



Vitória da Conquista/BA: uma análise diacrônica por meio da Sintaxe Espacial

Lucas César Santana Ferreira

Universidade de Brasília

lucascezarferreira@gmail.com

Valério Augusto Soares de Medeiros✉

Universidade de Brasília

valeriodemedeiros@gmail.com



VITÓRIA DA CONQUISTA/BA: UMA ANÁLISE DIACRÔNICA POR MEIO DA SINTAXE ESPACIAL

L. C. S. Ferreira, V. A. S. de Medeiros

RESUMO

O artigo analisa o processo de expansão urbana de Vitória da Conquista/BA, sob viés metodológico e ferramental da Teoria da Lógica Social do Espaço, em oito períodos que compreendem do final do século XIX até 2019. Por meio de modelagens sintáticas, investigou-se o desempenho do traçado urbano do município, com o objetivo de verificar como a configuração espacial do assentamento se relaciona com as transformações e dinâmicas sociais, segundo uma leitura diacrônica. Variáveis geométricas e topológicas foram confrontadas, correspondentes à ordem de grandeza e às relações entre elementos constituintes do território, o que permitiu demonstrar que a variação de desempenho das medidas correlacionava-se com acontecimentos históricos a respeito da ocupação e uso do solo e com tendências de adensamento de cada época, em determinados trechos do núcleo urbano. Constatou-se que a articulação do desenho da cidade foi e vem sendo afetada por políticas de planejamento que não favorecem uma adequada costura entre as partes do sistema urbano.

1 INTRODUÇÃO

O estudo explora o processo de expansão urbana de Vitória da Conquista/BA sob a ótica da Teoria da Lógica Social do Espaço, desenvolvida originalmente por Hillier e Hanson (1984). Objetiva-se analisar a relação entre configuração espacial e aspectos da dinâmica urbana do assentamento, em oito períodos (final do século XIX/1900, início do século XX/1920, 1940, 1955, 1974, 1984, 2003 e 2019). Para tanto, no artigo correlaciona-se a configuração espacial da cidade à sua história urbana, observando-se os processos de crescimento territorial, adensamentos e dinâmicas sociais.

A Teoria da Lógica Social do Espaço, também conhecida por Sintaxe Espacial (SE), compreende uma abordagem sociológica, de modo a extrair da investigação do espaço subsídios que permitam compreender a sociedade a ele associada. As estratégias de leitura e representação baseiam-se na modelagem do sistema de permeabilidades e barreiras para identificar os espaços passíveis de atravessamento, os diversos níveis de movimento potencial e o quanto este movimento é capaz de informar sobre práticas sociais.

Analisada por meio da abordagem, Vitória da Conquista é o terceiro maior município do estado da Bahia e está localizado na Região do Sudoeste Baiano (Figura 1). A cidade está integrada à rede urbana de Salvador, da qual dista cerca de 500km e, conforme registra o IBGE (2008), possui uma área de abrangência sobre mais de noventa municípios da Bahia e de Minas Gerais, exercendo importante papel econômico na região. É categorizada como uma capital regional.

O município foi escolhido como estudo de caso por sua importância geográfica no interior da Bahia e por hoje apresentar expressivo potencial econômico e integrador em uma das regiões de maior crescimento no país. Além disso, por ser um polo educacional, representado pela presença da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia – UESB e seu núcleo de pesquisa do departamento de Geografia, há grupos de estudo consolidados sobre o território com considerável produção de informações históricas e mapas da cidade a permitir uma análise diacrônica.

