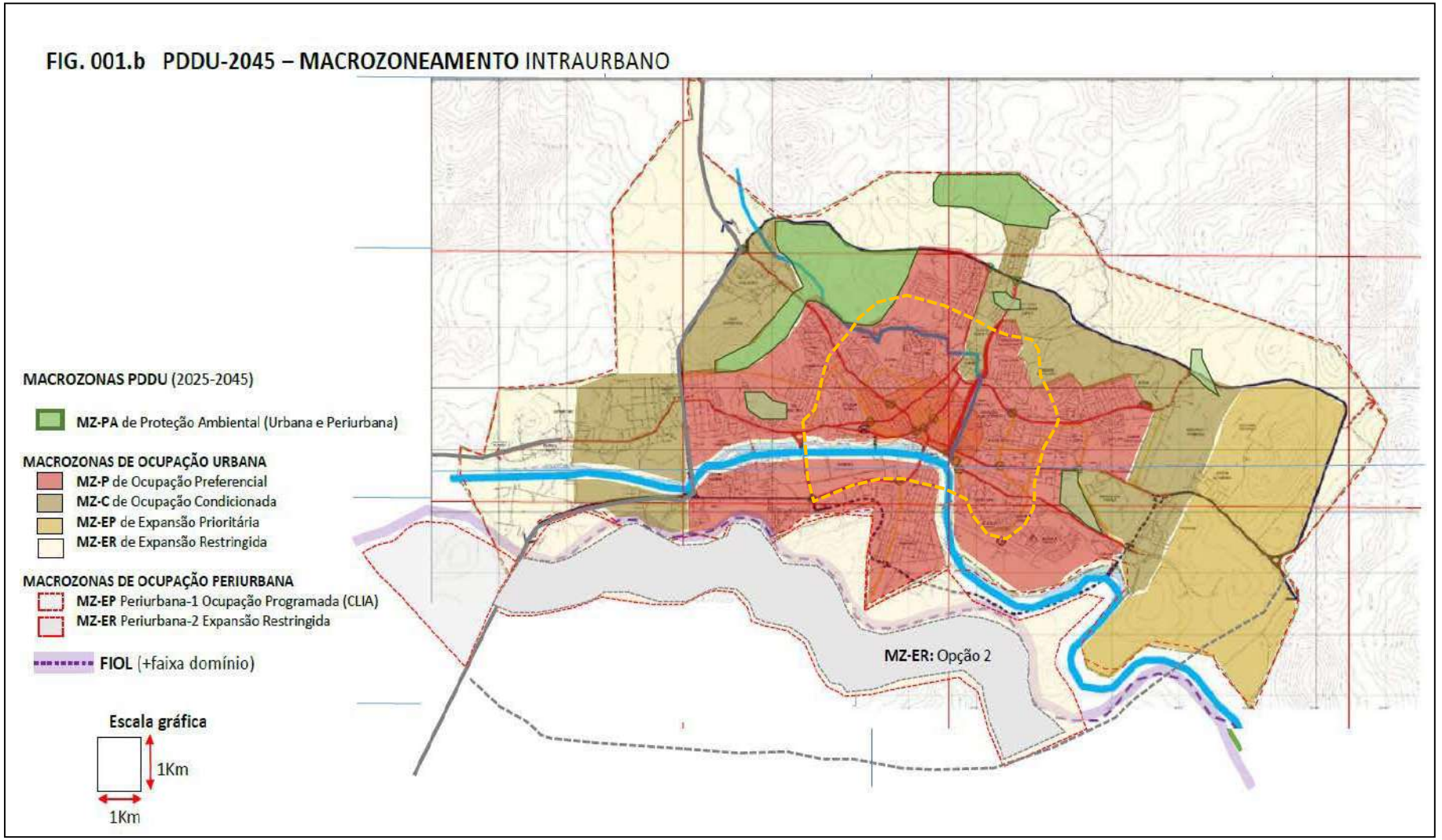


Figura 16 – Sistema viário estrutural – Intraurbano e periurbano

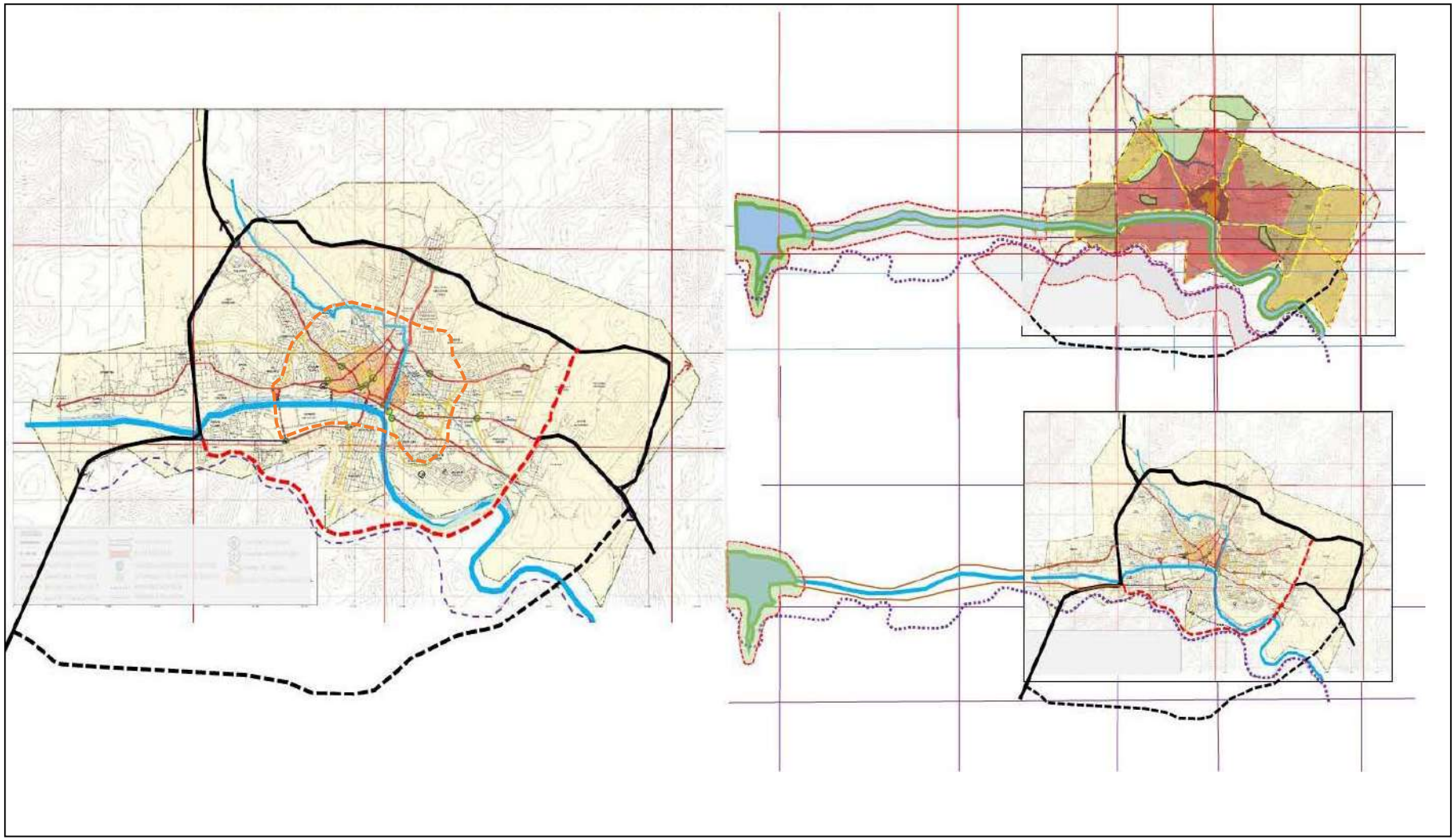
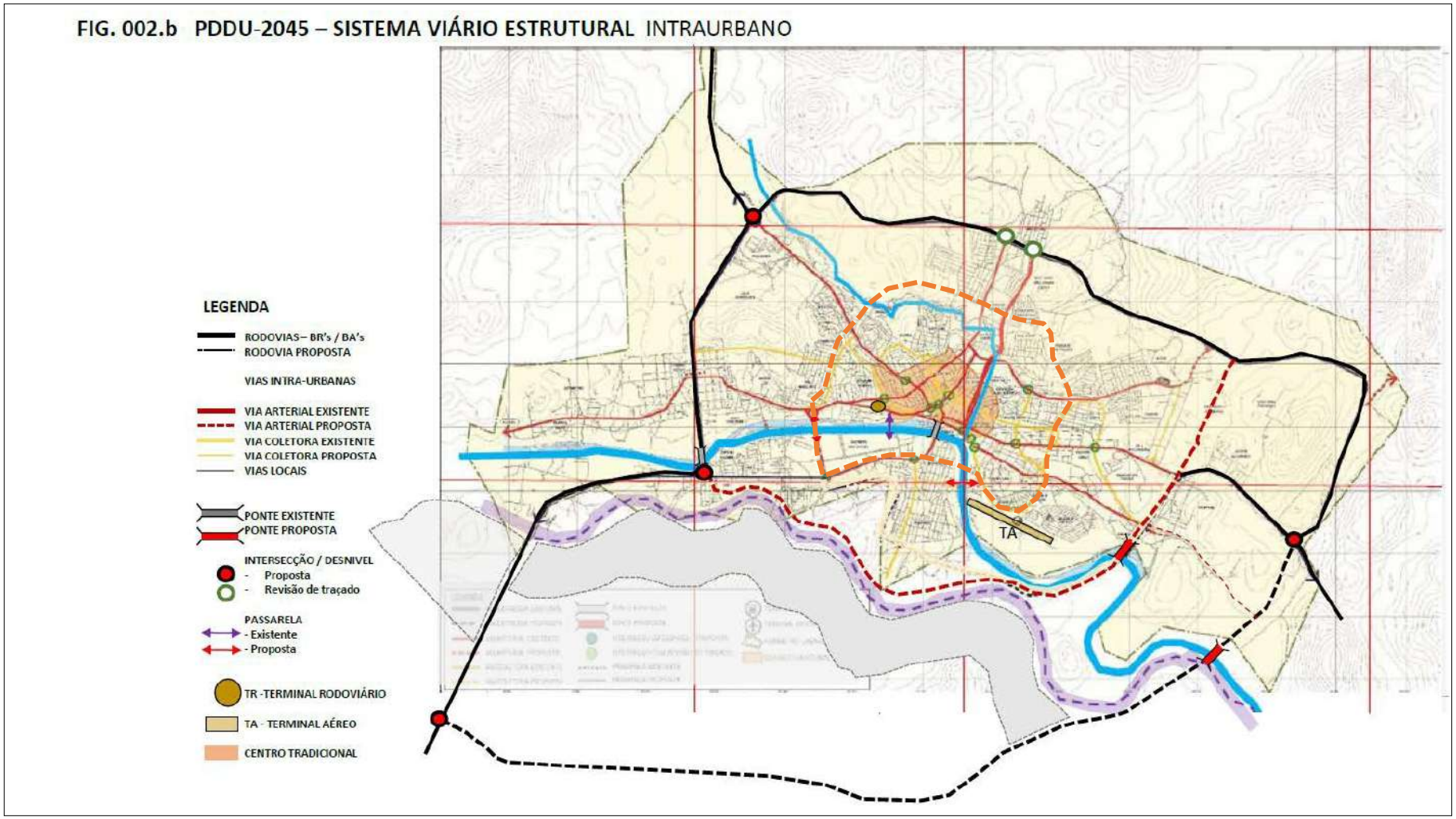


Figura 17 – Sistema viário estrutural intraurbano



6. ÁREAS PROTEGIDAS – ÁREAS VERDES E PATRIMÔNIO AMBIENTAL

Neste Capítulo são apresentadas as proposições pertinentes às áreas protegidas – áreas verdes e patrimônio ambiental, enfocando os seguintes tópicos:

- Considerações gerais;
- Centro tradicional e histórico;
- Parque linear do rio das Contas;
- Zona periurbana da Barragem de Pedras;
- Zona periurbana marginal à Ferrovia FIOL.

6.1 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Do ponto de vista ecológico, as cidades podem ser compreendidas como ecossistemas. Nesse sentido, as Áreas Verdes e APP's se enquadram na categoria de áreas protegidas, abrigando componentes bióticos (plantas e animais) e abióticos (água, ar e solo), que interagem permanentemente com atividades humanas no espaço urbano. Para que a cidade se configure como ecossistema urbano saudável, é necessário assegurar a qualidade ambiental indispensável aos seus habitantes; assim, as pessoas e seus "espaços de vida" constituem os principais beneficiários desse sistema urbano planejado e regulado pelo PDDU.

Diante do fenômeno do aquecimento global, da crise climática e dos impactos negativos sobre as cidades, faz sentido priorizar e conferir atenção especial à formulação de diretrizes e medidas mitigadoras, preventivas e corretivas, indicando, em proposições objetivas, os espaços urbanos a serem objeto de intervenções, sobretudo nos "espaços públicos abertos" de uso coletivo que compõem o território intraurbano bem como o controle das áreas de uso privativo com medidas e ações pertinentes.

O desenvolvimento urbano baseado na ocupação predatória do solo resulta, em grande medida, de processos de expansão aleatória, "espontânea", ou seja, uma ocupação com espaços não planejados, provocando impactos negativos sobre o meio ambiente natural e comprometendo as atividades humanas nos espaços públicos e privados, em cidades grandes, médias e mesmo pequenas.

Diante desse quadro, propõe-se um modelo de ocupação orientado para um patamar mais elevado de exigência, fixando diretrizes objetivas e uma política pública continuada sobre o tema, indicando programas e projetos específicos que requerem ações complementares, para cada subespaço.

Portanto, cabe ratificar e incorporar ao PDDU as diretrizes gerais fixadas pela Portaria GM/MMA nº 1.639, de 12 de março de 2026, que estabelece o Plano Nacional de Arborização Urbana.[3] Em seu art. 1º, parágrafo único, fica definido:

[3] Portaria GM/MMA nº 1.639, de 12/3/2026**.** Estabelece o Plano Nacional de Arborização Urbana.

> *"Parágrafo único. O PLANAU consiste em instrumento de planejamento estratégico que visa a ampliar a cobertura arbórea nas cidades brasileiras, promover a biodiversidade urbana e gerar benefícios econômicos, sociais, ambientais e climáticos, por meio da coordenação de ações, da criação de condições favoráveis, da orientação de diferentes setores e* ***do fomento à arborização urbana de forma equitativa, com a justa distribuição dos seus benefícios nos territórios urbanos."*** *(grifo nosso)*

No caso de Jequié, enfrentar o desconforto térmico com arborização intensiva configura- se como uma oportunidade estratégica ambiental e paisagística, capaz de elevar a qualidade do conforto térmico do espaço urbano e qualificar o visual dos acessos à cidade e suas centralidades, a partir do Centro Principal. Como ocorre na maioria das cidades brasileiras e no semiárido nordestino, Jequié historicamente sempre esteve vulnerável a eventos climáticos adversos — com enchentes e desconforto térmico, apresentando um processo de urbanização que carece de ações básicas para enfrentar os impactos dos desastres naturais. Assim a noção de "infraestrutura verde e azul" (vegetação e água) passa a ser um imperativo para o desenvolvimento urbano local.

Destaca-se a seguir o papel da União, Estado e Municípios discriminado no PLANAU:

> *5. A implementação do PLANAU será realizada de forma articulada e colaborativa, cabendo:*
>
> *5.1. À União, por meio do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, coordenar o PLANAU, articulando entes federativos e demais setores da sociedade; desenvolver e manter ferramenta federal de gestão e monitoramento da arborização urbana, bem como elaborar instrumentos técnicos, normativos e regulatórios; apoiar planos subnacionais; e monitorar as metas nacionais de arborização urbana;*
>
> *5.2. Aos Estados, elaborar e implementar planos estaduais de arborização urbana; promover a gestão metropolitana e a conectividade regional; apoiar municípios e fomentar a produção de sementes e mudas; promover pesquisas, capacitação técnica, educação ambiental e participação social; registrar informações na ferramenta federal de gestão e monitoramento da arborização urbana; e estabelecer metas estaduais;*
>
> *5.3.* ***Aos Municípios, elaborar e executar planos locais, integrando ao planejamento territorial****; gerir e gerenciar a arborização; prevenir retrocessos e promover o avanço contínuo da cobertura arbórea; instituir processos de proteção, tombamento e valorização de árvores; produzir ou adquirir sementes e mudas; promover capacitação técnica, educação ambiental e participação social; estimular a cooperação entre municípios; registrar informações na ferramenta federal de gestão e monitoramento da arborização urbana; e estabelecer metas municipais; (grifo nosso).*

É crucial atrelar os objetivos e projetos estratégicos do PDDU à política pública instituída em nível federal, incluindo na proposta local diretrizes vinculadas ao PLANAU de modo a alcançar não só uma melhor qualidade de vida para os habitantes de Jequié, como facilitar a gestão na captação de recursos externos, junto aos órgãos de financiamento nacionais (BNDS, CEF, BBB) e ou internacionais.

Para tanto, a municipalidade se antecipa articulando as diretrizes do PDDU ao PLANAU, no período de 2026 a 2045, considerando o disposto a seguir:

> *Art. 3º O Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima coordenará a implementação do PLANAU, em articulação e colaboração com os entes federativos e demais setores da sociedade.*
>
> *Parágrafo único. A implementação do PLANAU será acompanhada pelo Comitê Gestor do Programa Cidades Verdes Resilientes, nos termos do Decreto nº 12.041, de 5 de junho de 2024, e da Portaria MMA/MCTI/MCID nº 1.283, de 10 de janeiro de 2025.*
>
> *Art. 4º O PLANAU terá ciclo de implementação de vinte anos, no período de 2026 a 2045, com revisões periódicas a cada cinco anos.*

No âmbito das diretrizes ambientais, estabelece-se, para a Cidade-Sol, a ampliação da cobertura vegetal no espaço intraurbano como estratégia prioritária de mitigação do desconforto térmico e drenagem pluvial, considerando o agravamento das condições climáticas em escala global, regional, e com evidente impacto local.

Fica proposto o Programa de Infraestrutura Verde e Azul, com os seguintes objetivos:

i. Estruturar corredores verdes ao longo das Áreas de Preservação Permanente (APPs) dos rios de Contas e Jequiezinho;
ii. Integrar as áreas verdes às vias estruturais do sistema urbano, incluindo o Centro Tradicional e seu núcleo Histórico
iii. Implantar na gestão dos espaços de uso público o conceito de “verde contínuo”, com metas de curto, médio e longo prazos, em 05, 10 e 20 anos, respectivamente.

Etapas de implantação:

> 1ª Etapa – prioridade para o Centro Tradicional, vias estruturais radiais e margens dos rios no perímetro urbano;
>
> 2ª Etapa – expandir a arborização para os acessos principais ao núcleo urbano consolidado, a partir do anel viário, e áreas lindeiras à rede ferroviária (FIOL);
>
> 3ª Etapa – consolidação do sistema de corredores verdes ao longo das vias estruturais que compõem o anel viário de contorno à cidade na área urna legal.

O Centro Histórico, inserido no Centro Tradicional, faz parte das Áreas Consolidadas e merece tratamento especial nas vias estruturais e praças adjacentes, ao lado de medidas preservacionistas nas reformas edilícias (imóveis), notadamente para novos usos e ocupação do solo. A composição macroespacial das Áreas Protegidas – especialmente voltada para a ampliação das áreas arborizadas – preconiza um Sistema articulado às Áreas Verdes contínuas, e Corredores Verdes, enquadrados como uma infraestrutura necessária ao desenvolvimento urbano, tratados a seguir.

As Figuras 18, 19, 20, 21 e 22, ilustram a concepção espacial do Sistema de Áreas Protegidas e os corredores verdes proposto pelo novo PDDU.

figura 18 – Sistema de áreas verdes – Corredores Verdes e Centro Tradicional

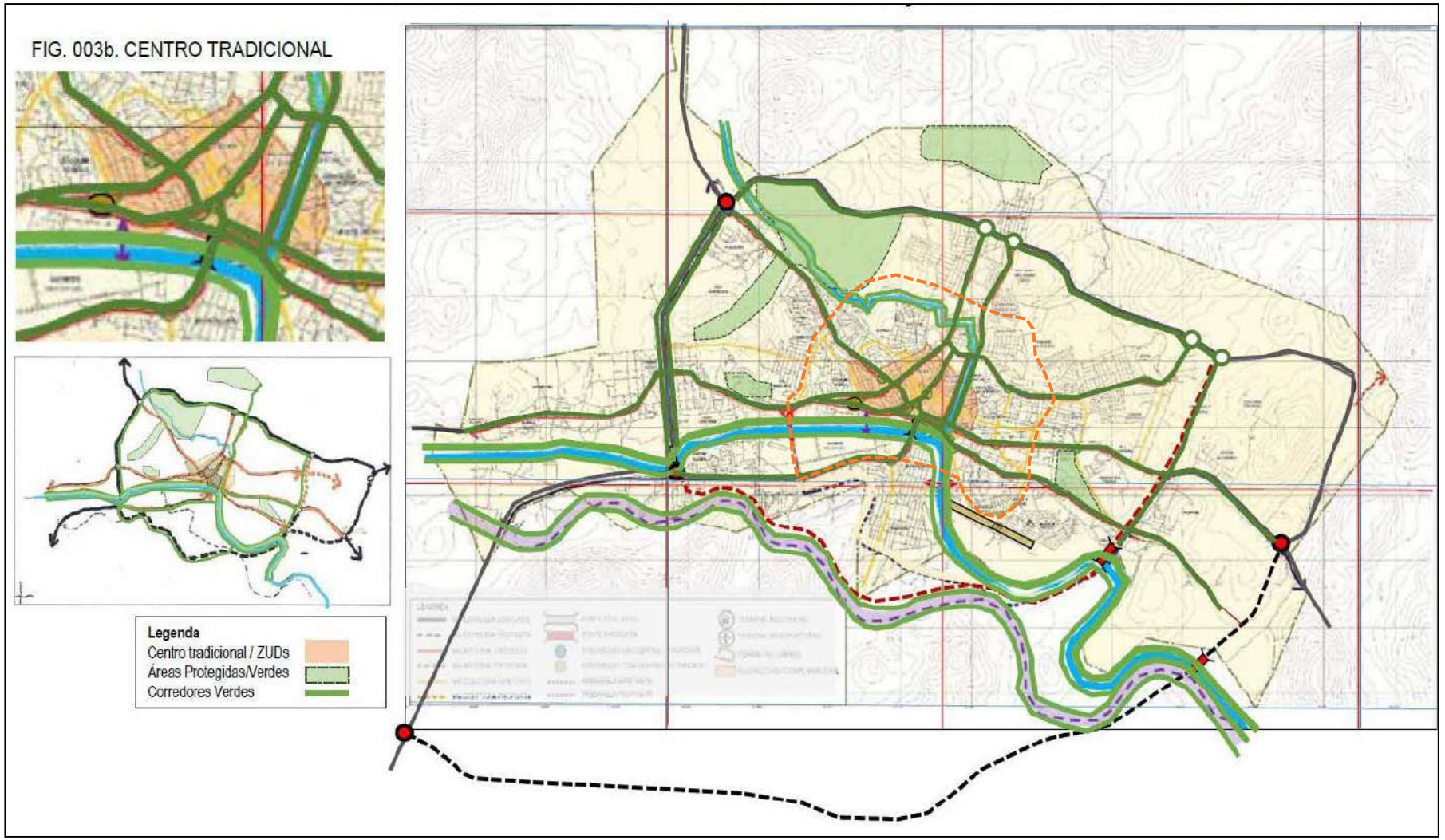


figura 19 – Sistema de áreas verdes – Ilustração BR-116 (trecho urbano)



BR-116 - Aridez /situação atual

BR-116 – Corredor Verde / passarela



Figura 20 - Sistema de áreas verdes – Ilustração BR 330 (trecho urbano)



BR-330 - Aridez /situação atual

BR-330 – Corredor Verde

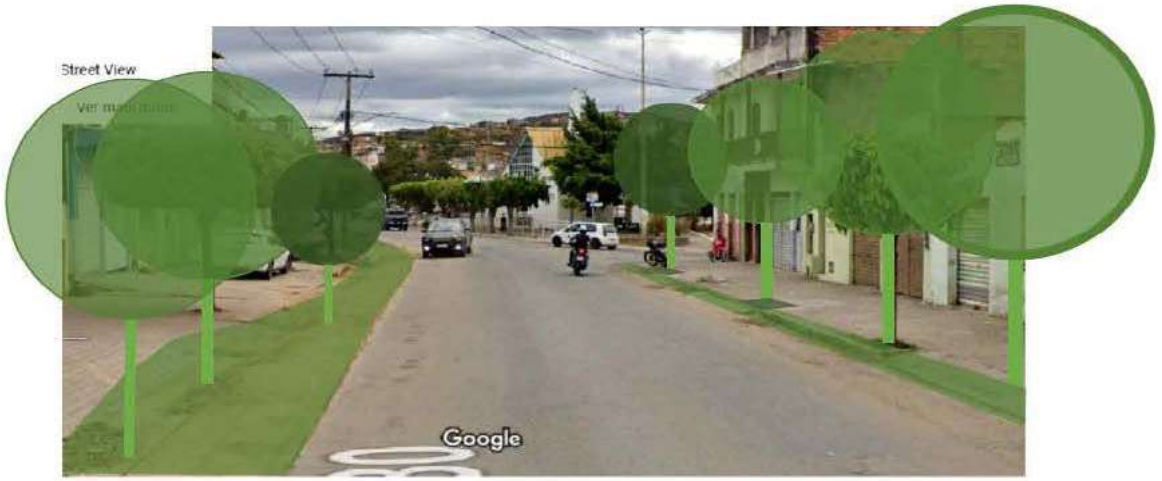
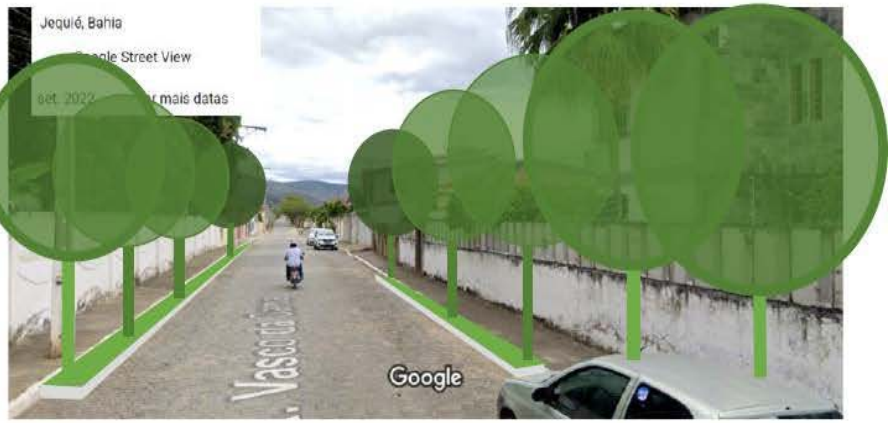


Figura 21 - Sistema de áreas verdes – ilustração vias coletoras e locais



VIAS COLETORAS - Aridez /situação atual

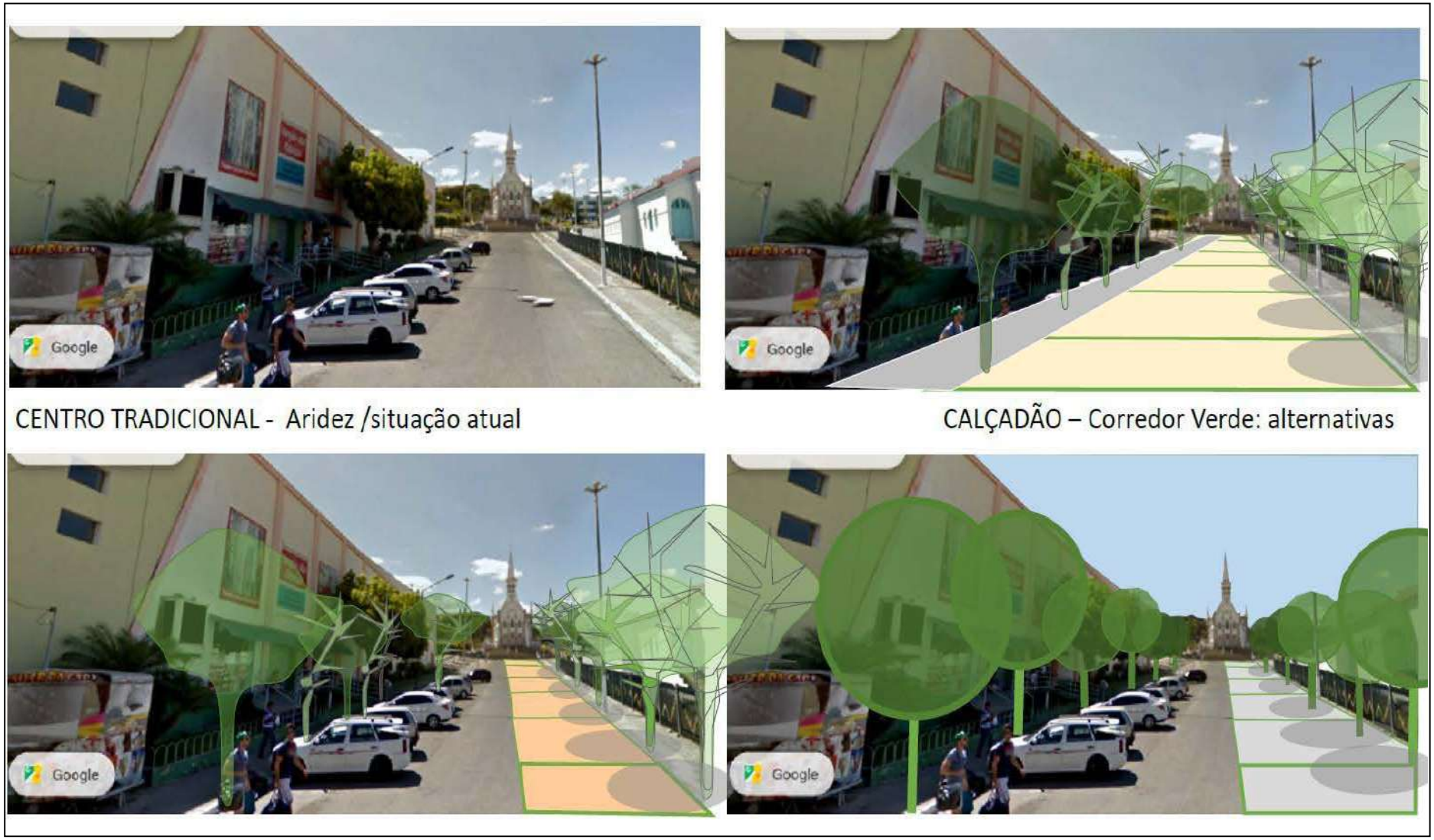


VIAS ARBORIZADAS – Corredor Verde





Figura 22 - Sistema de áreas verdes – ilustração Centro Tradicional – Marcos históricos



6.2 CENTRO TRADICIONAL E HISTÓRICO

O Centro Tradicional não apresenta, no momento, conflitos viários significativos. Contudo, verifica-se a tendência de saturação do tráfego veicular a médio prazo, com impactos negativos no sistema viário, tais como congestionamentos, escassez de estacionamentos e intensificação dos conflitos entre modos motorizados, em prejuízo da mobilidade de pedestres e na microacessibilidade.

Em cidades de porte semelhante, observa-se, que a manutenção de centralidade única, associada ao crescimento urbano acima de 200 mil habitantes, tende a gerar processos de esvaziamento e decadência das áreas centrais, em decorrência da migração de atividades e da consolidação de sub centros ao longo ou próximos dos corredores de uso diversificado. Experiências em municípios como Feira de Santana, Vitória da Conquista e Itabuna evidenciam a necessidade de intervenções corretivas de alto custo nos centros tradicionais, em geral postergadas por falta de projetos adequados e recursos próprios disponíveis.

