

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

**RESUMO DA APRESENTAÇÃO DO PROGRAMA DO TRANSPORTE DE
MASSA DE SALVADOR AO B.N.D.E.S**

**PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR
ESCRITÓRIO DO TRANSPORTE DE MASSA DE SALVADOR
COORDENAÇÃO DE PROJETOS**

NOVEMBRO 1990

**ESTE DOCUMENTO DEVE SER DEVOLVIDO
NA ÚLTIMA DATA INDICADA**

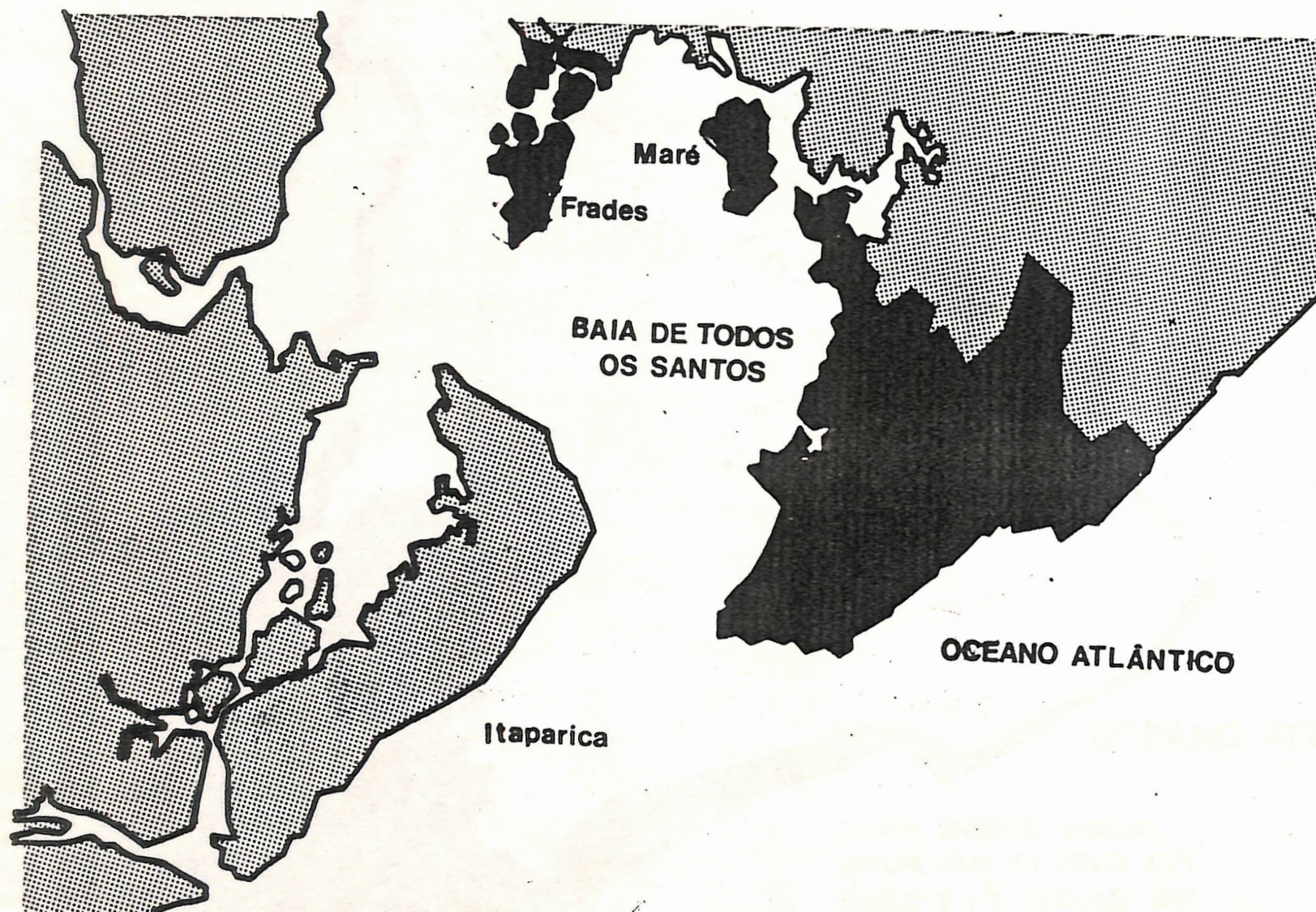
[illegible]

REGISTRO DE DATA

PMS/OCEPLAN/UD - 3.000/78

9AA-164

PMS CPM GERIN
BIBLIOTECA
LMD 05 / 04 / 91
N.º Reg. Data



BAÍA DE TODOS
OS SANTOS

OCEANO ATLÂNTICO

■ NÚCLO INICIAL
■ FIM SÉCULO XVI
■ P 1/2 SÉCULO XVI
■ P 1/2 SÉCULO XIX
■ 1957

0 1 2 Km



O PROGRAMA DO TRANSPORTE DE MASSA DE SALVADOR

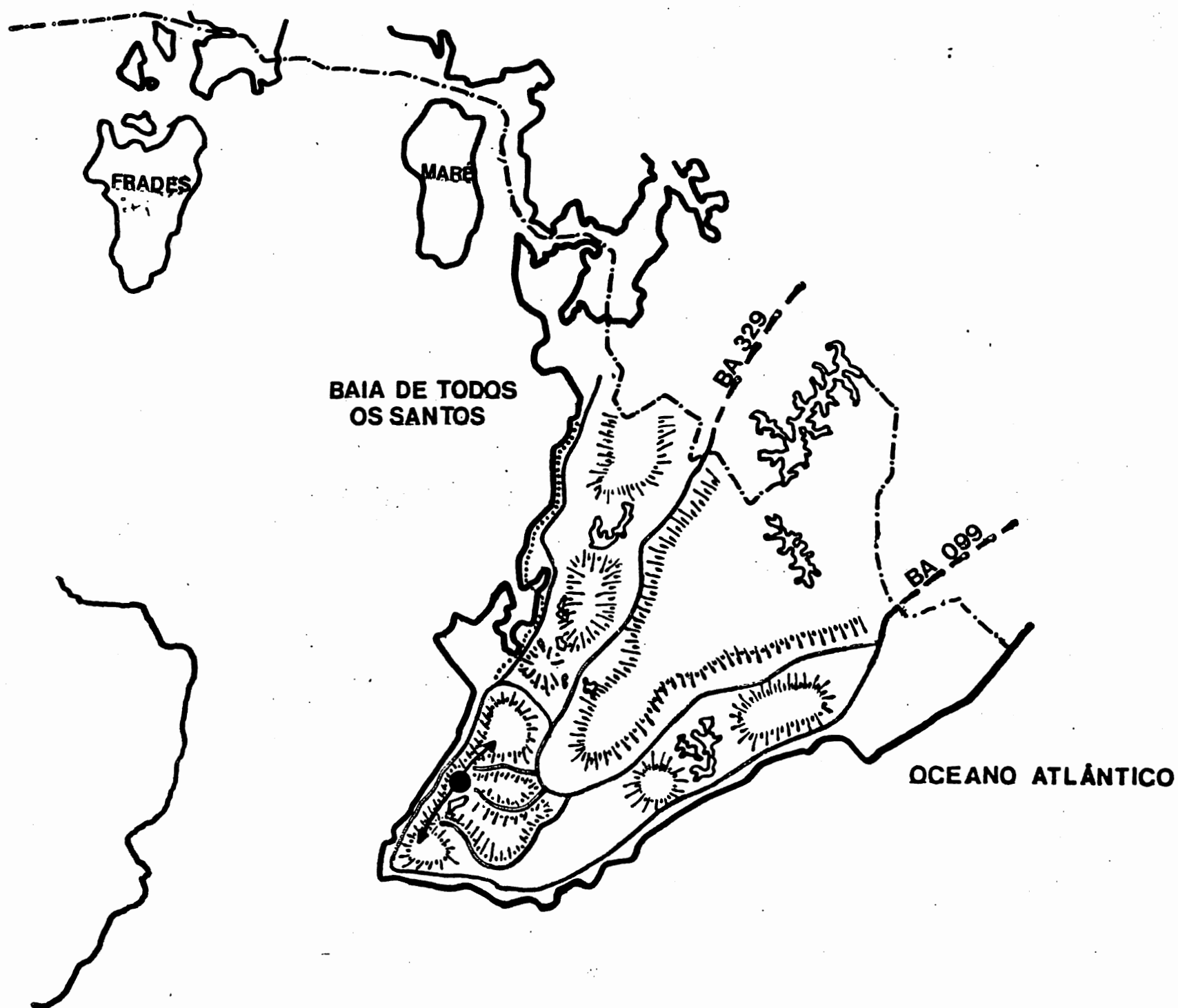
RESUMO DA APRESENTAÇÃO DO ESCRITÓRIO DO TRANSPORTE DE MASSA DE SALVADOR

1. PANORAMA HISTÓRICO

Fundada em 1549, para ser capital do Brasil, Província Portuguesa, Salvador está localizada em área "Peninsular" de topografia acidentada e é banhada a leste pelo Oceano Atlântico e a oeste pela Baía de Todos os Santos. Nesta última, junto à extremidade da Península foi construída inicialmente a cidade. Ocupou a faixa junto ao mar, que veio a constituir a "cidade baixa", com o porto, o comércio grossista e serviços, e a cumeada, 60m. acima, a "cidade alta", com a administração, residências e comércio fino.

Expandindo-se pelas cumeadas adjacentes, com sistema viário a canhado, vai ela, ao longo dos anos, acumulando problemas. Assim é que nos fins do sec. XIX e começo do atual, uma série de obras de alargamento de vias e interligação de outras, a - terros na cidade baixa, túneis, elevadores e teleféricos, foram executados para superar os problemas de congestionamento de trânsito. FIG. 2

Em 1935 uma "Semana de Urbanismo" edita a "Carta de Princípios da Cidade do Salvador", onde aponta problemas urbanos tais como: insalubridade, deterioração do Patrimônio Histórico e Artístico, drenagem e um sistema viário sem capacidade. Como solução, indica a necessidade de medidas como: ligação cidade alta e baixa por elevadores; os vales deveriam ser interligados por túneis e os altiplanos por viadutos, estabelecimento das sociedades distritais de melhoramentos; nos vales vias expressas-park ways, com desapropriação marginais, vias locais nas cumeadas e finalmente a criação de Departamento de Urbanismo na Prefeitura, e iniciar-se levantamento cadastral. Crescem os problemas com o passar dos anos e a falta de plane



jamento de transporte enseja que: o Bonde Elétrico implantado em 1897 é extinto em 1961; o troleibus começa a funcionar em 1957 e é retirado em 1969; o trem intermunicipal é gradativamente reduzido de 1965 a 1970. O pleno "desenvolvimento da era rodoviarista" apossa-se de todo o Brasil.

As recomendações de 1935 não são esquecidas e em 1968 iniciam-se as obras das vias expressas ou avenidas de vale.

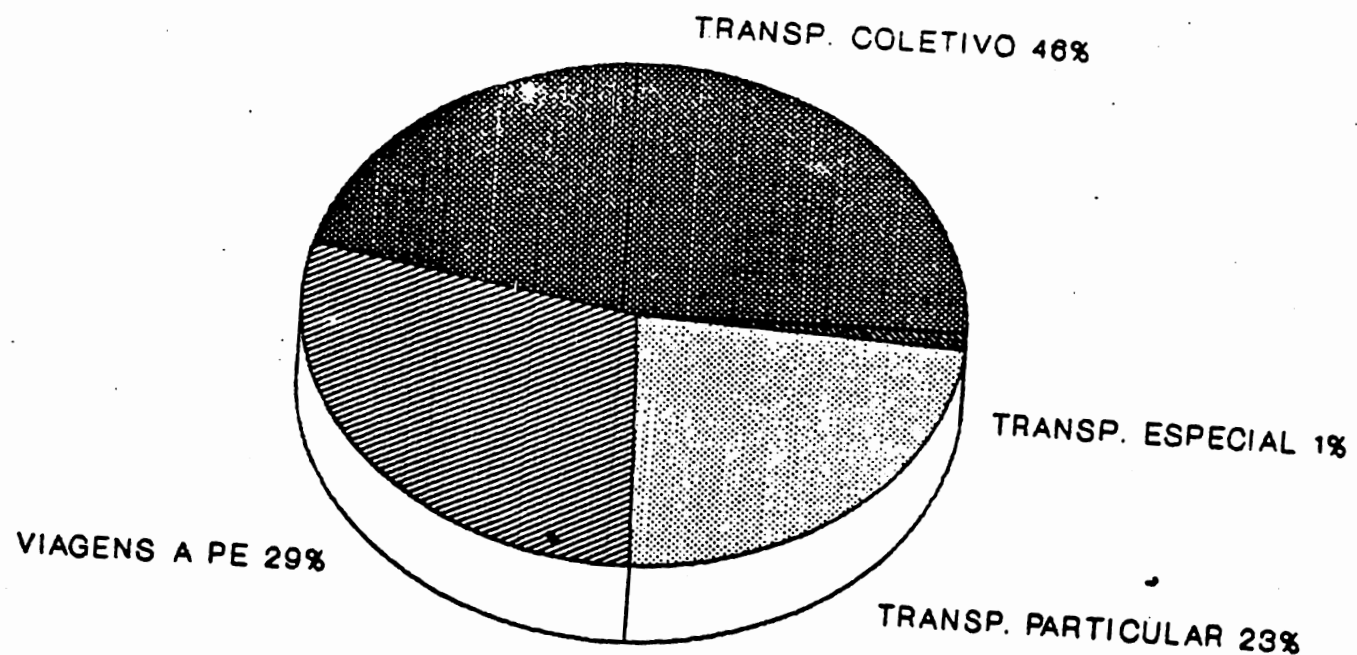
Consideráveis contingentes migratórios rurais buscam Salvador predominantemente de Baixa Renda, que vão constituir 75% de sua população. Esta "massa humana" sem recursos ou profissão definida, vai integrar a legião de operários e principalmente a do mercado informal. Habitam áreas remanescentes da ocupação da cidade, invadindo muitas vezes setores insalubres, de preferência nas imediações da Área Central, onde se concentram até os anos 80, todos os serviços e a maioria dos empregos. FIG. 3

Estudos e pesquisas efetuadas em 1975/1976 apresentam, com respeito aos deslocamentos da população, um quadro de predominância total daqueles realizados a pé e pelo transporte coletivo, perfazendo juntos 75,4% do total. Na quase totalidade são eles efetuados por população de baixa renda.

Nesta mesma época os grandes programas de saneamento básico se apresenta incipientes, embora os de macro drenagem tomam impulso e vão equacionando os graves problemas de escoamento das precipitações pluviométricas da cidade.

Habitação, problema crônico de todas as grandes cidades brasileiras, também presente em Salvador, é "solucionado" pelos mais desabonados com inúmeras invasões. Os programas habitacionais populares, procuram atender ao crescimento desordenado, erigindo enormes conjuntos habitacionais na área Central, denominada "Miolo", recomendada nos planos como de expansão prioritária, aproximando-se de setores limítrofes me-

REPARTICAO MODAL DOS DESLOCAMENTOS SALVADOR - ANO BASE 1975



tropolitanos do município.

2. O CENÁRIO ATUAL

Os sistemas de serviços públicos de Salvador encontram-se, atualmente, em seu limite de saturação, quanto ao nível e qualidade de atendimento, oferta, pontualidade e segurança. Este quadro, consequência de um crescimento desordenado e da concentração populacional na Área Urbana Contínua e pelo limitado poder de investimento do Município, impediu a modernização e renovação da prestação dos serviços a serem fornecidos aos municípios.