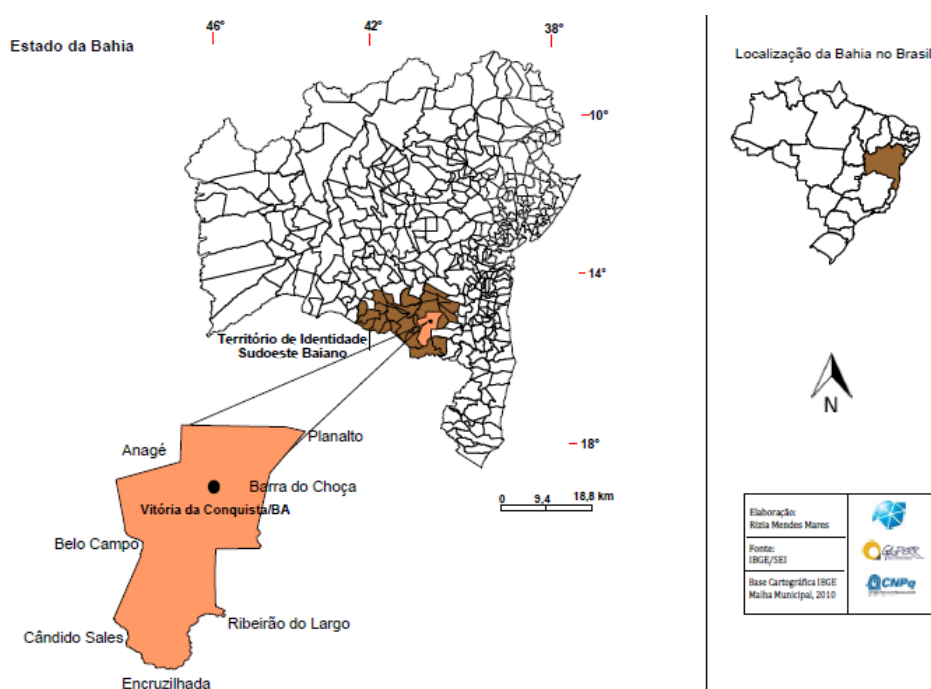


Figura 1: Localização de Vitória da Conquista

Fonte: Mares (2016), adaptado pelos autores

Em termos de organização, o artigo está dividido em 4 seções além desta introdução. A primeira é dedicada a enquadrar Vitória da Conquista a partir de um breve histórico. A segunda apresenta a metodologia aplicada na investigação, e a terceira compreende a discussão dos resultados estruturada de acordo com dois grupos de variáveis: geométricas e topológicas. Por fim, as conclusões consolidam os achados, articulando aspectos de expansão urbana, interpretação configuracional e possibilidades futuras.

2 BREVE HISTÓRICO DE VITÓRIA DA CONQUISTA

Os primeiros registros de ocupação em Vitória da Conquista se iniciam no Séc. XVIII, quando bandeirantes passaram a desbravar o interior da Bahia em busca de ouro. Esse período, apesar de descrito com muito heroísmo pelo movimento das bandeiras, foi repleto de conflitos e confrontos com os indígenas da região. Sob muito sangue, as terras dos índios

Mongoyó, Ymboré e Pataxó foram tomadas e em meados do Séc. XIX deu-se início ao povoamento do então denominado Arraial da Conquista (Prefeitura, 2019).

Nesse período, o arraial servia como entroncamento de passagens das boiadas, o que fomentou o desenvolvimento da pecuária na região. Em 1840, o núcleo foi elevado à categoria de vila e, em 1891, a cidade, denominando-se Conquista. A área urbana era constituída de pequenas glebas produtivas e um centro comercial caracterizado pela presença de uma igreja matriz, uma praça e casas térreas (Rocha e Ferraz, 2005). No início do Séc. XX, começaram a surgir os primeiros equipamentos públicos e o comércio se intensificou, principalmente com a venda de produtos agrícolas e pecuários.

Nos anos 1940 e 1950 ocorreu um forte crescimento populacional. A construção do trecho da rodovia que liga Ilhéus a Bom Jesus da Lapa (BA 262) (Avenida Brumado, quando atravessa a cidade), atraiu migrantes de várias cidades vizinhas. Na década de 1960 foi inaugurada mais uma rodovia-avenida (Avenida Presidente Dutra) atravessando Vitória da Conquista, a BR 116, fortalecendo a importante posição geográfica da cidade e impulsionando um crescimento econômico baseado agora na cultura de café, com produção ao longo da via (Mares, 2016).

Nos anos 1980, a cidade experimentou uma alteração em seu eixo econômico, agora direcionado para o setor de serviços, tornando-se polo diversificado para os municípios próximos. Em paralelo, a indústria local começou a se desenvolver, principalmente setores de cerâmica, mármore, óleo vegetal, produtos de limpeza e estofados (Prefeitura, 2019). Foi neste momento que a cidade se expandiu consideravelmente, o que gerou alterações das dinâmicas socioespaciais por meio da dispersão desordenada e segregada devido à criação de loteamentos habitacionais de interesse social na região mais periférica ao centro (Mares, 2016).

Rocha e Ferraz (2005) descrevem que a partir desse período terras com características rurais foram incorporadas aos limites urbanos, o que serviria para aumentar a arrecadação do município. Quanto às características dos núcleos centrais, os autores apontam que havia o centro de ocupação mais antiga, onde se concentravam a maioria dos serviços, e o núcleo nas zonas leste e sul que:

(...) apresentam uma dinâmica espacial muito mais intensa que são de ocupação mais recentes do ponto de vista das moradias e demais equipamentos urbanos. Assim pode-se dizer que existem dois grandes conjuntos regionais no perímetro urbano da cidade que seriam um “núcleo central” [...] circundado pelas áreas periféricas. Neste “núcleo central” a formação das ruas são mais irregulares, tendo também como característica marcante o fato de serem estreitas, resultante do seu passado histórico divergindo bastante das áreas mais novas, com ruas e avenidas mais largas. Percebe-se nessas áreas de urbanização recente, um certo planejamento do ponto de vista de equacionamento territorial (...) **[texto conforme original]** (Rocha e Ferraz, 2005, p. 12562 e 12563)

Atualmente, Vitória da Conquista é o terceiro maior município da Bahia, tendo cerca de 338.480 habitantes em uma área de 3.705,838km² (IBGE, 2019). É consolidada como cidade polo para o setor terciário, maior representante do seu PIB (R\$ 6.483 mi, em 2017), o que fortalece sua importância para a Região do Sudoeste Baiano e sua notoriedade nacional como um dos municípios mais dinâmicos do país.