Para o Município de Jequié, estabelece-se a adoção de ações preventivas e corretivas voltadas à proteção do patrimônio material e à qualificação do Centro Tradicional, mediante a elaboração de Plano Urbanístico Básico, obedecendo as seguintes premissas gerais a serem observadas no escopo para detalhamento do mesmo:

- **Quanto ao uso e ocupação do solo na preservação do Patrimônio Material**

  - Restringir adensamentos incompatíveis com a capacidade e a escala do sistema viário existente, de modo a evitar a sobrecarga da infraestrutura urbana e a perda de qualidade dos espaços públicos;
  - Controlar processos de verticalização e de ocupação intensiva do solo, especialmente no Centro Histórico e em seu entorno imediato, assegurando a manutenção da ambiência urbana, da paisagem consolidada e da escala arquitetônica predominante;
  - Assegurar a proteção dos espaços públicos de valor histórico e cultural, garantindo sua integridade física, funcional e simbólica, bem como sua fruição pela população;
  - Regulamentar intervenções públicas e privadas, coibindo readequações inadequadas em imóveis de interesse patrimonial, de forma a preservar suas características originais e sua relevância histórica e cultural;
  - Elaborar uma maquete eletrônica em 3D que permita visualizar o conjunto urbanístico, mostrando a situação existente e a projetada, destacando a volumetria dos espaços públicos e privados.

- **Quanto à mobilidade e à regulação urbana**

  - Manter a capacidade viária e a oferta de estacionamentos como instrumentos de regulação dos parâmetros de ocupação urbana, contribuindo para o equilíbrio entre a demanda por deslocamentos e a estrutura viária disponível;
  - Priorizar mobilidade e microacessibilidade de pedestres, promovendo condições adequadas de acessibilidade, segurança e conforto na circulação a pé, e reduzir conflitos entre os diferentes modos de transporte veicular, incluindo bicicletas;

➢ **Quanto à qualificação ambiental e paisagística:**

- Implantar arborização de porte, de forma intensiva, nas vias e praças centrais, contribuindo para o sombreamento, o conforto térmico e a melhoria das condições ambientais urbanas;
- Integrar paisagismo, iluminação pública e arborização de porte como elementos estruturantes da qualidade ambiental urbana, favorecendo a valorização da paisagem, a segurança e o uso qualificado dos espaços públicos.

6.3 PARQUE LINEAR DO RIO DAS CONTAS

A recuperação ambiental e paisagística no entorno do Rio de Contas suscita a proposta de um Projeto Específico em um dos trechos mais representativos da cidade e de sua história, estreitamente vinculada a esse curso d'água. A proposta visa conferir tratamento paisagístico e urbanístico ao local, readequando a infraestrutura urbana e os equipamentos necessários à vida urbana, de modo a articular aspectos sociais, culturais e de lazer, aliados à recuperação ambiental e ao manejo adequado dos espaços.

Como diretriz geral o projeto do Parque Linear deve contemplar:

- Recomposição das margens enquadradas como APP com recuperação da vegetação ciliar nativa, e de espécies adaptadas ao meio ambiente local;
- Técnicas de drenagem e materiais inerentes ao conceito de energias renováveis;
- Promover a conectividade entre a Cidade consolidada e as áreas de lazer;
- Criar circuitos de pedestres, ciclovias, passarelas entre as margens do rio e pontos de encontro acessíveis para o uso público.
- Prever espaços vinculados à pesquisa e à educação sobre o ecossistema local, em convênio com a Universidade (UNEB);

Nesse sentido, cabe ao Projeto, numa etapa preliminar:

- ✓ Elaborar estudos paisagísticos, ambientais e urbanísticos que analisem a relação do rio com a cidade, especialmente no que se refere à interação dos moradores com o Rio de Contas, suas expectativas, e definição do programa de atividades do Parque;
- ✓ Mapear áreas de valor ambiental, cultural e paisagístico, de modo a preservar e conservar o ecossistema hídrico.
- ✓ Identificar problemas urbanísticos, áreas com ocupações irregulares e questões de mobilidade e acessibilidade que dificultam a integração do rio à vida urbana;

Em uma segunda etapa o Projeto Urbanístico deve detalhar a intervenção, visando:

- ✓ Ampliar os espaços de visualização do Rio de Contas, assegurando a circulação de pedestres e ciclistas em seu entorno potencializando a fruição da paisagem;
- ✓ Recuperar o entorno do rio fixando marcos visuais e obras de arte (de artistas locais/região) que contribuam para consolidar referências do Parque na cidade;
- ✓ Criar espaços para atrair pequenas atividades econômicas, eventos culturais e

pesquisas científicas (convênio-UNEB) compatíveis com o Parque Linear, estruturando e promovendo sua vitalidade no contexto em que se insere;

- ✓ Estabelecer condições adequadas para a gestão e o manejo do Parque, ciando uma instancia técnica compatível com a complexidade do projeto.

6.4 ZONA PERIURBANA DA BARREM DE PEDRAS

Conforme relatado no Relatório do Produto P7, o cenário da área de influência do Reservatório de Pedras evidencia a ocorrência de um processo de uso e ocupação do solo caracterizado, predominantemente, por parcelamentos informais, cujos padrões se inserem, do ponto de vista formal e legal, em um contexto típico de ambiente rural e ecologicamente sensível.

Observa-se que a tendência de intensificação na oferta de pequenos lotes voltados ao lazer tem impulsionado um processo de valorização imobiliária da área. Tal dinâmica decorre, sobretudo, da relativa acessibilidade em relação ao centro urbano e da atratividade ambiental da região, que se configura como espaço propício à implantação de segundas residências. Esse fenômeno se materializa, inclusive, na crescente demanda por projetos formais de parcelamento do solo, voltados à implantação de empreendimentos imobiliários do tipo condomínio, com unidades destinadas a usos residenciais e/ou comerciais, apresentando, ainda, potencial para exploração turística e atividades associadas ao lazer e ao ecoturismo.

Nesse contexto, o novo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) propõe a instituição de uma Zona Periurbana no entorno da Barragem de Pedras, cuja delimitação preliminar deverá ser posteriormente ajustada por meio da elaboração de Plano Específico de Ocupação. Esse instrumento deverá estabelecer normas urbanísticas e ambientais compatíveis com a complexidade socioambiental da área, contemplando diretrizes de controle do uso do solo, proteção ambiental e ordenamento territorial integrado. A delimitação preliminar dessa zona encontra-se apresentada na Figura 41.

As ocupações e usos admitidos nessa zona deverão observar rigorosamente a legislação vigente, em especial a Lei Federal nº 4.591/1964, que dispõe sobre o condomínio em edificações e as incorporações imobiliárias; a Lei Federal nº 6.766/1979, que trata do parcelamento do solo urbano; e a Lei Federal nº 13.465/2017, que disciplina, entre outros aspectos, os condomínios de lotes.

A concepção geral e preliminar da Zona Periurbana da Barragem de Pedras estrutura- se em duas subáreas distintas, considerando-se, inclusive, a gestão da Área de Preservação Permanente (APP) como parte integrante desse território. Ver figura anexa.

- ➢ **A ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE (APP)**

A Área de Preservação Permanente é fixada em uma faixa com largura mínima de 100,00 metros, medida a partir da curva de nível correspondente ao Nível de Água Máximo Operativo Normal (NA Máximo), definido pela CHESF na cota 228,00 metros. Na APP, fica vedada a ocupação edilícia nas margens do espelho d'água, de modo a afastar impactos negativos, seja do ponto de vista paisagístico — com ou sem supressão de vegetação — seja quanto à balneabilidade no lago artificial, conforme a Resolução CONAMA nº 274/2000.

Portanto, as ocupações e os usos nessa faixa de solo devem atender aos dispositivos estabelecidos pela Lei Federal nº 12.651/2012 (Código Florestal), bem como pela Resolução CONAMA nº 302/2002, que define diretrizes para a conservação, recuperação e uso do entorno de reservatórios artificiais, com vistas à proteção dos recursos hídricos e à manutenção das funções ecológicas dessas áreas.

Para a APP em questão, a legislação federal exige a elaboração do Plano Ambiental de Conservação e Uso do Entorno de Reservatórios Artificiais (PACUERA), instrumento técnico específico voltado ao licenciamento ambiental de reservatórios artificiais. O PACUERA tem como objetivo principal assegurar a conservação da qualidade da água, a proteção dos ecossistemas associados e a manutenção da vida útil do reservatório, constituindo-se, portanto, em instrumento fundamental de planejamento e gestão das áreas lindeiras.

No caso da Barragem de Pedras, a responsabilidade pela elaboração do PACUERA é da CHESF, na condição de proprietária e operadora do empreendimento, cabendo ao Município atuar de forma articulada, demandando sua elaboração e incorporando suas diretrizes ao planejamento territorial local.

O PDDU, nesse sentido, incorpora também os requisitos constantes do Projeto de Cadastramento da APP da Barragem de Pedras, elaborado pela CHESF, reforçando a necessidade de integração entre os instrumentos de planejamento setorial e municipal.

- **A ZONA PERIURBANA DA BARRAGEM DE PEDRAS**

Essa zona periurbana enquadra-se como área de transição entre a vida urbana e a vida rural, possibilitando empreendimentos voltados tanto ao lazer quanto à segunda residência, sítios, chácaras, restaurantes, pequenas granjas e atividades turísticas ou afins, tais como pousadas, hotéis de campo e SPAS. Trata-se de resposta a uma demanda real, inserida na dinâmica da economia local, impulsionada pela atratividade ambiental do entorno da Barragem de Pedras.

Cumpre relembrar que as Zonas Periurbanas não se enquadram como Zonas Urbanas *stricto sensu*; entretanto, materializam um fenômeno comum à expansão de atividades com ocupação do solo de modo não intensivo, especialmente em cidades médias e grandes. A demanda por projetos formais de parcelamento do solo, voltados à implantação de empreendimentos imobiliários do tipo condomínio, com unidades destinadas a usos residenciais e/ou comerciais, configura potencial para exploração turística e atividades associadas ao lazer, ao ecoturismo e similares.

Define-se, como delimitação da Zona em tela, uma faixa de controle de ocupações e usos ao longo de todo o perímetro do reservatório, com largura de até 2,00 km, medida horizontalmente a partir da curva de nível do NA Máximo Operativo Normal (cota 228,00 metros). Os estudos do PDDU indicam que o relevo acidentado nas áreas marginais ao reservatório constitui fator limitante à ocupação intensiva, exigindo controle do uso do solo com baixas densidades, inferiores a 50 habitantes por hectare.

Nas áreas não inseridas na APP anteriormente descrita, as diretrizes de uso e ocupação do solo serão estabelecidas no Plano Específico da Zona Periurbana da Barragem de Pedras, devendo observar, de forma integrada, os dispositivos do Código Florestal (Lei Federal nº 12.651/2012) e da Resolução CONAMA nº 302/2002, além de demais normas ambientais e urbanísticas aplicáveis.

Nesse contexto, o Plano Específico deverá fixar critérios claros para o ordenamento territorial, incluindo parâmetros urbanísticos, índices de ocupação, diretrizes de infraestrutura e mecanismos de controle ambiental. O Plano deverá, ainda, estabelecer como áreas não edificáveis, dentre outras:

- ✓ As Áreas de Preservação Permanente (APP's) do reservatório, de cursos d'água e de nascentes;
- ✓ As várzeas úmidas e áreas integrantes do sistema de macrodrenagem;
- ✓ As áreas com declividade superior a 30%;
- ✓ Os topos de morros e demais formações geomorfológicas sensíveis;
- ✓ Áreas com fragilidade ambiental comprovada ou sujeitas a processos erosivos e instabilidades geotécnicas.

Nas áreas situadas até 1 km será permitido o parcelamento em glebas que se enquadrem no módulo padrão do INCRA para a região ("fração mínima" permitida de 2 hectares, ou 20.000 m²). Nesses casos, a repartição interna do empreendimento deve ocorrer exclusivamente na forma de condomínio periurbano, com fração ideal distribuída proporcionalmente entre os condôminos proprietários, respeitando-se os seguintes parâmetros gerais:

- ✓ Vias internas sem pavimentação impermeabilizante do solo;
- ✓ Ausência de muros entre as frações de ocupação edilícia, com delimitação preferencial por cercas vivas ou cercas com estacas de madeira ou pré- moldadas (concreto);
- ✓ Equilíbrio entre áreas privativas e comuns: 50% para cada subespaço;
- ✓ Fração ideal mínima por condômino: 1.250 m² (área de uso privativo);
- ✓ Áreas verdes comuns correspondentes a mínimo de 30% da gleba, e até 20% destinados a vias e equipamentos de uso coletivo;
- ✓ Taxa de ocupação máxima de 10% por edificação (pavimento térreo), admitindo altura de até 2 pavimentos;
- ✓ No caso de pavimento térreo vazado (sobre pilotis), admite-se um pavimento adicional (tipo cobertura).

Nas áreas entre 1 km e 2 km, o parcelamento segue a mesma lógica, com mudanças pontuais:

- ✓ Vias internas sem pavimentação impermeabilizante do solo;
- ✓ Ausência de muros entre as frações de ocupação edilícia, com delimitação preferencial por cercas vivas ou cercas com estacas de madeira ou pré- moldadas (concreto);
- ✓ Distribuição de 30% para áreas privativas e 70% para áreas comuns;
- ✓ Fração ideal mínima por condômino: 2.500 m² (área de uso privativo);
- ✓ Áreas verdes comuns correspondentes a mínimo de 50% da gleba, e até 20% destinados a vias e equipamentos de uso coletivo;
- ✓ Taxa de ocupação máxima de 10% por edificação (pavimento térreo), admitindo

altura de até 2 pavimentos;

- ✓ No caso de pavimento térreo vazado (sobre pilotis), admite-se um pavimento adicional (tipo cobertura).

Quando o polígono do empreendimento se localizar sobrepondo as duas faixas (1 km e 2 km), as exigências serão aplicadas proporcionalmente aos subespaços. A delimitação da Zona Periurbana poderá ser revista no âmbito do Plano Específico, desde que respeite o limite máximo da cota 500,00 metros e exclua áreas com declividade superior a 30% e elevada sensibilidade ambiental.

Essas definições possuem caráter preliminar e deverão ser detalhadas, refinadas e consolidadas no Plano Específico, em conformidade com o Macrozoneamento Municipal definido pelo PDDU, assegurando a coerência entre os instrumentos de planejamento urbano, ambiental e territorial.

As Figuras 23 e 24 apresentam uma delimitação preliminar da Zona Periurbana da Barragem de Pedras, a ser detalhada em Plano Específico.

Figura 23 - Macrozoneamento Periurbano – Barragem de Pedras

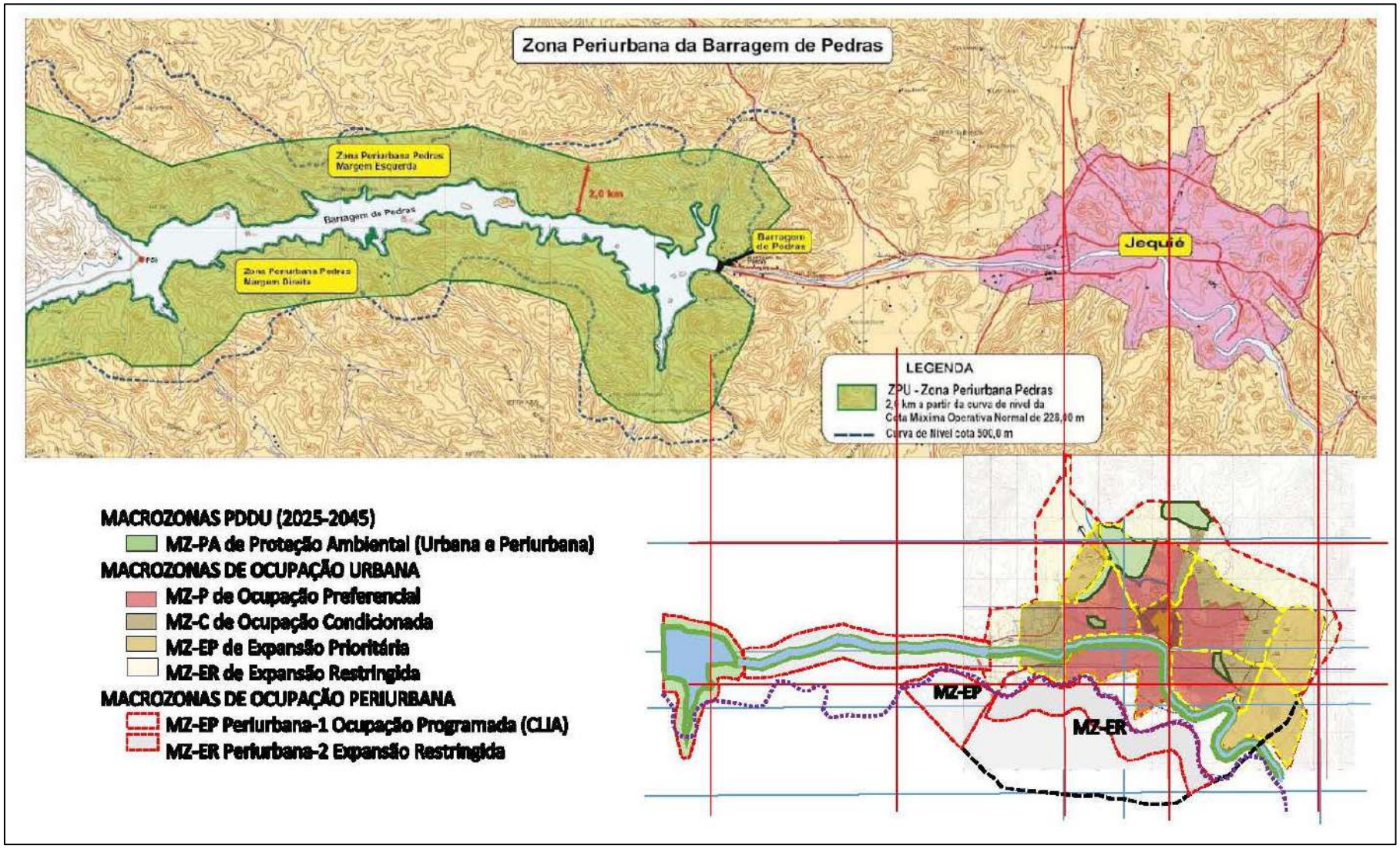
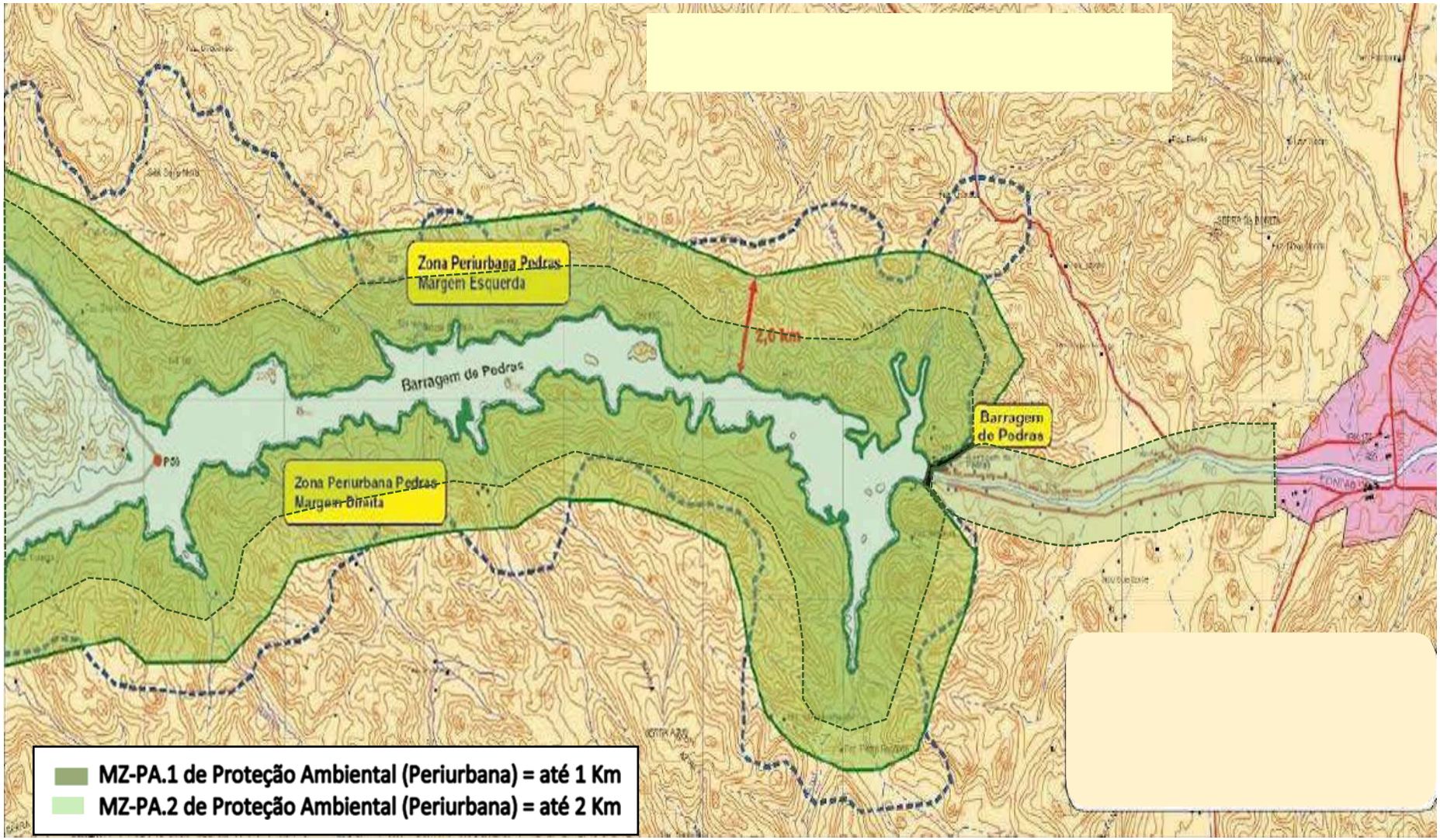


Figura 24 - Macrozoneamento Periurbano – Barragem de Pedras – Sub-Zonas



6.5 A ZONA PERIURBANA MARGINAL À FERROVIA FIOL

A Área Periurbana que margeia a Ferrovia (FIOL) não se enquadra como Zona Urbana *stricto sensu*, mas está sujeita à expansão de atividades com ocupação do solo não intensiva, replicando um fenômeno de transição entre o modo de vida urbano e o rural. A área pode vir a sofrer pressão por projetos formais de parcelamento do solo, com a implantação do complexo CLIA/FIOL, com empreendimentos destinados a usos residenciais (moradia de trabalhadores) e pequenas atividades de serviço/comércio, com potencial para exploração de usos como pequena agricultura, granjas e similares.

A proximidade das margens da rede ferroviária caracteriza um território singular — muito distinto — daquele das zonas periurbanas no sentido oeste, da Barragem de Pedras, constituindo outro subespaço muito específico. Provavelmente será demandado por empreendimentos e usuários que irão variar por um padrão de renda menor, com consumidores próximos aos do bairro Mandacarú e adjacências.

A delimitação dessa Macrozona é preliminar, em uma faixa de controle de ocupações e usos ao longo das margens da ferrovia em implantação, com largura de até 1,00 km, medida horizontalmente a partir do limite da FIOL. Os estudos do PDDU indicam que o acesso viário constitui um fator limitante para uma ocupação intensiva, pelo "embarreiramento" proveniente do leito da ferrovia (FIOL) exigindo, no controle do uso do solo, com intersecções viárias em desnível (rodovia / ferrovia), e densidades de ocupação menores que 50 habitantes por hectare (bruta), de modo a não requerer altos investimentos na infraestrutura básica. A Figura 003.b ilustra delimitação e conecções.

Caberá ao Plano Específico fixar critérios e regras para o ordenamento territorial, incluindo parâmetros urbanísticos, índices de ocupação, diretrizes de infraestrutura e mecanismos de controle ambiental. Deverão, ainda, serem estabelecidas como áreas não edificáveis, dentre outras:

- ✓ As várzeas úmidas e áreas integrantes do sistema de macrodrenagem;
- ✓ As áreas com declividade superior a 30%;
- ✓ Os topos de morros e demais formações geomorfológicas sensíveis;
- ✓ Áreas com fragilidade ambiental comprovada ou sujeitas a processos erosivos e instabilidades geotécnicas.

Nas áreas situadas até 1 km da ferrovia será permitido o parcelamento em glebas que se enquadrem no módulo padrão do INCRA para a região ("fração mínima" de 2 hectares, ou 20.000 m²). A repartição interna do empreendimento deve ocorrer exclusivamente na forma de condomínio periurbano, com fração ideal será proporcional ao número de condôminos proprietários, respeitando-se os seguintes parâmetros:

- ✓ Vias internas sem pavimentação impermeabilizante do solo;
- ✓ Ausência de muros entre as frações de ocupação edilícia, com delimitação preferencial por cercas vivas ou cercas com estacas de madeira ou pré- moldadas (concreto);
- ✓ Equilíbrio entre áreas privativas e comuns: 50% para cada subespaço;
- ✓ Fração ideal mínima por condômino: 1.250 m² (área de uso privativo);

- ✓ Áreas verdes comuns correspondentes a, no mínimo, 30% da gleba, e até 20% destinados a vias e equipamentos de uso coletivo;
- ✓ Taxa de ocupação máxima de 10% por edificação (pavimento térreo), admitindo altura de até 2 pavimentos;
- ✓ No caso de pavimento térreo vazado (sobre pilotis), admite-se um pavimento adicional (tipo cobertura).

As Figuras 25 e 26 apresentam uma delimitação preliminar da Zona Periurbana Marginal da Ferrovia FIOL, a ser detalhada em Plano Específico.

Figura 25 - Macrozoneamento Periurbano Sul e Sistema viário básico

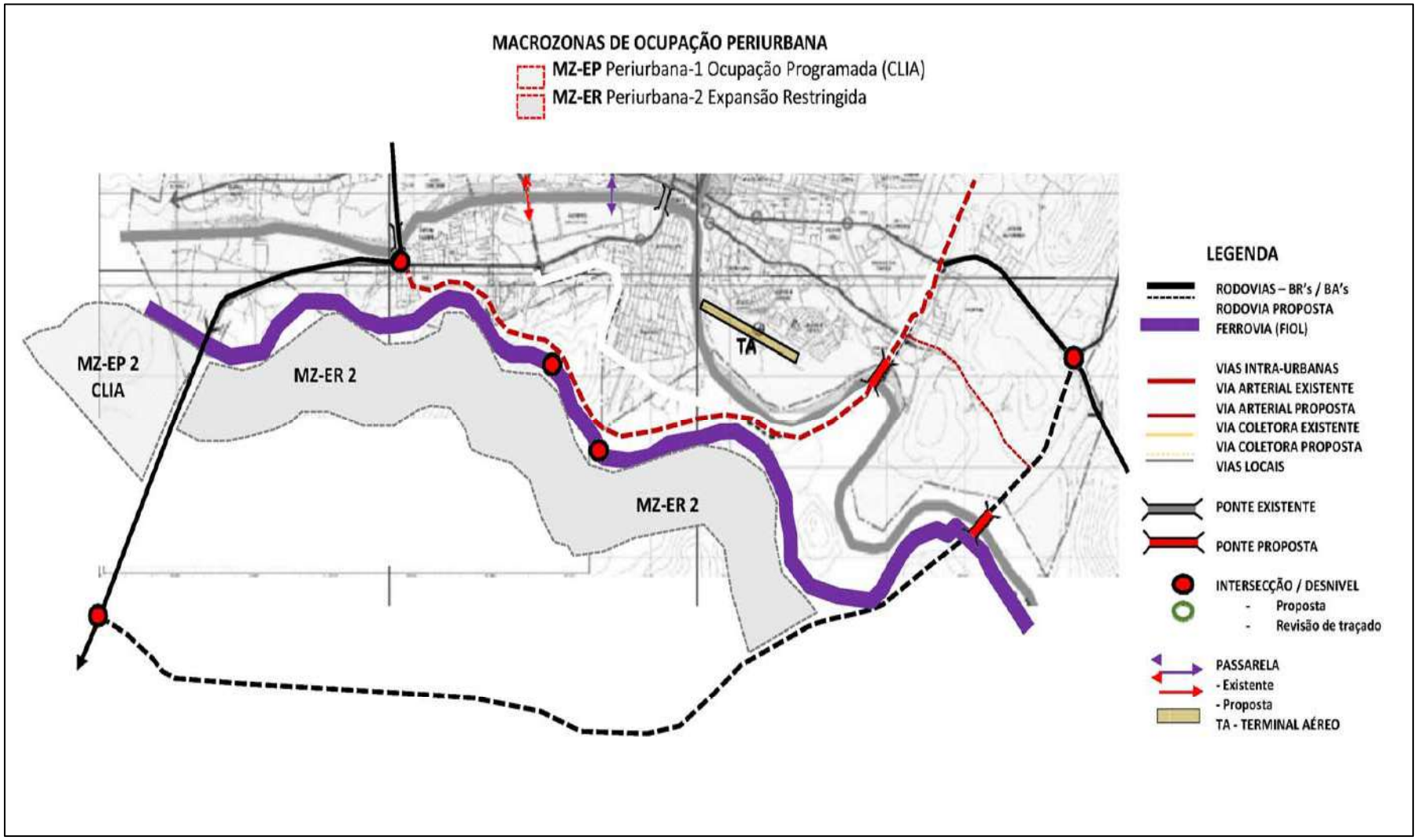
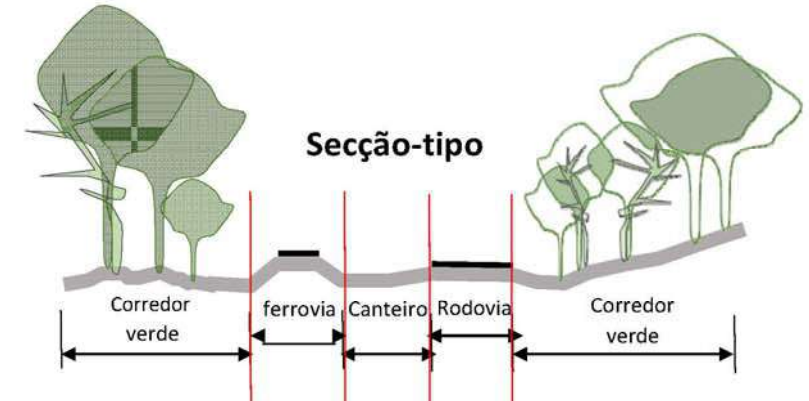


Figura 26 - Macrozoneamento Periurbano Sul e Sistema viário básico - detalhes



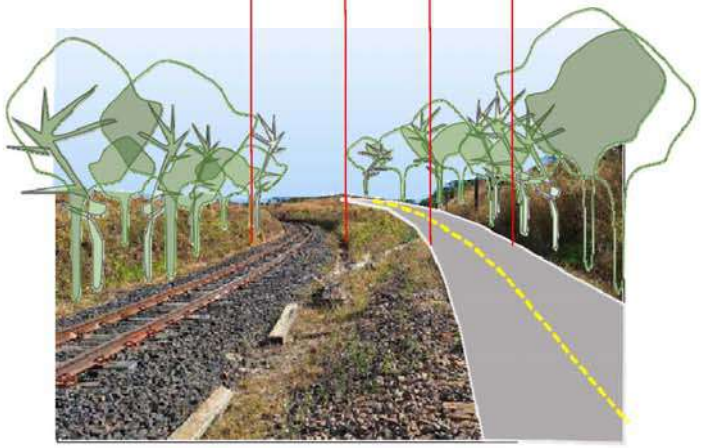
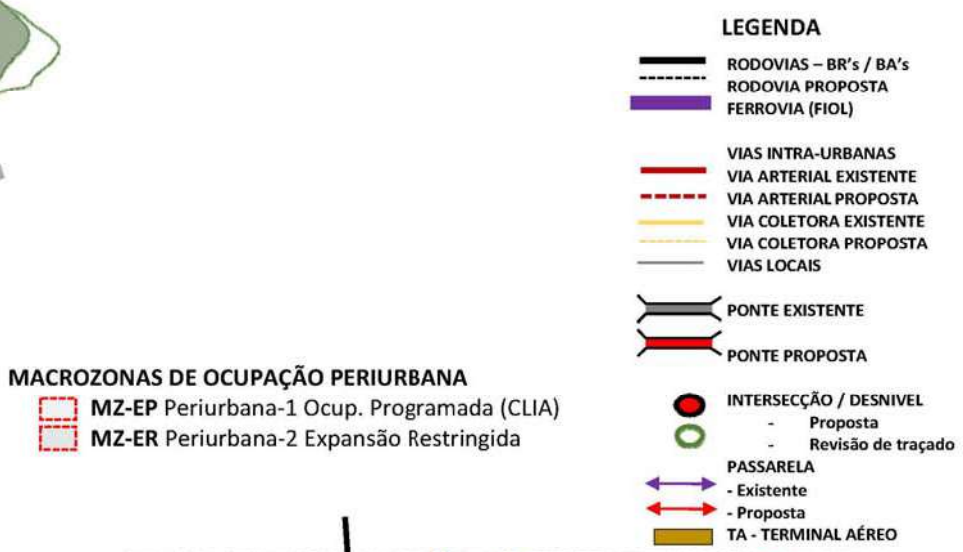


Ilustração 3D – Corredor Verde – FIOL/Rodovia



Fonte: elaboração própria FEP

7. ORDENAMENTO DO USO E OCUPAÇÃOO DO SOLO

Neste Capítulo são apresentadas as proposições pertinentes ao ordenamento do uso e ocupação do solo, enfocando os seguintes tópicos:

- Considerações preliminares;
- Tipos de usos e categorias de organização;
- Grupos e usos do solo;
- Polos geradores de tráfego;
- Impacto de vizinhança e uso do solo;
- Zoneamento de uso e ocupação do solo.