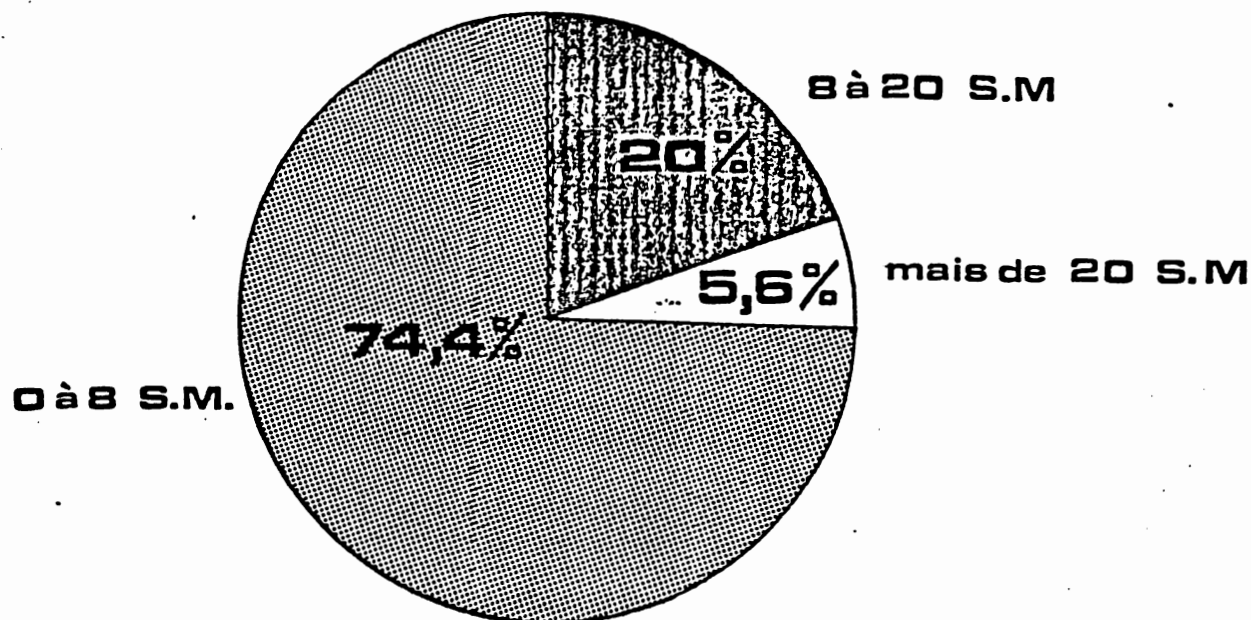
No sistema de transporte coletivo existente atinge contornos dramáticos, onde 74,4% da população, toda de baixa renda, com um a oito salários mínimos mensais (aproximadamente US\$ 60 = um salário mínimo), tem como única alternativa, o transporte coletivo por ônibus, em complementação às caminhadas a pé, nos longos deslocamentos.

Crescendo a taxa média de 4,12% a.a., a população de Salvador é estimada para o ano 2000 em 3.500.000 de habitantes e uma demanda de transporte também estimada em 4.000.000 de viagens/dia útil.

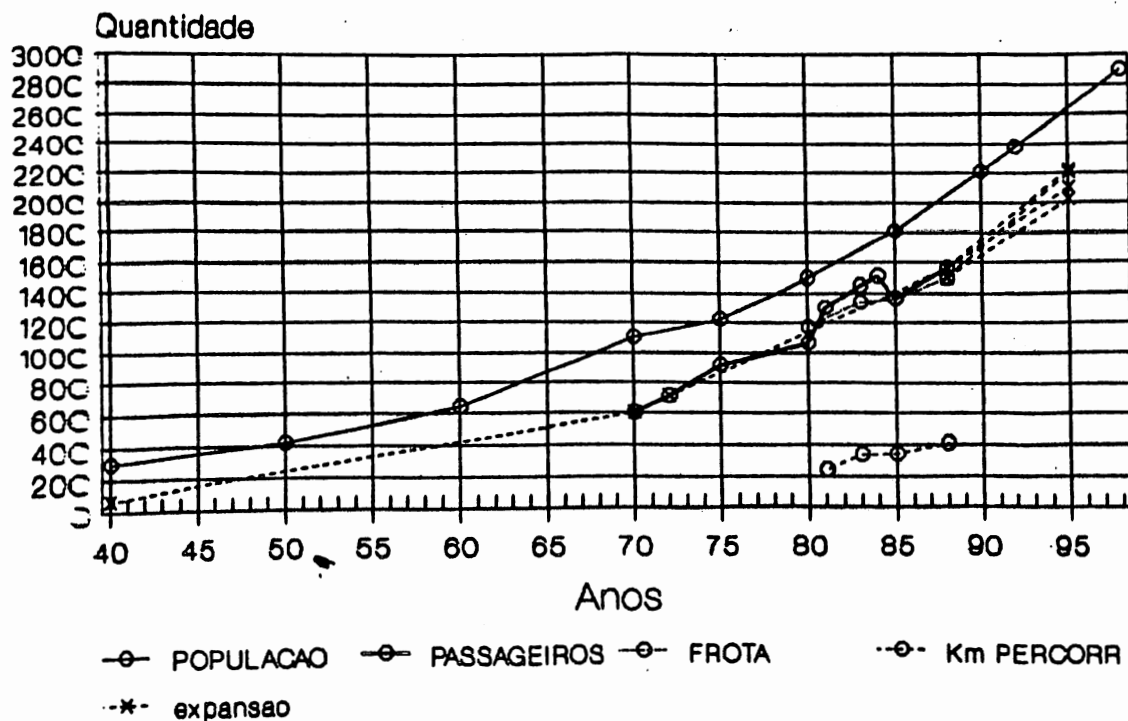
Inúmeros estudos técnicos elaborados entre os anos de 1975 e 1988, pelos Governos Federal, Estadual e Municipal, concluem que após 1995 a solução definitiva, de longo prazo, para o problema de transporte coletivo urbano é a implantação, em Salvador, de um sistema multimodal, baseado em sub-sistemas de transporte convencionais e de massa modernos, ágeis e a baixo custo. Vide anexo 2.

Tal decisão culminou com a assinatura do contrato ASJUR nº018/87, com o objetivo da "Construção Civil do Transporte Moderno de Salvador", e que teve como referência o Edital de Concorrência Internacional nº 04/87 da Prefeitura Municipal de Sal-

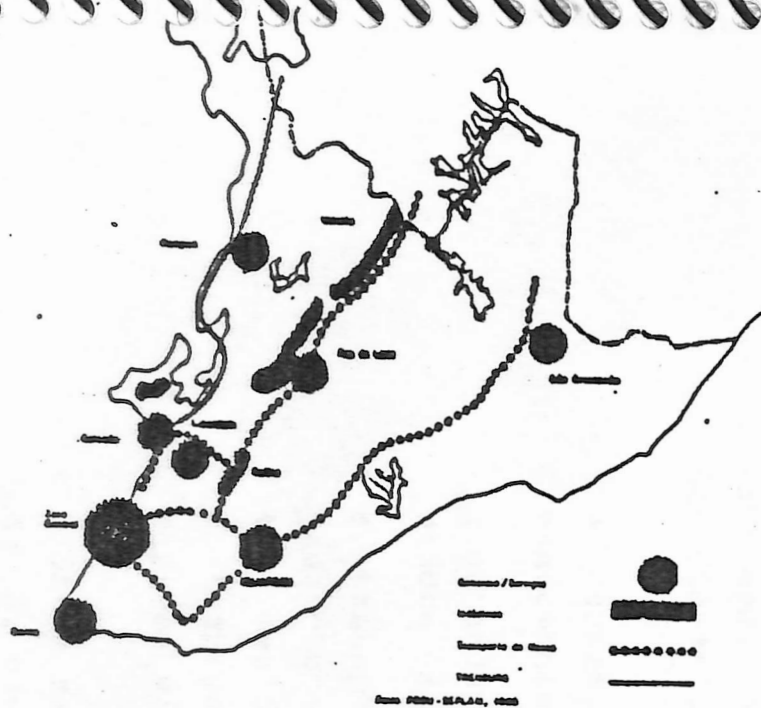
Distribuição de Domicílios por Classe de Renda Ano Base 1984



TRANSPORTE COLETIVO SALVADOR PERÍODO 1940 a 2000

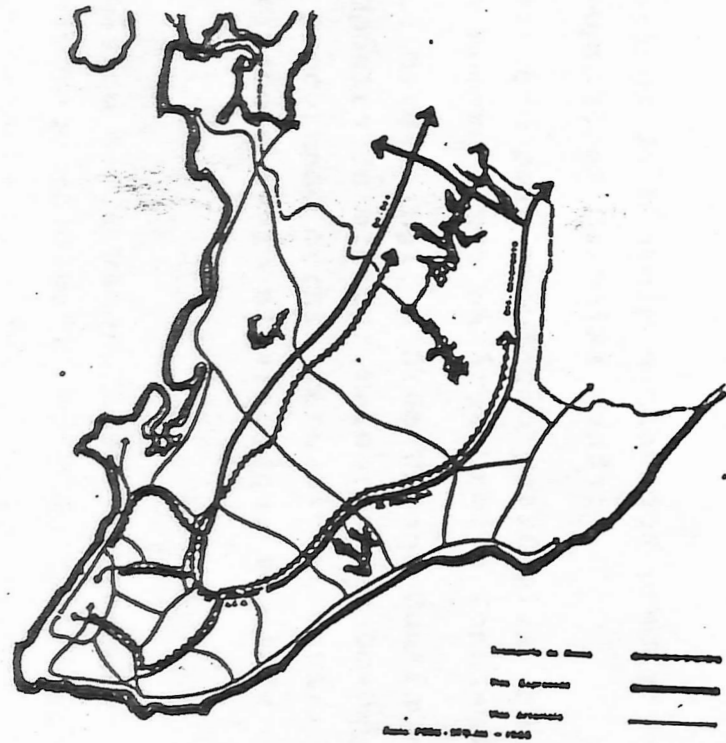
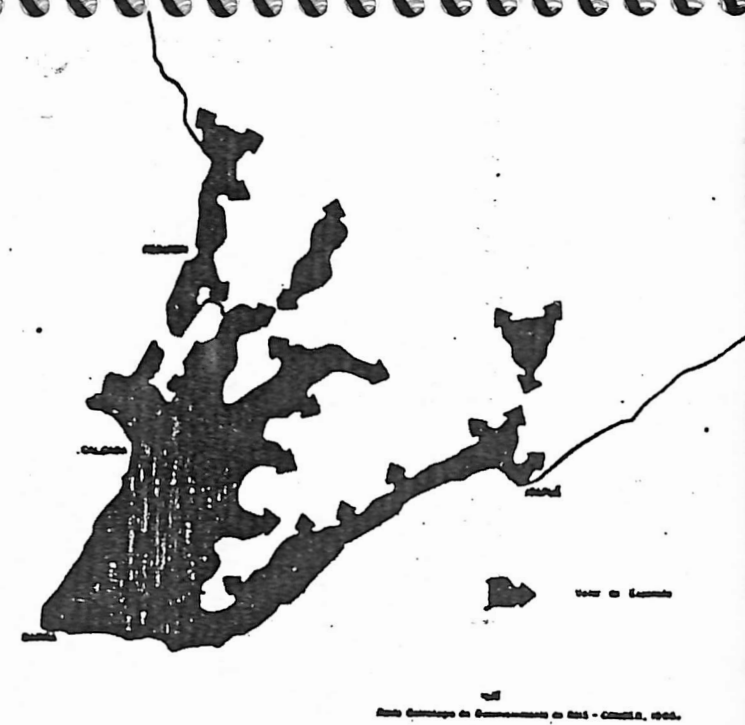


POPULACAO em mil hab.-PASSAG./dia/und
FROTA/und/onibus-KM/dia em mil
Pop. estimada para Pesq.Domio./GEB/PM8



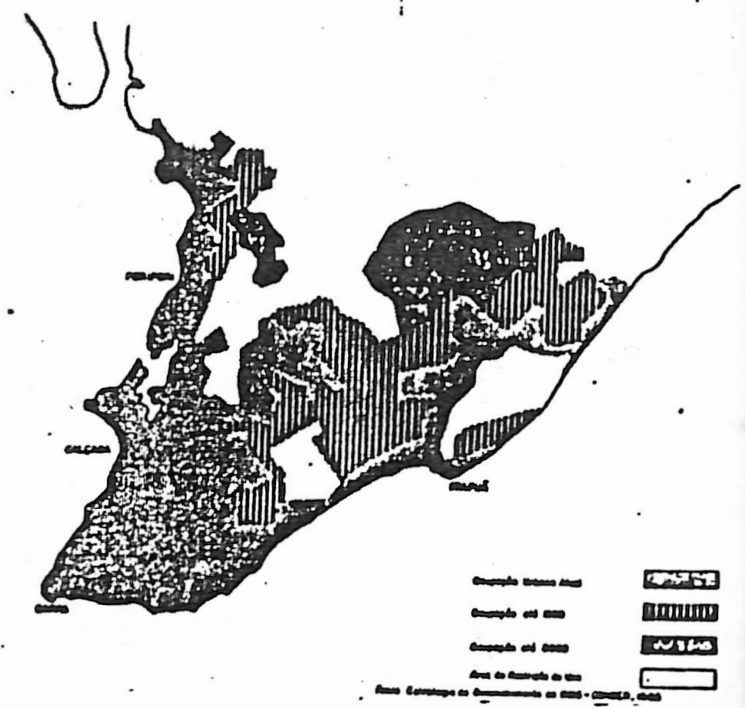
Nucleação de Atividades

Vetores de Expansão



Transporte e Sistema Viário

Ocupação Urbana 1990 / 2000



vador. As obras foram iniciadas em ritmo acelerado em fevereiro de 1988.