3 METODOLOGIA

Para a execução das análises, Vitória da Conquista foi modelada de acordo com as ferramentas associadas à Teoria da Lógica Social do Espaço, conforme as etapas descritas na Figura 2. Inicialmente, a partir da base cartográfica obtida para cada momento investigado, elaborou-se a representação linear da rede de caminhos existente no sistema, assegurando-se a conectividade das linhas. A representação linear consiste na modelagem de todos os caminhos possíveis de serem percorridos dentro da malha viária urbana. Após o processamento, foram obtidos valores numéricos para cada elemento do modelo, representativos do grau de acessibilidade topológica, isto é, do quanto cada linha estava mais ou menos acessível diante de todas as demais, a permitir uma leitura comparada (Medeiros, 2013).

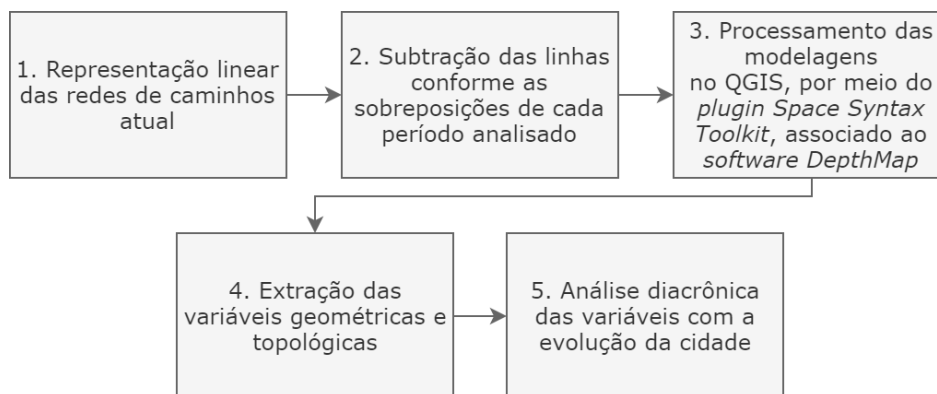


Figura 2: Esquema dos procedimentos metodológicos

Fonte: elaboração própria

Inicialmente, foi executada a modelagem atual referente a 2019, procedida em ambiente georreferenciado (*software QGIS*), tendo por base as imagens satélites da plataforma *Google Satellite* de 2019. Para a construção das representações diacrônicas, foram utilizados dois mapas de expansão urbana. O primeiro, provindo de Rocha (*s.d.*), do Departamento de Geografia da UESB, compreendendo o período temporal do final do Séc. XIX (assumido como 1900), início do Séc. XX (assumido como década de 1920) até a década de 1940. O segundo, oriundo do trabalho de Santos (2013), permitiu a leitura das manchas urbanas da década de 1940 e dos anos 1955, 1974, 1984 e 2003. Ajustadas as sobreposições, foram obtidos 8 polígonos referentes ao crescimento urbano de Vitória da Conquista, conforme expresso na Figura 3.

Com os eixos do ano de 2019 desenhados e obtidos os polígonos das manchas de expansão urbana, foi procedida sequencialmente a subtração de linhas do período imediatamente anterior (sempre do mais recente para o mais antigo), resultando em mapas de eixos para cada período. Posteriormente, cada modelagem foi processada, ainda no QGIS, por meio do *plugin Space Syntax Toolkit*, associado ao *software DepthMap*, o que permitiu a obtenção de 14 variáveis, sendo sete geométricas, isto é, referentes a ordem de grandeza do sistema (área do sistema, número de linhas/eixos, comprimento médio das linhas/eixos, número de segmentos, comprimento médio dos segmentos, compacidade A – número de linhas/eixos por km², e compacidade B – comprimento de linhas/eixos por km²) e 7 topológicas, ou seja, referentes as relações entre os elementos e suas características (conectividade, integração global Rn, integração local R3, sinergia, inteligibilidade, NAIN e NACH).

