

Digitalização não foi feita na íntegra. 01 planta de dimensões não compatíveis com o scanner não pôde ser digitalizada.

PREFEITURA DA CIDADE DO SALVADOR
órgão central de planejamento OCEPLAN

IMPLEMENTAÇÃO
DOS CORREDORES
DE USOS MÚLTIPLOS

IMPLEMENTAÇÃO
DOS CORREDORES
DE USOS MÚLTIPLOS

ORGÃO CENTRAL DE PLANEJAMENTO

TRA-52 2404

PMS	CPM	GERIN
BIBLIOTECA		
3404	15/02/94	
N.º Reg.	Data	

EQUIPE TÉCNICA

ASSESSOR - LUIS MAURICIO GUIMARÃES

COORDENADOR — ARMANDO PONTES

MARIA TERESA ZOLLINGER

RENILDE OLIVEIRA TONHÁ

VIRGINIA MAIX BAPTISTA

MARÇO/83

IMPLEMENTAÇÃO DOS CORREDORES DE USOS MÚLTIPLOS

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

As características geomorfológicas de Salvador, onde predominam cumeadas e vales, ofereceram soluções peculiares para o desenvolvimento do sistema viário principal da Cidade.

Antes da implantação do "sistema de vales", as vias se estenderam pelos altiplanos, configurando assim a ocupação das cumeadas. O crescimento natural ou espontâneo da Cidade, sempre pelas cumeadas, acarretou graves problemas no rudimentar sistema de vias existentes, subdimensionado para o atendimento da demanda sempre crescente do tráfego; a largura insuficiente das ruas, a ausência de acessos adequados e de articulação fácil, racional, entre os bairros e o centro urbano, representavam entraves ao fácil escoamento do fluxo viário.

A partir do Plano de Mário Leal Ferreira (EPUCS), que primeiro analisou o problema, surgiram as propostas para modificação do tráfego da Cidade e estruturação de um novo sistema viário principal, originando as chamadas avenidas de vales - vias radiais e concêntricas, conforme denominações dadas pelo EPUCS - e que seriam as "vias expressas" de articulação bairros/centro e bairros entre si.

Como é sabido, várias dessas vias foram implantadas em administrações anteriores e em alguns trechos, de certa forma, são coincidentes com o traçado previsto no Plano Mário Leal Ferreira. Essas avenidas se constituem em um sistema apropriado ao tráfego urbano de maior velocidade, onde o fluxo de veículos é mais intenso.

Devemos ressaltar que os vales eram ocupados por roças, hortas, etc., constituindo-se fundos de quintais e eram áreas sem grande valor econômico, antes da implantação das avenidas e que, após a implementação do sistema de vales - onde a Prefeitura, im

previsivelmente, desapropriou apenas uma faixa mínima necessária à locação das pistas - os terrenos lindeiros a elas ficaram altamente valorizados. Fica evidente que as favoráveis condições de acessibilidade a esses terrenos provocaram ou induziram novos vetores de expansão para a Cidade, iniciando-se uma crescente ocupação às margens dessas avenidas. Pôde-se observar então a ocorrência de uma ocupação desordenada, tendo de um lado proprietários de grandes áreas realizando investimentos de alto custo e do outro, pequenos proprietários ou posseiros adaptando imóveis ou construindo pequenas instalações para uso comercial e de serviços.

Para a locação de empreendimento ou atividade às margens das avenidas de vales, há que se atender, até então, às normas emergentes da Lei 2.403/72 - Código de Urbanismo e Obras do Município - que estabelece recuos mínimos em relação à pista de velocidade e a execução da pista marginal de baixa velocidade, por onde se dará o acesso às edificações, procurando-se com isso vetar o acesso direto da pista principal às edificações, além de indicar parâmetros urbanísticos outros relativos ao setor urbano onde se situa a avenida. Em vista da inexistência de um projeto urbano para implantação sistemática das "vias marginais de baixa velocidade" - que o recente Projeto da Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo classifica como VIA LOCAL DE ARTICULAÇÃO (VLA) - não está havendo uma racional e regular locação dessas vias, nem mesmo obediência à legislação em certos casos, pois nem ~~mesmo~~ o recuo mínimo de 33,00m vem sendo observado. Não há uma continuidade na execução, concordância de "grade", etc., uma vez que, não existindo um projeto global por avenida, as vias são executadas conforme o interesse e capacidade financeira do proprietário do empreendimento e restringe-se tão somente à testada do terreno que está sendo ocupado.

Neste sentido, o Projeto da Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo vem propor uma nova metodologia para implantação das Avenidas de Vales desde o seu projeto que compreenderia "... além do sistema viário, a circulação urbana e o uso do solo nos terrenos às margens dessas avenidas...", com o cadastramento dos

proprietários dos terrenos, situação fundiária, etc. Com base nessa nova legislação, as avenidas de vales "... passarão a assumir a função de corredores de usos múltiplos ou seja, ganharão um grau de permissividade para localização de empreendimentos e exercícios de atividades, sem termo de comparação com o quadro de restrições que a atual legislação estabelece".