3. IMPACTOS SOCIAIS DO NOVO SISTEMA

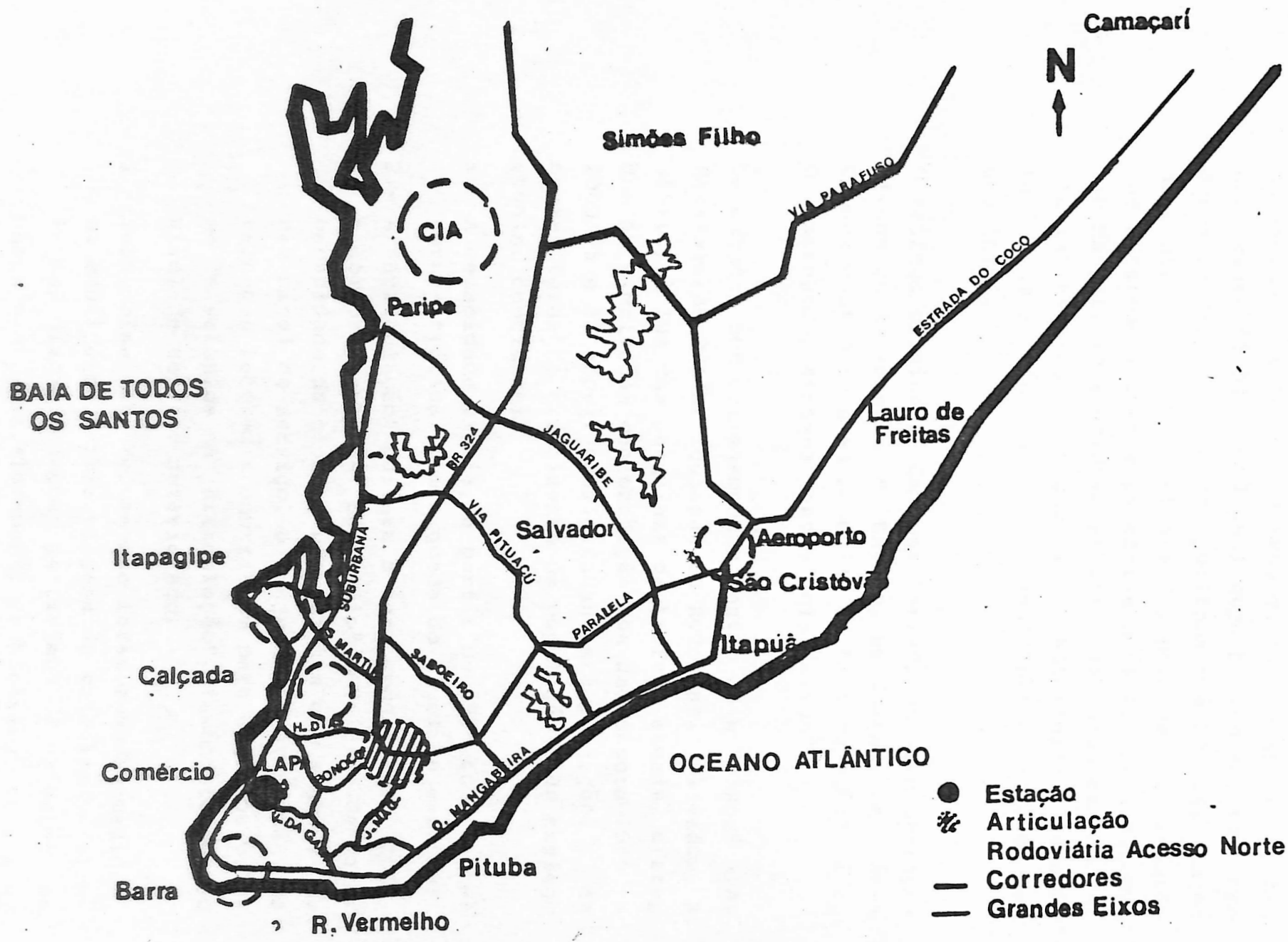
3.1 - OS PARÂMETROS

As demandas do novo sub-sistema de transporte de maior capacidade, foram "levantadas" com base na "Série Histórica de Pesquisas" iniciadas em 1975 com a Domiciliar de Origem e Destino. A segunda grande pesquisa é também Domiciliar de Origem e Destino efetivada em 1984. Juntamente com as duas, várias Operacionais de Embarque e Desembarque foram efetuadas, destacando-se as grandes S/D de 1981 e de 1984/1985, e as inúmeras de Origem e Destino aplicadas nas e com as comunidades de bairros, e completam a "Série". Vide anexo 3.

Os atendimentos diretos através do Transporte de Maior Capacidade considerados prioritários são:

- a setores periféricos do município ocupados predominantemente das populações de baixa renda;
- a demanda dos serviços pela população periférica, sediados em grande número ainda na Área Urbana Contínua;
- ao transporte que deve atingir a Área Urbana Contínua, não só com o propósito de ofertar melhores deslocamentos, mas também procurando atrair para si o usuário do transporte privado e assim aliviar cada vez mais o sistema viário.

O sistema viário básico de Salvador, pode ser representado por quatro "eixos-corredores". Dois deles litorâneos, as Av. Otávio Mangabeira e Av. Afrânio Peixoto (Suburbana), paralelas e adjacentes respectivamente as orlas marítimas Atlântica a Sudeste e da Baía de Todos

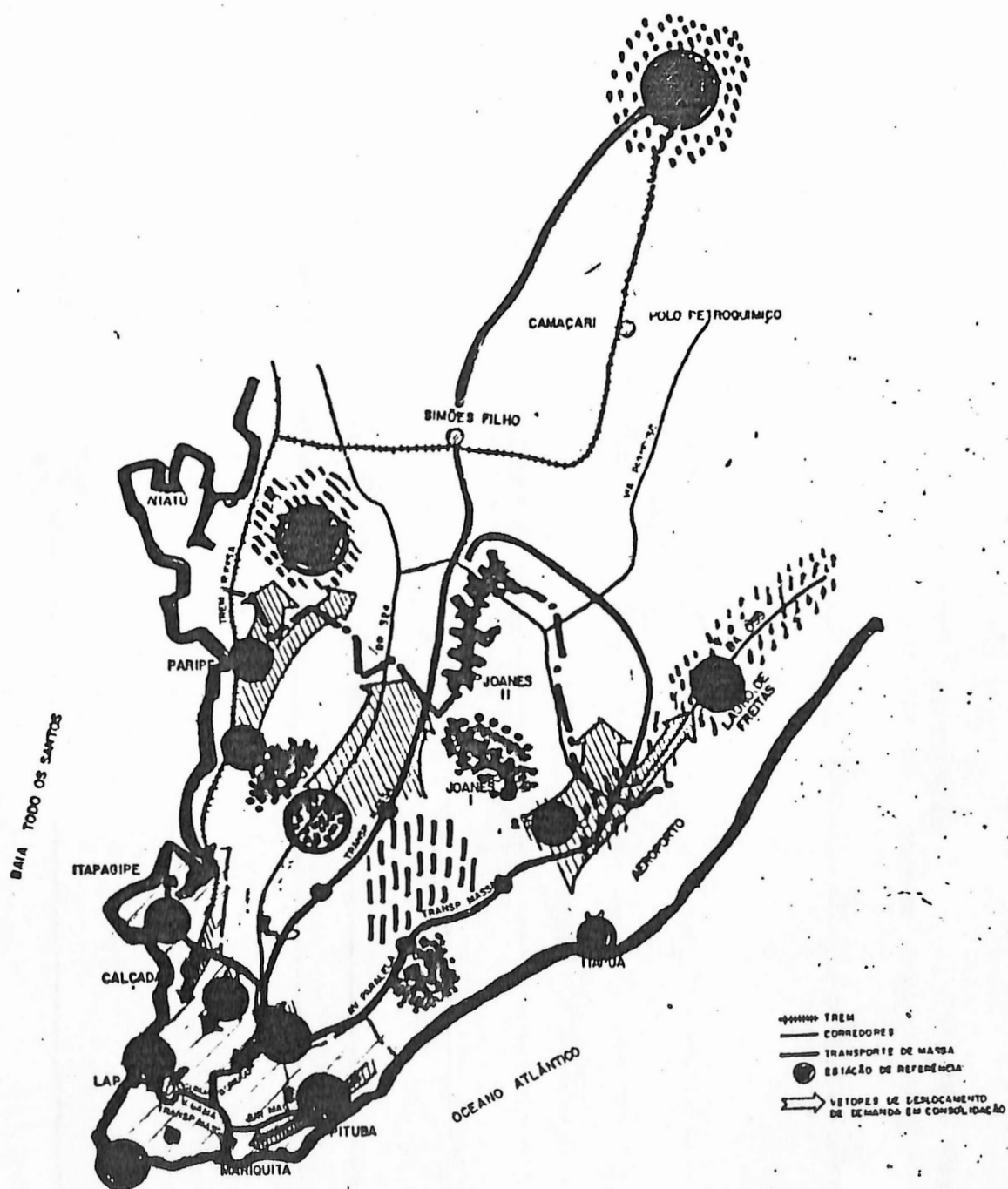


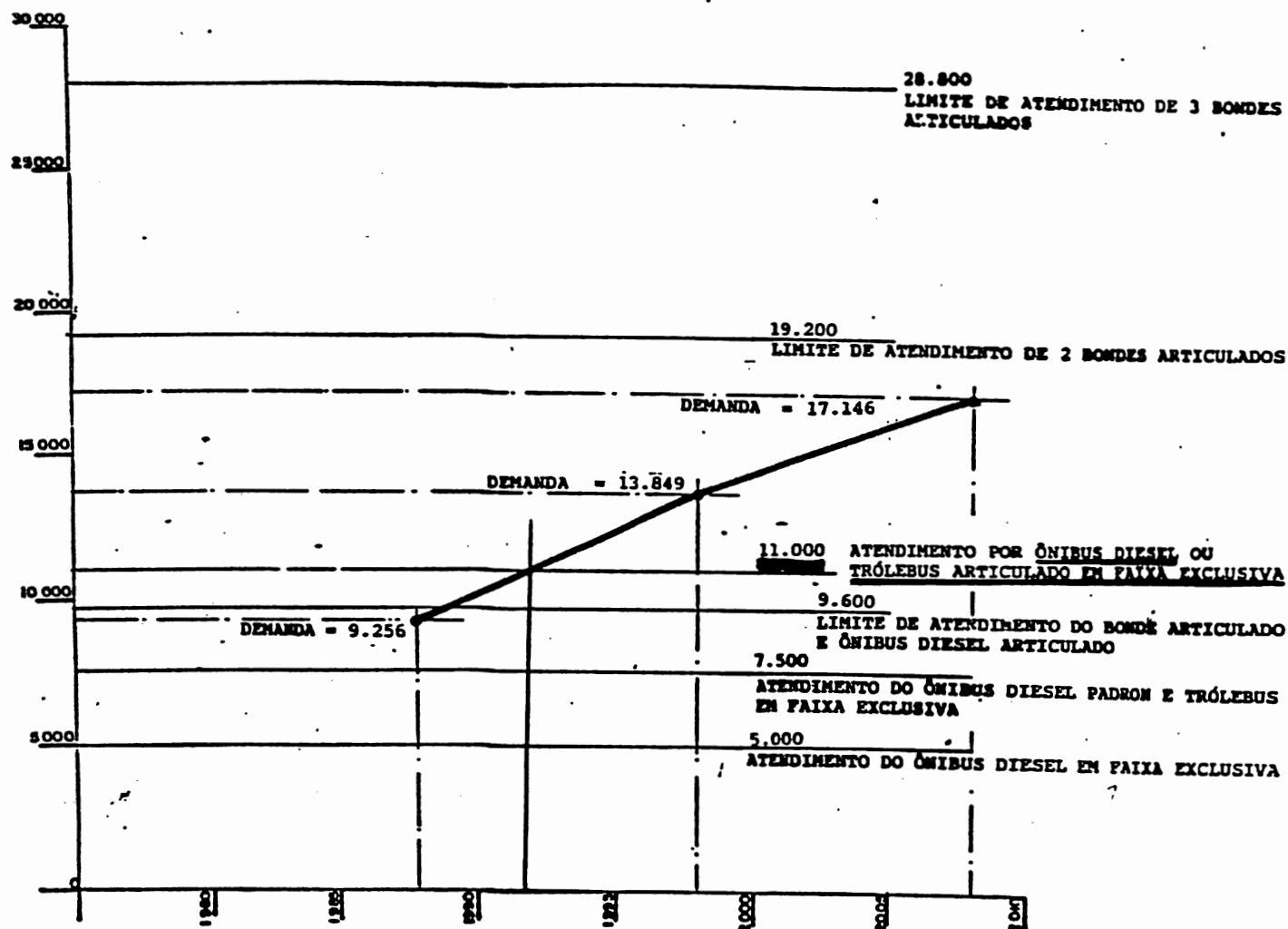
os Santos a Oeste. Os outros dois, são internos, Av. Luiz Viana Filho (Paralela), cujo prolongamento conduz à BA 099 na área metropolitana e à BR 324. Estes dois últimos, "Paralela" e a BR, por sua vez, relativas e respectivamente paralelas as litorâneas Av. Otávio Mangabeira e Afrânio Peixoto, se encontram ou articulam através do trecho viário Rodoviária-Acesso Norte (km.) e que será denominado "Articulação da Rodoviária".

O tráfego originário da "periferia", da área metropolitana ou do interior do Estado, em demanda da Área Urbana Contínua ou adjacências da "Articulação", é todo carregado, através destes dois "eixos".

Os estudos dos carregamentos destes dois "eixos" - Av. Paralela/BR 324/Articulação da Rodoviária, levados a efeito, à luz das pesquisas de tráfego atuais, efetuadas as simulações com projeção de dados para 1995 e 2000 (5 e 10 anos), consideradas para projeções as mesmas taxas de crescimento de população e de tráfego atuais, concluíram:

- 1 - A capacidade viária, a partir de 1995 começa a se tornar crítica, com a queda do nível de serviço;
- 2 - A "Articulação" passará a ter, após o ano 2000, o comportamento de "nó górdio" do viário de maior capacidade da cidade, uma vez que com a queda do seu nível de serviço, o conjunto de avenidas de vale que recebem e contribuem para o grande volume de veículos na "Articulação", também terão seu nível de serviço deteriorado;
- 3 - Pelo acima exposto, se não forem tomadas medidas no sentido de inibir viagens de veículos particulares, disciplinamento de tráfego de veículos de carga e até rescalonamento de horários, toda a Rede Básica de Grandes Corredores da Cidade terão





EVOLUÇÃO DA DEMANDA / HORA DE PICO • SALDO CRÍTICO
TRECHO MAIS CARREGADO • RODOVIARIA / LAPA

seu nível de serviço deteriorado, a fluidez do tráfego sensivelmente diminuída, com os deslocamentos nos limites da AUC extremamente penosos. Tais fatos aumentarão, pela retenção da fluidez do tráfego, enormemente o consumo inútil de combustível e causarão grandes aumentos nos tempos de viagens em todos os veículos de tráfego misto.

Nestes derradeiros decênios de "prorrogação", implantado todo o novo sub-sistema de transporte de maior capacidade proposto, dever-se-á já ter em implantação um transporte de alta capacidade metropolitano, o Metrô. FIG.6

Estes dois sub sistemas consolidarão a inversão dos interesses do deslocamento de grande parcela da população, buscando trabalho e serviços e lazer em áreas periféricas do município e na metropolitana.

3.2 - O EQUIPAMENTO RODANTE

A expressividade da demanda levantada indicou que para os serviços pretendidos apresentavam-se números inferiores aos que justificassem um sub-sistema ferroviário de Metrô, apenas na área do município mas recomendaram um ferroviário de maior capacidade que os rodoviários disponíveis. FIG 7

Os Bondes Modernos, selecionados apresentam de favorável: fácil inserção no tecido urbano, podendo mesmo "casar-se" ao viário de tráfego misto, se desejável; boa capacidade por veículo (300 passageiros/unidade); facilidade de acoplamento de duas ou mais unidades; longevidade do equipamento, (até 30 anos) e operacionalização através de controle centralizado.