7.1 CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

As diretrizes para a lei do Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo balizam o instrumento normativo em tela, essencial para disciplinar a aprovação de projetos de urbanização e de empreendimentos públicos e privados, bem como a concessão de licenças para a realização de atividades e execução de obras, estabelecendo critérios técnicos, administrativos e legais que orientam o desenvolvimento urbano de forma equilibrada e controlada pelo poder público. A rigor assegura o controle sobre a expansão urbana baseada num Modelo Físico Territorial, projetado pelo PDDU para viabilizar uma Estrutura Urbana mais qualificada no horizonte planejado.

Com ela estabelece-se uma base sistemática de referência para o exercício do poder de polícia administrativa, garantindo que a atuação do poder público ocorra de forma coerente, padronizada e alinhada às diretrizes do PDDU, fortalecendo a capacidade de fiscalização cotidiana no controle espacial, e no ordenamento do território. A lei promove a compatibilização entre as normas de uso e ocupação do solo, articulando as regras relativas às edificações e obras e as diretrizes gerais do Plano Diretor Municipal, bem como da legislação ambiental vigente, assegurando a integração entre planejamento urbano e preservação ambiental, com vistas ao uso racional dos recursos naturais.

Visa ainda assegurar condições locacionais adequadas para a implantação de novas atividades e empreendimentos, tanto públicos quanto privados, favorecendo a distribuição equilibrada das funções urbanas, reduzindo conflitos de uso, além de otimizar a infraestrutura existente adequando as expansões urbanas ao efetivamente planejado. Busca também otimizar a funcionalidade das edificações e sua relação com as vias públicas, promovendo a eliminação de barreiras físicas e urbanísticas, para garantir acessibilidade, com acesso seguro aos edifícios e aos logradouros públicos.

Para a organização do espaço intraurbano o PDDU estabelece diretrizes gerais, claras, rebatidas no uso e ocupação do solo, prevenindo a ocorrência de irregularidades, ocupações inadequadas e minimização de conflitos urbanos, além de reforçar e orientar o crescimento da cidade de forma compatível com a infraestrutura existente ou proposta.

A importância do controle e da regulação das atividades urbanas requer instrumentos normativos complementares, essenciais para a promoção do desenvolvimento urbano,

assegurando que o interesse coletivo prevaleça sobre interesses individuais, sempre em consonância com os princípios da função social da cidade e da propriedade, como previsto no Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001).

7.2 TIPOS DE USO E CATEGORIAS DA ORGANIZAÇÃO

O uso do solo urbano será enquadrado por tipos de empreendimentos e atividades que nele são exercidas e, de acordo com as seguintes Categorias de Uso:

Residencial: resultante da atividade habitacional de caráter permanente, em empreendimento de edificação ou conjunto de edificações, classificados como:

- ✓ Uni-residencial, quando se refere a apenas uma unidade habitacional por lote, terreno ou gleba;
- ✓ Multi-residencial, quando se refere a mais de uma unidade habitacional por lote, terreno ou gleba, agrupadas horizontal ou verticalmente, com áreas e instalações comuns necessárias ao seu funcionamento;

Comercial: resultante das atividades econômicas de armazenagem e venda de mercadorias pelo sistema de varejo ou atacado;

Serviços: resultante de atividades econômicas cuja finalidade específica é a prestação de serviços de qualquer natureza à população;

Industrial: resultante de atividades econômicas fruto da extração, beneficiamento, manufatura, montagem ou transformação de produtos;

Institucional: resultante de atividades de naturezas distintas, cuja finalidade é a prestação de serviços públicos e/ou privados de interesse social, de apoio à população, envolvendo moradia, educação, saúde, assistência social, ação comunitária, cultura, recreação, associativismo, esporte e lazer;

Misto: resultante de duas ou mais atividades de naturezas distintas exercidas em um mesmo empreendimento.

3.3 GRUPOS DE USO DO SOLO

Para fins de controle do uso do solo e considerando a similaridade de seus impactos na estrutura urbana, os empreendimentos e atividades que compõem o Sistema Urbano no Município ficam assim agrupados e nomeados:

- Grupo 1 (G1): usos residenciais (uni-residenciais e multi-residenciais) e por uso misto de base uni-residencial (casa com escritório e/ou loja);
- Grupo 2 (G2): usos não residenciais, de apoio ao uso residencial;
- Grupo 3 (G3): usos não residenciais, típicos de concentrações e de serviços de porte de bairro;
- Grupo 4 (G4): usos não residenciais típicos de Centro da Cidade e de Corredores de Usos diversificados de maior capacidade de tráfego;

- Grupo 5 (G5): usos não residenciais de grande impacto na circulação viária, vinculados aos grandes corredores de tráfego;
- Grupo 6 (G6): equipamentos urbanos de grande porte e/ou de natureza complexa que se distribuem de forma dispersa pelo espaço urbano;
- Grupo 7 (G7): equipamentos instalados em logradouros públicos;
- Grupo 8 (G8): relacionado à infraestrutura urbana;
- Grupo 9 (G9): empreendimentos de parcelamento do solo urbano.

7.4 POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Os Polos Geradores de Tráfego (PGT) são empreendimentos e atividades que, no uso do solo urbano, possuem o atributo de atração e geração de viagens de pessoas ou cargas, implicando em atritos na circulação viária, necessitando de parâmetros específicos para os acessos de veículos e pedestres às áreas com:

- Acumulação de pessoas;
- Estacionamento de veículos;
- Embarque e desembarque de passageiros;
- Carga e descarga de mercadorias.

São considerados Polos Geradores de Tráfego (PGT) os seguintes tipos de uso:

- Usos de educação: com mais de 500 (quinhentos) alunos ou mais de 500,00 m² (quinhentos metros quadrados) de área construída;
- Usos de saúde: cuja frequência diária seja acima de 55 (cinquenta e cinco) pessoas, incluindo funcionários e clientes, ou com 500,00 m² (quinhentos metros quadrados) ou mais de área construída;
- Conjuntos comerciais e/ou de serviços: centro de compras, shopping center, centro empresarial e comércio atacadista, grandes depósitos, mercado e supermercado com área construída igual ou superior a 2.000,00 m² (dois mil metros quadrados);
- Complexo universitário de qualquer porte;
- Usos de hospedagem ou hospitalares a partir de 50 (cinquenta) leitos;
- Usos de práticas ou treinamento esportivo, de dança, música, lazer e alimentação com áreas superiores a 250,00 m² (duzentos e cinquenta metros quadrados) ou com mais de 200 (duzentos) frequentadores diários;
- Usos industriais: com mais de 10.000 m² (dez mil metros quadrados) de área edificada;
- Usos em empreendimentos que comportem: auditórios, espetáculos, shows, locais de reuniões, inclusive templos religiosos, etc., com área construída a partir de 250,00 m² (duzentos e cinquenta metros quadrados) ou ocupação mínima de 200 (duzentos) lugares;
- Usos tipo parques e pavilhões de feiras ou exposições, estádios, ginásios de esportes, autódromos, hipódromos e similares, com 3.000,00 m² (três mil metros

quadrados) ou mais de área de terreno;

- Usos tipo zoológicos e similares;
- Estacionamentos coletivos ou edificações específicas de garagem;
- Loteamentos e condomínios urbanísticos integrados à edificação, a partir de 300 (trezentas) unidades imobiliárias, com acessos comuns;
- Usos similares não classificados acima, aprovados pelo Conselho de Desenvolvimento do Município.

Nos Polos Geradores de Tráfego (PGT) de grande impacto, será exigido que o responsável arque com os custos provenientes de melhorias e execução de obras ou serviços relacionados a correções no sistema viário, para qualificar a estrutura urbana, de acordo com avaliação do órgão municipal competente, postos a seguir:

- Adaptação geométrica do sistema viário do entorno imediato;
- Sinalização viária horizontal e vertical, incluindo orientação semafórica;
- Complementação do sistema viário inserido no entorno do empreendimento;
- Implantação de sistemas e equipamentos necessários à circulação no entorno do Polo, em especial de apoio ao transporte público, visando monitorar e gerenciar o trânsito.

7.5 IMPACTO DE VIZINHANÇA E USO DO SOLO

Os usos que geram impacto na vizinhança precisam apresentar um Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) para serem aprovados. Esse estudo é um documento técnico a ser analisado pelo órgão responsável pelo licenciamento e preferencialmente contar com a concordância dos moradores da área afetada. O EIV pode ser exigido tanto para construção quanto para reforma, ampliação de edificações ou funcionamento de atividades em geral.

O EIV pode ser elaborado pelo Poder Executivo ou pelo interessado no empreendimento. Depois de pronto, ele é avaliado pelo Conselho de Desenvolvimento do Município de Jequié, que decide sobre o assunto e, quando achar necessário, encaminha para análise do Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente.

A análise do estudo obrigatoriamente leva em conta as diretrizes do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/01), o Plano Diretor Municipal de Jequié e os objetivos definidos em lei. O documento deve ser feito por uma equipe técnica multidisciplinar, composta de profissionais habilitados e independentes.

São considerados usos geradores de impacto aqueles que provocam qualquer tipo de incômodo ou alteração significativa no entorno do empreendimento. Isso inclui atividades que produzem ruídos acima dos limites aceitáveis, gases, poeira ou odores que incomodem a vizinhança, além dos Polos Geradores de Tráfego. Entram nessa categoria empreendimentos que valorizem excessivamente os imóveis da zona, parcelamentos do solo com área a partir de 2 hectares (20.000m²) e obras que possam interferir na paisagem urbana ou no patrimônio natural e cultural.

Entre esses casos estão edifícios muito altos (acima de 10 pavimentos), fachadas extensas (mais de 50 metros), construções de grande porte (a partir de 10.000 m² em bloco único ou 20.000 m² em mais de um), conjuntos residenciais com mais de 100 unidades ou que ocupem mais de uma quadra, além de obras com grandes cortes de terra em terrenos acidentados. Também são considerados de impacto negativo os empreendimentos em áreas de proteção ambiental ou que possam comprometer a segurança e o bem-estar de moradores e pedestres.

Nos casos em que os empreendimentos estiverem em zonas residenciais, sua aprovação depende da adoção de medidas que reduzam ou eliminem esses incômodos. De forma geral, a liberação desses empreendimentos exige estudos que comprovem sua compatibilidade de uso com a área ou a adoção de soluções que permitam sua coexistência com a vizinhança.

O Estudo de Impacto de Vizinhança deve apresentar, no mínimo, uma planta que delimite a área afetada, indicando os imóveis próximos, as vias de acesso e circulação, as áreas de estacionamento, tipo de vegetação existente e a presença de bens de valor histórico ou cultural. Também deve incluir análises sobre a densidade populacional prevista, a capacidade das redes de infraestrutura (como água, esgoto, energia, drenagem e telecomunicações), o impacto no trânsito e no transporte, além das condições de acesso e estacionamento adequado ao seu porte.

O estudo precisa ainda avaliar os impactos ambientais correlatos, como emissão de poluentes, ruídos, geração de resíduos e movimentação de terra, bem como os efeitos sobre as atividades vizinhas, o uso do solo, a demanda por equipamentos públicos, a geração de empregos e possíveis mudanças no valor dos imóveis e na economia local. Deve também verificar a compatibilidade do empreendimento com a paisagem urbana e com o patrimônio natural e cultural, além de apresentar a concordância de associações locais que representem os moradores da área afetada e que estejam formalmente constituídas há pelo menos um ano.

O EIV deve ser apresentado de forma clara, objetiva e com linguagem acessível à população, acompanhado de elementos gráficos que facilitem sua compreensão. Por fim, a elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança não substitui a necessidade de realização do Estudo Prévio de Impacto Ambiental (EIA), quando for exigido pela legislação ambiental.

7.6 ZONEAMENTO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Neste Item são apresentadas as proposições pertinentes ao zoneamento urbano proposto no novo PDDU de Jequié.

- **Estrutura geral do zoneamento**

O zoneamento da área urbana da sede municipal, em consonância com o Macrozoneamento, constitui o principal instrumento para regular a organização territorial, orientando o crescimento físico da cidade e a distribuição equilibrada das atividades urbanas. Sua finalidade é promover o adequado uso e ocupação do solo, compatibilizando funções urbanas, evitando conflitos entre usos, otimizando a infraestrutura existente e direcionando a expansão urbana de forma ordenada.

Nessa perspectiva, são considerados dois pressupostos básicos para o zoneamento:

- As normas e parâmetros de uso e ocupação do solo devem respeitar as diretrizes do Plano Diretor Municipal, especialmente quanto à expansão urbana, adensamento e consolidação do território.
- O Objetivo central é garantir coerência entre planejamento, desenvolvimento urbano e ocupação efetiva do solo, evitando a expansão desordenada das atividades em geral.

As Áreas de Interesse Especial possuem regulamentação própria e podem se sobrepor às demais zonas, prevalecendo suas regras específicas em caso de eventual conflito.

O zoneamento também busca assegurar melhores condições de mobilidade, acesso a serviços, qualidade ambiental e bem-estar da população. Como diretriz geral indica-se para o Município um Plano de Mobilidade Urbana específico, pelo seu porte e complexidade, de modo a atender o que determina a legislação federal.

As Zonas e Concentrações de Uso ficam classificadas e agrupadas, como:

- Zonas de Predominância de Uso Residencial (ZR);
- Concentrações de Usos Não Residenciais;
- Áreas de Interesse Especial;
- Macroárea de Proteção Ambiental;
- Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS);
- Núcleos urbanos complementares.

Essas Zonas seguem as diretrizes e a uma conceituação básica para serem incorporadas na Lei de Uso e Ocupação do Solo, articuladas ao Macrozoneamento. Os mapas das Figuras 27 e 28 ilustram a delimitação das Zonas Intraurbanas e as Concentrações de Usos, respectivamente.

- **Zonas de Predominância de Uso Residencial (ZR's)**

ZR-1 – Área de Adensamento Preferencial

Corresponde às áreas já consolidadas e dotadas de infraestrutura urbana mais completa, como redes de água, esgoto, energia, pavimentação e equipamentos públicos. Nessas áreas, incentiva-se o adensamento populacional e construtivo, com vistas ao melhor aproveitamento da infraestrutura existente e à redução da expansão dispersa.

ZR-2 – Área de Adensamento Condicionado

Abrange áreas com ocupação urbana em processo de consolidação, onde o aumento da densidade está condicionado à ampliação ou adequação da infraestrutura e dos serviços urbanos. O objetivo é evitar a sobrecarga dos sistemas existentes e garantir que o crescimento ocorra com qualidade urbana.

ZR-3 – Área de Expansão Urbana Preferencial

Compreende áreas destinadas à expansão planejada da cidade, onde se espera a implantação progressiva de infraestrutura e parcelamento do solo de forma regular. Essas áreas funcionam como vetor de crescimento urbano, orientando a ocupação futura de maneira ordenada e integrada ao tecido urbano existente.

ZR-4 – Área de Expansão Urbana Restringida

Engloba áreas onde a ocupação deve ocorrer de forma limitada e controlada, em razão de restrições ambientais, fragilidades do terreno ou ausência significativa de infraestrutura. Nessas zonas, a ocupação deve observar critérios mais rigorosos, evitando impactos negativos e ocupações inadequadas.

- **Concentrações de Usos Não Residenciais**

Centro Tradicional Municipal:

Constitui o núcleo histórico e funcional da cidade, concentrando atividades comerciais, de serviços, administrativas e institucionais. Caracteriza-se por maior intensidade de uso e ocupação do solo e elevada circulação de pessoas, desempenhando papel central na dinâmica urbana, com atividades centrais que polarizam a cidade e microrregião, na sua área de influência.

Corredores de Usos Diversificados

Estruturam a distribuição das atividades não residenciais ao longo dos principais eixos viários, promovendo a descentralização das funções urbanas.

- ✓ **Tipo I:** Associados a vias de maior capacidade e importância regional, como a Avenida Ulisses Coelho, trechos das rodovias BR-116 e BR-330 e o anel rodoviário. São destinados à instalação de atividades de maior porte e impacto, com forte relação com o sistema viário estruturante.
- ✓ **Tipo II:** Desenvolvidos a partir do crescimento urbano e da necessidade de descentralizar atividades do centro tradicional. Apresentam caráter mais local, atendendo às demandas dos bairros e promovendo maior equilíbrio na oferta de serviços.

Distrito Industrial

Área destinada à concentração de atividades industriais, reduzindo conflitos com áreas residenciais e garantindo melhor organização do setor produtivo.

- ✓ **DI I –** Consolidação: voltada ao fortalecimento e à regularização do polo industrial existente, com incentivo à qualificação das atividades instaladas.
- ✓ **DI II –** Ampliação: destinada à expansão futura do setor industrial, oferecendo espaço adequado para novos empreendimentos e crescimento econômico.

- **Áreas de Interesse Especial**

- ✓ **Centro Histórico:** Área de valor cultural, arquitetônico e simbólico, cuja preservação é fundamental para a identidade e memória urbana. As intervenções devem respeitar diretrizes específicas de conservação e valorização do patrimônio.
- ✓ **Campi Universitários:** Espaço destinado às atividades de ensino, pesquisa e extensão, com papel estratégico no desenvolvimento social e econômico do município. Pode atuar como polo gerador de conhecimento e inovação.
- ✓ **Área Institucional:** Destinada à implantação de equipamentos públicos e serviços de interesse coletivo, como escolas, unidades de saúde, centros administrativos e áreas de lazer. Contribui para a estruturação da rede de serviços urbanos e atendimento à população.

- **Macroárea de Proteção Ambiental**

Corresponde a áreas ambientalmente sensíveis ou estratégicas para a preservação dos recursos naturais, como corpos d'água, áreas de vegetação nativa e zonas de recarga hídrica. Nessas áreas, o uso e a ocupação do solo são controlados por normas específicas, visando evitar degradação ambiental, riscos à população e perda de biodiversidade.

Sua proteção é essencial para o desenvolvimento urbano mais sustentável e melhoria da qualidade de vida da população.

- **Núcleos urbanos complementares**

Além da sede municipal, o território urbano possui outros núcleos de menor porte que desempenham papel relevante na organização territorial do Município. Os núcleos urbanos fora da sede municipal, estão agrupados em Vilas e Povoados:

- ✓ **Vilas:** Barra Avenida, Florestal, Itajuru, Baixão, Monte Branco, Oriente Novo, Boaçu e Itaibó — caracterizam-se por ocupações de menor porte, com dinâmica própria e função de apoio ao espaço rural do Município.
- ✓ **Povoados:** Volta do Rio, Barragem da Pedra, Fazenda Santa Helena, Nova Esperança e Brejo Novo — apresentam características mais rurais ou de transição, mas como as Vilas, integram a rede urbana municipal.

Esses núcleos devem ser objeto de plano e programas específicos voltados para a integração territorial, visando o acesso a serviços e melhoria nas condições de vida da população, com a devida participação da população das localidades. Portanto, podem ter regramentos específicos mais detalhados, em regulamentação complementar ao PDDU e LOUOS, desde que aprovados no Conselho de Desenvolvimento do Município.

As Figuras na sequência, apresentam as proposições para o zoneamento do uso e ocupação do solo urbano na sede municipal e nos distritos.

Figura 27 – Proposta do Zoneamento Urbano para a cidade de Jequié

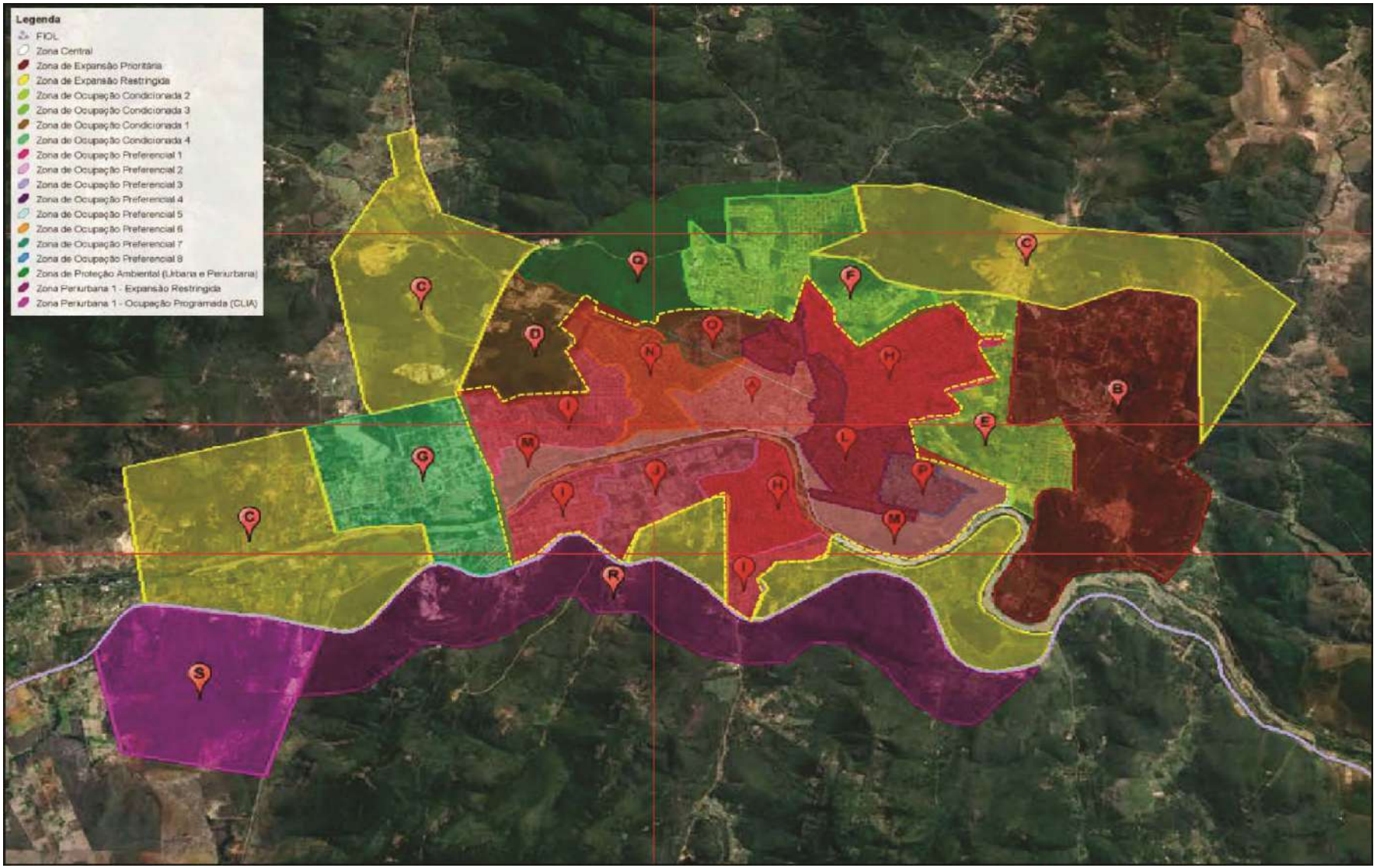


Figura 28 – Zoneamento Urbano – Concentrações de usos não residenciais



8. ZONEAMENTO URBANÍSTICO DOS DISTRITOS

As sedes distritais do município de Jequié, com exceção do distrito sede — Itajuru, Floresta, Boaçu, Itaibó, Oriente Novo, Monte Branco, Baixão e Barra Avenida — configuram-se como pequenos núcleos urbanos inseridos em contexto predominantemente rural, desempenhando papel importante na articulação territorial e na oferta de serviços básicos à população dispersa no campo.

Apesar de sua relevância, esses assentamentos apresentam, em geral, infraestrutura urbana incompleta, ocupação pouco ordenada e limitações quanto ao acesso a equipamentos e serviços públicos.

Cabe destacar que as sedes distritais apresentam, em geral, uma dinâmica de crescimento urbano lenta e de baixa intensidade, fortemente condicionada por fatores como a estabilidade demográfica, a dependência das atividades rurais e a limitada atratividade econômica. Esse processo resulta em expansões pontuais e, muitas vezes, desarticuladas, com baixa densidade construtiva e reduzida pressão por transformação do uso do solo.

Nesse contexto, o zoneamento urbano deve adotar diretrizes compatíveis com essa realidade, priorizando a consolidação e qualificação do tecido existente, a ocupação de vazios urbanos e a racionalização da infraestrutura, evitando a indução de padrões de crescimento incompatíveis com a escala e a capacidade de suporte dessas localidades, considerando ainda suas especificidades locais, potencialidades e fragilidades.

Objetivos do Zoneamento Urbanístico dos Distritos

- Estruturar e ordenar o uso e a ocupação do solo, respeitando a escala e as características dos pequenos núcleos urbanos;
- Promover a melhoria gradual da infraestrutura urbana e das condições de habitabilidade;
- Definir áreas prioritárias para adensamento e expansão controlada, evitando ocupações dispersas;
- Assegurar a preservação de áreas ambientalmente sensíveis e de interesse paisagístico;
- Incentivar a implantação e qualificação de equipamentos públicos e serviços essenciais;
- Fortalecer a função das vilas como centralidades locais de apoio às populações rurais;
- Orientar a regularização fundiária e a consolidação dos assentamentos existentes;
- Compatibilizar os usos urbanos com as atividades rurais do entorno, evitando conflitos de uso;
- Contribuir para a redução das desigualdades territoriais no âmbito municipal.

Zona Centro da Vila

A Zona Centro de Vila (ZCV), se configura pelas áreas localizadas no centro das vilas que centraliza os principais equipamentos e serviços e caracteriza o distrito, possuindo as seguintes diretrizes:

- Preservação e requalificação dos núcleos centrais, com implantação de equipamentos urbanos suficientes para garantir manutenção e estrutura para o distrito (posto de saúde, escola, banco, subprefeitura) e, quando existente, proteção das edificações e sítios de valor histórico-cultural;
- Implantação e requalificação de espaços públicos abertos e áreas verdes;
- Incentivo à implantação de áreas verdes com arborização, inclusive ao longo das calçadas melhorando o conforto ambiental para o pedestre e ciclista;
- Ampliação e requalificação da infraestrutura existente de abastecimento de água, coleta de resíduos, esgotamento sanitário e telecomunicações;
- Investimento em mobilidade, com requalificação das vias, pavimentação adequada, criação e requalificação de passeios e ciclovias seguindo as normas de acessibilidade vigentes;
- Estímulo à ocupação de comércios e serviços de demanda diária;
- Estímulo à ocupação de uso industrial de baixo impacto;
- Limite de gabarito de 6m de altura;
- CAB: 1,0.

Zona de Ocupação Prioritária

A Zona de Ocupação Prioritária (ZOP), se caracteriza pelas áreas mais densamente ocupadas e infraestruturadas com caráter mais urbano, e possui as seguintes diretrizes:

- Controle para manutenção de média densidade com estímulo à ocupação residencial, permitindo usos de comércio e serviço de pequeno porte;
- Investimento na ampliação e qualificação da infraestrutura de saneamento básico, telecomunicação, energia elétrica, sistema viário e de áreas verdes;
- Requalificação das vias existentes e criação de novas, quando necessário, garantindo pavimentação adequada, criação e requalificação de passeios e ciclovias seguindo as normas de acessibilidade vigentes;
- Incentivo à implantação e manutenção de áreas verdes com arborização, inclusive ao longo das calçadas melhorando o conforto ambiental para o pedestre e ciclista;
- Limite de gabarito de 2 (dois) pavimentos;
- CAB: 1,0.

Zona de Ocupação Condicionada

A Zona de Ocupação Condicionada (ZOC), configura-se pelas zonas de ocupação menos adensada com infraestrutura urbana precária ou inexistente, e possui as seguintes diretrizes:

- Área em maior parte pouco densa, considerando terras com parcelamento ou não, a ser adensada em um segundo momento;
- Preservação e conservação ambiental (corpos d'água e vegetação nativa);
- Controle da densidade com estímulo à ocupação residencial do tipo de sítios e chácaras com lotes mínimos de 500m² (quinhentos metros quadrados);
- Investimento na ampliação e qualificação da infraestrutura adequada de saneamento básico, telecomunicação, energia elétrica, sistema viário e de áreas verdes;
- CAB: 0,4.

A seguir são descritas as zonas definidas para as vilas dos distritos.

Zona Periurbana

A Zona Periurbana (ZP), são áreas mais afastadas dos núcleos urbanos das vilas e apresentam características mais rurais de sítios e chácaras, com incentivo a atividades de cultivos, possuindo as seguintes diretrizes:

- Incentivo à produção agrícola, agropastoril, agricultura familiar, e de base agroecológica;
- Previsão de loteamento apenas para implantação de lotes-chácaras de no mínimo 2.000m² (dois mil metros quadrados);
- Preservação e conservação ambiental (corpos d'água e vegetação nativa);
- Controle e fiscalização dos parcelamentos irregulares em áreas rurais;
- Investimento em infraestrutura de saneamento adequada para região de características rurais;
- Preservação das características culturais dos assentamentos rurais ainda existentes com comunidades tradicionais, quilombolas e outras.
- CAB: 0,3

As Figuras 29, 30, 31, 32, 33, 34 ,35, 36 e 37, na sequência, apresentam respectivamente, o mapa de localização e as propostas do Zoneamento Urbano para as sedes dos Distritos.