Por todo o exposto, considerando o comprometimento quanto a considerável ocorrência de locação de usos nos terrenos lindeiros às Avenidas Antonio Carlos Magalhães, Mário Leal Ferreira e Vasco da Gama, face às constantes solicitações junto ao DUEL/SUOP e COPEL para construção de novos empreendimentos e abertura de atividades diversas, tomamos as referidas avenidas como prioritárias para efeito de elaboração de projeto urbano, com vistas à implementação dos corredores de usos múltiplos, deixando para uma etapa posterior, por não apresentarem atualmente grande incidência de solicitação, as demais vias identificadas também como corredores de usos múltiplos na Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo, tais como sejam:

- Djalma Dutra

Cônego Pereira

Barros Reis (Heitor Dias)

Otávio Mangabeira (trecho Itapoã/Aeroporto)

Juracy Magalhães Júnior

Garibaldi

É importante então que a Prefeitura, visando ordenar a ocupação e o uso do solo nos terrenos lindeiros às avenidas de vale que se constituem em corredores de usos múltiplos, promova a elaboração de PROJETO URBANO que defina os parâmetros urbanísticos a serem adotados nas áreas em questão, bem como as normas a serem obedecidas para implantação das Vias Locais de Articulação (VIA), regulamentando-se assim áreas importantes no processo de expansão da Cidade.

ANEXOS

QUADRO DE PARAMETROS URBANISTICOS
QUADRO DE USOS E OCUPAÇÃO DO SOLO
ESQUEMA DE VIAS ARTERIAIS E VIA
PLANTA DE LOCALIZAÇÃO

CORREDORES DE USOS MÚLTIPLOS	PARÂMETROS URBANÍSTICOS																	
	LEI 2.403 / 72								PROJ. DE LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO									
	T.O. MAX. %	I.U. MAX.	IP MIN.	RECUO MIN. (M)	ÁREA LOTE MIN. (M ²)	TESTADA MIN. (M)	Nº PAV. MAX.	FAIXA RES VIA	T.O. MAX. %	I.U. MAX.	IP MIN.	RECUO FRENTE (M)	RECUO LATERAL (M)	RECUO FUND. (M)	ÁREA LOTE (M ²)	TESTADA MIN.	Nº PAV.	FAIXA VIA
C ₁ DJALMA DUTRA	70	4	-	4.00 ⁽¹⁾ 6.00 ⁽¹⁾ 10.00 ⁽¹⁾	360,00	12.00 12.00	(3) em função da relação entre T.O. e I.U.	-	70	4.4	10	4.00 ⁽¹⁾ 1.50 ⁽²⁾ 3.00 ⁽²⁾	2.50	2.50	250,00	10,00	6	-
C ₂ CONEGO PEREIRA	70	4	-	4.00 ⁽¹⁾ 6.00 ⁽¹⁾ 10.00 ⁽¹⁾	360,00	12.00 12.00		-	70	4.4	10	4.00 ⁽¹⁾ 1.50 ⁽²⁾	-	-	490,00	14,00	4	-
C ₃ VASCO DA GAMA	50	2	20	4.00 ⁽¹⁾ 6.00 ⁽¹⁾ 10.00 ⁽¹⁾	360,00	12.00 12.00		-	60	4.2	15	15% da profundidade do lote	15% da testada do lote	2,00	(3) 720,00	16,00	4	10,00
C ₄ BARROS REIS	50	2	20	4.00 ⁽¹⁾ 6.00 ⁽¹⁾ 10.00 ⁽¹⁾	360,00	12.00 12.00		-	60	4.2	15			2,00	(3) 720,00	16,00	4	10,00
C ₅ GARIBALDI	50	2	20	10.00	600,00	20,00		27,00	60	4.5	15			-	(3) 1000,00	40,00	4	10,00
C ₆ OTAVIO MANGABEIRA	50 40	2	20	6.00	360,00 ⁽²⁾ 600,00	12,00 ⁽²⁾ 60,00		27,00	60	4.0	15			2,00	(3) 720,00	16,00	4	16,00
C ₇ JURACY MAGALHÃES JR	50	2	20	6.00	600,00	20,00		27,00	60	4.5	15			3,00	(3) 1500,00	30,00	4	16,00
C ₈ ANTONIO C. MAGALHÃES	50	2	20	6.00	600,00	20,00		27,00	60	4.5	15			3,00	(5) 1500,00	30,00	4	27,00
C ₉ MARIO LEAL FERREIRA	50	2	20	6.00	600,00	20,00		27,00	60	4.5	15			3,00	(3) 1500,00	30,00	4	27,00

(1) VARIA DE ACORDO COM O TIPO DE EDIFICAÇÃO

(2) EM LOTEAMENTOS JÁ APROVADOS E EXECUTADOS

(3) ADMITE-SE 15% DE GALERIA PÚBLICA OBRIGATORIA - ALTITUDE DE 70,00M

NOTA - QUANDO A CONDIÇÃO TOPOGRÁFICA NÃO PERMITE A IMPLANTAÇÃO DA VIA, ADMITE-SE UM RECUO MÍNIMO DE 14.00 M EM RELAÇÃO À VIA.