3.3 - O NOVO PROGRAMA

TRANSPORTE DE MASSA DE SALVADOR

POPULACAO ATENDIDA E TRANSPORTADA

TRECHOS

ATENDIDA

TRANSPORTADA

RODOV./A.NORTE/LAPA
A. NORTE/RETIRO
RETIRO/CALCADA
RODOV./MUSSURUNGA
RETIRO/N. ESPERANCA
MURICOCA/R.VERMELHO

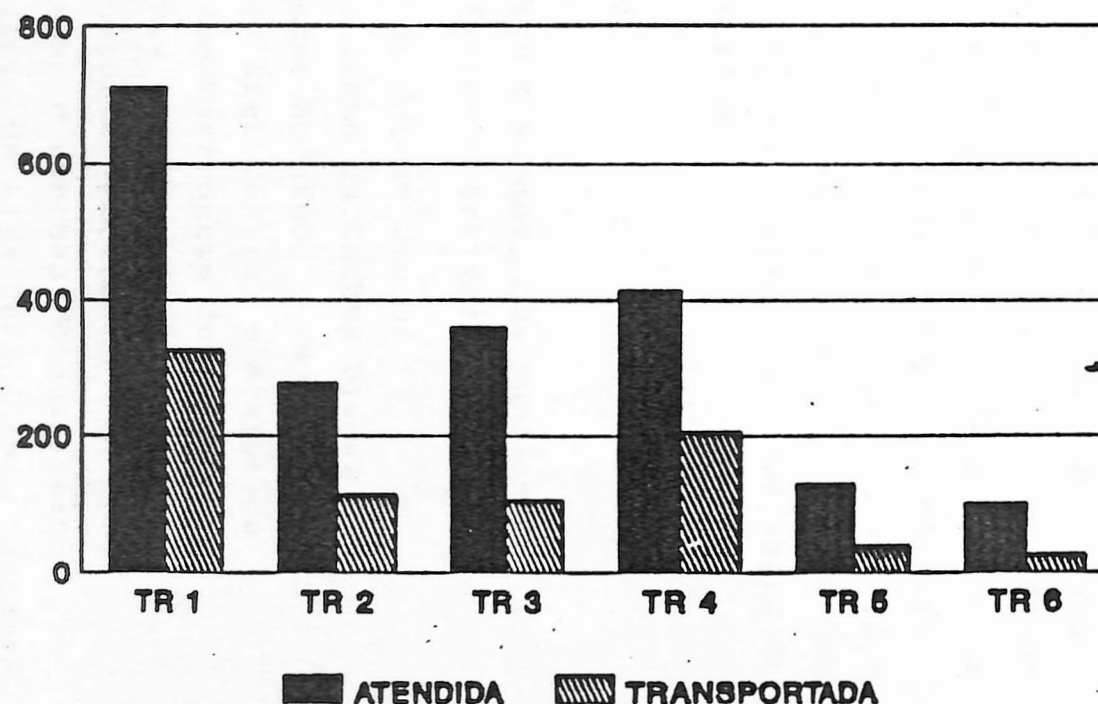
711
276
359
413
129
100

326
114
106
206
41
26

TOTAL

1.988

819



Procurou-se estabelecer as ligações mais importantes para os principais deslocamentos. Eles deverão ligar: Estação Nova Esperança (hoje única estação com serviço integrado fechado-ônibus-ônibus); Cajazeiras; Mussurunga-CAB; Calçada-Ribeira; Rio Vermelho-Pituba; com a Rodoviária e Estação da Lapa.

A Estação de Transbordo da Lapa (ainda não funcionando como de integração), é edificação de grande capacidade-300000 passageiros/dia erigida em cinco níveis, dos quais, os dois inferiores para os transportes coletivos e os três superiores para serviços, controle e distribuição dos passageiros. A "Lapa", adjacente à Área Central, efetuará a integração do sub-sistema dos Vales da Cumeada Central e Histórica.

3.4 - SUB SISTEMAS PREVISTOS

Estão previstos nove sub sistemas, que funcionarão integrados parcialmente, física e tarifariamente:

- a. Sub-Sistema Urbano de Ônibus Diesel
- b. " " Metropolitano de Ônibus Diesel
- c. " " dos Bondes Modernos - em implantação
 - C.1 - da Área Central e Histórica
 - C.2 - dos Corredores de Vale
- d. " " Troleibus - projetado
- e. " " do Transporte Vertical
- f. " " Ferry Boat e Lanchas Metropolitano
- g. " " Hidroviário de Alta Capacidade - projetado
- h. " " Ferroviário Metropolitano - em execução
- i. " " Ferroviário - projetado.

4. O SUB-SISTEMA DE TRANSPORTE DE MASSA - BONDOS MODERNOS

4.1 - PROJETO

O Projeto do Transporte de Massa se sub divide em dois Sub - Sistemas a saber:

- a. Sub Sistema Bondes Modernos da Área Central e Histórica
- b. " " " " dos Corredores de Vale.

Todos os estudos dos dois Sub Sistemas, simulações e transferência de demanda, foram realizadas e estão embasadas nas inúmeras pesquisas do Sistema de Transportes por Ônibus ou funiculares, duas grandes domiciliares de O/D e inúmeras outras domiciliares aplicadas diretamente nas e pelas "Comunidades de Bairro" (estas comunidades são ativas associações de moradores de bairros, a grande maioria de baixa renda, que coordenam interna e externamente as atividades e reivindicações de interesse do grupo).

Avaliaram-se os grandes volumes de demandas, fizeram-se simulações de alternativas de percursos e mudança do perfil da demanda, estimaram-se as capacidades de adensamento e taxa de crescimentos diferenciados, sempre considerados horizontes - 1992, 1998 e 2008.

Partindo-se para o dimensionamento, considerou-se um modelo operacional com condições de longevidade e o serviço estendido a toda a cidade. Avaliaram-se os volumes de viagens, suas transformações e organicidades, elaborando as tabelas de carregamento por Hora Pico, das linhas, nas estações, por pontos de parada, assim como os estudos e "designs" das Estações - Pontos de Parada, classificando-as por infra estrutura de serviço necessário/demanda.

As vias exclusivas, segregadas, do tráfego misto, com os trilhos lançados em meio ao gramado, permitem acessos seguros através de passarelas ou passagens subterrâneas, servidas por rampas, de seus usuários originários das duas margens ao ponto de parada central.

4.1.1 - SUB SISTEMA BONDES MODERNOS DA ÁREA CENTRAL E HISTÓRICA

Personalizado e privativo do "Centro" da Cidade, este Sub Sistema estabelece na Estação de Tranbordo da Lapa, a "conexão" com o Sub Sistema dos Corredores de Vale.

Fornecerá o serviço de transporte à população residente local em seus deslocamentos aos diversos interesses de "setores" no Centro e os transbordos para a Estação da Lapa, atingirão toda a Cidade. Os "Bondes do Centro" também afetarão a "distribuição" dos passageiros originais de outros setores da Cidade, em busca de serviços e interesses na Área Central e Histórica. Aquí o Bonde tráfegará lentamente, misturado aos transeuntes, sem segregação. Os usuários, em geral, dele se utilizam para pequenos deslocamentos. Suas linhas de pequeno percurso, não necessitam de veículos desenvolvendo altas velocidades como veículos com capacidade de 300 passageiros. Seus veículos se deslocarão a 20 km/h e terão capacidade unitária de 180 passageiros.

A acessibilidade da "população motorizada" à Área, foi garantida pela previsão de construção de cinco estações, distribuídos equitativamente, em termos de atendimento a todo o setor, distribuídos ao redor do "trecho" atingido pelas restrições.

Os cinco estacionamentos propostos são:

- | | |
|--|-----------|
| a) Campo Grande - rotativo - | vagas |
| b) São Raimundo - periférico e rotativo - 2000 | vagas |
| c) Largo 2 de Julho - rotativo - | vagas |
| d) Praça Castro Alves - rotativo - | vagas |
| e) Viaduto da Sé - rotativo - | 430 vagas |

A Área Central onde está situada a principal parte histórica da cidade, abrigando também tradicionalmente o

comércio varejista, escritórios, serviços, sede do Governo Municipal e do Clero.

Toda ela passa então a receber um tratamento integral de revitalização e melhora da qualidade de vida de seus habitantes , e população , viabilizando também a "exploração" racional de seu potencial turístico, ainda sub utilizado.

Corredores que participam do Serviço Bondes da Área Central:

- a. Corredor Campo Grande - Sé
- b. " Barroquinha - Aquidabã
- c. " da Av. Joana Angélica (Piedade ao Largo de Nazaré).

E mais as articulações:

- a. Baixa dos Sapateiros - Largo de Stº Antônio Além do Carmo
- b. Ladeira de Santana - Tinguí
- c. Ladeira da Barroquinha.

OBS - O Largo da Barroquinha abrigará as oficinas - Depósito e CCO do Sub Sistema da Área Central.

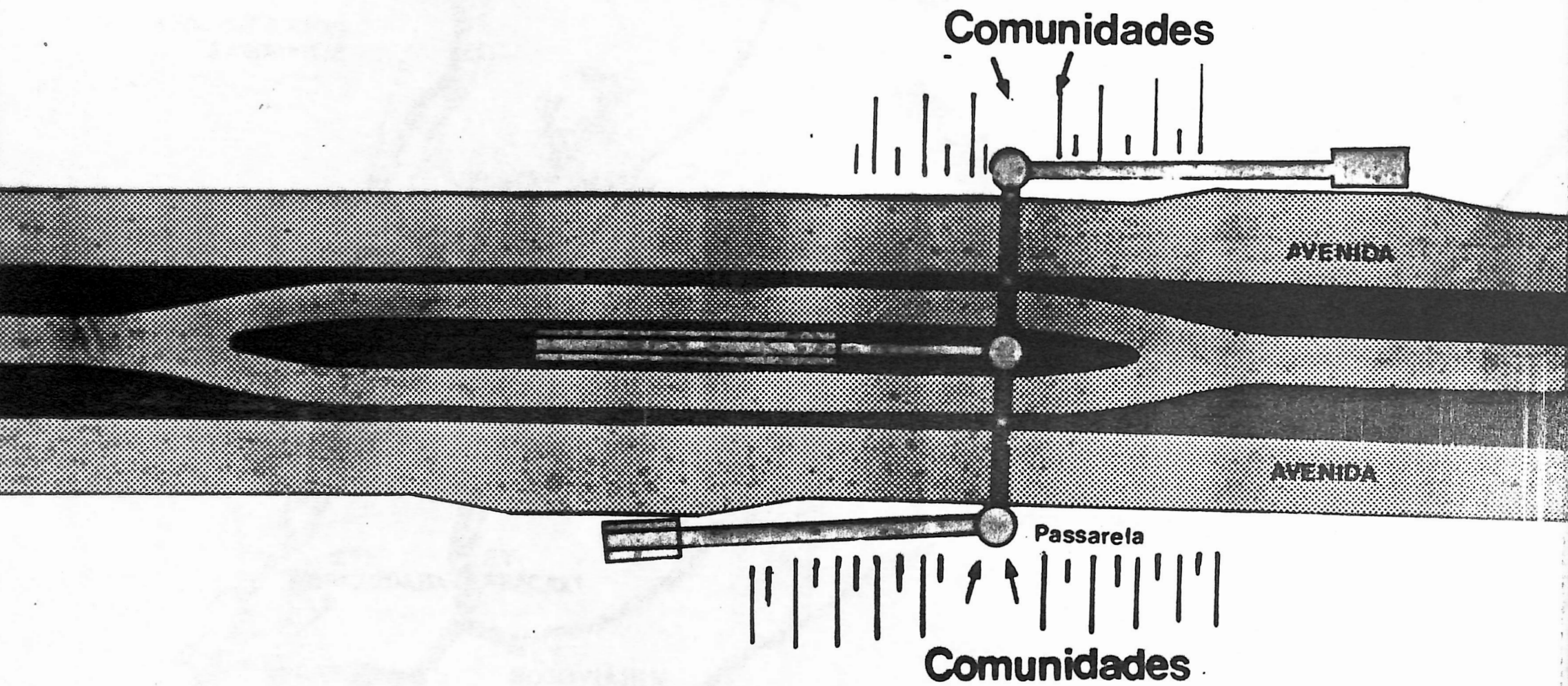
Os serviços deste sub sistema são representados por linhas com seus parâmetros operacionais principais:

4.3 - AS LINHAS DO SUB-SISTEMA DE BONDES

ano base março/93

4.3.1 - Sub-Sistema da Área Central

CÓDIGO	LINHAS	DEMANDA	FROTA
		CATIVA	
003	Campo Grande - Sé	104.308	12
001	Nazaré - Circular	14.425	03
004	Nazaré - C. Grande	36.573	09
002	Aquidabã - Circular	55.798	09
005	Stº Antonio-Circular	8.533	04
	TOTAL	1219.637	37+5 reservas



Ponto de Parada Padrão-Av de Vale

BAIA DE TODOS
OS SANTOS

SIMÕES FILHO

CAMAÇARI

LAURO DE FREITAS

ET.
PLATAFORMA

ET.
CAJAZEIRAS

ET.
N. ESPERANCA

ET.
MUSSURUNGA

ET.
CALÇADA

ET.
CAB

ET.
AQUIDABÃ

ET.
ABACAXI

ET.
LAP

ET.
RODOVIÁRIA

ET.

PONTOS DE INTEGRAÇÃO

- . com Planos Funiculares: Praça da Sé - Cruz do Pascoal - Praça Municipal;
- . com Modo Ônibus Diesel e Trolebus (previsto) - Bonde - Estação da Lapa / Ônibus Diesel - Bonde - Estação do Aquidabã/ Ônibus Diesel e Trolebus - Campo Grande/ Ônibus Diesel - Pelos Funiculares com os Ônibus Diesel da Área do Comércio.

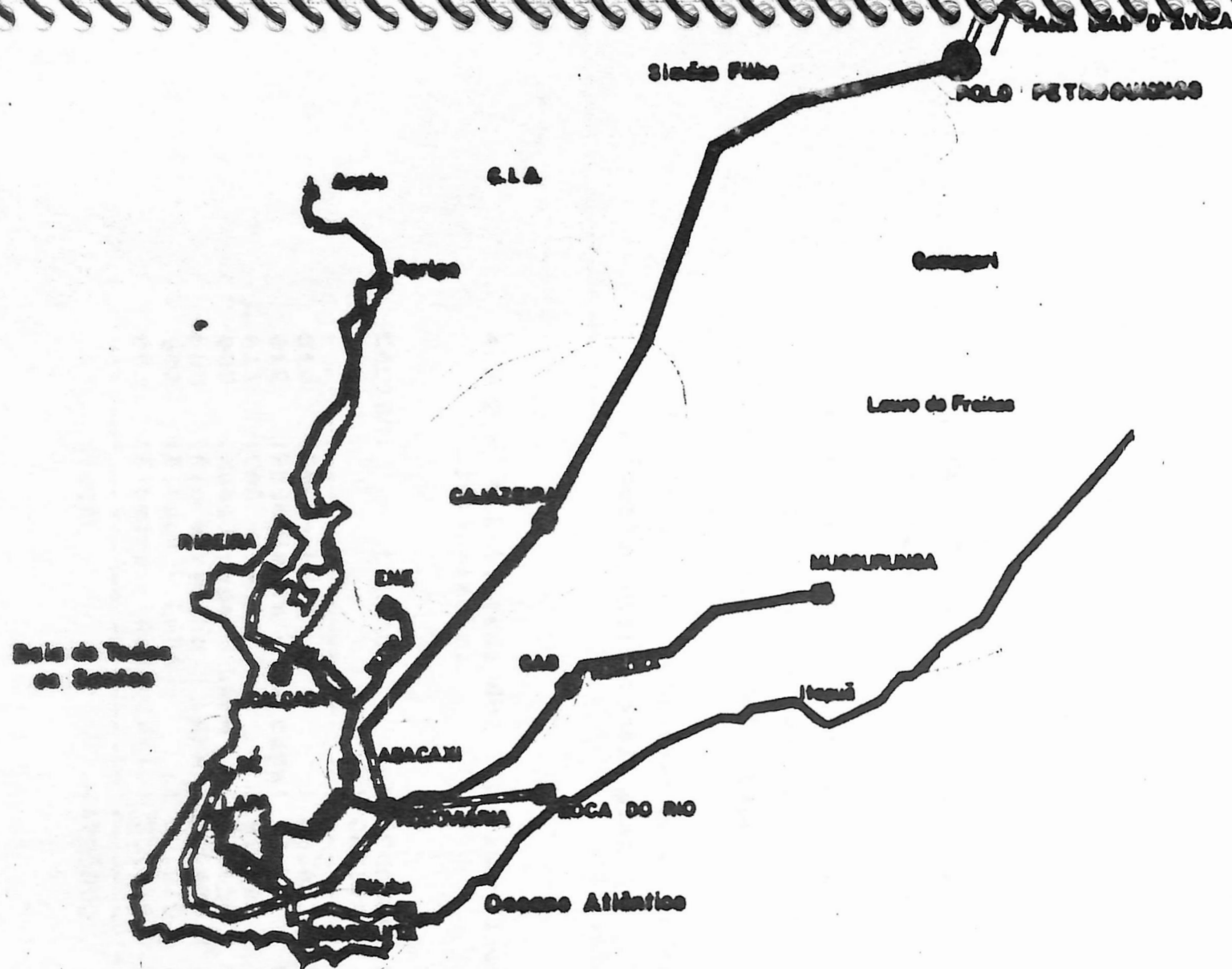
4.1.2 - SUB SISTEMA DOS CORREDORES DE VALE

Desenvolve-se ao longo das avenidas de vale selecionadas, entre as recomendadas nos Planos Diretores e de Desenvolvimento e que apresentassem grande número de renovações da demanda de passageiros do transporte coletivo, atendendo principalmente aos pontos extremos escolhidos.