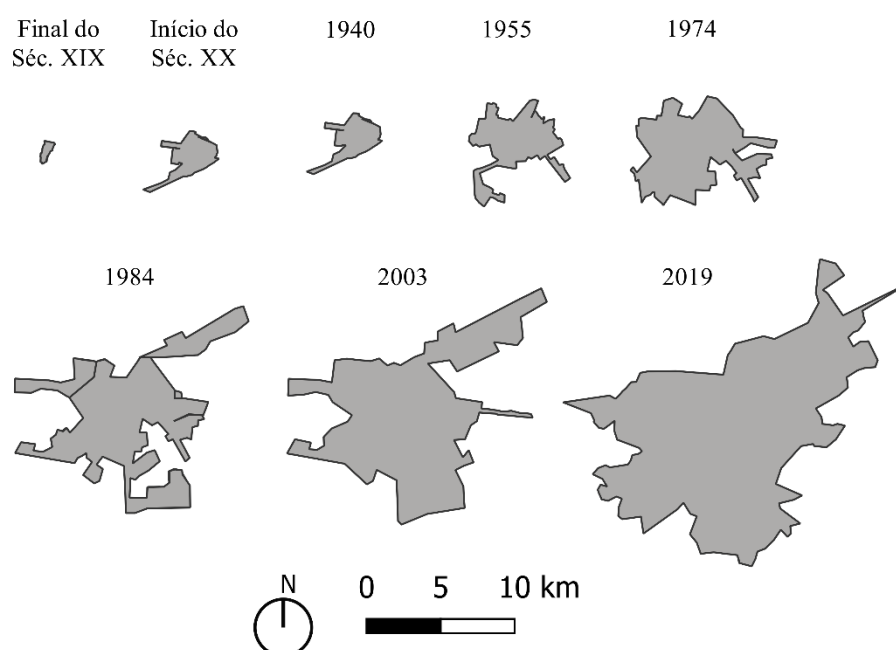


Figura 3: Expansão da mancha urbana de Vitória da Conquista

Fonte: elaboração própria

4 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Os resultados obtidos a partir das modelagens descritas na metodologia estão expressos na Tabela 1, com variáveis distinguidas enquanto geométricas ou topológicas e apresentadas para cada um dos oito períodos históricos analisados.

Tabela 1 Variáveis geométricas (G) e topológicas (T) em oito períodos da história urbana de Vitória da Conquista/BA

	1900	1920	1940	1955	1974	1984	2003	2019
G Área (Km²)	0,84	3,06	9,10	21,27	43,11	59,84	110,71	193,70
G No. de Linhas	114	301	600	1343	2135	3064	3807	4914
G Comp. Médio das Linhas (m)	314,49	360,29	452,90	370,60	368,41	364,97	354,71	340,67
G No. de Segmentos	341	1104	2628	5484	8333	11081	13345	16112
G Comp. Médio dos Seg. (m)	96,91	91,23	93,93	83,52	87,00	93,01	93,24	95,04
G Compacidade A	135,71	98,37	65,93	63,14	49,52	51,20	34,39	25,37
G Compacidade B	42,68	35,41	29,80	23,36	18,23	18,64	12,17	8,63
T Conectividade	3,649	4,431	5,196	4,933	4,769	4,471	4,370	4,147
T Int. Global	1,110	1,230	1,338	1,245	1,169	1,013	0,979	0,867
T Int. Local	1,679	2,032	2,252	2,247	2,245	2,157	2,130	2,020
T Sinergia	62,2%	59,9%	69,3%	58,2%	56,3%	56,4%	55,9%	55,0%
T Inteligibilidade	40,8%	35,4%	29,0%	21,8%	17,5%	13,0%	12,3%	11,6%
T NAIN	1,035	1,139	1,251	1,220	1,250	1,193	1,212	1,148
T NACH	0,919	0,984	1,000	0,984	0,974	0,946	0,945	0,928
População aprox. (hab.)	-	-	-	-	125.573	170.619	262.494	338.885

4.1 Variáveis Geométricas

A área do sistema em Vitória da Conquista, calculada em conformidade com os perímetros expressos na Figura 3, cresceu de maneira alinhada à expansão populacional ao longo do período investigado, com exceção dos anos de 1984 e 2003 (1970: 125.573 habitantes; 1980: 170.619; 1991: 225.091; 2000: 262.494; 2010: 306.866 e 2018: 338.885; conforme dados do IBGE). A situação ocorreu em razão: (a) do acréscimo de glebas, até então consideradas rurais, no perímetro urbano, em um processo de criação de polos industriais locais na parte norte da cidade nas décadas de 1980 e 1990; e (b) da expansão fragmentada do território para regiões periféricas, produto das políticas habitacionais tanto nos anos 1960/1970 quanto na vigência do Programa Minha Casa Minha Vida, a partir de 2009.

Quanto ao número de linhas/eixos, percebe-se que os valores dobraram a cada intervalo aproximado de 20 anos. Entre 1940 (600 eixos) e 1955 (1343 eixos), o crescimento atingiu a marca de 124%, período de expansão significativa de Vitória da Conquista associada à política nacional de interiorização, em particular da Bahia, vinculada ao projeto já em andamento da execução da BR 116, com destino ao Rio de Janeiro. É característico do intervalo a expansão populacional, com a forte migração de pessoas de cidades vizinhas (Santos, 2013), o que apenas se reduziu após 1984 quando, entretanto, a cidade já adquirira complexidade e dimensão expressivas. Desempenho semelhante ocorre para o número de segmentos, medida que também serve para avaliar a ordem de grandeza do sistema.

No que diz respeito ao comprimento médio das linhas, a medida é relevante por permitir compreender de modo geral a transformação diacrônica do tamanho médio das ruas. Os resultados apontaram a tendência de o tamanho do comprimento médio das linhas retornar a sua dimensão inicial, também aproximando-se da média nacional (290m) obtida por Medeiros (2013). O resultado parece produto de uma progressiva padronização dos assentamentos urbanos no Brasil, com a implantação de bairros com grelhas reticulares, aplicados indiscriminadamente, aspecto robusto da malha de Vitória da Conquista. O valor mais elevado para a variável ocorreu na década de 1940, ápice do crescimento populacional e econômico do município, onde bairros periféricos começaram a surgir distantes do centro principal (Santos, 2013). O fenômeno levou à emergência de um conjunto de longas vias de conexão destas áreas de expansão com a cidade precedente.