Figura 29 – Mapa de localização dos Distritos de Jequié

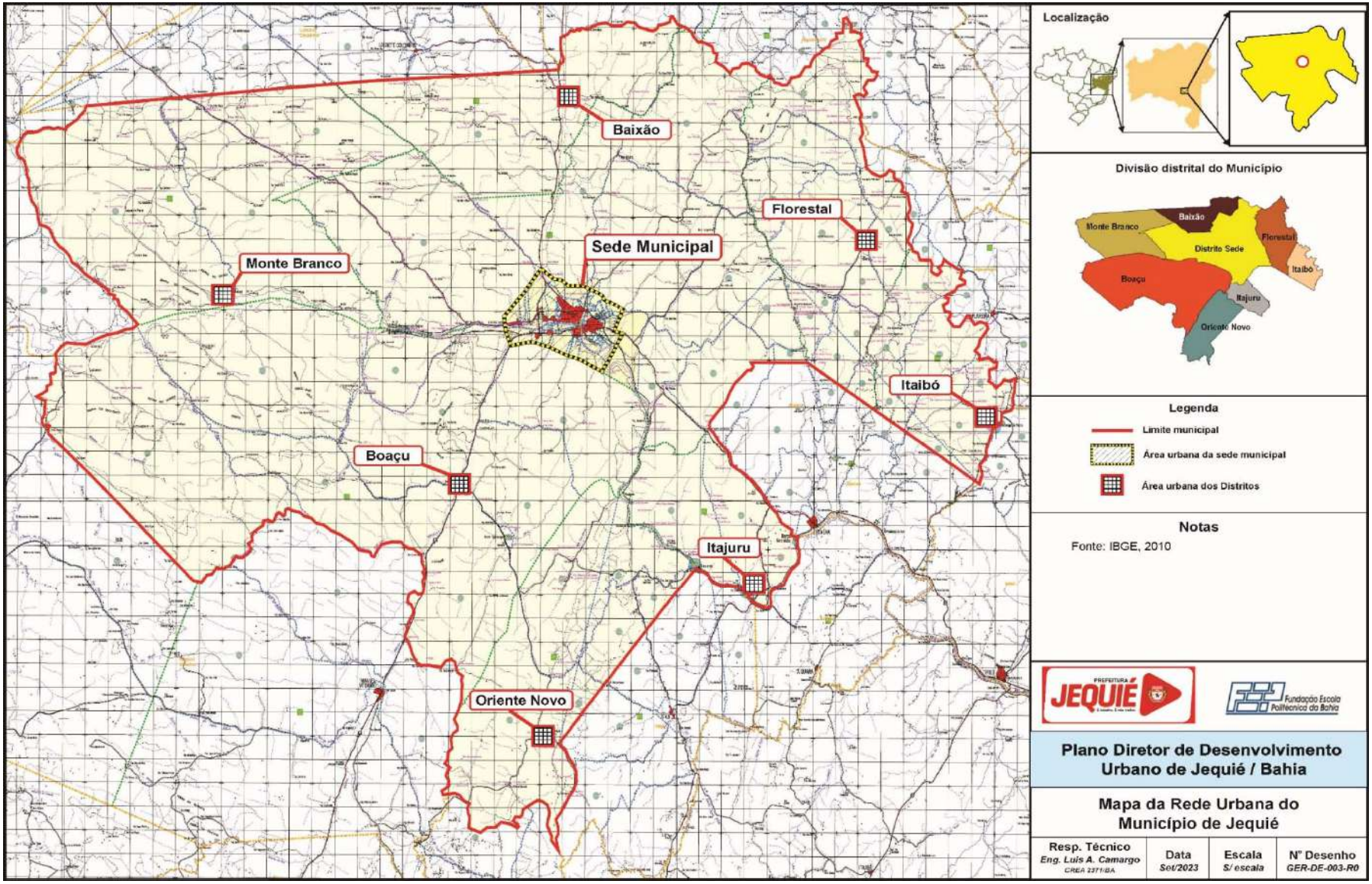


Figura 30 – Zoneamento Urbano – Distrito de Oriente Novo

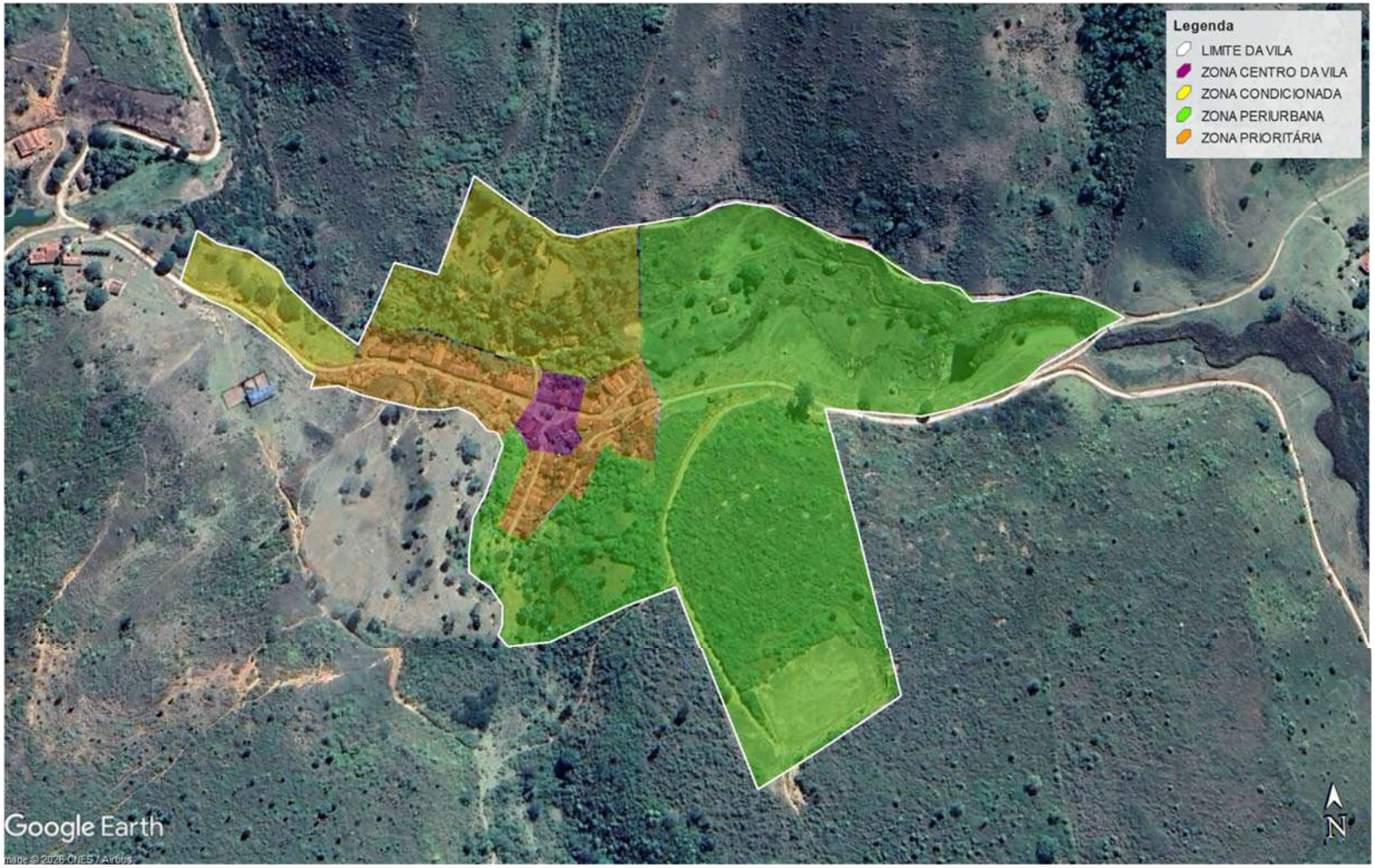


Figura 31 – Zoneamento Urbano – Distrito de Barra Avenida



Figura 32 – Zoneamento Urbano – Distrito de Florestal



Figura 33 – Zoneamento Urbano – Distrito de Monte Branco

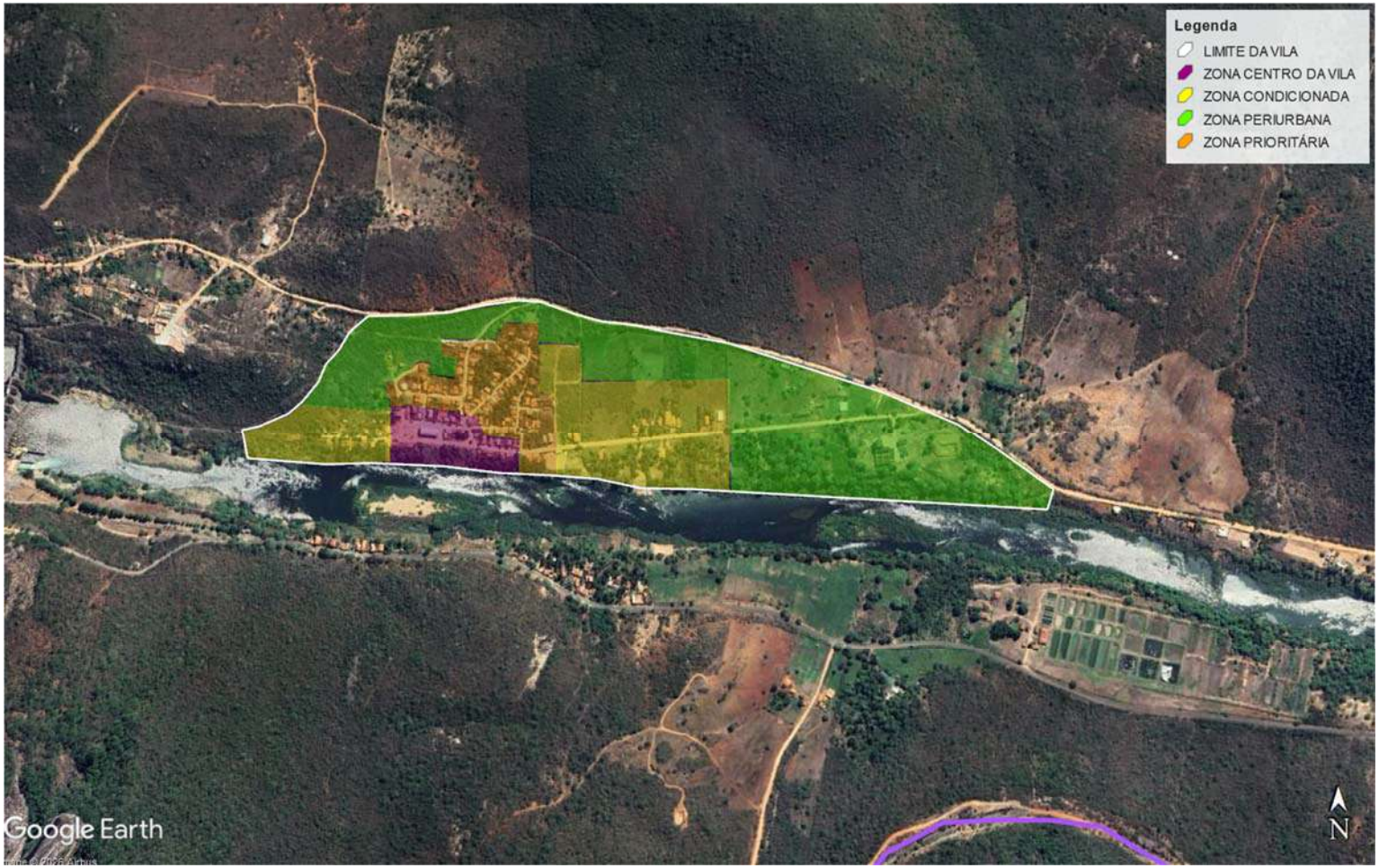


Figura 34 – Zoneamento Urbano – Distrito de Itaibó



Figura 35 – Zoneamento Urbano – Distrito de Itajuru



Figura 36 – Zoneamento Urbano – Distrito de Boaçu



Figura 37 – Zoneamento Urbano – Distrito de Baixão



9. ZONAS ESPECIAIS DE INTERESSE SOCIAL

Neste Capítulo são apresentadas as proposições pertinentes às Zonas Especiais de Interesse Social, enfocando os seguintes tópicos:

- Definição das Zonas Especiais de Interesse Social;
- Modelo de gestão das ZEIS.

9.1 PROPOSIÇÃO DAS ZEIS

As ZEIS correspondem a áreas ou edificações destinadas prioritariamente à recuperação urbanística, à regularização fundiária e à produção de Habitação de Interesse Social (HIS). Essas zonas abrangem intervenções voltadas à requalificação de imóveis degradados, à provisão de equipamentos sociais e culturais, à criação e melhoria de espaços públicos, bem como à implantação de serviços e atividades comerciais de caráter local, com o objetivo de promover inclusão urbana e melhoria das condições de vida da população.

No município de Jequié, as delimitações dessas zonas seguem o mapeamento estabelecido em instrumento cartográfico específico constante do conjunto de anexos do planejamento urbano municipal.

As ZEIS estão classificadas em quatro categorias distintas, conforme as características de ocupação e os objetivos de intervenção, a saber (Figura 38):

- **ZEIS 1:** compreende áreas ou edificações ocupadas predominantemente por assentamentos precários ou populares, que demandam regularização fundiária e urbanística, incluindo aquelas ocupadas por comunidades tradicionais e remanescentes de quilombos.
- **ZEIS 2:** abrange assentamentos de padrão popular que necessitam essencialmente de regularização fundiária, sem demandar, em regra, intervenções urbanísticas estruturais mais complexas.
- **ZEIS 3:** corresponde a áreas compostas por glebas ou terrenos não edificados ou subutilizados, aptos à urbanização, destinadas à produção de HIS em áreas públicas, com foco na redução do déficit habitacional e no atendimento a programas de reassentamento de populações.
- **ZEIS 4:** apresenta características semelhantes à ZEIS 3, diferenciando-se por incidir sobre glebas de propriedade privada, igualmente destinadas à produção habitacional de interesse social.

A instituição de novas ZEIS observa critérios específicos conforme a categoria. No caso da ZEIS 1, sua criação está vinculada à existência de ocupações irregulares e precárias habitadas por famílias de baixa renda ou comunidades tradicionais, podendo decorrer de demanda apresentada pelos moradores ou de indicação constante em instrumentos de planejamento habitacional e urbanístico. A ZEIS 2 também pode ser instituída a partir de solicitação comunitária ou de diretrizes estabelecidas em planos municipais ou setoriais. Já as ZEIS 3 e ZEIS 4 dependem de previsão em planos de habitação ou urbanísticos locais, devendo estar situadas em áreas com disponibilidade ou viabilidade de implantação de infraestrutura urbana.

O processo de regularização das ZEIS será conduzido de forma integrada entre o poder público e a comunidade local, contemplando um conjunto articulado de ações. Entre essas ações destacam-se a elaboração de Plano de Urbanístico Específico; o fortalecimento da organização comunitária, com a formação de instâncias participativas locais; a implementação de programas de geração de trabalho e renda; a regularização espacial e fundiária; e a definição de normas urbanísticas adequadas às características socioculturais da população, garantindo condições de conforto e segurança.

Conforme cada caso, incluem-se ainda a produção e melhoria de unidades habitacionais, a implantação de infraestrutura urbana básica, equipamentos e serviços comunitários, além da oferta de assistência técnica e jurídica gratuita para a regularização da moradia e ações de educação ambiental.

9.2 O MODELO DE GESTÃO DAS ZEIS

O controle das Zonas Especiais de Interesse Social pressupõe participação ativa da comunidade em todas as etapas, desde a formulação de planos e projetos até a execução, fiscalização e monitoramento das intervenções. Dependendo das condições locais, a regularização pode envolver processos de reurbanização, especialmente em contextos de infraestrutura precária, ou de relocação de moradias, nos casos em que haja riscos à segurança, à saúde pública ou ao meio ambiente, como em áreas sujeitas a inundações, margens de cursos d'água ou locais ambientalmente sensíveis.

A definição de prioridades para a regularização de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) deve observar critérios específicos conforme a tipologia da área, a seguir postos.

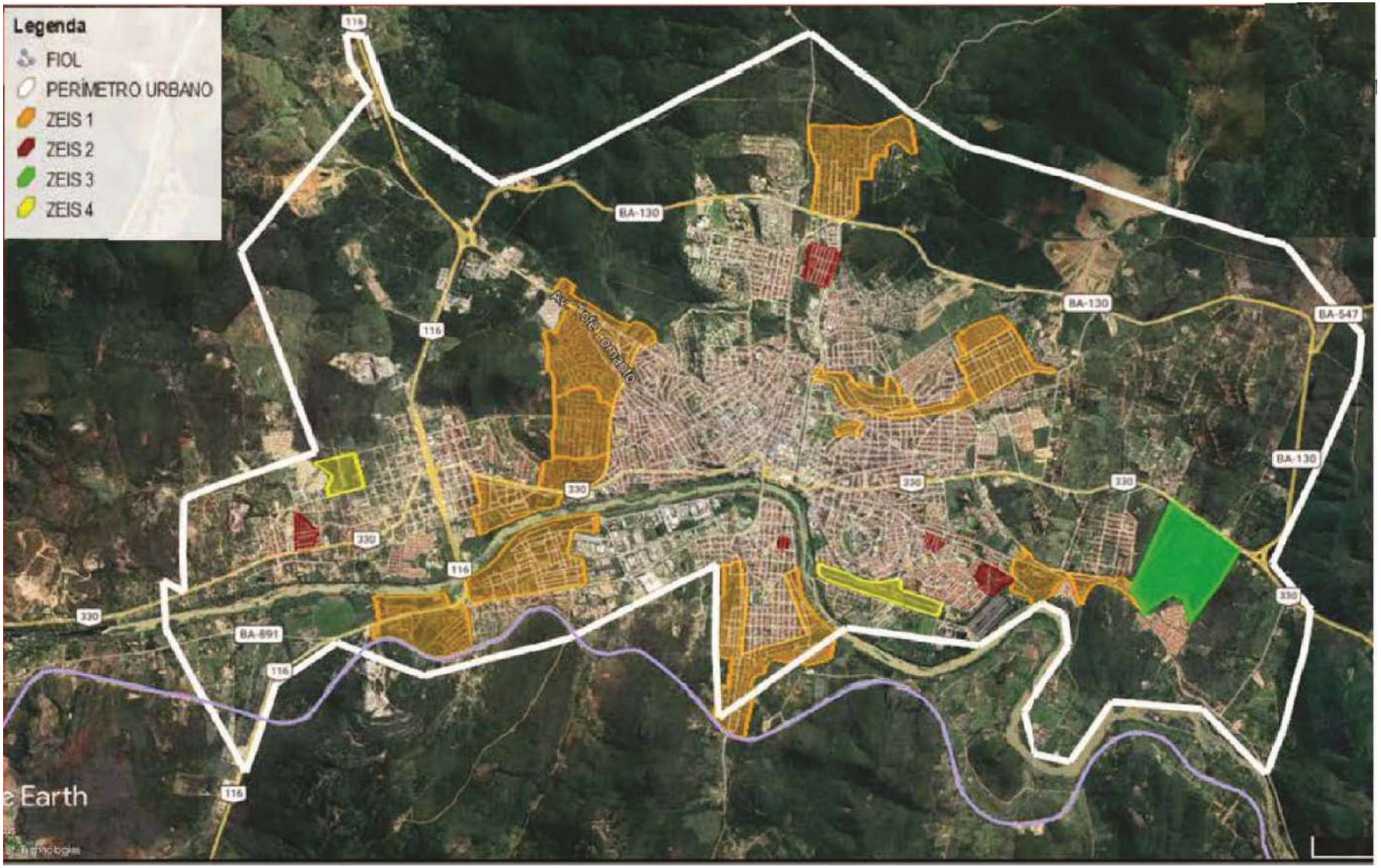
No caso das ZEIS 1, a priorização deve considerar, em primeiro lugar, o grau de precariedade do assentamento, analisando-se as características do desenho urbano, a densidade de ocupação, a disponibilidade de infraestrutura e de equipamentos urbanos, bem como as condições de salubridade. Deve-se também avaliar o nível de risco à vida e ao meio ambiente, especialmente em situações de ocupação em áreas sujeitas a deslizamentos, alagamentos ou com solos instáveis, bem como a incidência de acidentes e os impactos ambientais associados.

Outro aspecto relevante é a eventual localização da área em terreno público, além da existência de recursos disponíveis no âmbito do Orçamento Participativo ou de parcerias com agentes interessados em investir na área. Por fim, devem ser consideradas as áreas indicadas pelos movimentos de moradia atuantes no Município de Jequié.

Para as ZEIS 2, a definição de prioridades deve levar em conta o nível de consolidação dos assentamentos, conferindo maior prioridade àqueles já mais estruturados, com presença de infraestrutura, equipamentos urbanos e condições adequadas de salubridade.

Devem ser priorizados os assentamentos que já tenham recebido algum tipo de intervenção urbanística por parte do Poder Público, assim como aqueles inseridos na malha urbana e dotados de alguma infraestrutura básica e serviços. Da mesma forma, devem ser consideradas as indicações provenientes dos movimentos de moradia atuantes no Município de Jequié.

Figura 38 – Mapa de Zonas de Especial Interesse Social - ZEIS



10. MOBILIDADE E SISTEMA VIÁRIO URBANO

Neste Capítulo são apresentadas as proposições pertinentes à mobilidade e sistema viário urbano, enfocando os seguintes tópicos:

- Considerações gerais;
- hierarquização do sistema viário;
- sistema rodoviário rural e vicinal;
- sistema viário urbano.

10.1 CONSIDERAÇÕES GERAIS

A mobilidade urbana compreende a locomoção de pessoas e mercadorias nos espaços da cidade, articulado ao espaço municipal, realizada por meio de diferentes modos de deslocamento, conforme os diversos motivos de viagem. O traçado viário faz parte da mobilidade, como um suporte essencial, cuja finalidade é promover a articulação intraurbana e interurbana, integrando os diferentes espaços do território municipal e regional, por meio de uma rede viária de preferência multimodal.

A infraestrutura viária é parte da mobilidade urbana devendo assegurar fluidez, conforto e segurança ao deslocamento de pedestres e veículos, constituindo também um elemento indutor do desenvolvimento urbano e regional.

A mobilidade urbana é composta pelo sistema viário, inerente ao Modelo Físico Territorial proposto no PDDU, sempre associado aos modos de deslocamento, tipos de transporte coletivo e individual, e às categorias de transporte de passageiros e cargas.

Os tipos ou modais de deslocamento podem ser enquadrados como: a pé, com o deslocamento realizado caminhando; por tração animal, por meio de animais ou veículos por eles tracionados; cicloviário, por bicicletas ou triciclos; rodoviário, por veículos sobre pneus; ferroviário, por trem (FIOL); hidroviário, realizado por embarcações (já existiu no Rio de Contas); dutoviário, destinado ao transporte de produtos por meio de dutos (Petrobrás) etc.

O ordenamento institucional da mobilidade no município pressupõe a municipalização do trânsito, possibilitando ao poder público local o controle, planejamento e gestão do sistema. Para tanto, o PDDU indica a necessidade de um Plano de Mobilidade Urbana e Municipal, nos termos da legislação federal em vigor, como disposto na Lei nº 14.000, de 19.05.2020, que altera a Lei nº 12.587, de 03.01.2012, instituindo as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana por Municípios com mais 20.000 habitantes.

10.2 HIERARQUIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

O sistema viário municipal é estruturado com base na classificação funcional das vias, em consonância com a legislação nacional de trânsito (CTB), e organiza-se em dois grandes grupos: vias rurais e vias urbanas, conforme suas funções de articulação territorial, mobilidade e acesso.

➢ **VIAS RURAIS**

- **Rodovias**: vias, em geral pavimentadas, destinadas à articulação intermunicipal e inter-regional, conectando distritos, vilas e a sede urbana, com maior capacidade de fluxo e velocidade operacional;
- **Estradas**: vias predominantemente não pavimentadas, com função semelhante à das rodovias, garantindo a circulação entre áreas rurais e o acesso a localidades de menor porte;
- **Vias vicinais**: vias de menor hierarquia responsáveis pela articulação interna do território municipal, promovendo a conexão entre áreas rurais, propriedades agrícolas, povoados e sua integração com a malha viária principal.

➢ **VIAS URBANAS - CLASSIFICAÇÃO**

- **VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO**: destinada à circulação de longa distância e alta fluidez, com controle total de acessos, ausência de interseções em nível e sem acesso direto aos lotes, conectando o sistema rodoviário ao sistema viário urbano;
- **VIA ARTERIAL:** responsável pela articulação entre diferentes regiões da cidade, permitindo interseções em nível e acessos controlados aos lotes, suportando deslocamentos de média e longa distância;
- **VIA COLETORA**: destinada a coletar e distribuir o tráfego entre vias arteriais e locais, atendendo principalmente aos deslocamentos internos dos bairros e contribuindo para a organização da circulação local;
- **VIA LOCAL**: voltada ao acesso direto às edificações e às atividades urbanas, com predominância de tráfego local e baixa velocidade operacional;
- **VIA MARGINAL**: via auxiliar implantada paralelamente às vias de trânsito rápido ou arteriais, destinada a garantir o acesso às propriedades lindeiras e a conexão com vias de menor hierarquia, contribuindo para a segurança e a fluidez do tráfego principal;
- **CICLOVIA**: via exclusiva para circulação de bicicletas, fisicamente segregada do tráfego motorizado e, quando necessário, do fluxo de pedestres, assegurando maior segurança aos usuários;
- **VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES**: espaços públicos destinados prioritariamente à circulação de pedestres, podendo incluir calçadões, passeios ampliados e áreas de convivência, com restrição ou controle do acesso de veículos.

➢ **CARACTERÍSTICAS FÍSICO-OPERACIONAIS**

As características físico-operacionais das vias — tais como largura da pista, número de faixas, velocidade regulamentada, tipo de pavimentação, presença de calçadas, ciclovias, sinalização e dispositivos de segurança — devem ser definidas de acordo com sua categoria funcional, assegurando desempenho adequado, segurança viária e eficiência na circulação de pessoas e mercadorias.

10.3 SISTEMA RODOVIÁRIO RURAL E VICINAL

A implementação e a qualificação do sistema rodoviário rural e vicinal devem observar as seguintes diretrizes, a serem detalhadas no Plano de Mobilidade específico recomendado:

- Definição e implantação de novas ligações viárias municipais e regionais, garantindo a acessibilidade contínua a distritos, vilas e povoados;
- melhoria, recuperação e manutenção periódica da malha vicinal existente, assegurando condições adequadas de trafegabilidade ao longo de todo o ano;
- incorporação de critérios ambientais nos projetos viários, com atenção especial às áreas próximas a corpos d'água, áreas de preservação permanente e unidades de conservação;
- definição, regularização e preservação das faixas de domínio das rodovias e estradas municipais, evitando ocupações irregulares;
- implantação preferencial de ciclovias ou ciclo-faixas ao longo de vias rurais com maior fluxo, incentivando modos de transporte não motorizados e promovendo segurança aos usuários;
- adoção de soluções técnicas adequadas de drenagem, estabilização de taludes e controle de erosão, visando à durabilidade das vias e à redução de impactos ambientais.

10.4 SISTEMA VIÁRIO URBANO

A estruturação e o aprimoramento do sistema viário urbano, a ser detalhado no Plano de Mobilidade (Lei nº 14.000, de 19.05.2020), setorial/específico, é indicado como prioridade para o desenvolvimento urbano, considerando as seguintes diretrizes:

- Organização da rede viária com base em eixos estruturantes, incluindo rodovias urbanizadas, avenidas principais e os anéis viários preconizados no PDDU, de modo a ordenar os fluxos de circulação;
- integrar as áreas urbanas segregadas por barreiras físicas naturais ou artificiais, como rios, vales, ferrovias e rodovias;
- compatibilizar a capacidade das vias com a demanda de tráfego, especialmente nos horários de pico, por meio de intervenções operacionais e geométricas;
- consolidar e integrar a malha viária existente, promovendo continuidade e conectividade entre os diferentes bairros;
- implantar as novas conexões viárias em áreas de expansão urbana, orientando o crescimento ordenado da cidade;
- elaborar estudos e projetos funcionais para os principais corredores viários, priorizando eficiência, segurança e multimodalidade;
- qualificar o espaço urbanístico e paisagístico do sistema viário, incluindo arborização, mobiliário urbano e tratamento adequado dos espaços públicos;
- requalificar a situação física das vias em áreas consolidadas, visando a melhoria

das condições de circulação, acessibilidade universal e segurança viária;

- implementar programas contínuos de melhoria da mobilidade, incluindo a integração entre transporte motorizado, não motorizado e o transporte coletivo.
- estabelecer critérios ambientais nos projetos viários, com atenção especial às áreas próximas a corpos d'água, áreas de preservação permanente e unidades de conservação;
- definir a regularização e preservação das faixas de domínio das rodovias e estradas municipais, evitando ocupações irregulares;
- implantação de ciclovias ou ciclo-faixas ao longo de vias com maior fluxo, incentivando modos de transporte não motorizados e promovendo segurança aos usuários;
- prever adoção de soluções técnicas adequadas de drenagem, estabilização de taludes e controle de erosão, visando à durabilidade das vias e redução de impactos ambientais.

As Figuras 39 e 40, na sequência, apresentam as proposições para o ordenamento do sistema viário urbano de Jequié.

Figura 39 – Sistema viário intraurbano – proposta de hierarquização

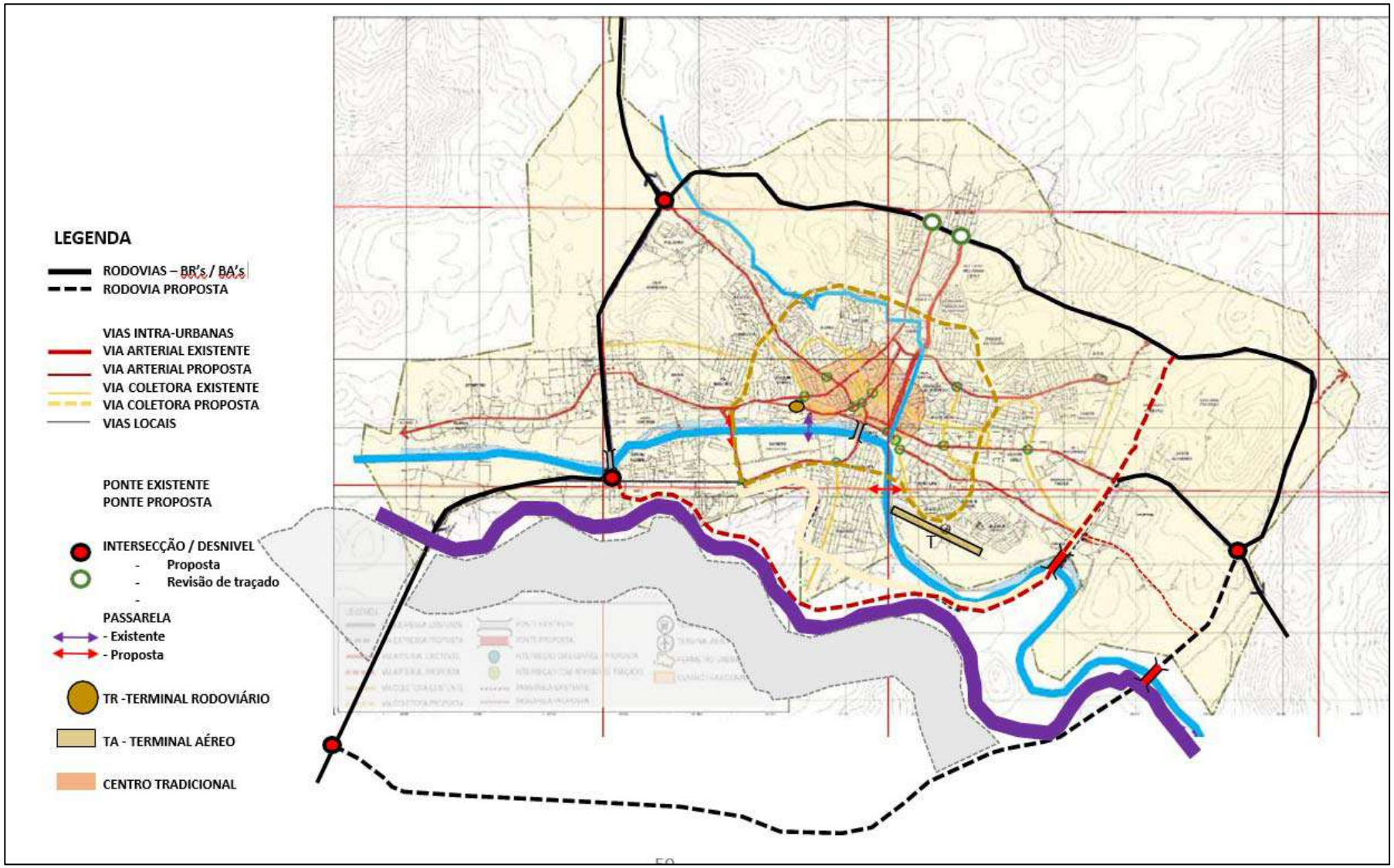
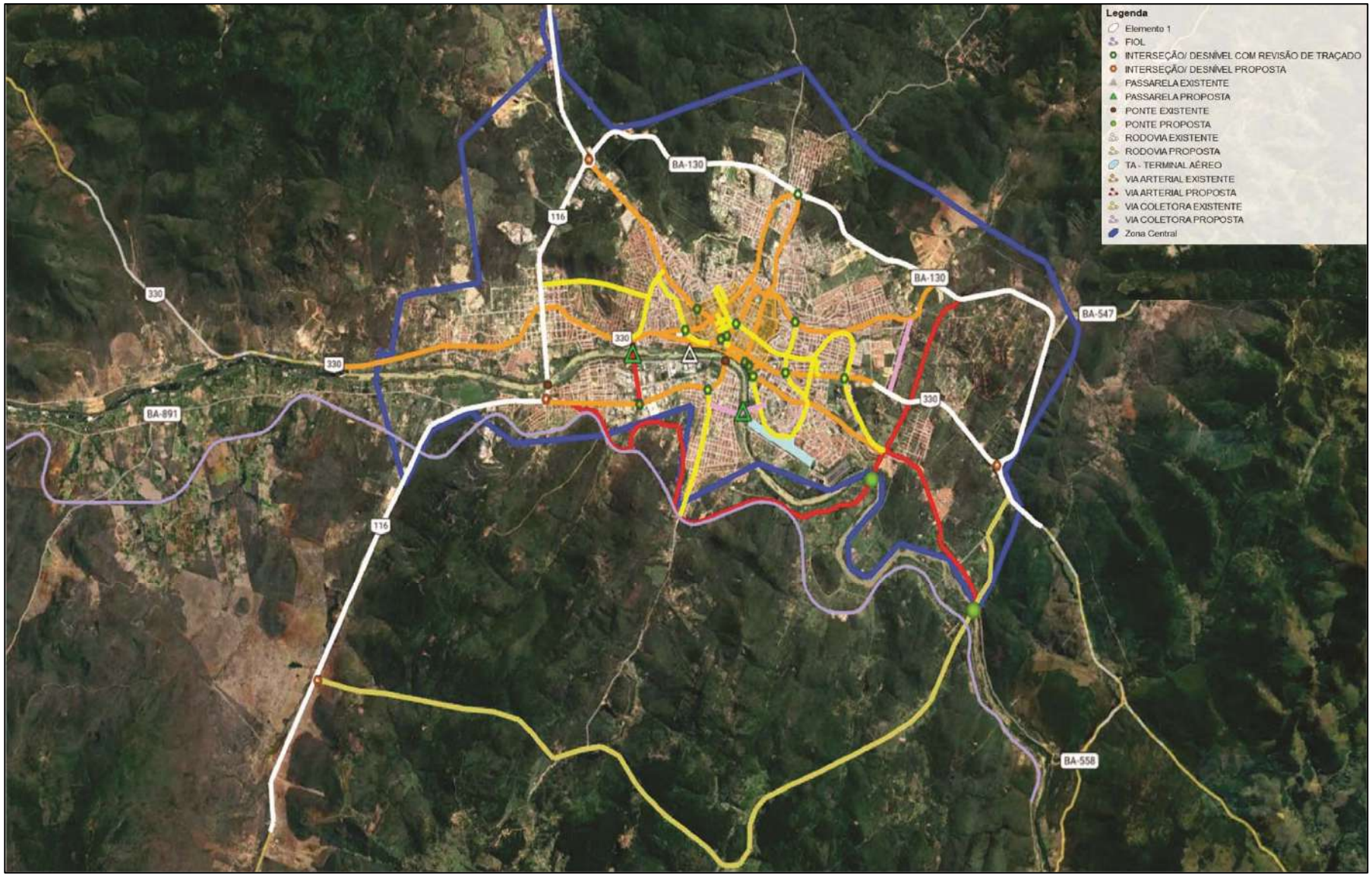


Figura 40– Sistema viário intraurbano – Intersecções



11. PARCELAMENTO DO SOLO PARA FINS URBANOS

Neste Capítulo são apresentadas as proposições pertinentes ao parcelamento do solo para fins urbanos, enfocando os seguintes tópicos:

- Conceitos e premissas;
- modalidades de parcelamento e legislação;
- aspectos urbanísticos e ambientais.