Deverá interligar os pontos distantes da Área Urbana Contínua, se desenvolvendo adjacente ou sobre os "grandes eixos-corredores" rodoviários como Mussurunga, CAB, Nova Esperança, Cajazeiras e seus bairros lindeiros de setores intermediários como Retiro, Abacaxí, Rodoviária, Pituba, Mariquita, Itapagipe, Calçada e atingir a Estação da Lapa na Área Central.

Corredores utilizados para montagem das linhas do serviço Bondes dos Corredores de Vale:

- a. Corredor Lapa-São Jorge-Muriçoca-Mariquita - via exclusiva sobre macro drenagem do Rio Lucaia;
- b. Corredor Juracy Magalhães-Vale das Pedrinhas-Areal-Rua Ceará - via nova a ser executada;
- c. Corredor Muriçoca-Av. Bonocô (Ogunjá) - parcialmente executada com macro drenagem do Vale do Ogunjá;
- d. Corredor Ogunjá-Acesso Norte - via exclusiva sobre macro drenagem do Vale do Bonocô;
- e. Corredor Acesso Norte-Rodoviária;



- T.M.A.
- - - EXPANSÃO T.M.A.
- ... METROPOLITANO 1ª ETAPA
- . - METROPOLITANO 2ª ETAPA

TRANSPORTE DE MASSA DE SALVADOR
COMO MODERNO

- f. Corredor Rodoviária-CAB- Mussurunga (Av. Luiz Viana Filho);
- g. Corredor Acesso Norte-Retiro (via nova a ser construída com tratamento parcial de macro drenagem do Rio Camarujipe);
- h. Corredor Retiro-Largo do Tanque-Calçada (a ser construído paralelo a Av. S. Martin sobre macro drenagem;
- i. Corredor Largo do Tanque-Ribeira (via nova a ser construída);
- j. Corredor Retiro-Estação Nova Esperança (via nova a ser construída, específica do Transporte de Massa).

Os corredores utilizados fazem parte dos indicados nos Planos de Desenvolvimento Urbano e Transporte para Transporte de Maior Capacidade.

As linhas do Sub Sistema de Corredores de Vale e seus parâmetros operacionais são:

4.3.2 - Sub-Sistema dos Corredores de Vale - Em implantação.

CÓDIGO	LINHAS	DEMANDA CATIVA	FROTA
010	ENE - LAPA	85.063	11
012	Rodoviária - Calçada	50.761	04
011	CAB - LAPA	101.621	12
009	Mussurunga - LAPA	84.658	10
008	Rio Vermelho - LAPA	32.455	03
007	Pituba - LAPA	62.365	04
006	Ribeira - Rodoviária	55.879	06
	TOTAL	472.802	50+7 reservas

ITINERÁRIOS

- Linha 011 - CAB-LAPA - Estação do CAB-Av. Luiz Viana Fº-Estação da Rodoviária-Av. A CM-Acesso Norte-Av. Mário Leal Ferreira (Bonocô)-Ogunjá-Muriçoca-São Jorge-Lapa.
- Linha 009 - MUSSURUNGA-LAPA - Estação da Mussurunga - Av. Luiz Viana Fº-CAB daí sobreposta às linhas CAB-Lapa.
- Linha 012 - RODOVIÁRIA-CALÇADA - Estação da Rodoviária-Av. ACM-Acesso Norte-Estação do Abacaxí, Viaduto do Cabula/Av. Barros Reis-via exclusiva interna Barros Reis-Retiro - via interna do Retiro/Viaduto Sta. Mônica-Via interna S. Martin-Largo do Tanque-via exclusiva Nilo Peçanha-Estação da Calçada.
- Linha 010 - ENE-LAPA - Estação Nova Esperança-Calabertão-Represa do Cabula-Baixa do Antigo Acesso à BR 324/km.zero-Retiro sobreposta à Linha 012 Rodoviária-Calçada até o Acesso Norte-Av. Mário Leal Ferreira (Bonocô)- daí sobreposta até a Lapa a Linha CAB-Lapa.
- Linha 008 - RIO VERMELHO-LAPA - Estação Mariquita-Av. Juracy Magalhães-Rua do Lucaia-Coca-Cola-Av. Vasco da Gama até Muriçoca e daí à Lapa com itinerário sobreposto a CAB-Lapa.
- Linha 007 - PITUBA-LAPA - Estação da Pituba-Rua Ceará-

Areal-Av. Vale das Pedrinhas-
Av. Juracy Magalhães-Rua do
Lucaia e daí à Lapa sobrepos-
ta à linha Rio Vermelho-Lapa.

Linha 006 - RIBEIRA-RODOVIÁRIA - Estação da Ribeira-
Praça General Osório-Elevado
da Baixa do Fiscal-Largo do
Tanque e daí à Rodoviária so-
breposta ao itinerário Calça-
da-Rodoviária.

As linhas em direção à Lapa, terão no seu trecho final,
Muriçoca-Lapa, os itinerários sobrepostos. As linhas
são: das Mussurungas, CAB, ENE, Pituba, Rio Vermelho/
Lapa.

As linhas Rodoviária-Calçada e Rodoviária-Ribeira te-
rão no trecho Rodoviária-Largo do Tanque seus itinerá-
rios sobrepostos. Assim também CAB-Lapa, Mussurunga-
Lapa terão o trecho CAB-Lapa sobrepostos e a ENE-Lapa
terá seu itinerário sobreposto a Rodoviária-Calçada e
Rodoviária-Ribeira no trecho Retiro-Acesso Norte e no
trecho Acesso Norte-Lapa sobrepõe às linhas CAB e Mus-
surunga-Lapa.

INTEGRAÇÕES

Todo o sub sistema terá suas linhas integradas - Mes-
mo Modo, e Modos - Bonde - Ônibus Diesel nas Estações
e alguns pontos de parada importantes. Além desta in-
tegração básica são previstos também:

Bonde - Trem Metropolitano - Estação da Calçada e Pon-
to de Parada Nilo Peçanha;

Bonde - Metrô em sua linha prioritária - Estação do
Retiro, Abacaxí e Rodoviária;

Bonde - Troleibus nas Estações da Calçada o serviço da

Av. Afrânio Peixoto; da Aquidabã para o sistema da Área Central e em Mussurunga o serviço transversal Paripe-São Cristóvão.

Movimento previsto nas Estações - computadas as DEMANDAS CATIVAS ATUAIS DO STCO (Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus) projetadas para 1993.

- a. Estação da Lapa - 250.000 pass./dia - existente a ser adaptada;
- b. Estação da Rodoviária - 67.000 pass./dia - em execução;
- c. Estação do Abacaxi - 43.000 pass./dia a ser executada;
- d. Estação do CAB - 90.000 pass./dia a ser executada;
- e. Estação da Mussurunga - 90.000 pass./dia a ser executada;
- f. Estação do Retiro - 38.000 pass./dia a ser executada;
- g. Estação da Calçada - 21.000 pass./dia a ser executada;
- h. Estação Nova Esperança - 38.000 pass./dia existente, a ser ampliada;
- i. Estação da Mariquita - 13.000 pass./dia a ser executada;
- j. Estação da Pituba - 13.000 pass./dia a ser executada;
- k. Estação da Ribeira - pass./dia a ser executada.

5. ESTÁGIO ATUAL

Iniciado em ritmo acelerado, em fevereiro/88, o projeto teve no entanto os anos de 1989 e 1990, seu andamento consideravelmente

diminuído devido a indefinições da equação financeira, que ocasionou falta de recursos. A execução das obras foi então ajustada em função da disponibilidade financeira.

Atualmente o projeto encontra-se com 40% de sua meta física realizada, estando concluídas e em operação as seguintes obras:

5.1 - OBRAS EXECUTADAS

a. Corredores de Vale

- Acesso Norte/Ogunjá

** concluído o trecho da Av. Bonocô e sua respectiva macro drenagem;

- Bonocô/Vasco da Gama

** 50% concluído a macro drenagem da Av. Ogunjá;

** concluído o trecho da Av. Vasco da Gama e sua respectiva macro drenagem;

b. Estações de transbordo

- da Rodoviária;

c. Viadutos e passarelas

- 04 viadutos

- 09 passarelas;

d. Outras obras

- Reurbanização do Largo do Retiro

- Duplicação da Av. S. Martin (Trecho I).

5.2.1 - O PROJETO FOI DIVIDIDO EM ETAPAS DE EXECUÇÃO SENDO:

1ª Etapa: CONCLUSÃO EM 1992/93

- Corredores de Vale

* Acesso Norte/Ogunjá

* Bonocô/Vasco da Gama

* Acesso Norte/Rodoviária

- Estações

* da Rodoviária

- Veículos e sistemas (50%)

diminuído devido a indefinições da equação financeira, que ocasionou falta de recursos. A execução das obras foi então ajustada em função da disponibilidade financeira.

Atualmente o projeto encontra-se com 40% de sua meta física realizada, estando concluídas e em operação as seguintes obras:

5.1 - OBRAS EXECUTADAS

a. Corredores de Vale

- Acesso Norte/Ogunjá
 - ** concluído o trecho da Av. Bonocô e sua respectiva macro drenagem;
- Bonocô/Vasco da Gama
 - ** 50% concluído a macro drenagem da Av. Ogunjá;
 - ** concluído o trecho da Av. Vasco da Gama e sua respectiva macro drenagem;

b. Estações de transbordo

- da Rodoviária;

c. Viadutos e passarelas

- 04 viadutos
- 09 passarelas;

d. Outras obras

- Reurbanização do Largo do Retiro
- Duplicação da Av. S. Martin (Trecho I).

5.2.1 - O PROJETO FOI DIVIDIDO EM ETAPAS DE EXECUÇÃO SENDO:

1ª Etapa: CONCLUSÃO EM 1992/93

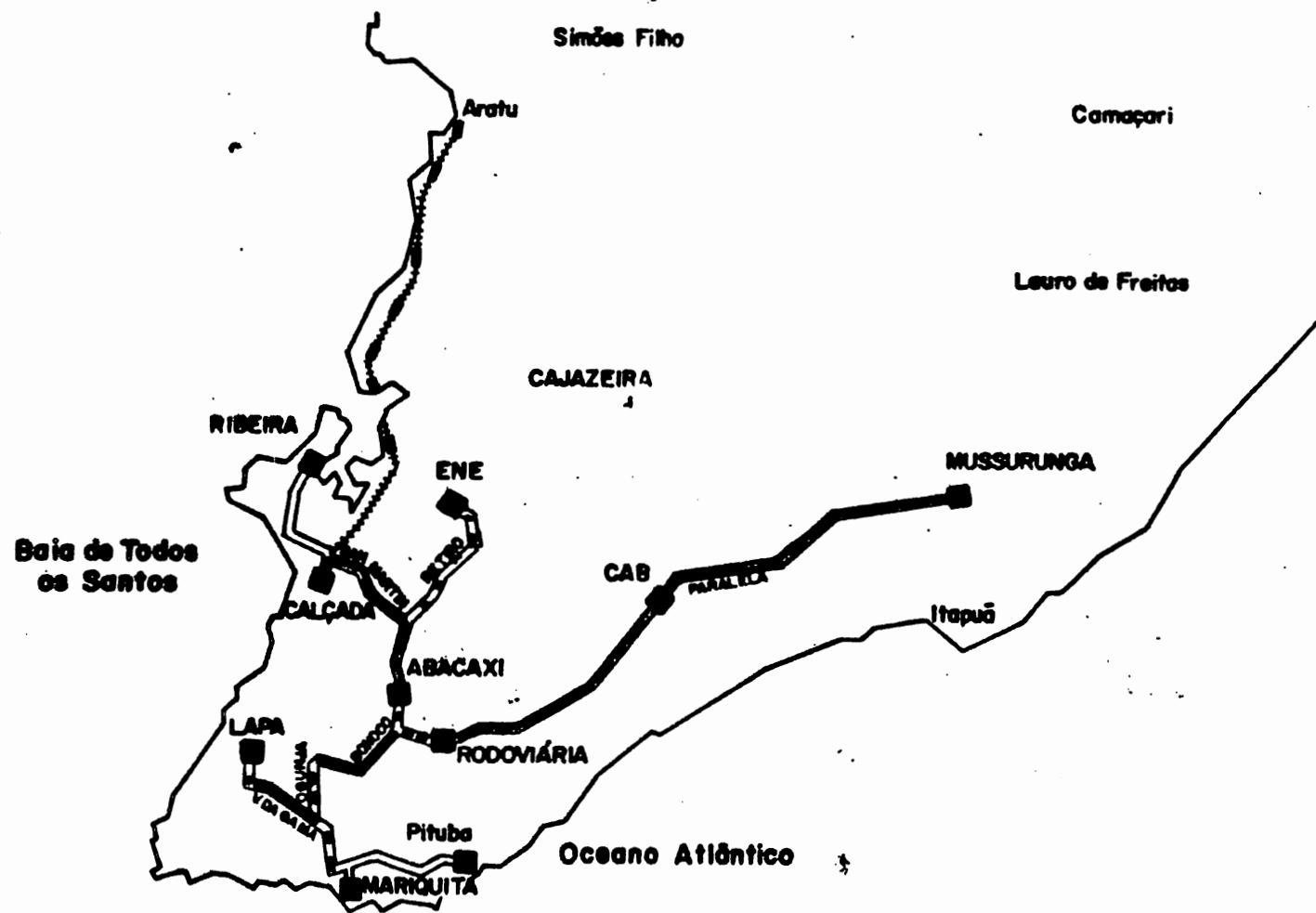
- Corredores de Vale
 - * Acesso Norte/Ogunjá
 - * Bonocô/Vasco da Gama
 - * Acesso Norte/Rodoviária
- Estações
 - * da Rodoviária
- Veículos e sistemas (50%)

2ª Etapa: CONCLUSÃO APÓS 1993

- Corredores de Vale
 - * Nova Esperança/Retiro
 - * CAB-Mussurunga/Lapa
 - * Largo do Retiro/Calçada (Av. San Martin)
- Estações
 - * Mussurunga
 - * CAB
 - * Retiro

3ª Etapa: SEM PRAZO DEFINIDO

- Corredores de Vale
 - * Pituba/Lapa
 - * Ribeira/Rodoviária.