(1) ADMITE-SE GALERIA EM BAIXILHO COM PROIEÇÃO MÁX. 2,50M SOBRE A ALTA DE NÍVEL CUIUS NÍVEL MÍN. TERÁ 50CM

(2) É SUFICIENTE DETERMINAR O NÍVEL DA ALTA EM UM DOS LOTES DO LOTEAMENTO

(3) NÃO SERÁ COMPUTADA COMO INTEGRANTE DO LOTEAMENTO A VILA DE EDIFICAÇÃO DOS INDICES E PARÂMETROS URBANÍSTICOS, SUA PORÇÃO DESTINADA À IMPLANTAÇÃO DA VIA.

CORREDORES DE USOS MÚLTIPLOS	USOS E OCUPAÇÃO DO SOLO	
	LEI 2.403/72	PROJ. DE LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO
C ₁ DJALMA DUTRA	RESIDENCIAL E COMERCIAL	RESIDENCIAL (UNIDIFUNCIAR, MULTIDIFUNCIAR) COMERCIAL E SIMILARES, INDUSTRIAL LEVE E MISTO (1)
C ₂ CONEGO PEREIRA	RESIDENCIAL E COMERCIAL	IDEM
C ₃ VASCO DA GAMA	RESIDENCIAL	IDEM
C ₄ BARROS REIS	RESIDENCIAL, INDUSTRIAL E ESTABELECIMENTOS CORRELATOS	IDEM
C ₅ GARIBALDI	ATIVIDADES COMUNS ⁽¹⁾ E RESIDENCIAL ⁽²⁾	IDEM
C ₆ OTAVIO MANGABEIRA	ATIVIDADES COMUNS ⁽¹⁾ E RESIDENCIAL ⁽³⁾	IDEM
C ₇ JURACY MAGALHÃES JR	RESIDENCIAL	IDEM
C ₈ ANTONIO C. MAGALHÃES	ATIVIDADES COMUNS ⁽¹⁾ E RESIDENCIAL ⁽³⁾	IDEM
C ₉ MARIO LEAL FERREIRA	ATIVIDADES COMUNS ⁽¹⁾ E RESIDENCIAL ⁽³⁾	IDEM

ATIVIDADES
COMUNS

CULTURAL
EDUCACIONAL
RECREATIVO
PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS
PARKING E AFINS

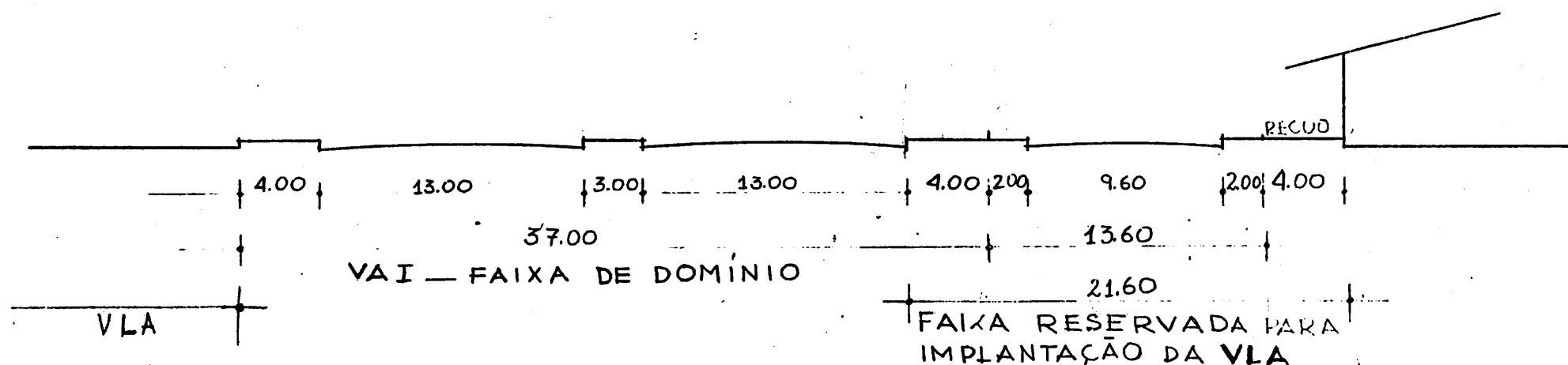
- (1) EXCETO GALPÕES, DEPÓSITOS
(2) RESIDENCIAL PLURIFUNCIAR
(3) RESIDENCIAL UNIDIFUNCIAR

(1) VER TABELA VII-4 (ANEXO 7)

A ATIVIDADE É VARIÁVEL - (ANEXO 4)

VIAS ARTERIAIS E VIAS LOCAIS DE ARTICULAÇÃO

1. LEI DE ORDENAMENTO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO.



2. LEI 2403/72