11.1 CONCEITOS E PREMISSAS

O parcelamento do solo para fins urbanos pode ser realizado por meio de loteamento, loteamento de interesse social, desmembramento ou condomínio urbanístico, incluindo também variantes integradas à edificação. Essas variantes correspondem às situações em que o empreendedor executa simultaneamente a implantação da urbanização e a construção das edificações, abrangendo o loteamento, o loteamento de interesse social, o desmembramento e o condomínio urbanístico nessa condição integrada.

Para fins de definição, considera-se loteamento a subdivisão de uma gleba em lotes destinados à edificação, com abertura de novas vias ou logradouros públicos, ou com a ampliação, modificação ou prolongamento dos existentes.

O loteamento de interesse social é aquele voltado à produção de habitação de interesse social, podendo ser promovido pelo poder público ou pela iniciativa privada, conforme as diretrizes do macrozoneamento e zoneamento do Plano Diretor.

O desmembramento consiste na divisão de um imóvel em lotes edificáveis sem a criação ou alteração do sistema viário existente. O condomínio urbanístico corresponde à divisão de um imóvel em unidades autônomas vinculadas a frações ideais de áreas comuns, admitindo vias internas de domínio privado e vedando a implantação de logradouros públicos no interior do empreendimento.

11.2 MODALIDADES DE PARCELAMENTO E LEGISLAÇÃO

Um mesmo imóvel pode ser parcelado utilizando uma ou mais das modalidades citadas anteriormente, desde que sejam atendidos os requisitos estabelecidos na LOUOS. A aprovação dos parcelamentos urbanos está condicionada ao cumprimento da legislação aplicável, sendo que os loteamentos e desmembramentos devem obedecer à Lei Federal nº 6.766/1979, ou à norma que venha a substituí-la, além das disposições locais.

Os condomínios urbanísticos integrados à edificação devem observar o disposto na Lei nº 4.591/1964, especialmente no que se refere às incorporações imobiliárias, bem como os requisitos previstos nesta Lei. Já os loteamentos e desmembramentos integrados à edificação seguem as disposições estabelecidas no âmbito desta legislação municipal.

11.3 ASPECTOS URBANÍSTICOS E AMBIENTAIS

No que se refere aos aspectos urbanísticos e ambientais, o parcelamento do solo deve atender aos requisitos ambientais definidos no PDDU e na LOUOS, considerando o Macrozoneamento e o Zoneamento Urbano, além das exigências da legislação ambiental vigente em níveis federal e estadual, sobretudo nos casos em que houver necessidade de licenciamento ambiental.

Ressalta-se que o parcelamento para fins urbanos somente é admitido dentro do perímetro urbano estabelecido pelo Plano Diretor Municipal.

12. EQUIPAMENTOS URBANOS ESPECIAIS

Neste Capítulo são apresentadas as proposições pertinentes aos equipamentos urbanos especiais, que englobam todos aqueles que pelo porte, tipo de atividade e complexidade atraem viagens de naturezas diversas, capazes de interferir no funcionamento do tráfego, podendo ou não se constituir num Polo Gerador de Tráfego com suas exigências específicas. Os equipamentos mais comuns são destacados na sequência.

- **Empreendimentos de grande porte comercial e logístico**

Incluem-se nessa categoria os shopping centers, centros empresariais e congêneres, bem como supermercados, mercados e grandes depósitos. Esses empreendimentos deverão dispor de áreas exclusivas destinadas às operações de carga e descarga, fisicamente separadas das áreas de circulação e estacionamento de veículos de usuários.

Essa exigência aplica-se independentemente da quantidade de vagas para estacionamento prevista na LOUOS, de modo a garantir maior eficiência logística, evitar conflitos de circulação interna e minimizar impactos no sistema viário do entorno. As áreas de carga e descarga deverão ser dimensionadas conforme a demanda do empreendimento, considerando o porte, a frequência de abastecimento e o tipo de mercadoria movimentada.

- **Estabelecimentos de saúde com internamento.**

Hospitais, centros de saúde e clínicas com internamento deverão prever, além das vagas mínimas de estacionamento estabelecidas, áreas exclusivas para duas funções essenciais: o estacionamento de veículos que transportem pacientes e a realização de operações de carga e descarga.

As vagas destinadas ao atendimento de pacientes deverão estar localizadas em pontos de fácil acesso às entradas principais, preferencialmente cobertas e com condições adequadas de acessibilidade. Já as áreas de carga e descarga deverão ser posicionadas de forma a não interferir no fluxo de ambulâncias e usuários, assegurando o funcionamento contínuo e seguro das atividades hospitalares.

- **Equipamentos escolares de porte**

Os estabelecimentos de ensino de grande porte, deverão contar com áreas específicas para embarque e desembarque de alunos, projetadas de forma a garantir segurança e fluidez no tráfego local, especialmente nos horários de pico. Além disso, de acordo porte e características da via de acesso, deverão prever espaços adequados para estacionamento de veículos de transporte escolar, considerando a capacidade da instituição e o volume de estudantes atendidos.

Sempre que possível, essas áreas deverão ser internas ao lote ou gleba de terreno, evitando interferências na via pública e contribuindo para a organização do trânsito no entorno imediato.

- **Postos de abastecimento e serviços automotivos**

Nos postos de abastecimento de veículos com ou sem pontos de serviços associados, a testada do terreno ao longo da via de acesso deverá ter, no mínimo, 30,00 metros. Essa dimensão mínima visa assegurar condições adequadas de entrada e saída de veículos, reduzindo riscos de congestionamento e acidentes. Além disso, recomenda- se que o projeto preveja acessos bem definidos, áreas de espera internas e organização funcional que evite filas projetadas para a via pública.

- **Cemitérios e crematórios**

Os novos cemitérios públicos ou privados deverão atender a requisitos específicos de implantação, com o objetivo de garantir isolamento adequado e integração ambiental. Deverão ser circundados por logradouros públicos ao longo de todas as divisas, assegurando acessibilidade e separação em relação a usos vizinhos, em especial os destinados à moradia, hospitais, escolas e similares.

Será obrigatória a implantação de um cinturão verde arborizado em todo o perímetro, com largura mínima de 5,00 metros. Esse cinturão deverá atuar como elemento de composição paisagística e proteção ambiental, contribuindo para a melhoria microclimática, a redução de impactos visuais e a criação de uma zona de transição entre o equipamento e o entorno urbano.

13. PROPOSIÇÃO DE ECOBAIRROS

Neste Capítulo apresenta-se uma proposição pertinentes à implantação de ecobairros na cidade de Jequié. A incorporação do conceito de ecobairros ao Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano representa um avanço significativo na construção de uma cidade mais sustentável, inclusiva e resiliente. Mais do que um modelo urbanístico, os ecobairros constituem uma **estratégia de transformação urbana**, capaz de alinhar crescimento econômico, proteção ambiental e qualidade de vida para as atuais e futuras gerações. Nessa perspectiva são enfocados os seguintes aspectos:

- Introdução;
- Conceito de rcobairros;
- características fundamentais dos ecobairros;
- a proposta de ecobairros para Jequié.

13.1 INTRODUÇÃO

O acelerado processo de urbanização observado nas cidades médias brasileiras tem intensificado desafios relacionados ao uso e ocupação do solo, à mobilidade urbana, ao saneamento ambiental, à gestão dos recursos naturais e à inclusão socioespacial. No contexto do Município de Jequié, polo regional do Médio Rio de Contas, tais desafios se manifestam de forma particular em razão da expansão urbana horizontal, da pressão sobre áreas ambientalmente sensíveis e da necessidade de qualificação da infraestrutura urbana existente.

Nesse cenário, o conceito de **Ecobairros** emerge como uma estratégia inovadora e estruturante para orientar o desenvolvimento urbano sustentável, alinhando planejamento territorial, justiça social, eficiência ambiental e resiliência climática. A incorporação desse modelo ao Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano representa uma oportunidade de redefinir padrões urbanísticos, promover melhor qualidade de vida e fortalecer a função socioambiental da cidade.

13.2 CONCEITO DE ECOBAIRROS

Os ecobairros são unidades urbanas planejadas ou requalificadas com base em princípios de sustentabilidade ambiental, integração social, eficiência no uso dos recursos naturais e participação comunitária. Diferentemente de empreendimentos isolados ou de caráter exclusivamente imobiliário, os ecobairros constituem **territórios urbanos completos**, nos quais habitação, trabalho, serviços, lazer e natureza coexistem de forma equilibrada.

O conceito pressupõe uma abordagem sistêmica do espaço urbano, considerando simultaneamente os aspectos ambientais, sociais, econômicos, culturais e institucionais. Assim, os ecobairros não se limitam à adoção de tecnologias “verdes”, mas envolvem transformações nos modos de produzir, ocupar e gerir a cidade.

No âmbito do planejamento urbano contemporâneo, os ecobairros dialogam com agendas como:

- Desenvolvimento urbano sustentável;
- Cidades resilientes às mudanças climáticas;
- Planejamento orientado ao transporte sustentável;
- Soluções Baseadas na Natureza;
- Economia circular e uso eficiente de recursos.

13.3 CARACTERÍSTICAS FUNDAMENTAIS DOS ECOBAIRROS

Os ecobairros são estruturados a partir de uma lógica urbana compacta, com diversidade de usos do solo e adequada densidade construtiva. Essa configuração reduz deslocamentos, otimiza a infraestrutura urbana e favorece a convivência social. A proximidade entre moradia, comércio, serviços públicos e áreas de lazer é um princípio central, reduzindo a dependência do transporte motorizado individual. As características fundamentais dos ecobairros são explicitadas na sequência.

- **Sustentabilidade Ambiental e Proteção dos Recursos Naturais**

A preservação e a valorização dos elementos naturais do território são pilares dos ecobairros. Isso inclui:

- Proteção de cursos d'água, áreas de recarga hídrica e vegetação nativa;
- Integração de parques, praças e corredores ecológicos;
- Uso de soluções baseadas na natureza para drenagem urbana, controle de enchentes e conforto térmico;
- Redução de ilhas de calor por meio da arborização urbana.

- **Gestão Sustentável da Água e do Saneamento**

Os ecobairros incorporam sistemas descentralizados e eficientes de gestão da água, tais como:

- Aproveitamento de águas pluviais;
- Reuso de águas cinzas;
- Sistemas de drenagem sustentável (valas verdes, jardins de chuva, pavimentos permeáveis);
- Soluções adequadas de esgotamento sanitário, compatíveis com a realidade local.

- **Eficiência Energética e Uso de Energias Renováveis**

A concepção urbanística e arquitetônica prioriza o conforto ambiental passivo, a orientação solar adequada das edificações e a ventilação natural. Complementarmente, incentiva-se o uso de fontes renováveis de energia, como a solar fotovoltaica, reduzindo custos e emissões de gases de efeito estufa.

- **Mobilidade Urbana Sustentável**

Nos ecobairros, a mobilidade é pensada para as pessoas, priorizando:

- Caminhabilidade e acessibilidade universal;
- Infraestrutura segura para ciclistas;
- Integração com o transporte coletivo;
- Redução do tráfego de passagem e da velocidade veicular em áreas residenciais.

- **Inclusão Social e Diversidade Habitacional**

Os ecobairros devem promover a diversidade social, oferecendo diferentes tipologias habitacionais e faixas de renda, evitando a segregação socioespacial. A presença de equipamentos públicos, espaços comunitários e áreas de convivência fortalece o sentimento de pertencimento e a coesão social.

- **Governança Participativa e Gestão Comunitária**

A participação da comunidade local no planejamento, implantação e gestão dos ecobairros constitui elemento essencial. Modelos de governança colaborativa contribuem para a manutenção dos espaços, o fortalecimento do capital social e a sustentabilidade de longo prazo das intervenções.

13.4 A PROPOSTA DE ECOBAIRROS PARA JEQUIÉ

O Município de Jequié apresenta características territoriais e ambientais que tornam o conceito de ecobairros particularmente pertinente, tais como:

- Clima quente e semiárido, exigindo estratégias de conforto térmico e sombreamento;
- Presença de cursos d'água urbanos e áreas sujeitas a alagamentos;
- Expansão urbana recente com baixa densidade e pressão sobre áreas periféricas;
- Necessidade de requalificação de bairros consolidados com déficit de infraestrutura e espaços públicos.

A adoção de ecobairros permite enfrentar esses desafios de forma integrada, orientando tanto a expansão urbana futura quanto processos de requalificação urbana sustentável.

Nessa perspectiva, a proposta de ecobairros para Jequié deve ser incorporada ao PDDU como uma **estratégia estruturante de ordenamento territorial**, com as seguintes diretrizes:

- Instituição da tipologia "Ecobairro" na legislação, como categoria urbanística específica;
- Definição de parâmetros diferenciados de uso e ocupação do solo;

- Prioridade para áreas de expansão urbana planejada e para a requalificação de bairros existentes;
- Articulação com políticas de habitação, mobilidade, saneamento e meio ambiente.

Para a definição de áreas prioritárias de implantação recomenda-se a identificação de:

- Áreas de expansão urbana com menor fragilidade ambiental;
- Zonas de transição urbano-rural;
- Bairros com potencial de requalificação ambiental e urbanística;
- Áreas próximas a eixos estruturantes de transporte e equipamentos públicos.

A implementação dos ecobairros pode ser viabilizada por meio de instrumentos urbanísticos e normativos, a exemplo de:

- Zoneamento ambientalmente orientado;
- Incentivos urbanísticos (coeficientes diferenciados, redução de taxas);
- Operações urbanas consorciadas;
- Parcerias público-privadas e comunitárias;
- Exigência de planos urbanísticos específicos para cada ecobairro.

14. DIRETRIZES PARA PROJETOS ESTRUTURANTES

A partir dos estudos do PDDU, foram identificados diversos projetos estruturantes, a serem objeto de diretrizes específicas no âmbito da nova etapa da gestão urbana municipal. Nesse sentido, são apresentadas neste Capítulo as diretrizes de ação para os seguintes projetos:

- Programa CAF - Avançar Jequié;
- Parque Municipal Chapada do Contas;
- Parque Linear do Rio das Contas;
- Centro Logístico Industrial Aduaneiro do Sudeste Baiano;
- Programa de Controle de Inundações;
- Aeroporto Regional do Vale do Sol;
- Programa de Desenvolvimento Industrial;
- Centro de Processamento de Rochas Ornamentais.

14.1 PROGRAMA CAF - AVANÇAR JEQUIÉ

No segundo semestre de 2025 foi apresentado pelo Município de Jequié a proposta do **Programa de Infraestrutura Urbana e Desenvolvimento Socioambiental de Jequié - Avançar Jequié**, objetivando a realização de Operação de Crédito Externo junto à Corporação Andina de Fomente – CAF.

O Programa Avançar Jequié tem como objetivo geral promover o desenvolvimento urbano, ambiental, econômico e social sustentável de Jequié, por meio da implantação de infraestrutura socioambiental, requalificação de áreas críticas, fortalecimento institucional e inclusão produtiva, assegurando melhores condições de vida à população e ampliando a resiliência do município frente às mudanças climáticas e aos desafios da desigualdade social.

Para o alcance desse objetivo estratégico, o Programa Avançar Jequié contempla os seguintes objetivos específicos:

- Ampliar a cobertura de áreas verdes urbanas e conservar ecossistemas estratégicos por meio da criação do Parque Municipal da Chapada do Contas e ações de reflorestamento.
- Fortalecer a capacidade institucional de gestão ambiental e urbana, modernizando os instrumentos de planejamento, monitoramento e fiscalização.
- Requalificar o Canal Drenante do Rio Jequiezinho, reduzindo pontos críticos de alagamento e ampliando as condições de salubridade urbana.
- Melhorar a mobilidade urbana, com a requalificação de vias, implantação de ciclovias e rampas de acessibilidade, promovendo deslocamentos seguros, inclusivos e sustentáveis, além de redução da emissão de gases de efeito estufa.

- Estimular a geração de emprego e renda por meio da capacitação profissional, apoio técnico e crédito a microempreendedores, em especial jovens e mulheres.
- Fortalecer as políticas de gênero, com a ampliação da rede de acolhimento, atendimento especializado e promoção da autonomia econômica das mulheres.

O Programa Avançar Jequié projeta um investimento total de ....., a serem aplicados em diversos programas e projetos, abaixo explicitados, e que deverão ser incorporados ao escopo das ações do novo PDDU.

COMPONENTE 1 – DESENVOLVIMENTO AMBIENTAL E INFRAESTRUTURA VERDE

Este componente visa ampliar a cobertura de áreas verdes urbanas e fortalecer a resiliência socioambiental de Jequié, por meio da criação do Parque Municipal da Chapada do Contas, da requalificação do Canal Drenante do Rio Jequiezinho e do fortalecimento da política ambiental municipal. As ações integram soluções de infraestrutura verde, drenagem sustentável e conservação de ecossistemas urbanos, alinhadas ao ODS 11 (Cidades Sustentáveis) e ODS 13 (Ação Climática).

1.1 Implantação do Parque Municipal da Chapada do Contas

Criação de um parque urbano de aproximadamente 150 hectares, concebido como espaço multifuncional de lazer, esporte, cultura e educação ambiental. O parque incluirá trilhas ecológicas, áreas de preservação de biodiversidade, espaços para práticas esportivas e equipamentos de convivência comunitária. Espera-se beneficiar diretamente cerca de 20 mil habitantes, promovendo saúde, bem-estar e consciência ambiental. O Parque será equipado com modernas estruturas que integram conservação ambiental, pesquisa científica e inclusão social. Entre os destaques estão: Centro de Educação Ambiental e Laboratório de Biodiversidade na Prainha de Lomanto; Trilhas ecológicas para turismo de aventura e observação de aves; Equipamentos de lazer, esportes náuticos e recreação sustentável; Sistema integrado de abastecimento de água e saneamento ecológico; Usina de energia limpa para garantir a autossuficiência energética.

1.2 Requalificação do Canal Drenante do Rio Jequiezinho

Execução de obras em 5,5 km do canal drenante, interligando o Bairro Suíssa ao Loteamento Paquetá. As intervenções incluem: revestimento em alvenaria de pedra argamassada, estabilização de taludes, contenções, áreas verdes e equipamentos de lazer. Soluções técnicas adotadas: Contenção eficaz da erosão marginal: alvenaria de pedras de alta resistência, formando barreira robusta contra erosão e protegendo edificações próximas. Estabilização de taludes: dimensionamento seguro com compactação e inclinações adequadas, prevenindo deslizamentos e garantindo segurança às populações ribeirinhas. Controle de enchentes e otimização hidráulica: regularização da seção transversal do canal, assegurando maior capacidade de vazão e redução de transbordamentos. Redução de assoreamento: contenção de sedimentos nas margens, prolongando a vida útil do canal e reduzindo custos de dragagem. O projeto beneficiará diretamente milhares de moradores em situação de vulnerabilidade socioambiental, reduzindo em até 30% os pontos críticos de alagamento.

1.3 Fortalecimento da Gestão Ambiental

Modernização institucional da Secretaria Municipal de Agricultura, Irrigação e Meio Ambiente, visando ampliar a capacidade de monitoramento, licenciamento, fiscalização e

educação ambiental. Principais entregas: Sistema de Monitoramento Ambiental Digital – desenvolvimento de painéis de dados (dashboards) para acompanhamento em tempo real de indicadores ambientais e apoio à tomada de decisão; Plano de Capacitação da Secretaria – formação continuada de técnicos e gestores em gestão territorial, mudanças climáticas e fiscalização ambiental (cerca de 200 servidores capacitados); Plano Municipal de Educação Ambiental (PEA) – documento normativo com abordagem transversal e interdisciplinar, voltado à sensibilização comunitária e ao fortalecimento da consciência ambiental; Outros instrumentos de planejamento ambiental que sejam necessários. Essas medidas fortalecerão a governança ambiental do município, assegurando a continuidade das políticas de preservação independentemente dos ciclos político-administrativos.

COMPONENTE 2 - MOBILIDADE URBANA

Destina-se à melhoria da mobilidade urbana, da acessibilidade e da segurança cidadã, com requalificação da malha viária, implantação de ciclovias, passarelas e pontes, ampliando a conectividade entre bairros e zonas rurais. Está alinhado ao ODS 11 (Cidades Sustentáveis) e ao ODS 9 (Infraestrutura Resiliente).

2.1 Ampliação e Requalificação de Vias e Passeios, Implantação de Ciclovias e Acessibilidade

O projeto compreende um conjunto integrado de intervenções em mobilidade urbana, abrangendo:

- Avenida Nova – execução de 4 km de pavimentação asfáltica, contemplando passeios, ciclovias e ponte, ligando a Av. Tote Lomanto à Av. César Borges;
- Passarela 01 – implantação de passarela metálica com 180 m de vão, ligando o Bairro KM3 ao Bairro Joaquim Romão;
- Passarela 02 – implantação de passarela metálica com 200 m de vão, ligando o Povoado da Ruinha ao Povoado da Fazenda Velha;
- Pavimentações – execução de 300.000 m² de pavimentação de ruas em diversos bairros do município;
- Estradas de acesso à Prainha (via BR-330 e Mirante da Sereia) – execução de 13 km de pavimentação asfáltica, melhorando o acesso ao futuro Parque Ecológico e à área turística;
- Ponte Jequiezinho–Mandacaru – execução de ponte em concreto armado com 200 m de vão;
- Ponte César Borges 01 – execução de ponte em concreto armado com 26 m de vão, na Av. João Goulart;
- Ponte César Borges 02 – execução de ponte em concreto armado com 30 m de vão, ligando a Praça Arthur Alves Meira à Rua Gustavo Santos;
- Ponte César Borges 03 – execução de ponte em concreto armado com 25 m de vão, ligando a Av. César Borges à Rua Corredor Costa Brito.

Essas intervenções representam, em termos de extensão linear: 17 km de novas vias asfaltadas (4 km da Av. Nova +13 km de estradas da Prainha); 300.000 m² de pavimentação de ruas em bairros diversos; 2 passarelas metálicas (180 m e 200 m de vão); 4 pontes em

concreto armado, totalizando 281 m de extensão. De forma integrada, essas obras modernizarão a malha viária, ampliarão a acessibilidade, melhorarão a segurança de pedestres e ciclistas e fortalecerão a conectividade urbana e rural, incentivando a mobilidade sustentável e reduzindo os tempos de deslocamento na cidade.

COMPONENTE 3 - INCLUSÃO PRODUTIVA E EQUIDADE DE GÊNERO

Este Componente promove inclusão socioeconômica por meio da **capacitação profissional, apoio a microempreendedores e fortalecimento das políticas de gênero**. Visa estimular o empreendedorismo, reduzir a informalidade e ampliar a autonomia econômica das mulheres, alinhando-se aos ODS 5 (Igualdade de Gênero) e ODS 8 (Trabalho Decente e Crescimento Econômico).

3.1 Fortalecimento das Políticas de Capacitação, Geração de Renda e Apoio aos Microempreendedores

Implementação de programas de qualificação profissional, incubação de negócios locais e fortalecimento de cadeias produtivas sustentáveis, beneficiando 1000 pessoas capacitadas e 200 microempreendedores apoiados.

Principais atividades:

- Mapeamento e diagnóstico dos microempreendedores e cadeias produtivas de Jequié;
- Capacitação de 1000 pessoas em associativismo, cooperativismo, governança e planejamento financeiro;
- Acesso a linhas de crédito e instrumentos de financiamento local;
- Cursos práticos e assessoria técnica em áreas econômicas, sociais e jurídicas, com foco em inovação, mercado de compras governamentais, precificação, marketing e gestão de negócios para cerca de 200 microempreendedores

3.2 Fortalecimento das Políticas de Gênero

Ampliação da rede de apoio e proteção às mulheres em situação de vulnerabilidade, com foco em vítimas de violência doméstica. A previsão é capacitar 200 servidores públicos, atender cerca de 500 mulheres/ano e oferecer programas de empreendedorismo feminino.

Principais entregas:

- Capacitação de 200 servidores públicos das áreas de assistência social, saúde e segurança, com produção de materiais de apoio para atendimento humanizado;
- 50 Palestras comunitárias de prevenção à violência de gênero, realizadas nos bairros e distritos do município;
- 50 Cursos profissionalizantes para mulheres em situação de risco, nas áreas de artesanato, gastronomia, tecnologia, empreendedorismo e gestão de negócios, visando autonomia financeira e inclusão produtiva.

Essa ação contribuirá para romper ciclos de violência, fortalecer a rede de proteção social e promover a equidade de gênero como valor estruturante no município.

COMPONENTE 4 - GESTÃO, SUPERVISÃO E MONITORAMENTO DO PROGRAMA

Compreende as ações de apoio técnico e administrativo necessárias à execução, monitoramento e avaliação do Programa. Engloba consultorias especializadas, apoio à Unidade de Gerenciamento do Programa (UGP), auditoria externa e encargos financeiros junto à CAF.

4.1 – Supervisão técnica das obras

Este item se refere a prestação de serviços de supervisão operacional e fiscalização das atividades técnicas, ambientais e sociais das obras do programa. A fiscalização das obras compreende o acompanhamento e controle de qualidade dos serviços prestados, abrangendo desde a análise preliminar dos projetos à fiscalização técnica da execução, assistência técnica e a qualidade dos equipamentos aplicados, bem como indicações sobre a situações locais de evolução e/ou modificações necessários, de acordo com a conveniência técnica e conceitual da intervenção.

Por meio da fiscalização, é realizado o controle de qualidade da execução das obras, respeitando as condições contratuais, tais como: normas, legislação, cronogramas físico e financeiro, entre outros. Além de apoiar medidas para reduzir os impactos ambientais e sociais das intervenções.

4.2 – Apoio a Unidade de Gerenciamento do Programa

Este item se refere a prestação de serviços de apoio ao gerenciamento do Programa, nas inúmeras atribuições e responsabilidades que estão listadas no item de Arranjo Institucional do Programa. A consultoria a ser contratada deverá prover a Unidade de Gerenciamento do apoio técnico e gerencial e terá as funções de proporcionar suporte técnico, gerencial, de planejamento, acompanhamento físico e financeiro e avaliação dos resultados do Programa.

4.3 – Elaboração de estudos técnicos e ambientais e projetos de engenharia

Este item possibilita a contratação de consultoria especializada para a elaboração de estudos técnicos e projetos executivos para as intervenções planejadas no Programa. Os Projetos devem ser realizados com precisão, repetidos e verificados frequentemente para evitar falhas que possam comprometer o desenvolvimento das intervenções. Os projetos executivos, por sua vez, devem incluir: Especificações Técnicas; Desenhos, Plantas e Peças Gráficas com detalhes construtivos; Memória de Cálculo; Planilha Orçamentária de Custos; Planilha de Composição dos Preços Unitários; Cronograma Físico-financeiro; e Memorial Descritivo.

4.4 – Auditoria externa

Neste produto se prevê a contratação de Auditoria Externa objetivando a realização de auditoria externa anual do Programa com a finalidade de realizar o acompanhamento físico financeiro, averiguando se as atividades desenvolvidas pelas contratadas e pelo Município estão de acordo com as disposições estabelecidas, se foram implantadas com eficácia e se estão em conformidade com os objetivos do Programa. Os auditores deverão comunicar falhas, equívocos ou erros de processo e evidências de que as demonstrações financeiras estão livres de distorção relevante.

14.2 PARQUE MUNICIPAL CHAPADA DO CONTAS

Foi elaborado pela Prefeitura Municipal de Jequié o documento intitulado "**Protocolo de Intenções para Criação do Parque Municipal Chapada do Contas",** definido como um Documento-síntese para orientar o Projeto de Lei, o Plano de Manejo e a integração com o PIDM — Plano Integrado de Desenvolvimento Municipal, destacando o risco da ocupação desorganizada e a necessidade de zoneamento mesmo na hipótese de não criação do Parque. São abaixo reproduzidos trechos do Documento, ressaltando os objetivos, a justificativa e as propostas de uso das áreas do Parque.

1. Objetivo

O Protocolo estabelece as bases para a criação do Parque Municipal Chapada do Contas, no município de Jequié-BA, com aproximadamente 83.000 hectares no bioma Caatinga, orientado pela conservação dos recursos naturais e pelo uso sustentável do território. O Parque busca articular educação ambiental, pesquisa científica, turismo consciente, lazer de baixo impacto, agricultura regenerativa, valorização cultural e segurança hídrica associada ao Reservatório de Pedras e ao Rio de Contas. Reconhece-se a Prainha de Lomanto como o "coração do Parque", polo irradiador de convivência, educação, lazer e benefícios às comunidades do entorno, devendo orientar o desenho de uso público e a capacidade de carga dos principais atrativos.

2. Justificativa

A criação do Parque se justifica pela combinação de alta relevância ecológica — com fauna e flora da Caatinga influenciadas pela proximidade da Mata Atlântica, incluindo predadores-chave — e pressões antrópicas crescentes, como desmembramentos fundiários voltados ao lazer nas margens do reservatório, piscicultura e irrigação sem assistência técnica, pecuária extensiva de baixo desempenho e persistência da caça. A instituição do Parque organiza o uso do solo, previne a degradação, reduz custos futuros ambientais, sanitários e de infraestrutura, e estrutura oportunidades econômicas sustentáveis (ecoturismo, produção regenerativa, qualificação sanitária e turística). A proposta está alinhada à Constituição Federal (art. 225), ao SNUC (Lei 9.985/2000) e ao Decreto 4.340/2002, e integra-se ao PIDM — Plano Integrado de Desenvolvimento Municipal de Jequié, conferindo segurança jurídica e governança participativa para orientar o desenvolvimento territorial.

3. Risco da ocupação desorganizada e urgência do ordenamento

A expansão desordenada de parcelamentos informais, chácaras de veraneio e usos produtivos sem critérios tende a saturar a capacidade de carga do reservatório e das encostas, intensificando assoreamento, poluição difusa, perda de biodiversidade e conflitos de uso. Esses processos elevam significativamente os custos públicos com saneamento corretivo, contenção de encostas, saúde e fiscalização, além de afetar a atratividade econômica de médio prazo do território. Por isso, é estratégica e economicamente responsável a adoção imediata de um zoneamento de ocupação e uso a ser incorporado ao PIDM e à legislação urbanístico-ambiental correlata, mesmo que a criação do Parque não se concretize. Entre as medidas mínimas, destacam-se a definição de faixas de proteção no

entorno do lago, a fixação de capacidade de carga para turismo náutico e piscicultura, a exigência de estudos prévios de impacto e vizinhança para novos empreendimentos e a adoção de padrões de saneamento e gestão de resíduos compatíveis com a fragilidade do meio físico

4. Caracterização socioambiental do território

4.1 Meio físico e biótico

Bioma: Caatinga (semiárida), com fisionomia montanhosa, relevo muito acidentado, solo pouco intemperizado e afloramentos rochosos.