LEGENDA:

— EXECUTADO

TRANSPORTE DE MASSA DE SALVADOR

BONDE MODERNO

OBRAS REALIZADOS

a. Corredores de Vale

- Acesso Norte / Ogunja
 - ** concluido o trecho da Av. Bonoco e sua respectiva macro drenagem
- Bonoco / Vasco da Gama
 - ** 50% concluido a macro drenagem da Av. Ogunja
 - ** concluido o trecho da Av. Vasco da Gama e sua respectiva Macro drenagem

b. Estações de transbordo

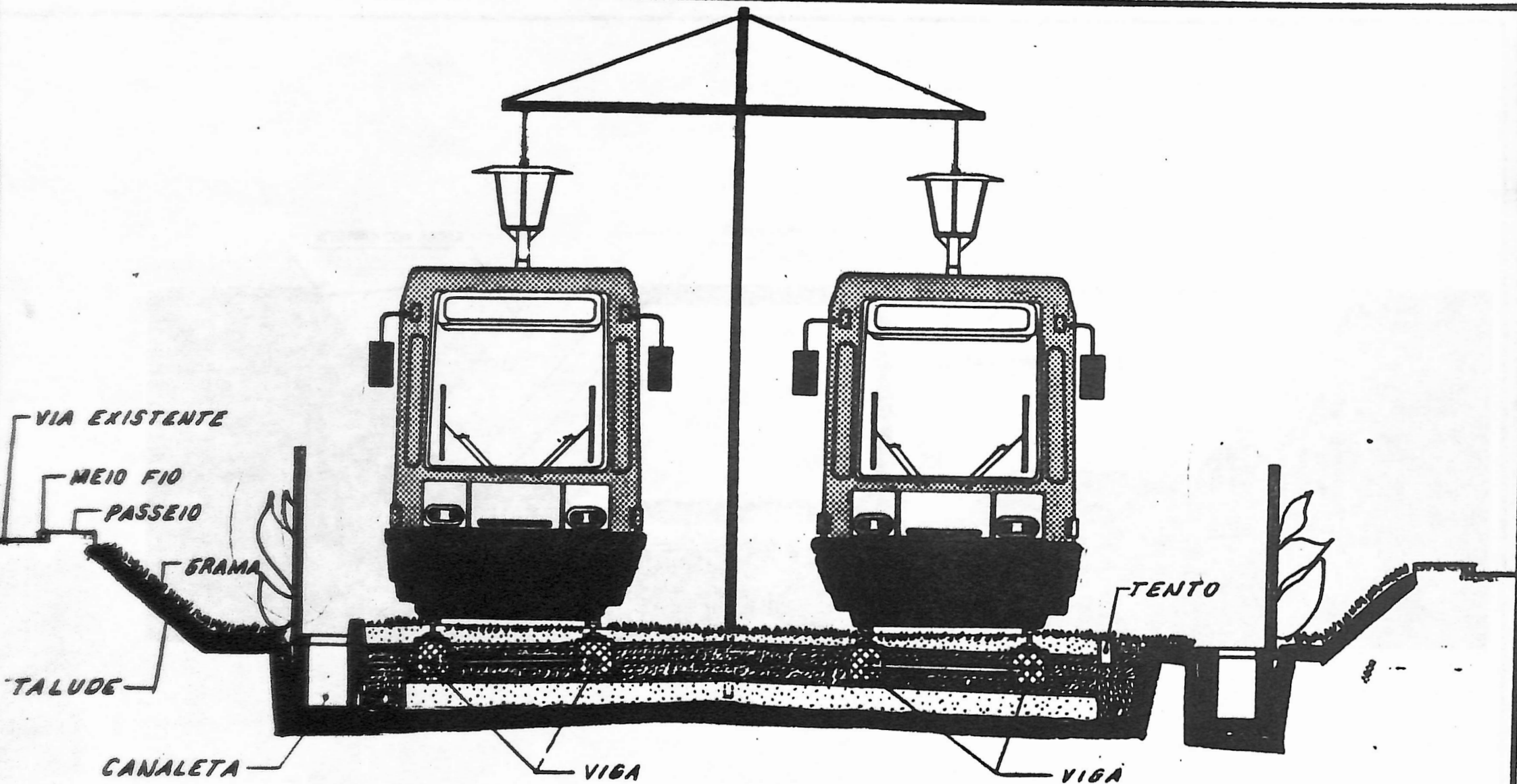
- da Rodoviária

c. Viadutos e passarelas

- 04 viadutos
- 09 passarelas

d. Outras obras

- Reurbanização do Largo do Retiro
- Duplicação da Av. S. Matim (Trecho I)



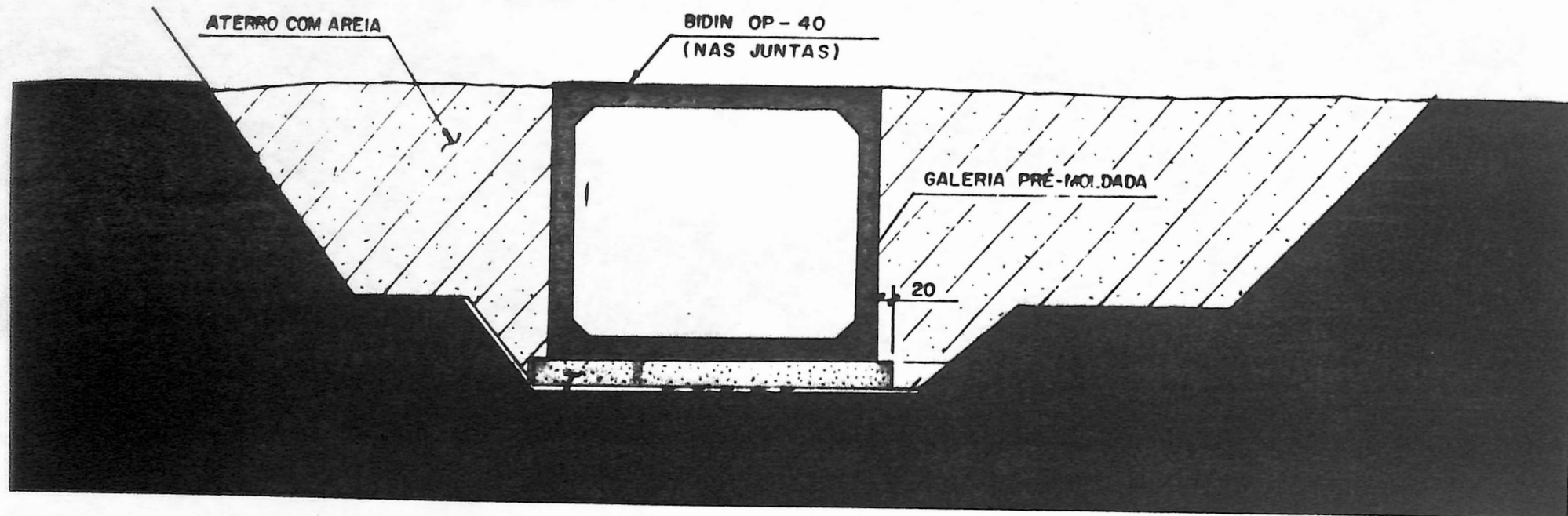
LEGENDA:

- VALETA
- VIGA EM CONCRETO
- TRILHO
- BASE E SUB BASE EM BRITA

ODEBRECHT
CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT SA

PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR - SURCAP
CORA TRANSPORTE DE MASSA DO SALVADOR

SEÇÃO TÍPICA - VIA EXCLUSIVA



ODEBRECHT
CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT SA



PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR - SURCAP
OBRA TRANSPORTE DE MASSA DE SALVADOR

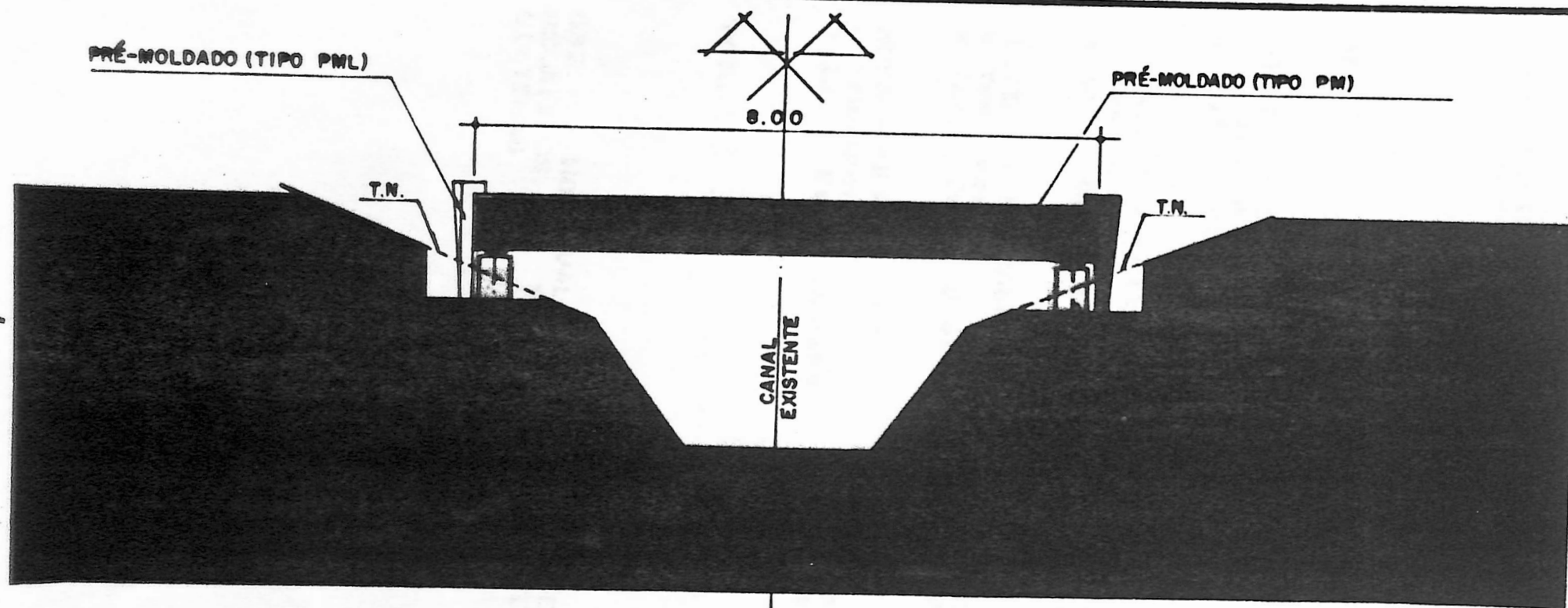
MESES / ANO

FOLHA N°

10 / 88

SEÇÃO TÍPICA CANAL VASCO DA GAMA

PLANEJAMENTO
PROGRAMAÇÃO E
CONTROLE



SECÇÃO TÍPICA PARA VÃO DE 8,00 m

ODEBRECHT
CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT SA



PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR - SURCAP
OBRA TRANSPORTE DE MASSA DE SALVADOR

MES / ANO

FOLHA Nº

10 / 88

SECÇÃO TÍPICA CANAL DO BONOCÔ

PLANEJAMENTO
PROGRAMAÇÃO
CONTROLE

**TRANSPORTE DE MASSA DE SALVADOR
EQUACAO FINANCEIRA**

USOS	REALIZ	VALORES.BTN x 10 ⁶				TOTAL
		91	92	93	94	
RODOV. / LAPA						
* Transporte	161	33	40	0	0	73
* Infr. Estr. Urbana	128	50	41	0	0	91
A. NORTE / RETIRO						
* Transporte	0	0	12	33	18	63
* Infr. Estr. Urbana	0	0	9	12	8	29
RETIRO / CALCADA						
* Transporte	0	0	0	41	50	91
* Infr. Estr. Urbana	0	0	0	47	6	53
HUSSURUNGA / RODOV.						
* Transporte	0	0	22	27	0	49
* Infr. Estr. Urbana	0	0	1	0	0	1
TOTAL.....	289	83	125	160	82	450

OBS.: NOS VALORES ACIMA NAO ESTAO INCLUSOS OS CUSTOS RELATIVOS A SUPERESTRUTURA FERROVIARIA, VEICULOS E SISTEMAS.

ANEXO 1

CRONOLOGIA HISTÓRICA DE EVENTOS DESTACADOS

- 1549 - Fundação da cidade do Salvador para ser a capital do Brasil colônia.
- 1793 - Transferência da capital para o Rio de Janeiro.
- 1851 - Início do transporte coletivo em Salvador.
- 1864 - Bondes a tração animal - implantação
- 1873 - Elevador Lacerda - inauguração.
- 1888 - Abolição da Escravatura.
- 1897 - Bondes elétricos são implantados em Salvador com equipamentos alemães e posteriormente americanos.
- SEC XX - Retomada do desenvolvimento de Salvador: Centro Comercial Regional, expande seu porto.
- 1911 - Charriot - inauguração "Plano Inclinado Gonçalves" recuperado em 1931.
- 1912 - Auto ônibus inicia suas atividades.
- 1912/40 - Governos J.J. Seabra e Neves da Rocha executam obras.
- 1915 - Plano Inclinado do Pilar.
- 1935 - Semana de Urbanismo .
- 1942 - EPUCS - continuação de obras iniciadas em 1912.
- 1948 - CPUCS.
- 1950 - Av. Otávio Mangabeira, Centenário - inauguração.
- 1955 - Encampação da Cia. Linha Circular de Carris da Bahia, BONDES DE SALVADOR.
- 1957 - Troleibus - início da operação.
- 1961 - Extinção dos Bondes elétricos - 64 anos após implantação.
- 1965 - Trem - início do cancelamento de linhas longas.
- 1968 - Início da execução das Avs. de Vale inauguradas em 69/70.
- 1969 - Extinção do Troleibus - 12 anos após a implantação.

- 1970 - Estudos retomados.
- 1973 - "PAIT" de Salvador.
- 1975 - Pesquisas - GEIPOT - CONDER - PMS - DETRAN executadas para PLANAVE (SERET - SOFRETU) e COLLINS & BUCHANNAS.
- 1982 - Estação da Lapa - inauguração.
- 1983/84 - Transformação no sistema de transporte coletivo por ônibus - de 291 linhas existentes, reduzidas para 275; modificações atingindo 90% das linhas.
- 1985 - Aprovação do PDDU.
- 1986 - Iniciado o projeto do TMS.