A variável comprimento médio dos segmentos permite, por aproximação, avaliar o tamanho médio das faces do quarteirão. Analisando-se o desempenho da medida, percebe-se que desde o final do séc. XIX até atualmente há uma tendência de estabilidade, variando entre 80 e 100m. Entre a década de 1940 e a década de 1950, contudo, houve uma queda de 93,93 para 83,52, o que parece produto do preenchimento dos vazios urbanos na medida em que Vitória da Conquista permanecia atraindo população. Em seguida, nas décadas de 1970 e 1980, o valor cresceu por causa da nova expansão territorial no sentido nordeste, com a criação do distrito industrial atrelado ao surgimento de novos bairros em tabuleiro de xadrez.

As medidas de compacidade indicam o grau de adensamento do sistema em relação à densidade de vias. Na investigação pode-se analisar a dispersão ou a compactação do espaço urbano, a implicar problemas ou vantagens econômicas, sociais e políticas (Medeiros, 2013). Em relação à compacidade A, que expressa o número de linhas/eixos do sistema por km², observou-se uma queda progressiva entre o primeiro e o último período da análise, indicando a tendência de quanto mais o sistema cresce, menor a proporção de quantidade de vias por

área, o que é produto de um território disperso e fragmentado: o desempenho chega, inclusive, a ficar abaixo da média nacional explorada por Medeiros (2013), 94,80 linhas/km². Em apenas dois momentos esses valores não oscilam substancialmente, coincidindo com épocas de maior adensamento do território: primeiro, logo após o crescimento da década de 1940 e, em seguida, após a expansão da década de 1970. Os dois intervalos coincidem com a criação de rodovias que conectaram Vitória da Conquista a grandes cidades, a resultar em atração populacional e maior ocupação de áreas já existentes.

A compacidade B, por sua vez, é determinada pelo somatório do comprimento de linhas/eixos dividido pela área do sistema, em km². De modo semelhante ao desempenho para a compacidade A, aqui os valores também diminuem consideravelmente, mantendo-se abaixo da média nacional (18,10, conforme apontado por Medeiros, 2013) no período atual. Em apenas um período houve constância na medida: o intervalo de 1974 a 1984 em que, apesar do crescimento (Figura 3), parece ter havido a manutenção do padrão da malha regulada em progressiva implantação.

4.2 Variáveis Topológicas

O número médio de conexões existentes em um sistema, isto é, o número médio de cruzamento dos eixos, é uma variável que permite avaliar a possibilidades de trajetos e rotas existentes na representação. Segundo Medeiros (2013), quando em valor elevado, indica maior oferta de percursos, o que geralmente está relacionado a um desenho urbano tendente a regular.

Em Vitoria da Conquista, na maior parte dos períodos analisados os valores permanecem acima da média nacional (3,90), o que é produto da malha composta predominantemente por tabuleiros de xadrez. Inicialmente, devido à irregularidade do traçado nos anos 1900, o valor é o mais baixo (3,65), seguido por um aumento substancial até alcançar, em 1940, o valor de 5,20, período classificado como momento mais incisivo da urbanização conquistense, com surgimento de bairros próximos ao centro. Há, portanto, uma melhor articulação das vias nesse momento, com a cidade de alguma maneira tornando-se mais acessível. Entretanto, à medida que o crescimento territorial ocorre em zonas periféricas, criando um tecido urbano mais descontínuo, o valor diminui progressivamente, até alcançar 4,15 em 2019.

Os aspectos de centralidade do traçado urbano podem ser analisados pelos valores médios de integração global (R_n) para cada período, que expressam a acessibilidade topológica do sistema, em extremos de integração (áreas mais centrais) e segregação (áreas mais periféricas). A variável permite aferir as áreas mais permeáveis da modelagem, contribuindo para estudos de expansão urbana ao fornecer subsídios para processos de deslocamento ou permanência da centralidade principal, por exemplo.

Conforme apontam Barros e Medeiros (2014), os eixos topologicamente mais próximos de todos os outros do sistema são aqueles mais facilmente alcançáveis, apresentando forte potencialidade de fluxo e movimento real. Quando os valores numéricos processados são transportados para uma escala cromática, tais eixos são representados por cores mais quentes. São nestas áreas que há maior probabilidade de concentração de comércio e serviços (por serem atividades dependentes do movimento), caracterizando-se como uma centralidade urbana.

Vitória da Conquista, no que se refere à integração global (Figura 4), apresentou valores acima da média nacional de 0,754 (Medeiros, 2013) durante todo o período analisado. O maior pico de integração ocorreu na década de 1940, pois apesar de a cidade ter se expandido, a configuração espacial ainda mantinha coerentes níveis de costura entre as partes constituintes, recém acrescidas ou não.