Hidrologia: Reservatório de Pedras e Rio de Contas como eixos de regulação hídrica, produção aquícola e lazer.

Biodiversidade: fauna diversa (registros de jacarés, serpentes, onça-parda e até onça-pintada) e flora nativa com espécies endêmicas e habitats sensíveis.

4.2 Ocupação humana e dinâmicas produtivas

Comunidades tradicionais: Monte Branco, Canoão, Santa Rita, Jiboinha e Santa Clara; cerca de 250 famílias e ~1.000 pessoas, majoritariamente agricultores de baixa renda.

Tendências de uso:
Margens do lago: desmembramentos e chácaras para lazer.
Áreas mais distantes: propriedades > 4 módulos fiscais (~140 ha), pecuária de corte extensiva com baixa tecnologia.

Atividades emergentes: piscicultura em tanques-rede, agricultura irrigada e restaurantes informais, em geral com baixa conformidade sanitária e ambiental.

Pressões e riscos: caça, supressão de vegetação, erosão/assoreamento, parcelamento desordenado, conflitos de uso na lâmina d'água e fragilidade do solo em encostas.

4.3 Valor sociocultural

Identidade territorial ligada ao Rio de Contas e à cultura sertaneja; saberes tradicionais agrícolas e pesca artesanal.

Prainha de Lomanto como espaço-símbolo de convivência, educação ambiental, ecoturismo e integração comunitária.

5. Propostas de uso das áreas e dos recursos

Diretrizes de zoneamento a detalhar no Plano de Manejo e no PIDM.

5.1 Zonas e finalidades

Zona de Conservação Estrita (ZCE): encostas íngremes, afloramentos, APPs e habitats de fauna-chave; usos de pesquisa e visitação controlada de baixo impacto.

Zona de Uso Sustentável (ZUS): agricultura de baixo impacto e sistemas regenerativos (manejo da Caatinga, silvipastoril, agroflorestas, cobertura do solo, curvas de nível); ATER continuada e metas de melhoria de solo e água.

Zona de Turismo e Lazer Controlado (ZTLC): atrativos naturais e culturais, trilhas interpretativas, mirantes, circuitos culturais e esportes náuticos de baixo impacto; a Prainha de Lomanto como polo de visitação e educação, com capacidade de carga e saneamento adequados.

Zona de Recuperação Ambiental (ZRA): áreas degradadas (APPs, margens erodidas), com metas de restauração e controle de erosão.

Zona de Uso Comunitário e Cultural (ZUCC): espaços das comunidades tradicionais para produção, cultura e feiras, com qualificação sanitária e ambiental progressiva.

14.3 PARQUE LINEAR DO RIO DAS CONTAS

Conforme anteriormente comentado, no Capítulo 5, que trata das áreas protegidas – áreas verdes e patrimônio ambiental, a recuperação ambiental e paisagística no entorno do Rio das Contas suscita a proposta de um Projeto Específico em um dos trechos mais representativos da cidade e de sua história, estreitamente vinculada a esse curso d'água.

A proposta tem como objetivos conferir tratamento paisagístico e urbanístico ao local, readequando a infraestrutura urbana e os equipamentos necessários à vida urbana, de modo a articular aspectos sociais, culturais e de lazer, aliados à recuperação ambiental e ao manejo adequado dos espaços.

Nessa perspectiva se insere no novo PDDU a proposta do Parque Linear do Rio das Contas, cujos principais conteúdos são sintetizados neste Item:

- A situação atual do trecho urbano do Rio das Contas;
- Escopo dos estudos a serem realizados para o Projeto;
- O diagnóstico ambiental com aplicação da metodologia do **Índice de Funcionalidade Fluvial - IFF**
- A pesquisa da percepção social;
- A concepção urbanística-ambiental do Parque Linear.

14.3.1 - A situação atual do trecho urbano do Rio das Contas

Em função dos objetivos do Projeto do Parque Linear, o trecho urbano do rio de Contas na área de influência da cidade de Jequié foi dividido em duas porções, a saber:

Trecho I – Contempla a requalificação ambiental da várzea do rio de Contas, no seu trecho entre a Barragem de Pedras até a Ponte da Rodovia BR 116 na Cidade Nova, a montante da área urbana de Jequié.

Trecho II – Este Projeto, objeto do Parque Linear, contempla a requalificação urbanística e ambiental da várzea do rio de Contas, no seu trecho urbano, entre a Ponte da BR 116 na Cidade Nova até a jusante da Estação de Tratamento de Esgotos da Embasa, após o Aeroporto.

As Figuras 41, 42, 43, 44 e 45, na sequência, mostram a localização das duas porções a serem trabalhadas no Projeto e detalhes da situação ambiental do rio de Contas.

Figura 41– Rio das Contas – Trecho I do Projeto de Recuperação



Figura 42 – Área do Parque Linear do Rio as Contas



Figura 43 – Vista do trecho urbano do rio das Contas na região central da cidade



Figura 44 – Ocupações irregulares na APP do rio de Contas



Figura 45 – Trecho do rio de Contas em processo de eutrofização



14.3.2 - Escopo dos estudos a serem realizados

O Quadro 4 – apresenta uma síntese dos estudos a serem realizados no âmbito do Projeto do Parque Linear do Rio das Contas.

Quadro 4 – Escopo dos estudos do Parque Linear do Rio das Contas

N	Estudos	Descrição
1	Delimitação da área de intervenção	A área de intervenção do Projeto deverá compreender: ▪ A calha principal do rio, no trecho urbano. ▪ O leito secundário e várzeas marginais inundáveis. ▪ A área legal de preservação permanente – APP. ▪ Áreas limítrofes degradadas de valor urbano e ambiental.
2	Mapeamento aéreo	Levantamento aerofotogramétrico da área através de VANT.
3	Mapa de cobertura vegetal	Mapeamento e caracterização da cobertura vegetal.
4	Mapa de ocupação e usos	Mapeamento das ocupações e usos do solo.
5	Cadastro de impactos	Cadastramento de atividades impactantes e das fontes de poluição.
6	Diagnóstico da qualidade ambiental dos rios	Estudo e caracterização da qualidade ambiental dos cursos d'água, através do método IFF. (Ver descrição no Item 14.3.3).
7	Percepção social	Pesquisa de avaliação da percepção social sobre a recuperação dos rios. (Ver descrição no Item 14.3.4)
8	Zoneamento ambiental	Zoneamento das áreas de intervenção de acordo com as intervenções de recuperação ambiental.
9	Concepção das Proposições e Intervenções	Concepção dos Projetos e formulação das propostas de intervenção, a nível de indicação.
10	Projeto Social	Elaboração do Projeto Social, contemplando: ▪ Plano de Mobilização Social. ▪ Programa de Educação Ambiental. ▪ Plano de Gestão Social para implementação e gestão do Projeto.
11	Orçamento	Elaboração de orçamentos de custos para os Projetos.
12	Propostas de Captação de Recursos	Identificação de fontes de financiamento e elaboração de cartas-consulta para captação de recursos.

14.3.3 - Diagnóstico do Índice de Funcionalidade Fluvial

Como atividade prévia e instrumental, a primeira etapa dos trabalhos tem como objetivo o diagnóstico da qualidade ambiental do rio das Contas no seu trecho urbano. Nessa perspectiva deverá ser aplicado o método do Índice de Funcionalidade Fluvial, que representa um dos principais instrumentos de gestão da Sustentabilidade Ambiental do Mananciais, e que servirá de base para a formulação das intervenções do Projetos do Parque Linear.

O Índice de Funcionalidade Fluvial (IFF) deriva do RCE-I (Riparian Channel Environmental Inventory). Este método, elaborado por R. C. Petersen (1992) do Instituto de Limnologia da Universidade de Lund (Suécia) e publicado em 1992, apresentou um questionário composto por 16 questões, com 4 respostas pré-definidas para cada uma delas. O objetivo principal do método era coletar informações sobre as principais características ecológicas do curso de água, a fim de elaborar um inventário do estado das margens dos rios e das zonas ribeirinhas dos rios suecos.

O objetivo principal do índice é avaliar o estado geral do ambiente fluvial e a sua funcionalidade, como resultado da sinergia e integração de uma série importante de fatores bióticos e abióticos presentes no ecossistema aquático e no ecossistema terrestre ligado a ele. Através da descrição dos parâmetros morfológicos, estruturais e bióticos do ecossistema, baseados nos princípios da ecologia do rio, se define a função associada a eles, bem como o distanciamento atual da condição de máxima funcionalidade.

O diagnóstico do IFF, relatado em mapas de fácil compreensão, possibilita compreender imediatamente a funcionalidade dos trechos individuais do rio. Sendo assim, trata-se de uma ferramenta particularmente útil para o planejamento de intervenções para restaurar o ambiente fluvial e apoiar as escolhas de uma política de conservação dos ambientes mais intactos.

O método para determinação do IFF envolve percorrer ambas as margens do rio de montante para a jusante, identificando extensões homogêneas e compilando uma ficha de avaliação para cada uma delas. Ainda que só um parâmetro varie sensivelmente, deve-se preencher um novo formulário.

Para a determinação do IFF foi construído um formulário composto de 14 questões, relativas às principais características ecológicas de um curso d'água, cada uma com quatro possíveis respostas pré-definidas. Para cada pergunta, é possível marcar apenas uma das quatro respostas apresentadas. As respostas são muitas vezes distintas para as margens direita e esquerda.

As questões do Formulário do IFF podem ser agrupadas em quatro grupos funcionais:

- As questões 1 a 4 referem-se às condições vegetativas das margens e ao território que circunda o curso d'água e analisam as diferentes tipologias estruturais que influenciam o meio ambiente fluvial, como o uso do território ou o tamanho da zona natural ribeirinha.
- As questões 5 e 6 referem-se à largura relativa do leito úmido do rio e à estrutura física e morfológica das margens, pelas informações que fornecem sobre as características hidráulicas.

- As questões 7 a 11 consideram a estrutura do leito do rio, identificando as tipologias que favorecem a diversidade ambiental e a capacidade de autopurificação do curso d'água.
- As questões 12 a 14 identificam as características biológicas, através da análise estrutural das comunidades macrobênticas e macrófitas e da conformação de detritos. (Este item não será aplicado ao caso dos rios de Contas e Jequiezinho).

Às respostas são atribuídos pesos numéricos agrupados em 4 classes, com um peso mínimo de 1 e máximo variando de 15 a 30, de acordo com o peso atribuído à função ecológica subjacente ao parâmetro que está sendo avaliado. A pontuação do IFF para cada margem, é obtida adicionando as pontuações parciais para cada pergunta, o que pode levar um valor mínimo de 14 e um máximo de 300.

Os resultados da aplicação do IFF são traduzidos em Níveis de Funcionalidade, Avaliações de Funcionalidade e Mapas de Funcionalidade

Níveis de Funcionalidade

Os valores numéricos obtidos através da aplicação do formulário IFF são traduzidos em cinco níveis de funcionalidade, representados por números romanos de I (melhor) a V (pior).

Avaliação de Funcionalidade

A cada nível de funcionalidade é associado uma avaliação de funcionalidade, que vai de Elevado a Ruim, e uma cor correspondente. Para que a passagem de um nível para outro seja gradual, foram inseridos níveis intermediários, totalizando nove níveis, conforme indicado no Quadro 5.

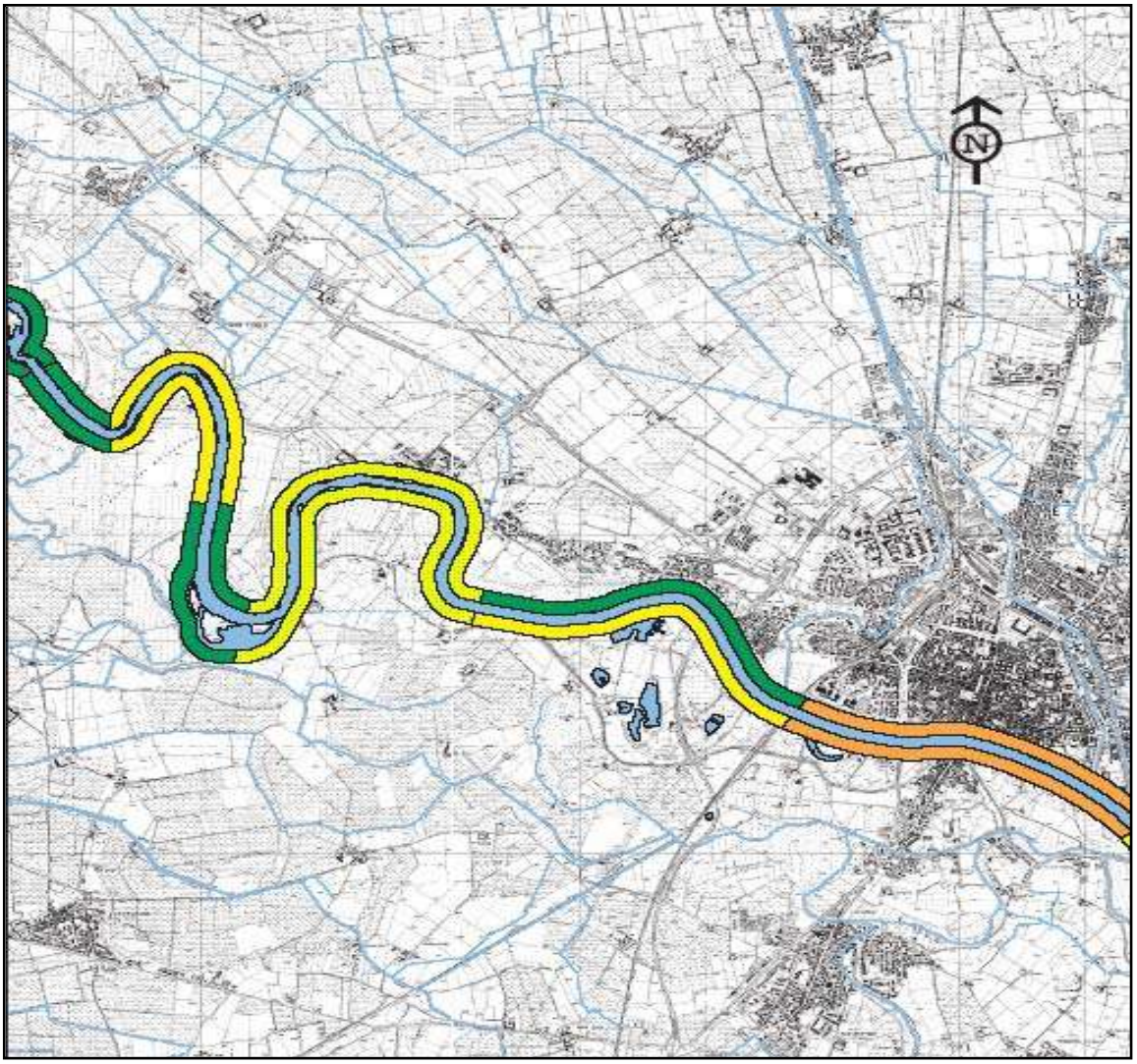
Quadro 5 - Avaliação da Funcionalidade Fluvial

Valor do IFF	Nível de Funcionalidade (NF)	Avaliação de Funcionalidade	Cores
261 – 300	I	Ótimo	
251 – 160	I - II	Ótimo - Bom	
201 – 250	II	Bom	
181 – 200	II - III	Bom - Razoável	
121 – 180	III	Razoável	
101 – 120	III - IV	Razoável - Medíocre	
61 – 100	IV	Medíocre	
51 – 60	IV - V	Medíocre – Ruim	
14 – 50	V	Ruim	

Mapa de Funcionalidade

As barras coloridas resultantes da avaliação de funcionalidade podem ser inseridas em uma representação cartográfica, facilitando a visualização e a compreensão dos resultados da avaliação. A Figura 46 apresenta um exemplo de mapa de funcionalidade fluvial.

Figura 46 – Exemplo de mapa de funcionalidade fluvial em área urbana



14.3.4 - A pesquisa da percepção social

Na perspectiva da construção do projeto do futuro Parque Linear do Rio das Contas, deverá ser previamente desenvolvida uma ampla pesquisa de opinião nas áreas das intervenções, tendo como objetivo identificar e avaliar as percepções e expectativas das comunidades em relação ao Projeto.

A pesquisa deverá envolver uma amostra representativa dos universos a serem impactados pelo Projeto, e será desenvolvida através da aplicação de roteiro semi-estruturado, complementado com entrevista pessoal com os participantes.

O escopo dos temas a serem pesquisados deverá incluir, dentre outros, os seguintes aspectos:

- Caracterização das Instituições pesquisadas;
- percepções atuais sobre o rio das Contas – Positivas;
- percepções atuais sobre o rio das Contas – Negativas;
- expectativas das Instituições sobre os futuros Projeto do Parque Linear;
- relação que as Instituições desejariam ter com o Parque, nas fases de concepção, implantação e operação;
- temática aberta para sugestões livres dos entrevistados sobre o Projeto.

Em face das dimensões e do alcance das intervenções do Projeto, prevê-se uma amostra com cerca de 100 instituições a serem pesquisadas. A composição da amostra deverá reproduzir, da melhor maneira possível, o universo dos diversos públicos relacionados com o futuro Projeto, envolvendo, dentre outras, as seguintes instituições:

- Órgãos públicos da administração federal, estadual e municipal;
- Conselhos Municipais institucionalizados;
- Instituições de ensino superior, médio e fundamental;
- Associações e representações de classes;
- Organizações sociais e comunitárias;
- Instituições religiosas;
- Grupos sociais interessados no Projeto.

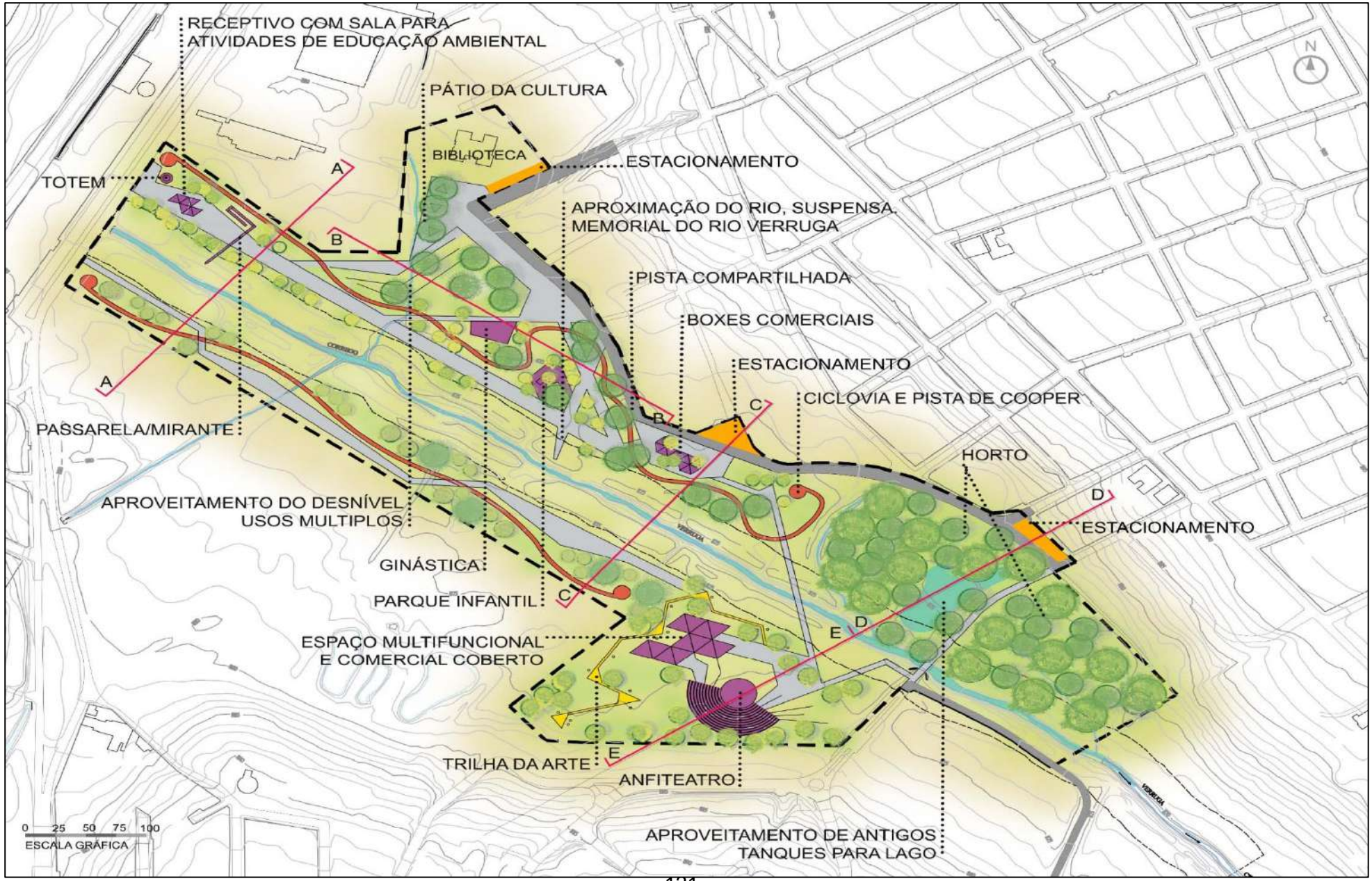
14.3.5 - A concepção urbanística ambiental do Parque Linear

As Figuras 47 e 48, a seguir, mostram, respectivamente, uma imagem conceitual do futuro Parque Linear do Ruo das Contas e um modelo de concepção urbanística de Parque Linear.

Figura 47 – Imagem conceitual do futuro Parque Linear do Rio das Contas



Figura 48 – Exemplo ilustrativo de projeto de Parque Linear



14.4 PARQUE MUNICIPAL DA BARRAGEM DO CAJUEIRO

A barragem do Cajueiro, atualmente desativada, foi implantada pela Embasa, como manancial do SAA de Jequié. O reservatório é formado pelo Rio Preto do Costa, e está localizado às margens da BR330 a cerca de 15 km da sede municipal. A área do entorno do reservatório encontra-se parcialmente ocupada com pastagens, e apresenta ainda importantes remanescentes da cobertura vegetal original.

A proposta do Parque tem como objetivos conferir tratamento paisagístico e urbanístico ao local e recuperar a faixa marginal da APP, ampliando com a incorporação de áreas limítrofes ainda com a vegetação original conservada.

Nessa perspectiva se insere no novo PDDU a proposta do Parque Municipal da Barragem do Cajueiro. As Figuras 49, 50 e 51 mostram a localização e a concepção urbanística e ambiental ilustrativa do Parque.

Figura 49 – Localização da Barragem do Cajueiro

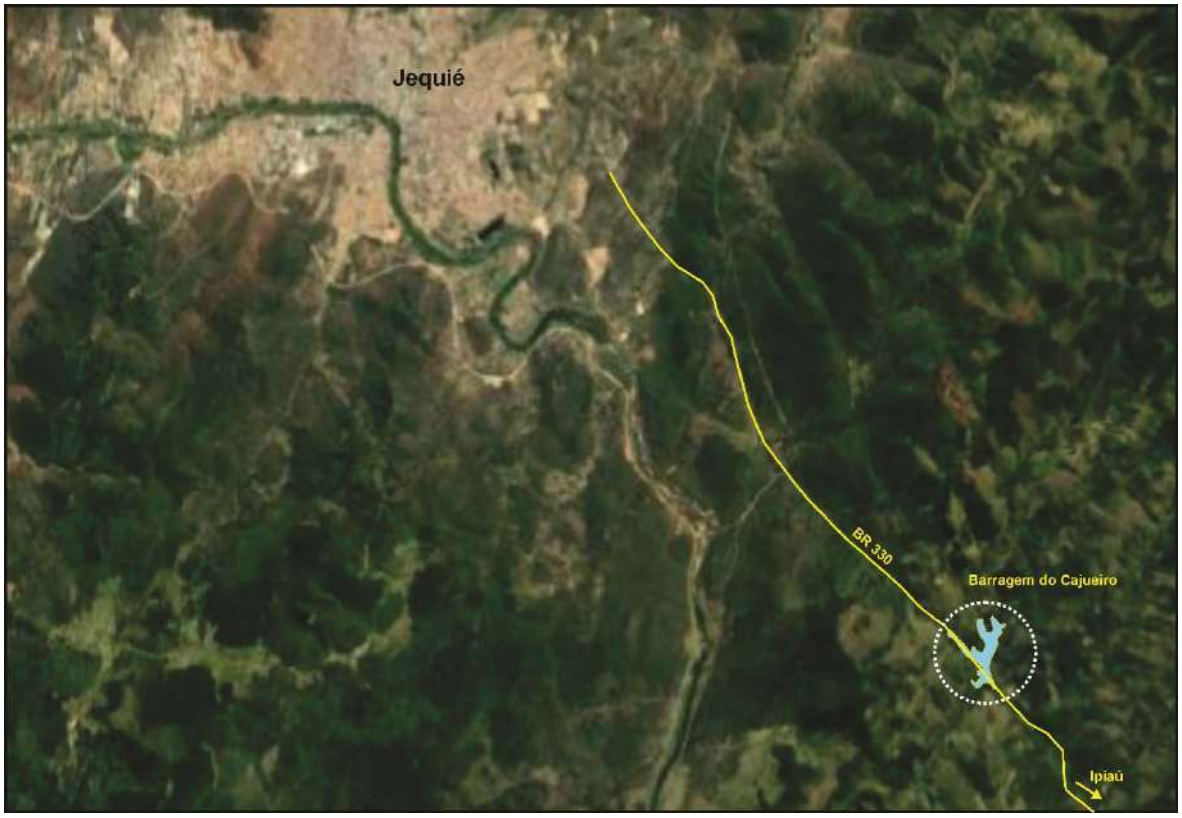
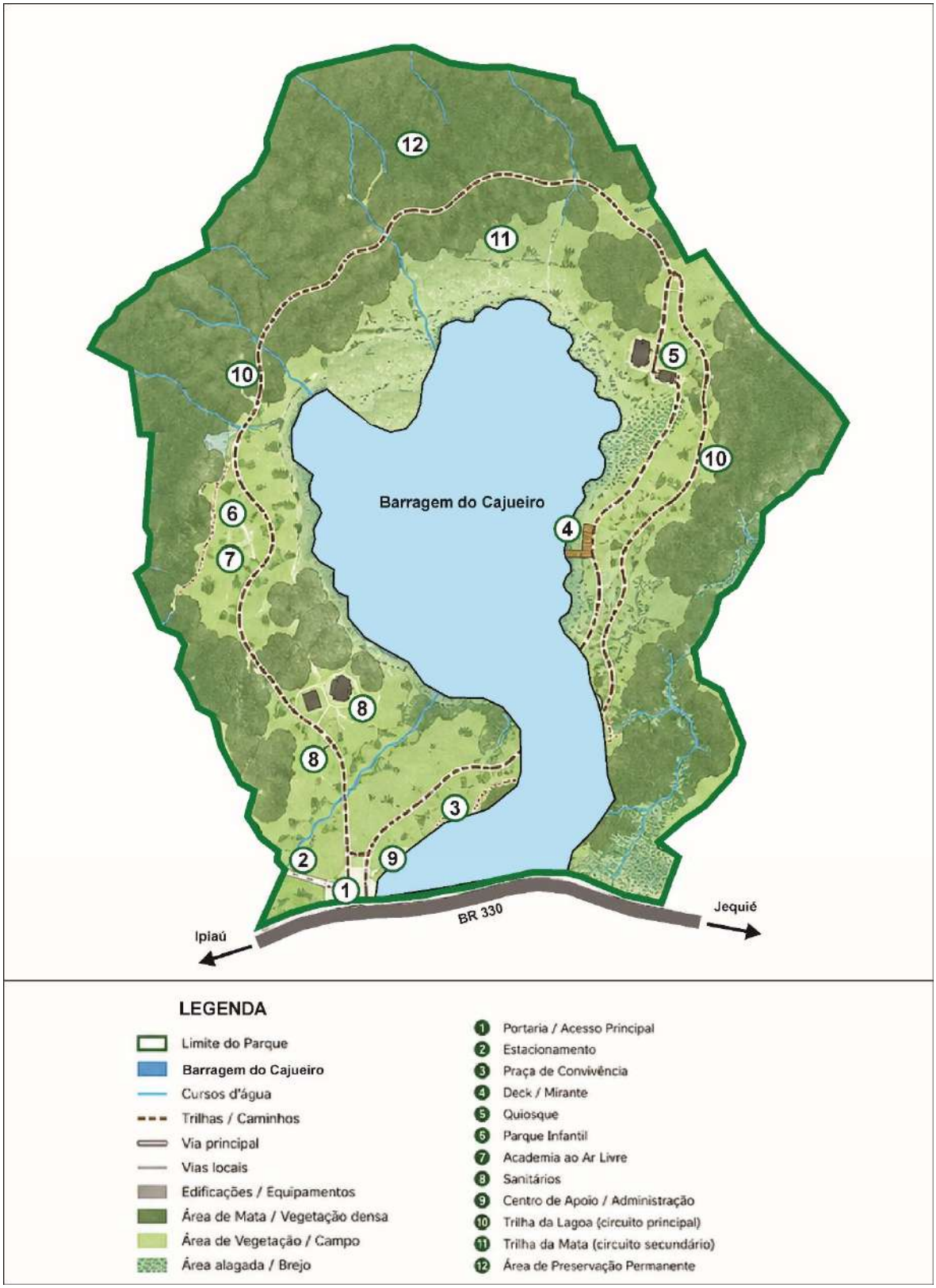


Figura 50 – Área prevista para o Parque Municipal da Barragem do Cajueiro



Figura 51 – Concepção ilustrativa do Parque Municipal da Barragem do Cajueiro



14.5 CENTRO LOGÍSTICO INDUSTRIAL ADUANEIRO DO SUDESTE BAIANO

A implantação do Polo Operacional da FIOL em Jequié constitui o elemento básico para o desenvolvimento do Centro Logístico Industrial Aduaneiro do Sudeste Baiano - CLIA, já em fase de estudos iniciais pela Prefeitura de Jequié, no âmbito do PDDU.

O CLIA possuirá uma área prevista da ordem de 13 milhões de metros quadrados, e deverá representará um dos maiores projetos de desenvolvimento do Estado da Bahia, englobando um diversificado *mixing* de empreendimentos públicos e privados, como ilustrado no Quadro 3.

Quadro 3 – Concepção preliminar do CLIA

N	Módulo	Responsável	Objeto
I	Polo FIOL	Bamin Ferrovias	Polo Operacional da FIOL
II	Polo Serviços	Projeto Privado	Loteamento integrado de serviços de apoio ferroviário
III	Polo Industrial	Projeto Privado	Projeto integrado de áreas industriais
IV	Distrito Logística	Projeto Privado	Loteamento de áreas para logística e transportes
V	Distrito Serviços	Projeto Privado	Loteamento integrado de áreas para serviços diversos: educação, comércio, hotelaria, etc.
VI	Polo Tecnológico	Projeto Público-Privado	*Hub* de Fibra Ótica, Tecnologia de Informação

A implantação do CLIA representa um poderoso instrumento para o desenvolvimento de novo e importante vetor de expansão urbana da cidade de Jequié, que se estende ao longo do vale do rio das Contas, até a Barragem de Pedras e ao longo da margem direita da Rodovia BR 116 em direção a Vitória da Conquista.

A viabilidade do Projeto se fundamenta em quatro empreendimentos âncoras, quais sejam: (i) o Polo Operacional da FIOL; (ii) o Centro Logístico Industrial Aduaneiro; (iii) o Polo Mínero-Metálico; e (iv) o Polo Industrial e de serviços.

Centro Logístico Industrial Aduaneiro

O Centro Logístico Industrial Aduaneiro constituirá uma peça de articulação da gigantesca infraestrutura que corresponde aos modais rodoviário e ferroviário envolvidos que, em conjunto, exercerão influência em uma região que abrange partes de cinco estados brasileiros, responsável por uma porção significativa do PIB nacional: Bahia, Espírito Santo, Minas Gerais, Sergipe, Alagoas e Pernambuco.