ESTUDOS ANTERIORES

Proposta de implantação dos Corredores de Transporte Público a Prefeitura Municipal de Salvador, baseou-se em pesquisa efetuada por sua própria equipe técnica, e dados fornecidos pelos seguintes estudos:

- a) - 1947 - Plano Urbanístico da Cidade do Salvador - EPUCS**
- b) - 1973 - Adequação da rede urbana de Transporte Público ao novo sistema viário urbano - Dept^o de Concessões da PMS.**
- c) - 1973 - Plano de Ação Imediata de Tráfego - PAIT.**
- d) - 1975/1977 - EUST - Estudo de Uso do Solo e Transporte da Região Metropolitana (Geipot/CONDER/NT/STC-SEPLANTEC/OCEPLAN-PMS)**
- e) - 1975/1977 - TRANSCOL - Plano de Melhorias dos Transportes Coletivos Urbanos (Geipot/CONDER/PMS).**
- f) - 1976 - TREMSURB - Estudo dos Trens Urbanos.(Geipot/RFFSA).**
- g) - 1976/1978 - PLANDURB - Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador (OCEPLAN/PMS).**
- h) - 1978/1979 - PST/RMS - Plano Setorial de Transportes (Geipot/CONDER).**
- i) - 1977/1979 - Planos Estratégicos para Ordenação de Uso do Solo e Transporte - Horizonte 2000. (Geipot/CONDER).**
- j) - 1978/1980 - PDTU - Plano Diretor de Transportes Urbanos**
- k) - 1978/1982 - PMD - Plano Metropolitano de Desenvolvimento (CONDER).**
- l) - 1979 - PIT - Plano de Integração de Transportes.**
- m) - 1979 - Sistema VLT - Salvador - Consórcio BRE-METRÔ.**
- n) - 1984/1985 - PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (SEPLAM/PMS).**
- o) - 1984 - EDURB - Estudo de Demanda para Transporte Urbano (Geipot EBTU - CBTU - CMSP - CONDER - SEPLANTEC do GEB.- STU/PMS - SEPLAM/PMS - RENURB/PMS).**
- p) - 1984 - Plano de Transporte de Maior Capacidade da PMS - Área Central (RENURB/PMS).**
- q) - Relatórios Anuais da Secretaria de Transportes Urbanos do Município.**
- r) - Série Histórica das Pesquisas Operacionais de 1980,81,83,84,85 (RENURB/PMS).**
- s) - Pesquisas Domiciliares aplicadas nas associações de bairros, com controle comunitário e teste de consistência da PMS.**
- t) - Grandes Pesquisas Domiciliares de 1975 e 1984, coordenadas pelo Geipot/MT.**
- u) - Pesquisas de Fluxos com "Screen-Line" - RENURB 1983/84.**
- v) - 1984/1985 - Plano do Transporte de Massa da CONDER**
- x) - 1986/1988 - Plano de Transporte de Massa Leve Sobre Trilhos da PMS - ETMS/PMS.**

O EUST - Estudo do Uso do Solo e Transportes - elaborado em 1975/77 pelos Ministério dos Transportes - GEIPOT; G.E.B- SEPLANTEC - DETRAN - CONDER; PMS - OCEPLAN é o primeiro grande projeto de desenvolvimento da R.M.S.

Seus estudos, macro pesquisas, conclusões, recomendações são traduzidas num programa de atuação em quatro horizontes.

- a - curtíssimo prazo - intervenções emergenciais - horizonte 1976;
- b - curto prazo - Transcol - Estudo de Transporte Coletivo do Salvador - horizonte 1978 e que serviu de base ao convênio EBTU-BIRD-PMS (BIRD I) cujas obras se iniciaram em 1979 e finalizaram em 1984;
- c - médio prazo - Plano Setorial de Transporte - PST - horizonte 1985;
- d - longo prazo - Plano Metropolitano de Desenvolvimento, com 21 alternativas - horizonte ano 2000.

Em 1976 o PLANDURB - Plano de Desenvolvimento Urbano da Cidade do Salvador elaborado pelo Órgão Central de Planejamento - OCEPLAN - da Prefeitura. Desenvolve uma estratégia de uso do solo a médio prazo - 1975/90 - dentro da estratégia global de longo prazo indicado no EUST.

VLT - Veículos Leves Sobre Trilhos em corredores, na época, prioritários para o transporte de Massa.

O PDTU - Plano Diretor de Transportes Urbanos - 1978, foi elaborado pelo GEIPOT; G.E.B.-CONDER; PMS-OCEPLAN-Dept^o de Concessões. Este plano traça metas e prioridades para ordenação operacional e concepção estrutural na circulação do transporte público, assim como a hierarquização do sistema viário com base na recomendação do EUST. Dá continuidade às recomendações das fases anteriores, para implantação imediata e do TRANSCOL, de curto prazo. Nele é proposto um sistema de transporte que venha atender a demanda, a médio prazo - ano 1985 e definida uma estratégia de

longo prazo - ano 2000 para a Região Metropolitana de Salvador-RMS.

O Plano abrange os municípios de Candeias, Camaçari, Itaparica, Lauro de Freitas, Salvador, São Francisco do Conde, Simões Filho e Vera Cruz.

O Sistema de transporte coletivo proposto é o ferroviário tipo trem leve operando em corredores definidos. O corredor da Av. Afrânio Peixoto (Suburbana) já havia sido alvo de decisão da política nacional na implantação de um sistema ferroviário pesado - tensão 3000 volts.

São propostos centros e sub centros dentro da Área Urbana, mantendo estreita ligação com elementos principais do sistema de transportes coletivos.

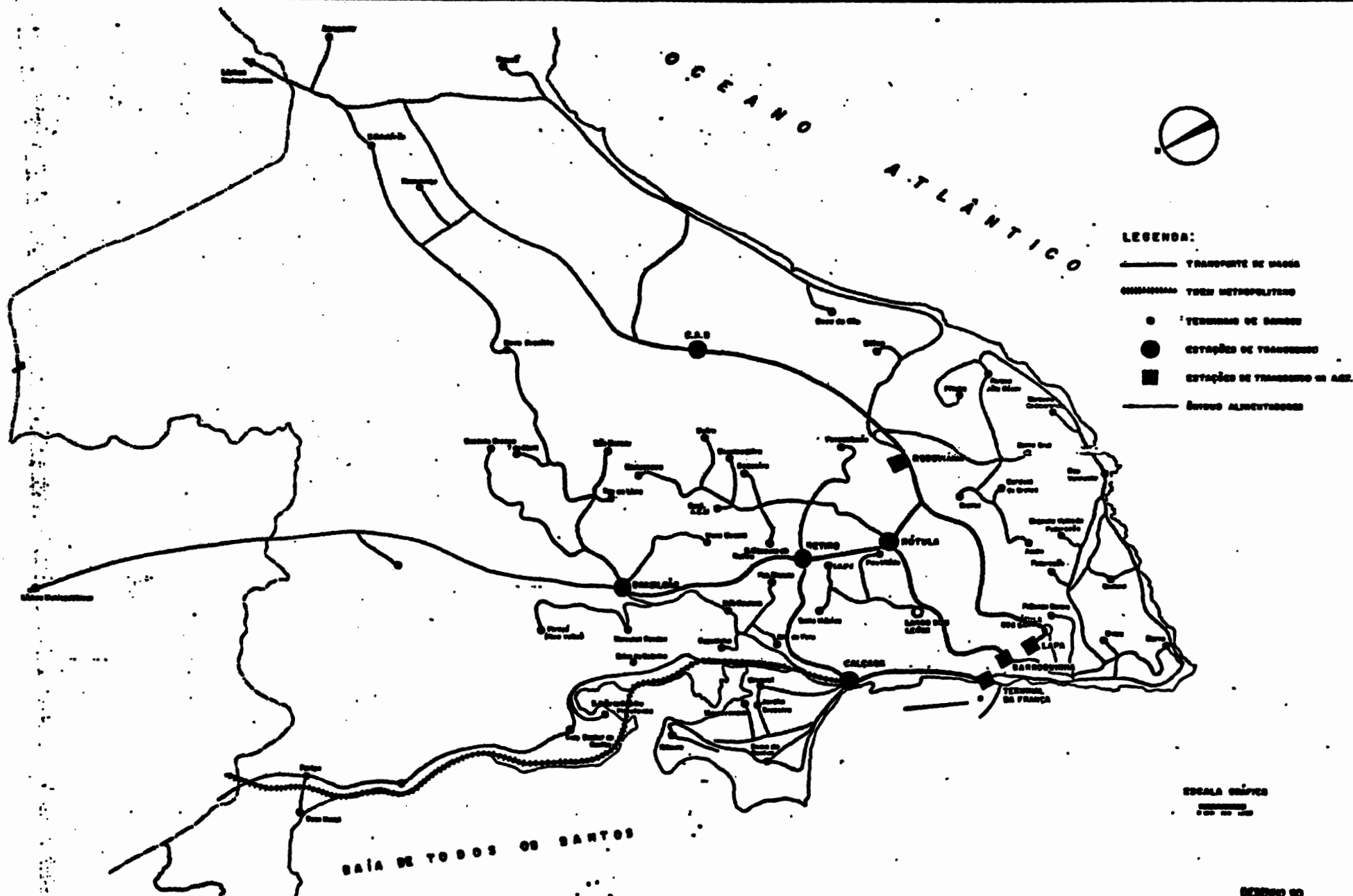
Para consecução do modelo de desenvolvimento proposto para a RMS - ano 2000, de acordo com a Estratégia Recomendada, foi elaborado um esquema de implantação integrada, podendo ser descrito em quatro estágios:

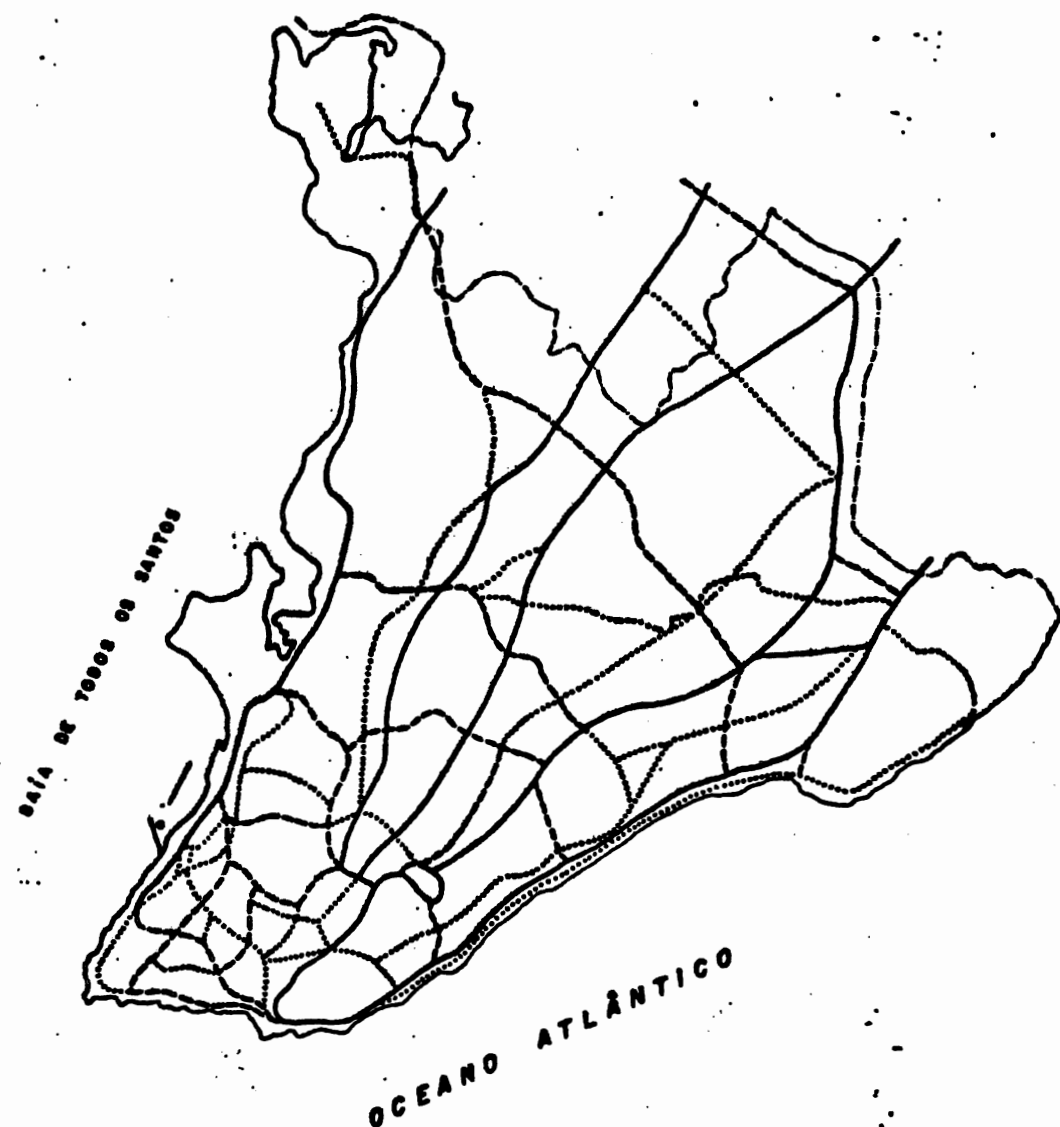
ESTÁGIO 1

- a - Ramal ferroviário leve da Baixa dos Sapateiros à Rodoviária;
- b - Novos assentamentos residenciais ao longo da Av. Luiz Viana F^o (Paralela), numa faixa de 1,5km - lado Atlântico.
Ao longo da BR 324 em ambos os lados em faixa de 1,5 km.;
- c - Desenvolvimento sob controle dos assentamentos, ao longo da orla e do subúrbio ferroviário com projeto metropolitano;
- d - Planejamento de Novo Núcleo Urbano ao norte de Salvador, incluindo áreas lindeiras.