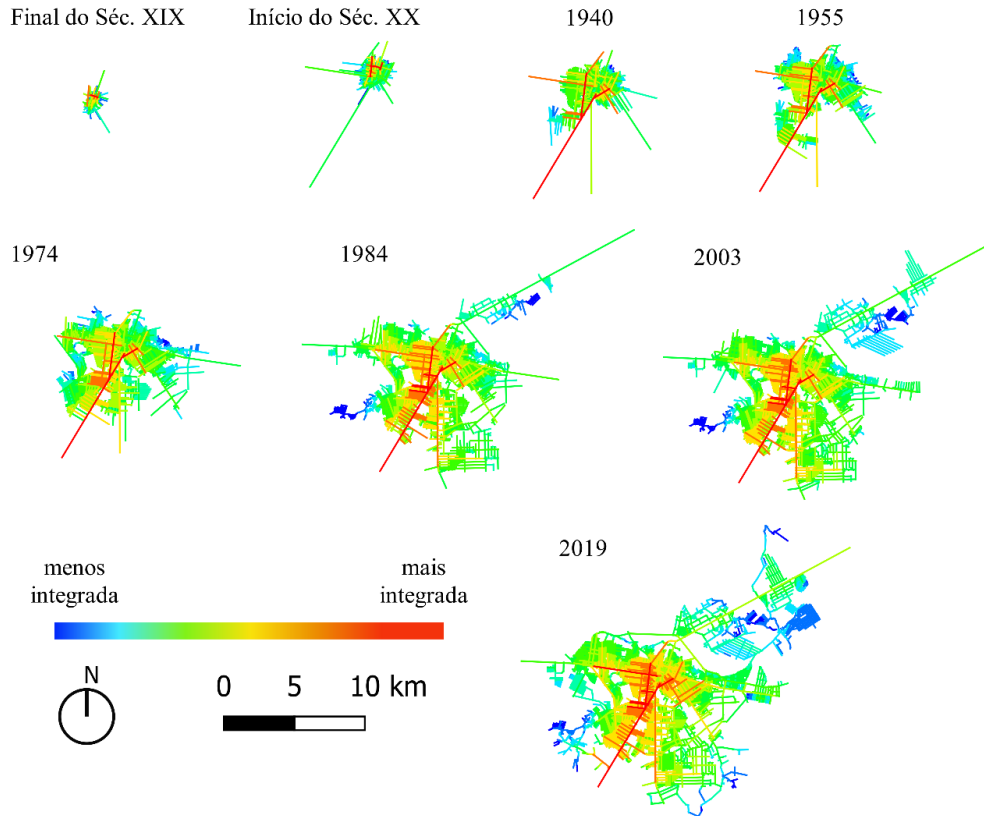


Figura 4: Integração global da rede de caminhos de Vitória da Conquista

Fonte: elaboração própria

Entretanto, na medida em que a cidade se expandiu nas décadas seguintes, os valores caíram progressivamente, com maior diminuição ocorrendo na década de 1980, quando há uma forte expansão no sentido nordeste, que quebra a malha regular e não acompanha a consolidação que estava acontecendo na direção sul. Essa consolidação surgiu de acordo com o continuado estabelecimento de classes mais altas na zona leste. Identificou-se, complementarmente, que as regiões de maior poder aquisitivo influenciaram a distribuição dos valores de integração de modo que estas regiões, embora não abrigando as vias mais integradas do sistema, passaram a ter eixos de elevada integração as tangenciando (Figura 5).

O menor valor médio de integração global é o atual, expressão do declínio da medida ao passar do tempo. O sistema de Vitória da Conquista é cada vez menos compacto e a malha se expande sobre territórios progressivamente mais distantes da centralidade urbana consolidada. O processo vincula-se ao surgimento dos condomínios fechados que provocam a descontinuidade da rede de caminhos, comprometendo a acessibilidade oriunda da configuração.

À semelhança da integração global, a integração local (R3) diz respeito à acessibilidade do sistema, mas avaliada em um âmbito local, o que permite a identificação visual de centralidades secundárias. O raio de processamento alcança o terceiro nível: avalia-se, para

cada via, até o terceiro nível de conexão. Os valores obtidos têm um desempenho semelhante ao de medidas anteriores: o valor aumenta até alcançar o pico na década de 1940 e permanece quase constante, com ligeira queda, até meados da década de 1970. Logo em seguida, há uma redução mais acentuada, o que é justificado também pela formação dos bairros periféricos de habitações sociais, o mesmo que ocorre após os anos 2000. Nesses dois momentos surgem novas centralidades mais periféricas que tendem a se consolidar com a função de integrar regiões de comércio e serviços locais. Vale ressaltar, contudo, que ao longo de todo o intervalo de análise, as rodovias são os principais destaques da centralidade urbana.