O empreendimento funcionará como um grande entreposto à semelhança das *warehouses* de grandes empresas, com a diferença, porém, de que não fará parte da cadeia produtiva de uma empresa ou grupo empresarial, constituindo, antes, uma unidade empresarial de serviços para atender a todos e quaisquer clientes que, tendo seus produtos, primários ou acabados, trafegando seja pela FIOL seja pela BR-116 e artérias vicinais nas proximidades dessa ferrovia, precisem fazer a troca de modal, com ou sem tempo de residência no Empreendimento.

Além dessas funções logísticas, este Empreendimento contará com todos os serviços e facilidades pertinentes ao processo de exportação de mercadorias e produtos.

Polo Mínero-Metálico do Sudeste Baiano

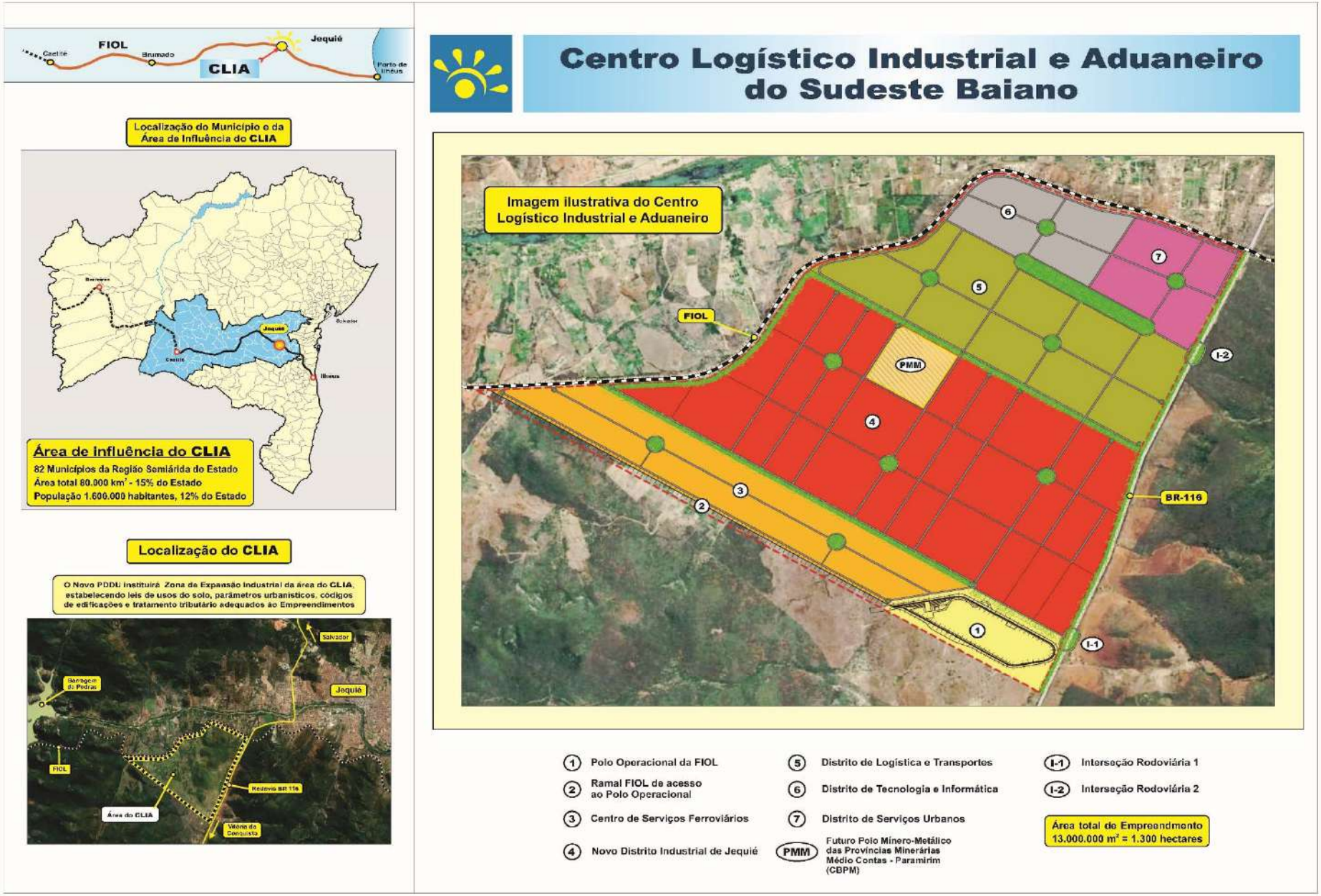
A ocorrência de minério de ferro na região de Jequié-Iguaí com estimativa de $600x10^6$toneladas é convidativa à implantação de um Polo Minero-Metálico como fator de sinergia ao papel da Ferrovia Oeste-Leste, ideia que já povoa as discussões no âmbito da Companhia Baiana de Pesquisa Mineral (CBPM).

Polo Industrial e de Serviços

O Polo Industrial e de Serviços é uma decorrência natural da futura existência do Centro Logístico Industrial Aduaneiro, dado que a maior parte das empresas usuárias do Polo Intermodal optarão, sempre que possível, por localizar-se junto a este. É absolutamente necessária a reserva de área para abrigar plantas fabris, empresas do comércio grossista e empresas de prestação de serviços, seja de utilidades industriais seja de natureza outra que implique a necessidade de tirar proveito do nó de transporte representado pela intersecção da BR-116 com a FIOL.

A Figura 52 mostra a concepção preliminar do Centro Logístico Industrial Aduaneiro do Sudeste Baiano – CLIA.

Figura 52 – Concepção do Centro Logístico Industrial Aduaneiro do Sudeste Baiano



14.6 O PROGRAMA DE CONTROLE DE INUNDAÇÕES

O problema das inundações que ocorrem periodicamente na área urbana de Jequié tem sido objeto de diversos estudos. Em 1988 foram desenvolvidos, pelo extinto Departamento Nacional de Obras de Saneamento - DNOS, estudos detalhados sobre a questão das inundações em Jequié, envolvendo levantamentos topográficos, estudos geotécnicos e hidrológicos, e que culminaram com a proposição de um canal para desvio do rio Jequiezinho, a montante da cidade.

Como consequência dos estudos do Plano Diretor da Bacia do Rio de Contas, e visando adequar a operação da Barragem de Pedras ao desenvolvimento hidroagrícola da área de influência deste reservatório, foi elaborado em 1994 o Projeto Básico do Sistema de Defesa Contra Inundações da Cidade de Jequié, envolvendo estudos de diversas alternativas, inclusive com a construção de duas barragens de amortecimento de cheias, no rio Jequiezinho e no seu afluente, o rio Conceição.

No ano de 2003 foram desenvolvidos estudos do rio Jequiezinho pela então Superintendência de Recursos Hídricos do Estado da Bahia – SRH, através de Contrato com o Consórcio de Empresas GEOHIDRO-MONTEGOMERY. Nesse trabalho, foram elaboradas propostas e desenvolvidos anteprojetos das obras do Sistema de Defesa contra Inundações da Cidade de Jequié.

Para esses estudos e projeto básico do sistema de defesa contra inundações, foram consideradas as três possibilidades de cheias que podem ocorrer na cidade, a saber:

- A cheia do rio das Contas, que atravessa todo o perímetro urbano;
- a cheia isolada do rio Jequiezinho, que após receber as águas do riacho Conceição, inunda toda a parte baixa da cidade e deságua no rio das Contas;
- e, finalmente, a ocorrência das cheias simultâneas dos rios Jequiezinho e das Contas.

Em todas essas situações, as vazões dos supracitados rios tornam-se significativas na época das chuvas, provocando o seu transbordamento e o alagamento de grande parte da cidade, trazendo como consequência sérios prejuízos à população, à infraestrutura e à economia da cidade.

A principal zona de risco de inundações está localizada em ambas as margens do rio Jequiezinho, em todo o seu percurso urbano, sendo uma área densamente ocupada, constituída principalmente por bairros residenciais e por extensas áreas comerciais.

A ocorrência das inundações é facilitada pelo fato de que o nível médio do terreno nesta parte da cidade está aproximadamente 3,00 metros abaixo do nível da enchente máxima conhecida do rio das Contas (cota 189,00 m). Nessas condições, além das águas do rio de Contas ocuparem toda essa área, provocam o represamento e o remanso no fluxo do rio Jequiezinho, agravando ainda mais a situação.

Condições menos dramáticas ocorrem quando o rio Jequiezinho está veiculando enchentes localizadas e o nível do rio das Contas se encontra em cotas baixas, mostrando não ser a calha do Jequiezinho o fator limitante para as ocorrências das enchentes.

Para o estudo do sistema de defesa contra inundações, foram consideradas cinco diferentes alternativas:

1. Desvio dos rios Jequiezinho e Conceição (seu principal afluente), para o rio de Contas, em local a montante da área urbana cidade de Jequié, conforme projeto desenvolvido pelo DNOS.
2. Desvio do rio Jequiezinho para uma desembocadura a jusante da área urbana de Jequié, efetuando-se transposição de bacias hidrográficas em direção ao rio de Contas;
3. Elevação dos terrenos das áreas inundáveis para a cota 190,00m, efetuando-se aterro de grandes volumes, providenciando-se também, a demolição e reconstrução das edificações existentes;
4. Construção de canalização fechada do rio Jequiezinho, que funcionaria sob pressão, a partir de barramento de contenção a ser construído a aproximadamente 2 km da sua interseção com o rio de Contas;
5. Canalização do rio Jequiezinho, elevando-se o coroamento de suas paredes laterais para a cota 190,00 m, de modo a evitar que as águas do rio de Contas tenham acesso à área inundável.

Vale ressaltar que, com exceção da alternativa proposta no **Item 3,** todas as outras alternativas iriam requerer a utilização de lagoas de acumulação, associadas à implantação de estações e bombeamento, para retenção e posterior esgotamento das águas acumuladas.

Deve-se ressaltar que esses estudos foram baseados na situação da malha urbana de Jequié no ano de 2003, há 20 anos atrás, e que, portanto, já não se aplicam diretamente ao contexto atual da cidade. Entretanto, pode-se admitir que, apesar da natural expansão das áreas urbanizadas da cidade, as condições topográficas e as cotas das áreas de risco de inundações são mantidas até o presente.

Desse modo, diante da gravidade dos recentes eventos de inundações de janeiro/2023, está sendo recomendada no contexto do novo PDDU a retomada e atualização dos estudos anteriores, na perspectiva da busca de soluções permanentes para proteção da cidade contra os altos riscos de novas enchentes.

CONCEPÇÃO DO SISTEMA DE DEFESA CONTRA INUNDAÇÕES

A partir das análises e avaliações efetuadas no contexto dos estudos anteriores, foi concebido um sistema integrado de obras de prevenção e defesa contra os eventos de inundações em Jequié, cujos componentes são resumidos no Quadro 4.

Quadro 7 – Concepção do Sistema de Defesa de Inundações de Jequié

N	Obras	Descrição
1	Barragem no rio Jequiezinho	Barramento para retenção e amortecimento de picos de cheias do rio Jequiezinho, localizada cerca de 10Km a montante do cruzamento do rio com a Rodovia BR 116.
2	Barragem do Riacho Conceição	Barramento para retenção e amortecimento de picos de cheias do riacho Conceição, localizada cerca de 1,0 km a montante da sua foz no rio Jequiezinho.
3	Park Way do Rio Jequiezinho	Requalificação do leito e margens do rio Jequiezinho e implantação de vias marginais integradas a parque linear, no trecho entre o cruzamento com a Rodovia BR 116 até o início do atual canal do Jequiezinho, já implantado.
4	Canal existente	Requalificação do canal existente do rio Jequiezinho, entre a ponte da Av. Rio Branco até a ponte da Av. João Goulart.
5	Canal/Galeria de Desvio	Implantação de desvio do rio Jequiezinho, para redução de picos de vazões de cheias, em formato de canal aberto e galeria enterrada, com deságue no rio das Contas a jusante da área urbana de Jequié.
6	Requalificação da Foz	Retificação da calha do rio Jequiezinho entre a Ponte da Av. João Goulart até o seu deságue no rio das Contas.

Este conjunto de obras foi detalhada a nível de Concepção Preliminar, com elaboração de Anteprojeto do Park Way do Rio Jequiezinho, conforme ilustrado nas Figuras 53, 54 e 55 a seguir.

Figura 53 – Concepção preliminar do Sistema de Controle de Inundações de Jequié

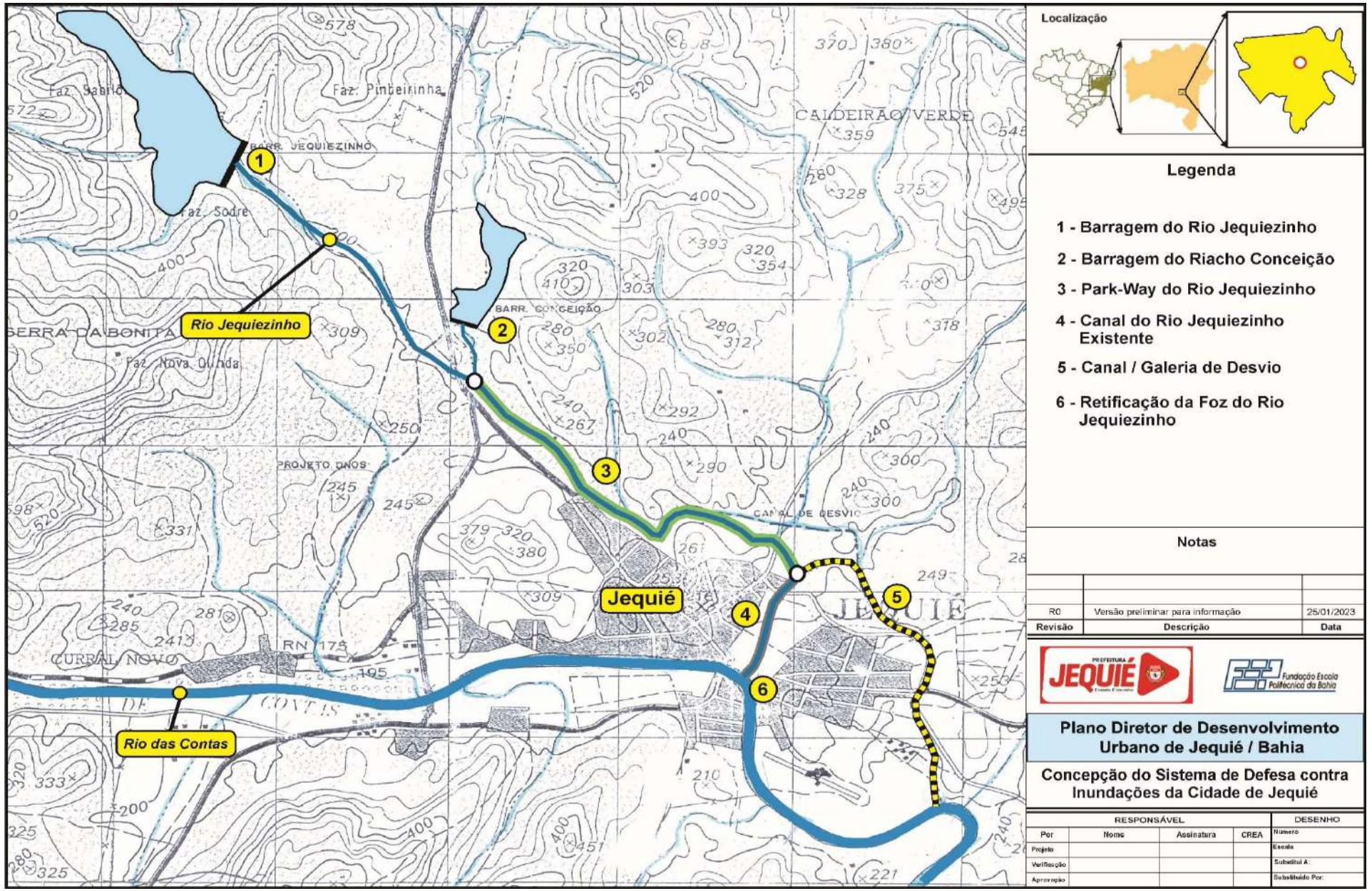


Figura 54 – Zoneamento das áreas de risco de inundações em Jequié

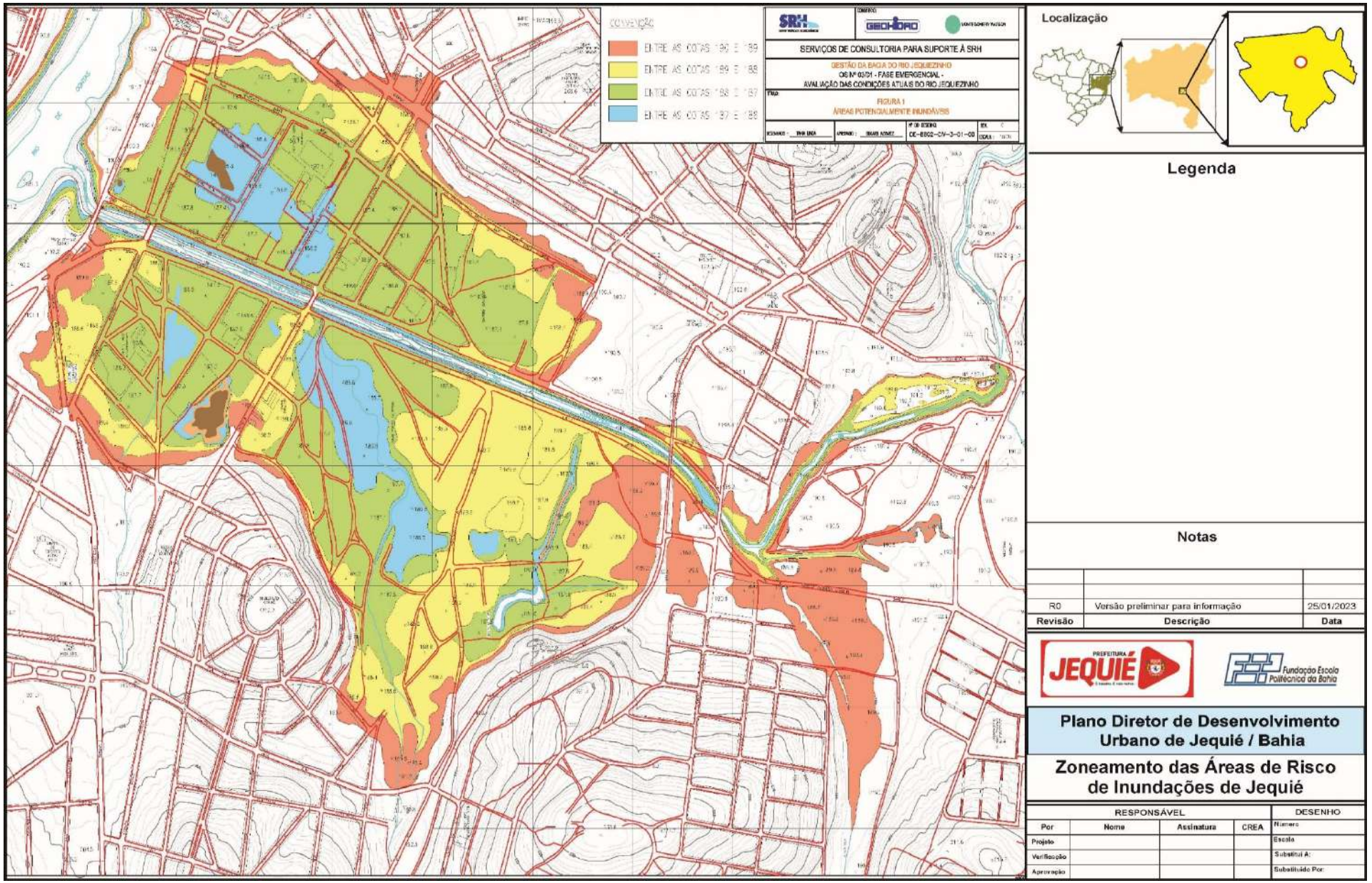
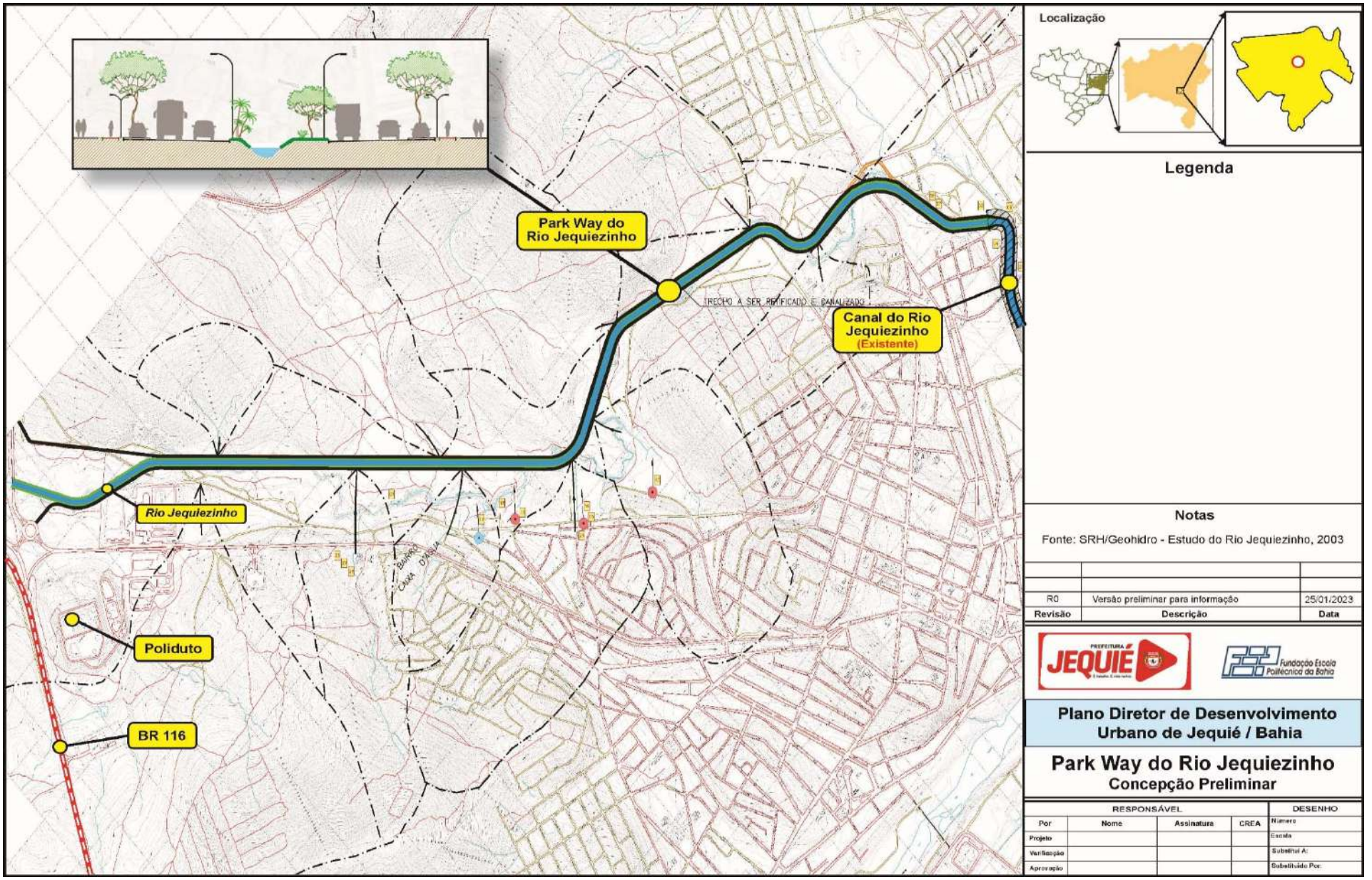


Figura 55 – Concepção preliminar do Park Way do Rio Jequiezinho



14.7 O AEROPORTO REGIONAL DO VALE DO SOL

A expansão da infraestrutura aeroportuária regional constitui um dos pressupostos básicos para a concretização do novo vetor de expansão econômica do Estado da Bahia, na área de influência da FIOL no trecho médio da Bacia do Rio das Contas, onde se insere o município de Jequié. O aeroporto regional deverá desempenha um papel estratégico na integração territorial, promovendo a conectividade dos municípios e impulsionando setores como o turismo, o agronegócio e a indústria.

A implantação de um novo aeroporto demanda uma análise criteriosa quanto à sua viabilidade técnica, econômica e ambiental. Neste contexto, o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) se apresenta como instrumento fundamental para embasar decisões públicas e privadas quanto à implementação de empreendimentos aeroportuários.

A análise técnica preliminar de viabilidade para extensão da pista de pouso e decolagem do Aeródromo Vicente Grillo, localizado no município de Jequié, evidencia a inviabilidade física, operacional e ambiental para tal intervenção, considerando empregos de aeronaves a reação com capacidade acima de 100 passageiros, com base nos seguintes fatores impeditivos:

A - Deslocamento de Pista na Cabeceira 14

A atual geometria da pista apresenta um deslocamento de cabeceira (*Displaced Threshold*) na Cabeceira 14, o que já implica em uma limitação operacional devido às restrições de obstáculos ou condições de terreno na área inicial da cabeceira. Este deslocamento técnico é estabelecido justamente para evitar operações em um segmento da pista que não atende aos requisitos mínimos de segurança para pouso de equipamentos comerciais de mais de 100 passageiros, o que indica que qualquer tentativa de extensão nesta direção seria conflitante com as limitações já existentes e comprometeria ainda mais a segurança das operações aéreas.

B - Presença da Estação de Tratamento de Esgoto da Embasa na Cabeceira 32

Na cabeceira oposta (32**)**, encontra-se implantada uma Estação de Tratamento de Esgoto (ETE) operada pela Embasa, cuja infraestrutura ocupa área diretamente adjacente à zona de segurança da pista. A presença de uma ETE neste ponto representa não apenas uma restrição física à expansão da pista, mas também configura um risco potencial à segurança operacional, devido à possibilidade de atração de fauna (principalmente aves), cuja presença no entorno de aeródromos é um fator crítico de risco para colisões aeronave-fauna (*bird strike*), conforme diretrizes da ICAO (Organização da Aviação Civil Internacional) e da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil).

C - Obstáculos Naturais e Artificiais no Espaço Aéreo

O levantamento topográfico e o estudo de análise de penetrabilidade das superfícies limitadoras de obstáculos (SLO), conforme preconizado no RBAC nº 154 da ANAC, evidenciam a existência de **obstáculos projetados e reais** interferindo no espaço aéreo destinado às fases críticas de pouso e decolagem. Estes obstáculos incluem tanto edificações, torres, postes e redes de energia, quanto formações naturais que ultrapassam os limites aceitáveis para a operação segura das aeronaves.

D - Presença de Relevo Acidentado nas Proximidades do Aeródromo

O Aeródromo encontra-se em uma região de relevo acidentado, com a presença de **morros** e elevações significativas em ambas as proximidades das cabeceiras. Este fator impõe restrições operacionais severas para aeronaves a reação de porte semelhante aos Boeing 737-700 ou 737-800 e seus equivalentes da Airbus, A-319 e A-320**,** tanto para procedimentos visuais quanto por instrumentos, limitando a trajetória de aproximação e subida, além de inviabilizar qualquer plano de extensão longitudinal da pista sem que haja intervenções de grande escala no relevo, ou sérias restrições de peso máximo de decolagem (PMD), o que seria economicamente inviável e ambientalmente insustentável.

E - Situação Atual de Operação

Na atualidade o Aeródromo em referência opera voos da aviação geral, permitindo pousos e decolagens de aeronaves até o limite de Peso Máximo de Decolagem (PMD) de 14 toneladas, situação limite de utilização atual.

F - Conclusão

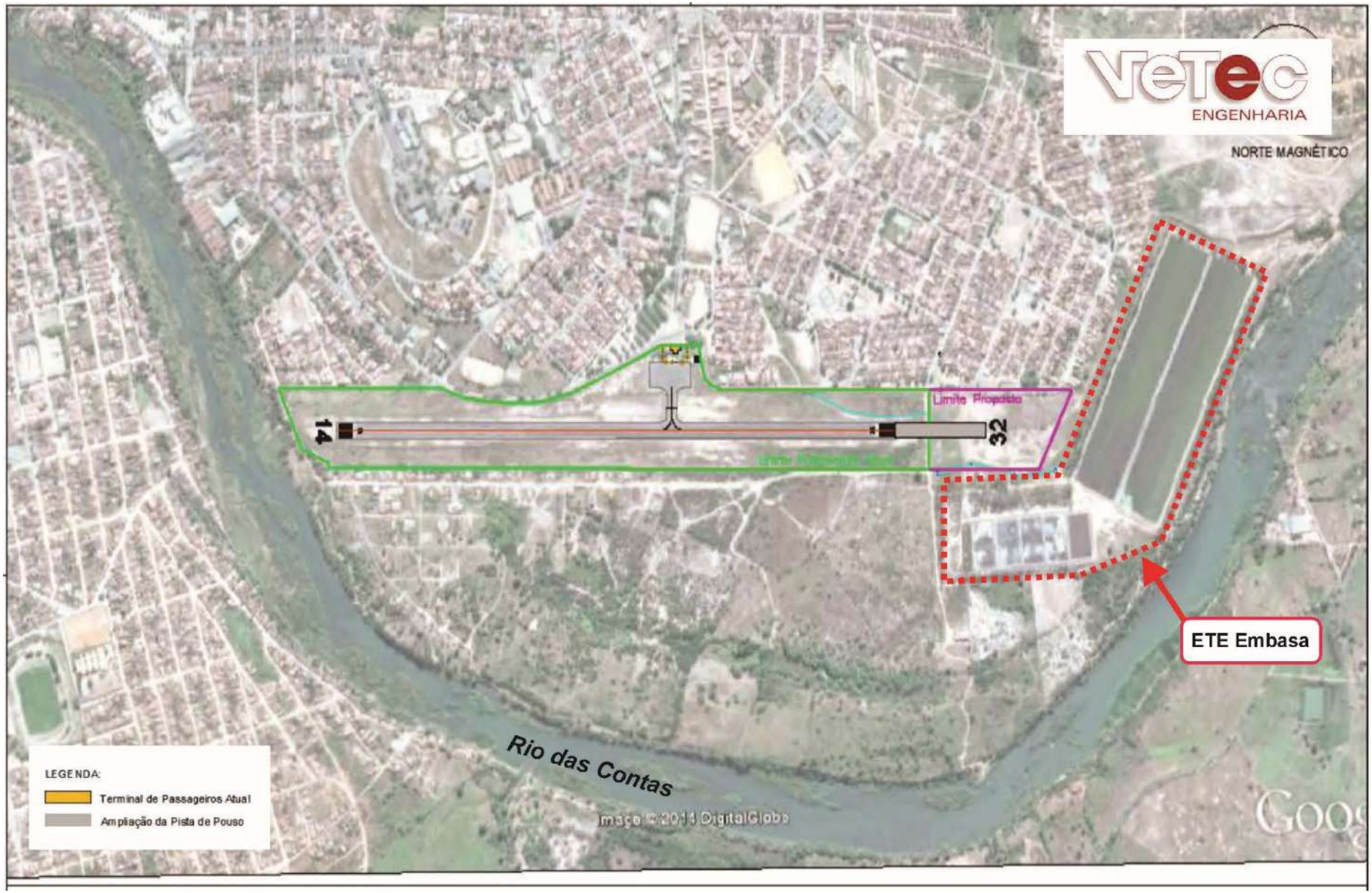
Diante dos fatores acima expostos, conclui-se que a **extensão da pista de pouso e decolagem do Aeródromo Vicente Grillo é tecnicamente inviável para operações de aeronaves a reação de porte acima de 100 passageiros**, seja por limitações físicas (ocupação de áreas adjacentes), operacionais (obstáculos e relevo) ou ambientais (instalação de ETE e preservação de fauna).

Diante desse diagnóstico, foi elaborada pelo Instituto Politécnico da Bahia – IPB, e submetida à Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado da Bahia - SDE, a Proposta Técnica e Financeira para cooperação técnica na elaboração dos **Estudos de Localização do Polo Operacional da FIOL, de Concepção do Centro Logístico Industrial e Aduaneiro do Sudeste Baiano e do Aeroporto Regional do Vale do Sol.**

Considerando a importância do Aeroporto, está sendo inserido no novo PDDU o Programa do Aeroporto Regional do Vale do Sol, tendo como objetivo a estruturação de ação político-institucional da Prefeitura de Jequié, como líder do Território de Identidade do Médio Rio das Conas e do Consorcio Intermunicipal do Rio das Contas, visando à concretização desses estudos no âmbito da SDE.