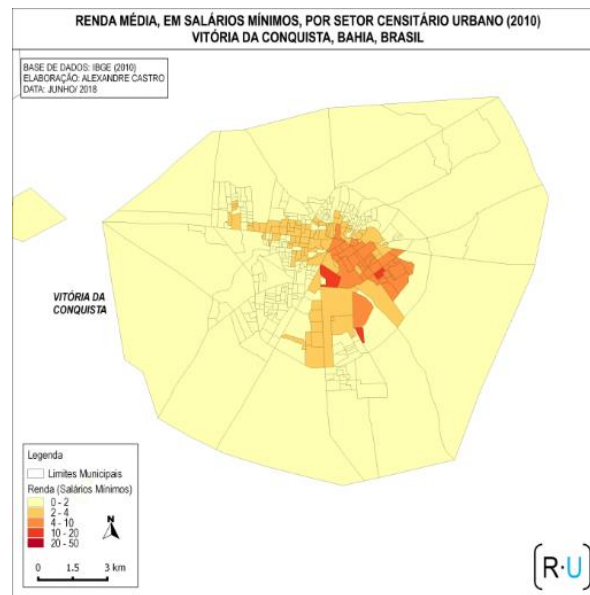


Figura 5: Distribuição da renda média em Vitória da Conquista, segundo os setores censitários (2010)

Fonte: Rede Urbana, 2018.

Para interpretar questões de percepção e/ou legibilidade, adotam-se duas medidas, sinergia e inteligibilidade. A primeira consiste na sincronia entre as propriedades globais e locais, isto é, compreende a expectativa de que o desempenho hierárquico das vias na escala global se mantenha na escala local. Avalia-se, portanto, a correlação entre integração global R_n e integração local R_3 . Quanto maior seu valor, dado em termos percentuais, melhores as propriedades. Em Vitória da Conquista, o desempenho é historicamente superior à média brasileira de 36,0% (Medeiros, 2013), com máximo de 69,3% na década de 1940, e contínuo declínio até 2019, quando alcança 55,0%.

A segunda medida de percepção denomina-se inteligibilidade e compreende a correlação entre os valores de integração global R_n e de conectividade: observa-se a expectativa de as vias mais conectadas serem também as mais integradas na avaliação do sistema completo. A tendência natural dos sistemas urbanos é se fragmentarem à medida que crescem: em Vitória da Conquista o aspecto fica claro, como é possível perceber nos mapas que constam na Figura 3. Os valores apresentam uma queda acentuada e progressiva, reduzindo-se de 40,8% em 1900 para 11,6% em 2019, o que reforça o impacto da crescente descontinuidade da trama urbana. O declínio, já identificado a partir de 1984, oscila pouco acima de 10,0% desde então, o que pode indicar estabilidade.

O potencial de acessibilidade global das vias (integração global) pode ser obtido a partir dos mapas de segmentos, que são uma derivação dos mapas axiais, e ser normalizado para permitir comparações mais refinadas entre sistemas, o que é expresso pela variável NAIN (*Normalized Integration*, integração normalizada). Os dados obtidos indicam pouca variação ao longo do tempo, com pico ocorrendo de 1940 a 1974, momento em que se tem a consolidação das rodovias dentro da cidade e em que se dá uma maior ocupação do solo, e posterior declínio até alcançar 1,148 em 2019.

Normalized Choice ou NACH (escolha normalizada) é uma medida também oriunda do mapa de segmentos e permite avaliar a capacidade de as vias serem trajeto, o que tende a ter expressiva correspondência com a hierarquia viária formalmente constituída. Os dados obtidos, entretanto, apontam oscilação numérica pouco significativa, todavia com valor mais elevado no período de maior urbanização na década de 1940, seguido por uma diminuição maior na década de 1980, quando ocorre significativa expansão urbana, repetindo-se no crescimento dos dias atuais. Na Figura 6 percebe-se que as principais avenidas de Vitória da Conquista e as rodovias, incluindo o anel rodoviário, são aquelas de maior potencial de escolha para realizar os trajetos nessa rede de caminhos – o que indica sincronia entre as propriedades potenciais da configuração urbana e o fluxo real registrado no assentamento.