A Figura 56 mostra a situação urbana atual do Aeroporto Vicente Grilo de Jequié.

Figura 56 – Imagem aérea da situação do Aeroporto na área urbana de Jequié



14.8 O PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL

No âmbito dos trabalhos de elaboração do PDDU, e a partir de entendimentos entre a Prefeitura de Jequié, através da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, e a Federação das Indústrias do Estado da Bahia – FIEB, foi elaborado pela FEP a proposta preliminar para elaboração do **Programa de Desenvolvimento Industrial da Área de Influência da FIOL no Semiárido Baiano.,** provisoriamente abreviado como **PDI-FIOL**.

Apresenta-se neste Item uma visão geral desse Programa, enfocando os seguintes tópicos:

- Concepção do Programa;
- Área de abrangência do Programa;
- Estruturação preliminar do Programa.

14.8.1 – Concepção do Programa

A proposta do PDI-FIOL se coaduna com os objetivos estratégicos da FIEB, entidade representativa do mais importante segmento da economia do Estado, na sua missão institucional de trabalhar para o desenvolvimento da indústria baiana e atuar na construção de um ambiente de negócios favorável ao setor produtivo.

Para o alcance desses objetivos estratégicos, destaca-se o papel da FIEB de colaboração com a Administração Pública na promoção e implementação de políticas, planos e programas setoriais de desenvolvimento econômico e social, bem como promover a realização de estudos necessários ao desenvolvimento do Estado.

Ao longo do processo de implantação do Trecho 1 da Ferrovia de Integrações Oeste-Leste - FIOL, entre os municípios de Caetité e Ilhéus, formou-se o consenso, no âmbito dos Poderes Públicos Federal, Estadual e Municipal, e dos setores socioeconômicos, que esse Empreendimento representa um dos mais importantes e novos vetores para o desenvolvimento do Estado da Bahia.

Nessa perspectiva, o programa PDI-FIOL é entendido como instrumento de concretização dessa visão político-institucional e das aspirações das comunidades locais, promovendo a potencialização dos benefícios socioeconômicos do Empreendimento da FIOL. Por outro lado, o Programa se integra às tendências atuais da economia brasileira, onde são generalizados os movimentos de desconcentração das atividades produtivas das capitais estaduais para os maiores centros urbanos e principais regiões econômicas, especialmente nos segmentos da indústria.

14.8.2 – Área de abrangência do Programa

Considerando a grande extensão geográfica da área de influência do Empreendimento FIOL e a diversidade das condições fisiográficas, geoambientais e socioeconômicas ao longo do ser traçado no Estado da Bahia, foram estabelecidas as seguintes premissas para a delimitação da área de abrangência do Programa:

- O Zoneamento Ambiental do EIA/RIMA da FIOL;

- O Zoneamento Ecológico-Econômico do Estado da Bahia – ZEE;
- Os Territórios de Identidade e as polarizações urbanas regionais;
- As áreas prioritárias para os planos estaduais de desenvolvimento regional;
- As áreas limítrofes potenciais para a incremento da demanda de cargas da FIOL.

A partir desses critérios, foi preliminarmente definida a área de intervenção do Programa, abrangendo 82 municípios da região semiárida baiana. Esse conjunto de municípios ocupa uma área total de 79.535,4 km^2, equivalente a 14,1% do território estadual e abriga uma população total de 1.574.281 habitantes, equivalente a 11,% da população total do Estado.

No que refere ao Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), observa-se que os 82 municípios apresentam um IDHM médio de 0,589, que está 15% abaixo da média geral do Estado, o que representa uma área prioritária para implementação de programas de desenvolvimento regional, como o PDI-FIOL.

As Figuras 57 e 58, na sequência, indicam a localização e os municípios integrantes da área de intervenção do Programa.

Figura 57 – Localização da área de abrangência do PDI-FIOL

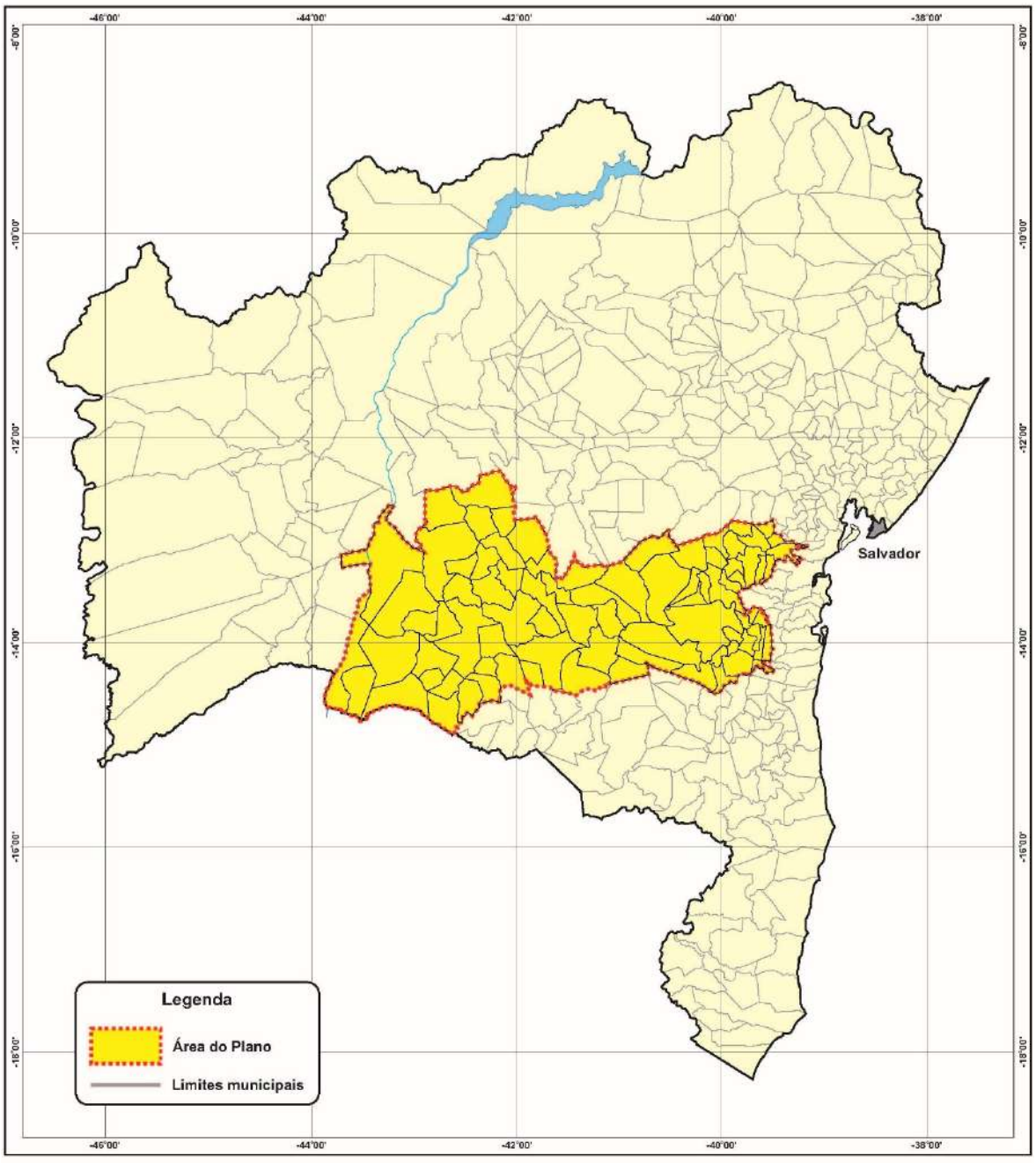
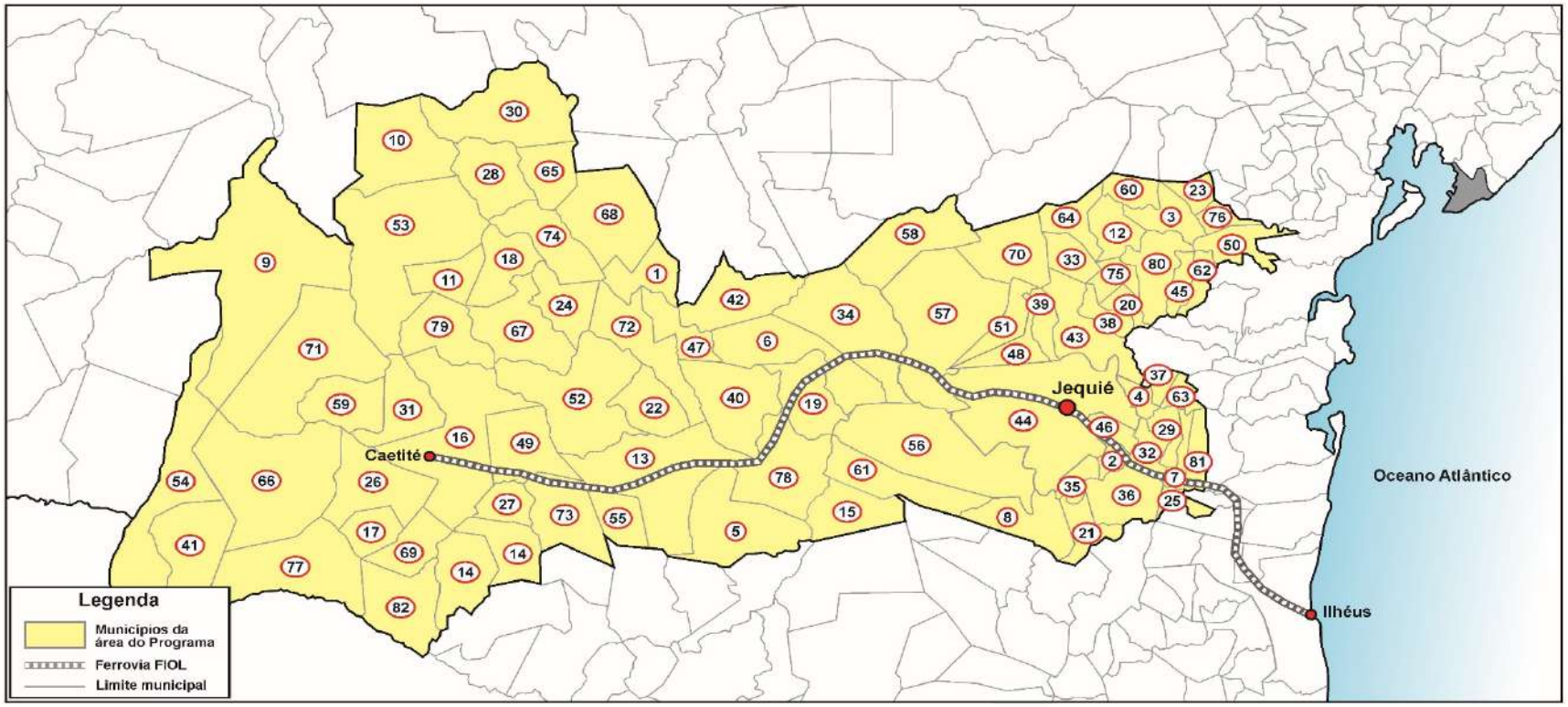


Figura 58– Municípios da área de abrangência do PDI-FIOL



1 Abaira	13 Brumado	25 Gongogi	37 Itamari	49 Lagoa Real	60 Milagres	72 Rio de Contas
2 Aiquara	14 Caculé	26 Guanambi	38 Itaquara	50 Laje	61 Mirante	73 Rio do Antônio
3 Amargosa	15 Caetanos	27 Ibiassucê	39 Itiruçu	51 Lajedo do Tabocal	62 Mutuipe	74 Rio do Pires
4 Apuarema	16 Caetité	28 Ibipitanga	40 Ituaçu	52 Livramento N. Senhora	63 Nova Ibiá	75 Santa Inês
5 Aracatu	17 Candiba	29 Ibirataia	41 Iuiu	53 Macaúbas	64 Nova Itarana	76 S. Miguel das Matas
6 Barra da Estiva	18 Caturama	30 Ibitiara	42 Ibicoara	54 Malhada	65 Novo Horizonte	77 Sebastião Laranjeiras
7 Barra do Rocha	19 Contendas do Sincorá	31 Igaporã	43 Jaguaquara	55 Malhada de Pedras	66 Palmas de Monte Alto	78 Tanhaçu
8 Boa Nova	20 Cravolândia	32 Ipiaú	44 Jequié	49 Lagoa Real	67 Paramirim	79 Tanque Novo
9 B. Jesus da Lapa	21 Dário Meira	33 Irajuba	45 Jiquiriçá	56 Manoel Vitorino	68 Piatã	80 Ubaira
10 Boquira	22 Dom Basílio	34 Iramaia	46 Jitaúna	57 Maracás	69 Pindaí	81 Ubatã
11 Botuporã	23 Elísio Medrado	35 Itagi	47 Jussiape	58 Marcionílio Souza	70 Planaltino	82 Urandi
12 Brejões	24 Érico Cardoso	36 Itagibá	48 Lafayete Coutinho	59 Matina	71 Riacho de Santana	

14.8.3 – Estruturação preliminar do Programa

Este Item estabelece o **escopo preliminar do PDI-FIOL**, incluindo a contextualização, e objetivos, estratégias, diretrizes e linhas de ação.

A. Contextualização Territorial

A.1 - Características gerais da região

A área de influência direta da Ferrovia no trecho Caetité–Jequié abrange municípios do sudoeste, sudeste e centro-sul baianos, caracterizados por:

- forte presença do setor mineral (ferro, vanádio, fosfato, urânio, quartzo, talco, entre outros);
- economia agropecuária diversificada;
- bases industriais emergentes nos segmentos alimentício, metalmecânico, cerâmico e materiais de construção;
- limitações históricas de infraestrutura logística, agora mitigadas com a FIOL.

A.2 – A FIOL como vetor de desenvolvimento

A ferrovia tende a reduzir custos logísticos e ampliar a competitividade regional, funcionando como:

- corredor de exportação via Porto Sul (Ilhéus);
- eixo integrador de cadeias produtivas;
- atrator de investimentos industriais;
- indutor de novos arranjos produtivos territoriais.

B. Objetivos do Programa

B.1 - Objetivo Geral

Promover o desenvolvimento industrial sustentável da porção semiárida da área de influência do Trecho 1 da FIOL, ampliando a base produtiva regional, fortalecendo cadeias existentes e atraindo novos empreendimentos, de forma integrada à infraestrutura ferroviária.

B.2 - Objetivos Específicos

1. **Aproximar a estrutura produtiva local da nova logística ferroviária**, reduzindo custos e aumentando eficiência.
2. **Fomentar a instalação de empreendimentos industriais** com potencial de uso intensivo da infraestrutura ferroviária.
3. **Promover a diversificação econômica**, estimulando atividades de maior valor agregado.

4. **Fortalecer arranjos produtivos locais (APLs)** nos 82 municípios da área do Programa.
5. **Qualificar mão de obra local**, alinhada às demandas industriais presentes e futuras.
6. **Aprimorar o ambiente institucional**, com instrumentos de planejamento, governança e incentivos.
7. **Estimular a inovação tecnológica e sustentabilidade** nos processos produtivos.
8. **Integrar municípios e consórcios regionais** em estratégias conjuntas de desenvolvimento industrial.

C. Estratégias de Desenvolvimento Industrial

C.1 - Estratégia de Articulação Logística e Territorial

- Utilizar a FIOL como eixo central de integração produtiva.
- Planejar zonas industriais ao longo do traçado ferroviário, especialmente próximas a pátios logísticos.
- Articular ferrovia, rodovias e polos produtivos para compor plataformas multimodais.

C.2 - Estratégia de Atração e Retenção de Investimentos

- Estruturar um **Programa de Promoção de Investimentos** voltado a setores prioritários.
- Implementar mecanismos de incentivo fiscal, crédito e facilitação regulatória.
- Criar carteiras de projetos e divulgar oportunidades para investidores nacionais e internacionais.

C.3 - Estratégia de Fomento aos APLs e Cadeias Produtivas

- Mapear e fortalecer cadeias com alto potencial regional: mineração, agroindústria, cerâmica, florestas plantadas, metalmecânica, energias renováveis, entre outras.
- Criar plataformas de serviços compartilhados para micro e pequenas empresas.

C.4 - Estratégia de Desenvolvimento Tecnológico e Inovação

- Incentivar parcerias entre universidades, centros de pesquisa e setor produtivo.
- Estimular projetos de inovação tecnológica em logística, energia e processos industriais.

C.5 - Estratégia de Qualificação Profissional

- Criar um Programa de Formação Técnica Integrada (FIOL-Industrial), envolvendo instituições de ensino regionais.
- Alinhar currículos e capacitações às demandas dos setores industriais estratégicos.

C.6 - Estratégia de Governança e Sustentabilidade

- Estabelecer estrutura de governança com participação de municípios, estado, setor privado e sociedade civil.
- Incorporar práticas de sustentabilidade ambiental, gestão de resíduos e uso racional de recursos naturais.

D. Diretrizes do Programa

As diretrizes constituem orientações permanentes que deverão nortear todas as ações do Programa:

1. **Integração Regional**: promover ações articuladas entre os 82 municípios da área do Programa.
2. **Competitividade Logística**: priorizar atividades que reduzam custos operacionais com a utilização da FIOL.
3. **Geração de Valor agregado**: estimular indústrias transformadoras e não apenas extrativas.
4. **Desenvolvimento Sustentável**: compatibilizar expansão industrial com preservação ambiental.
5. **Inclusão Produtiva**: fortalecer micro e pequenas empresas e cooperativas.
6. **Parcerias Institucionais**: incentivar cooperação público-privada.
7. **Equilíbrio Territorial**: evitar concentração excessiva de investimentos em poucos municípios.
8. **Inovação e Tecnologia**: promover soluções produtivas modernas e digitalizadas.

E. Linhas de Ação

E.1 - Infraestrutura e Logística

- Implantar e modernizar distritos industriais próximos ao traçado da FIOL.
- Estabelecer **terminais intermodais** para cargas industriais e agropecuárias.
- Melhorar rodovias de acesso municipal e estadual ao corredor ferroviário.
- Incentivar parcerias para operação de centros logísticos integrados.

E.2 - Ambiente de Negócios e Incentivos

- Criar um **Guichê Único de Investimentos** para facilitar licenciamento, regularização e acesso a incentivos.
- Implementar política de incentivos fiscais diferenciados para indústrias que utilizem a FIOL.
- Desenvolver mecanismos de crédito direcionado, especialmente para pequenas e médias empresas industriais.

E.3 - Desenvolvimento das Cadeias Produtivas

- **Mineração e Metalurgia**: fomentar plantas de beneficiamento mineral e indústrias metalmecânicas.
- **Agroindústria**: estimular unidades de processamento de grãos, leite, frutas e carnes.
- **Cerâmica e Construção Civil**: apoiar modernização de fábricas e clusters regionais.
- **Energias Renováveis**: desenvolver cadeia de equipamentos eólico-solar, dada a vocação regional.
- **Biotecnologia e Indústria Verde**: atrair indústrias de base biotecnológica e reciclagem.

E.4 - Inovação, Pesquisa e Desenvolvimento

- Criar Centros Tecnológicos Regionais vinculados às universidades e ao SENAI.
- Apoiar incubadoras e aceleradoras de startups industriais.
- Estimular pesquisa em logística, redução de emissões, automação e digitalização.

E.5 - Formação e Capacitação de Mão de Obra

- Estabelecer polos de qualificação técnica em parceria com SENAI, IFBA e UNEB e com instituições privadas.
- Criar trilhas de formação em áreas estratégicas: operação ferroviária, metalmecânica, eletrotécnica, automação, manutenção industrial, logística e TI.
- Implantar programas de aprendizagem para jovens da região.

E.6 - Governança, Planejamento e Monitoramento

- Criar um **Comitê Gestor do Programa**, com representantes do governo do estado, prefeituras, setor privado, universidades e sociedade civil.
- Elaborar planos plurianuais de desenvolvimento industrial para os municípios da área do Programa.
- Definir indicadores de desempenho: geração de empregos, volume industrializado, investimentos atraídos, uso da ferrovia, entre outros.

E.7 - Sustentabilidade e Responsabilidade Social

- Adotar padrões de ecoeficiência nos novos empreendimentos.
- Incentivar programas de energia renovável e reuso de água nas indústrias.
- Desenvolver ações de inclusão produtiva e empreendedorismo local.

F. Resultados Esperados

1. Aumento significativo da participação da indústria no PIB regional e estadual.
2. Geração de empregos qualificados e ampliação da renda local.
3. Diversificação da economia com fortalecimento de cadeias industriais estratégicas.
4. Maior competitividade regional devido à utilização da FIOL.
5. Fixação de novos empreendimentos industriais ao longo do eixo Caetité-Jequié.
6. Melhoria da infraestrutura e modernização logística.
7. Expansão das capacidades tecnológicas e de inovação.

14.9 O CENTRO DE PROCESSAMENTO DE ROCHAS ORNAMENTAIS

A Companhia Baiana de Produção Mineral - CBPM, no cumprimento da sua missão de induzir e promover o desenvolvimento do setor mineral na Bahia, realizou estudos visando à implantação de uma unidade industrial de beneficiamento e acabamento de rochas ornamentais na Bahia.

Este estudo, que teve como objetivo sugerir estratégias e ações voltadas ao desenvolvimento de uma base industrial para o setor de rochas ornamentais na Bahia, ocorre em um momento singular de readequação das atribuições da CBPM às variáveis que possibilitam o objetivo pretendido, expressas nos seguintes fatos:

1. O papel de destaque que a CBPM exerce no governo atual, atuando como agente estimulador do desenvolvimento da indústria mineral no estado, avançando da nobre e bem-sucedida missão de fornecer conhecimento geológico para uma nova atuação como participante de empreendimentos minerário-industriais na Bahia;
2. A mudança da base mineral brasileira no setor de rochas ornamentais, que vem se posicionando em escala crescente em regiões com oferta complexa e diversificada de novos materiais de alto valor comercial, especialmente no mercado internacional, como é o caso da Bahia;
3. A abundante ocorrência de depósitos maciços de quartzito na Bahia, além de quartzo natural, granitos, pegmatitos e mármores de alto valor comercial, que atualmente são processados no estado do Espírito Santo, permite estimar que cerca de US$ 1 bilhão representa as perdas econômicas anuais da Bahia nos mercados interno e externo de rochas ornamentais, devido à ausência de uma base industrial no estado;
4. A política comercial protecionista iniciada pelos Estados Unidos pode criar uma nova plataforma de exportação para o setor na Bahia, baseada em um conceito moderno e inovador de processos de beneficiamento e mercados-alvo, orientados para produtos finais e para o uso de robótica aplicada a novos desenhos de superfícies de rochas;
5. A perspectiva de conclusão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) desempenhará um papel logístico decisivo na interiorização da atividade industrial na Bahia, centrada em um sistema logístico integrado, moderno e eficiente. Somam-se a essa perspectiva as obras de construção da Ponte Salvador-Itaparica, que reduzirá em cerca de 100 km a distância entre a Região Metropolitana de Salvador

e o Sul/Sudeste do estado, sendo esta última **uma** das áreas com maior concentração de extração de rochas ornamentais na Bahia;

6. Os investimentos em dragagem e melhorias no Porto de Ilhéus, que ampliam as possibilidades logísticas para o setor;
7. Somam-se a todas essas variáveis a efetiva possibilidade de o Estado criar condições favoráveis à atração de investimentos, por meio da disponibilidade de áreas para instalação de indústrias, infraestrutura básica (água, energia, acesso) e da possibilidade de implantação de um Porto Seco Alfandegado, como diferencial estratégico para exportadores.

Dentre os principais pressupostos para a viabilidade da planta de beneficiamento de rochas ornamentais na Bahia, destacam-se a existência da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), a disponibilidade de áreas aptas para instalação de indústrias, com infraestrutura básica (água, energia, acesso) e a possibilidade de implantação de um Porto Seco Alfandegado, como diferencial estratégico para exportadores;

Nessa perspectiva, o município de Jequié, localizado na interseção entre a FIOL e a Rodovia BR 116, principal eixo logístico rodoviário norte-sul do Brasil, apresenta condições ideais para a instalação da planta de processamento de rochas ornamentais pretendida pela GBPM:

- Disponibilidade de áreas, com requisitos urbanísticos e ambientais adequados às atividades industriais, regulamentados através do novo Plano Diretor;
- disponibilidade de infraestrutura: água, energia elétrica, centro de tratamento de resíduos, combustíveis, a partir do Poliduto Petrobras e gás natural, a partir dos gasodutos da Bahiagás e do Gasene;
- disponibilidade de rede de fibra ótica, a partir do Polo Operacional da FIOL;
- capacidade de formação e qualificação pessoal técnico e operacional, através de rede de ensino superior, Senai/Cetind e Sebrae;
- disponibilidade dos serviços públicos municipais, estaduais e federais, em função da sua condição de cidade polo da Região Sudeste do Estado da Bahia;
- a implantação do novo polo de desenvolvimento regional do Centro Logístico Industrial Aduaneiro do Sudeste Baiano, localizado em Jequié, viabilizando a implantação de um Porto Seco Alfandegado, como diferencial estratégico para exportadores;

Diante desse contexto, foram iniciados entendimentos entre a CBPM e a Prefeitura de Jequié visando à concretização de um Acordo de Cooperação, tendo como a conjugação das ações da CBPM e do MUNICÍPIO visando a instalação, em Jequié, do Centro de Beneficiamento e Acabamento de Rochas Ornamentais na Bahia.

Nos termos desse Acordo, caberia à CBPM, dentre outras, as seguintes obrigações:

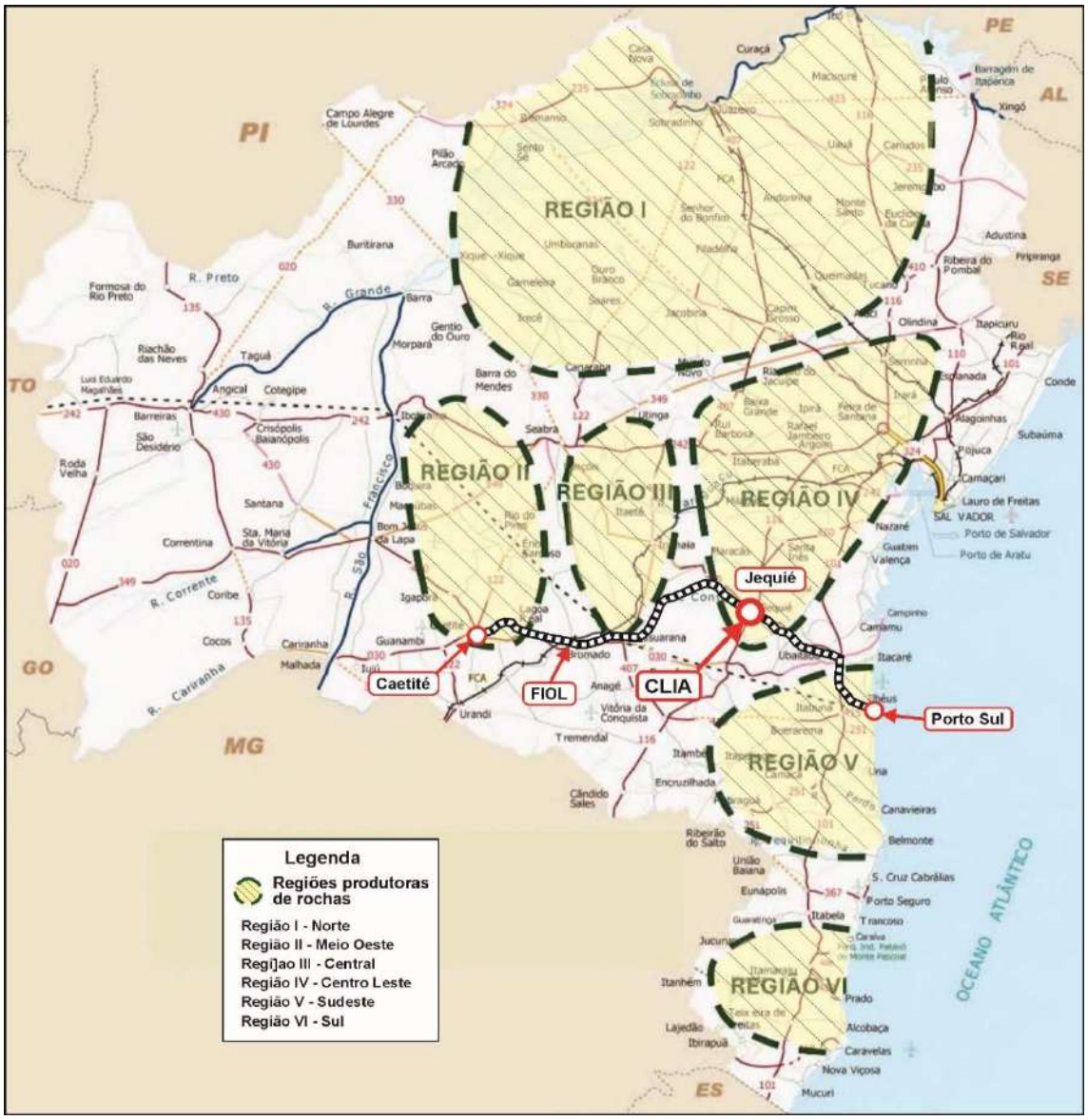
- Elaborar o Estudo de Viabilidade Técnica Econômica Ambiental (EVTEA) para implantação do Centro de Beneficiamento e Acabamento de Rochas Ornamentais na Bahia no município de Jequié;

- Promover as ações de fomento à mobilização de investidores, promoção de parcerias público-privadas, concessão de incentivos e outras estratégias necessárias à realização do Empreendimento objeto deste Acordo de Cooperação;

Por outro lado, caberia ao Município, dentre outras, a obrigação de disponibilizar a área de terreno destinada à implantação do Centro de Beneficiamento e Acabamento de Rochas Ornamentais na Bahia, com acesso pavimentado ao sistema viário e devidamente legalizada para transferência à instituição responsável pelo Empreendimento.

A partir do estudo da CBPM, foi elaborado o mapa da Figura 29, mostrando a localização privilegiada do CLIA para sediar o Centro de Beneficiamento e Acabamento de Rochas Ornamentais na Bahia, do Porto Seco e da Zona de Processamento de Exportações.

Figura 59 – Localização estratégica do CLIA para implantação do Centro de Processamento de Rochas Ornamentais da Bahia



Fonte: FEP, 2025. Adaptado da Figura 8.1 do Estudo visando à instalação de uma planta industrial de beneficiamento e acabamento de rochas ornamentais na Bahia.

15. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CASTELLS, Manuel (1971). ***Problemas de investigación em sociologia urbana. Madrid: Siglo XXI***.

CHAPIN Jr., F. Stuart (1977***). Planificación del uso del suelo urbano***. Barcelona: Oikos-TAU. São Paulo: Disal.

BOAGA, G. ***Diseño del tráfico y forma urbana***. Barcelona: Gustavo Gilli.

HARDOY (1969) *La urbanización em America Latina*. Buenos Aires: Ed. Del Instituto.

FERRARI, Celson. ***Curso de Planejamento Municipal Integrado***. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1982.

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

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. CEDURB – Companhia Estadual de Desenvolvimento Urbano (1977). ***Plano Diretor Urbano de Jequié.*** Vol. I, II e III. Consórcio SERETE & INCREMENTA.

LYNCH, Kevin (1980). ***Planificación del sítio.*** Barcelona: Ed. Gustavo Gilli.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA CLIMÁTICA. Portaria GM/MMA nº 1.639, de 12 de março de 2026, publicada no DOU em 13/03/2026, instituiu o ***Plano Nacional de Arborização Urbana (PlaNAU)***. Acesso: https://www.gov.br/mma/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/qualidade-ambiental-e-meio-ambiente-urbano/plano-nacional-de-arborizacao-urbana.pdf

MINISTÉRIO DO INTERIOR. Serviço Federal de Habitação e Urbanismo – SHERFAU (1974). ***IV Curso Intensivo de Planejamento Urbano e Local: Controle do Uso do Solo Urbano.*** Rio de Janeiro: MINTER-SHERFAU-OEA.

SAMPAIO, A. H. L. (2015). ***Formas Urbanas: cidade real & cidade ideal:*** contribuição ao estudo urbanístico de Salvador. Salvador: Quarteto, PPGAU-FAUFBA.

YUJNOSVIK (1969). ***Estrutura Interna de la Ciudad***. In: HARDOY (1969) *La urbanización em America Latina*. Buenos Aires: Ed. Del Instituto. Pp: 113-147.