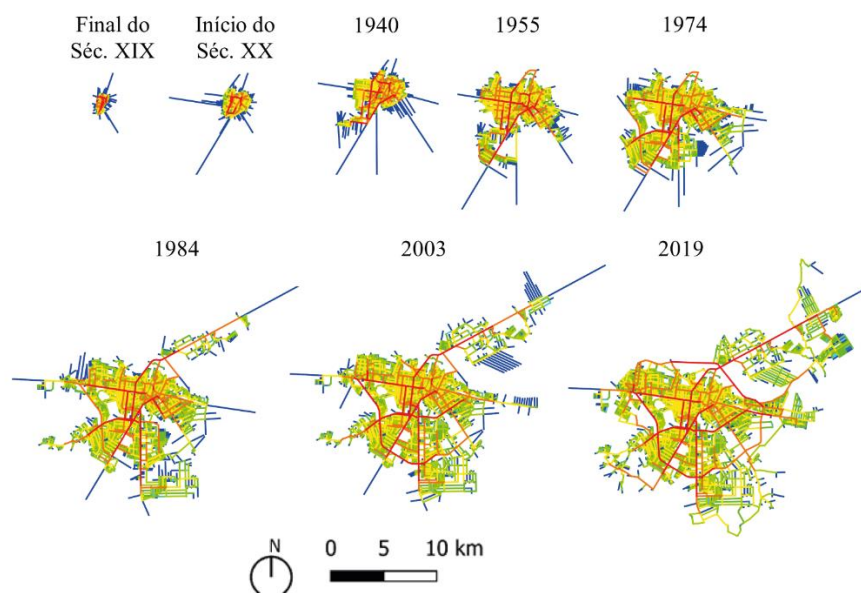


Figura 6: Variável NACH da rede de caminhos de Vitória da Conquista

Fonte: elaboração própria

5 CONCLUSÕES

O estudo foi desenvolvido com o objetivo de analisar a relação entre configuração espacial e aspectos da dinâmica urbana de Vitória da Conquista/BA, a partir da investigação de oito períodos da história urbana: final do século XIX/1900, início do século XX/1920, 1940, 1955, 1974, 1984, 2003 e 2019. Por meio das modelagens associadas a Teoria da Lógica Social do Espaço, conclui-se que, de maneira geral, a expansão do assentamento foi caracterizada por fragmentação espacial, tendo ocupações espaçadas e cada vez mais distantes da centralidade urbana principal.

Apesar de se estruturar em parcelamentos com forte regularidade, é visível a descontinuidade das vias em Vitória da Conquista, fator que justifica o declínio diacrônico de diversas variáveis configuracionais, produto da frágil articulação e acessibilidade do desenho urbano. Por meio da leitura diacrônica da variável integração global, é possível assumir que a centralidade urbana não se deslocou substancialmente de seu centro original, apenas se expandiu acompanhando tangencialmente a presença das classes de maior poder aquisitivo nas zonas sul e leste – fato comum em cidades brasileiras.

Em confronto com a realidade existente, é notório que apesar de serem em zonas mais integradoras, há pouca ocupação de terrenos e lotes. Isso deve-se, como já descrito por Rocha e Ferraz (2005) e Santos (2013), à incorporação de glebas rurais ao longo da expansão da cidade apenas para fins de especulação imobiliária. Portanto, recomenda-se o uso dos instrumentos urbanos do Estatuto da Cidade que possam garantir a função social da propriedade.

A dinâmica do território de Vitória da Conquista, conforme se investigou, enfrenta alguns desafios relacionados à acessibilidade e à mobilidade, produto da descontinuidade do tecido, apesar da tendência à rede de caminhos em estrutura regulada. No que diz respeito ao desenho urbano, as áreas ainda não ocupadas poderiam receber soluções que priorizassem a continuidade das vias, melhorando a oferta de trajetos e a hierarquia viária, também considerando uma forma urbana que dialogue com o anel viário existente. Dessa forma, mesmo loteamentos mais afastados do centro podem ter maior potencial integrador quando interligados entre si.

Em suma, as políticas urbanas de Vitória da Conquista sempre evidenciaram sua importância geográfica em relação a outras cidades, muitas vezes *olhando para fora e não para dentro*. As políticas de planejamento do município precisam considerar não apenas o papel histórico e econômico do município, mas também seu espaço urbano. Acredita-se que assim seria possível definir estratégias e ações que pudessem contribuir para uma melhor qualidade de vida da população, considerando, entre outros aspectos, os efeitos da forma para a sociedade.

6 REFERÊNCIAS

Barros, A. P. B. G., Medeiros, V. A. S. (2014) “Centralidades e sintaxe espacial: variáveis para a compreensão da acessibilidade urbana”, in: Kneib, É. C. (org), **Projeto e Cidade: centralidades e mobilidade urbana**, UFG, Goiânia.

Hillier, B., Hanson, J. (1984) **The Social Logic of Space**, Cambridge University Press, Londres.

IBGE (2008) **Regiões de influência das cidades - 2007**, Rio de Janeiro.

IBGE (2019) **Vitória da Conquista**, disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/vitoria-da-conquista/panorama> (acessado em 27 maio 2019).

Mares, R. (2016) **A produção do espaço urbano em Vitória da Conquista/BA: lógicas e práticas espaciais do lazer**, Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente/SP.

Medeiros, V. (2013) **Urbis Brasiliae**: o labirinto das cidades brasileiras, EdUnB, Brasília.

Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista (2019) **História da Cidade**, disponível em: www.pmvc.ba.gov.br/ (acessado em 26 maio 2019).

Rede Urbana (2018) **Projeto Mapas do Nordeste 2018**, disponível em: <https://aredeurbana.com/2018/06/11/projeto-mapas-do-nordeste-parte-4-renda> (acessado em 04 jun 2019).

Rocha, A (*S.d*) **A dimensão socioambiental no espaço urbano**, Pesquisas do LABCART/UESB, Departamento de Geografia.

Rocha, A., Ferraz, A. E. (2005) Atlas Geográfico De Vitoria Da Conquista-BA, in: **Encontro de Geógrafos da América Latina**, X., Anais... São Paulo, p. 12555-12574.

Santos, R. (2013) **A construção de Cidades no Brasil**: capital, poder público, população e a produção do espaço urbano em Vitória da Conquista (1940 - 2010), Tese (Doutorado em Geografia, Planificación Territorial y Gestión Ambiental), Universitat de Barcelona, Barcelona.