ESTÁGIO 2

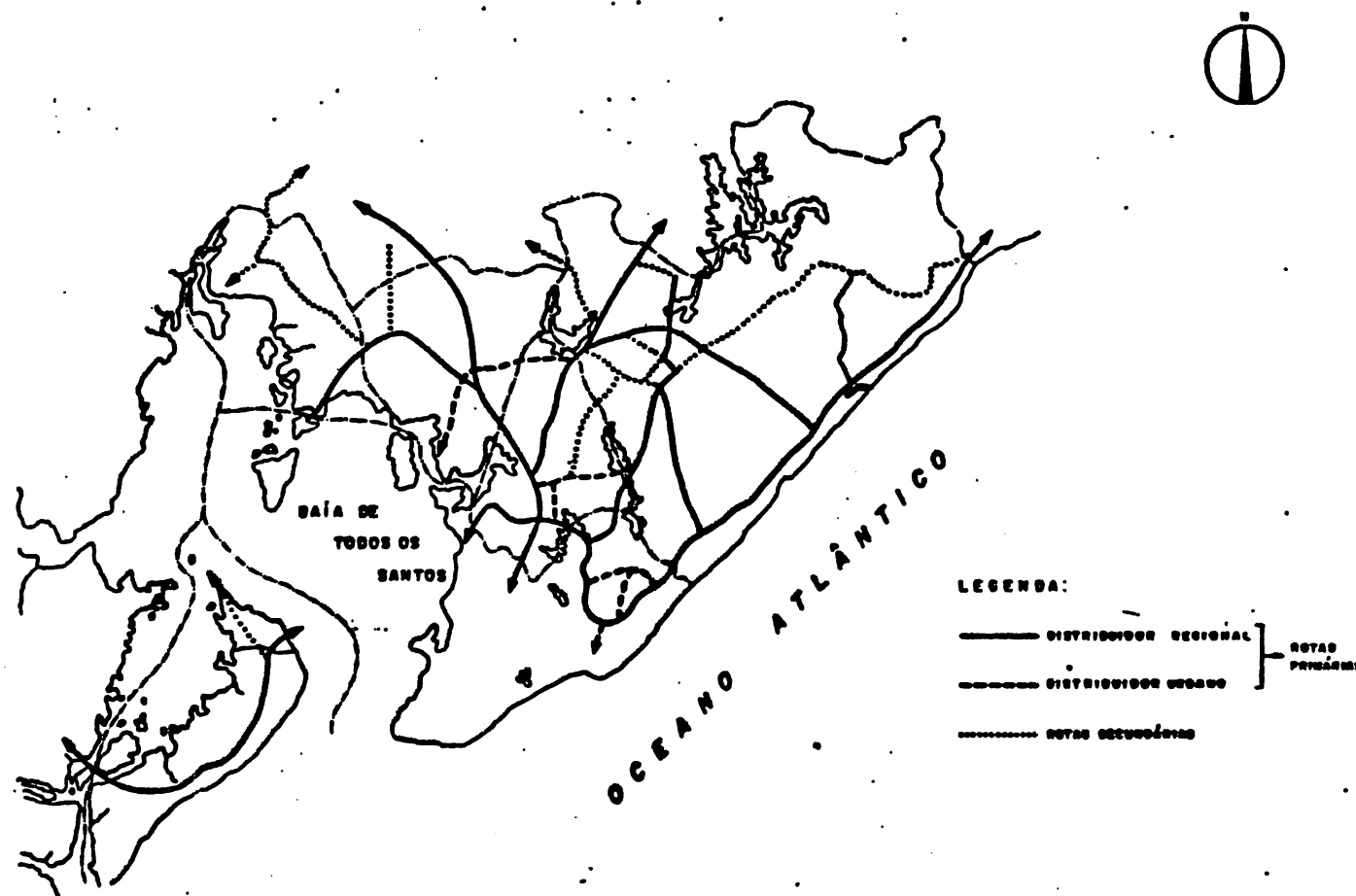
- e - Vetor de Ocupação da Av. Paralela estendido às imediações do Novo Núcleo Urbano:

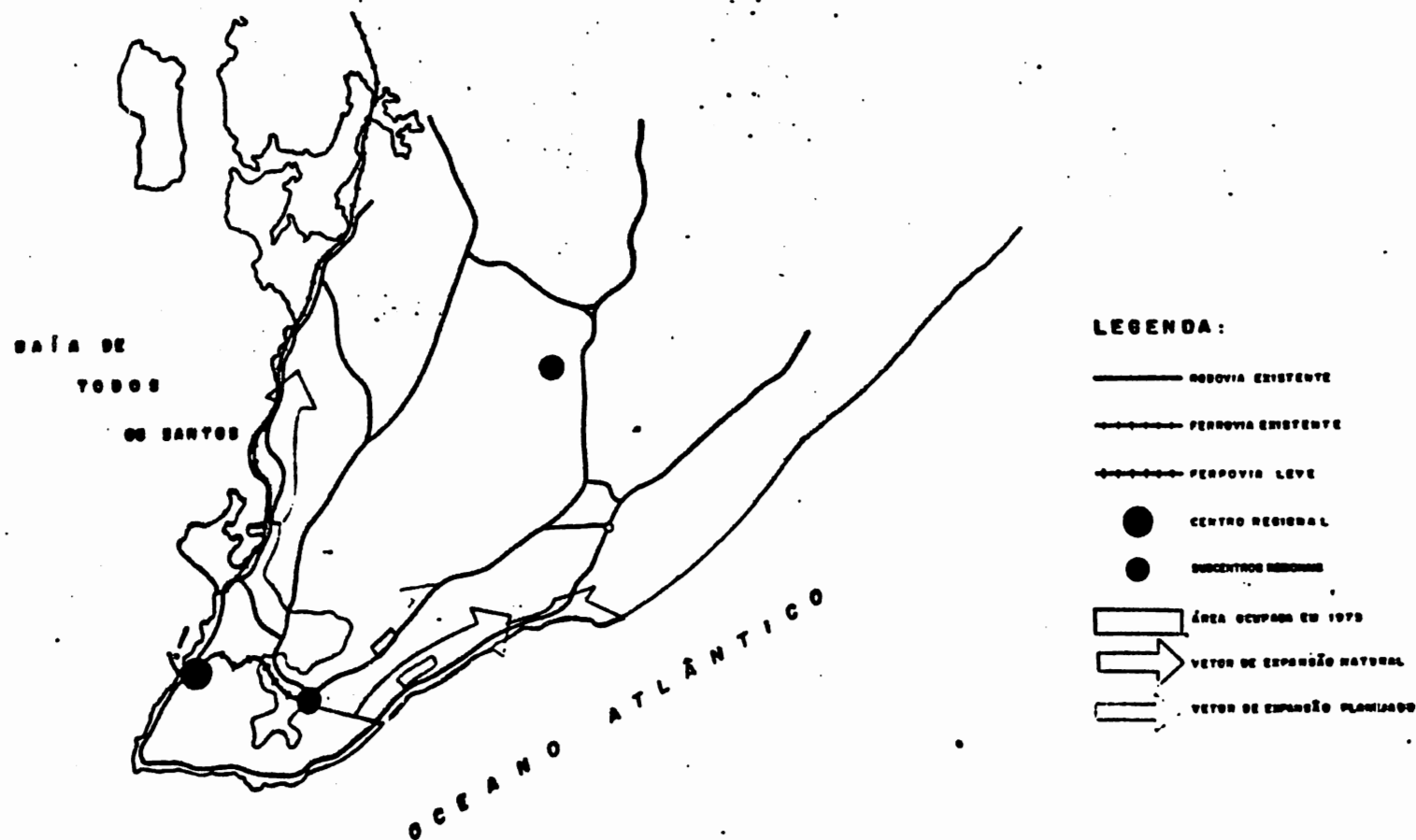


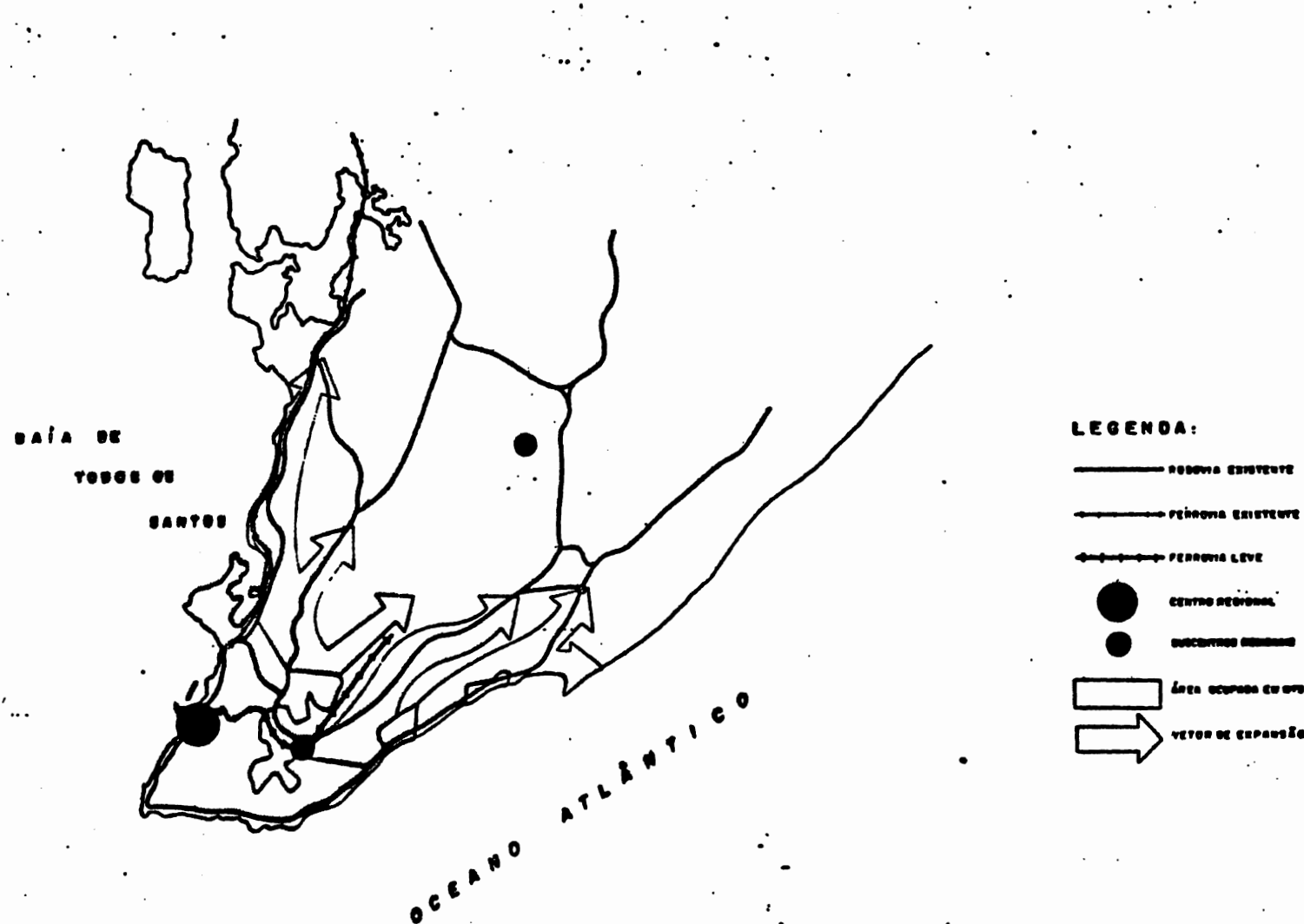


LEGENDA:

- DISTRIBUIDOR REGIONAL
 - DISTRIBUIDOR URBANO
 - ROTAS SECUNDÁRIAS
- } ROTAS PRIMÁRIAS







- . Novo Vetor de ocupação da Av. Paralela - paralelo ao primeiro, mesma origem porém do lado do Miolo, desenvolvimento para constituir o Novo Corredor de Transporte no Miolo.
- . BR 324 - ocupação se expandindo e adensando;
- f - Novo trecho ferroviário - Leve - Rodoviária-CAB pelo Miolo. (Narandiba - CAB - Cajazeiras);
- g - Continua o desenvolvimento
 - . ao longo da Orla
 - . ao longo do Subúrbio Ferroviário;
- h - Novo Núcleo Urbano tem implantação tornada viável.

ESTÁGIO 3

- i - Av. Paralela e BR 324 - com adensamentos completos;
- j - Ocupações, segundo os vetores espontâneos consolidados;
- k - Novo Núcleo Urbano ao norte de Salvador e Centro Regional implantados;
- l - Ramais Ferroviários Leves em implantação:
 - . Rodoviária-Calçada-França
 - . Rodoviária-CAB-Novo Núcleo;
- m - Nova BR 324 , executada para cargas e transportes de longas distâncias, tem seu traçado quase paralelo ao anterior aproximadamente 1,5 km. distante da original, dentro do Miolo.
- n - BR 324 transformada para o tráfego urbano.

ESTÁGIO 4

- o - Vetores de ocupação orientados e espontâneos, adensados e consolidados;
- p - Novo Núcleo Urbano ao norte de Salvador e Centro Regional implantado;
- q - BR 324 antiga utiliza seu canteiro central para ferroviária leve atingindo parque do DERBA (atual) Valéria, ao Norte.

AVALIAÇÃO DAS PROPOSTAS E CONCLUSÃO

Avaliados as recomendações dos Estágios à luz da realidade verifica-se:

ESTÁGIO 1

- a - O Ramal Baixa dos Sapateiros-Rodoviária, para equipamento ferroviário leve, apresenta vários problemas de implantação:
- . Trecho mais "central", a se desenvolver sobre viário sem capacidade de absorvê-lo, salvo com grandes impactos negativos;
 - . Meta da proposta era alcançar, com sua demanda, cercanias dos pontos de interesse na área Central (desejo dos usuários). Reproduzia a antiga estrutura viciada do transporte, ao tempo em que também, de demanda menores. Além disto o corredor é lindeiro a sítios historicamente tombados pelo "SPHAN";
 - . A edificação da Grande Estação da Lapa na Área Central, o planejamento de um serviço específico de transporte do Centro, com raízes no TRANSCOL, é a conexão prevista na Av. Joana Angélica deste Sub Sistema próprio da Área com os grandes corredores de Vale através da Estação da Lapa. Está estabelecida a necessária integração que acessa a Área Central e Histórica às grandes demandas vindas do restante da cidade através dos Bondes de Vale das linhas do programa. Não mais há a necessidade de perigosa penetração em superfície do transporte de grande capacidade.
- b - Novos assentamentos na Av. Paralela e BR 324 - faixa lindeira, acontecem e continuam adensando-se moderadamente.
- c - Desenvolvimento controlado:
- . da Orla - acontece
 - . do Subúrbio Ferroviário - sucede porém só parcialmente conforme programado, pois o trem não se tornou metropolitano e o descaso do Poder Público não propicia meios a maior desenvolvimento. Restam grandes "bolsões" de estagnação e decadência. Paripe, não considerado Sub Centro, desponta.

.Sub Centro Iguatemí-Rodoviária (Hipódromo) - explode e se consolida. Sub Centro Cornubado da Pituba (ao Iguatemí-Itaigara) explode também com características diferenciadas.

- d - Planejamento do Novo Núcleo é proposto e não se desenvolve conforme proposta original. Adensamento do Miolo com algumas características do Novo Núcleo é efetivada porém sem "estruturação urbana".

ESTÁGIO 2

- e - O Novo Vetor paralelo ao primeiro da Av. Paralela NÃO ACONTECE, inviabilizando o novo corredor de Transporte no Miolo - Narandiba-CAB-Cajazeiras.
- f - Ferrovia Leve no novo corredor programado NÃO É ATIVADO, transferindo-se para o canteiro central da Av. Paralela.
- g - Orla e Subúrbio desenvolvem-se lentamente com aceleração do crescimento muito recente.
- h - Novo Núcleo Urbano NÃO SE CONSOLIDA.

ESTÁGIO 3

- i - Av. Paralela e BR 324 - iniciam processo de ocupação explosiva em 89/90.
- j - Ocupação segue vetores espontâneos em setores não consolidados.
- k - Novo Núcleo Urbano e Centro Regional - INSIPIENTES.
- e - Ramais Ferroviários Leves:
 - . Ramal Rodoviária-Calçada-França - Reavaliado, é reduzido a Rodoviária-Calçada. A França perde gradativamente sua característica de Estação de Transbordo para 2ª viagem a outros setores da Cidade e mesmo de acesso à "Cidade Alta" cu

ja demanda é absorvida pela Estação da Lapa. Reduz-se o TERMINAL dos usuários com destino ao "Comércio" e cercanias até raio de 200 m.

- . Ramal Rodoviária-CAB-Novo Núcleo pela área do Miolo, INVIABILIZADO sem a consolidação do corredor, é substituído pelo

Rodoviária-CAB-Mussurunga, no canteiro central da Av. Paralela - serviço VLT, com possibilidade de extensão à área Metropolitana (Itinga, Lauro de Freitas) e servindo ao Novo Núcleo, quando efetivado.

m - Nova BR 324 - uma proposta NÃO PROGRAMADA e sem horizonte de realização.

n - BR 324 - ATUAL - transformada em via urbana, INVIABILIZADA. O programa nacional/estadual prevê a ampliação, com a construção de mais uma faixa de rolamento por pista exatamente no trecho urbano.

ESTÁGIO 4

o - Vetores de direcionamento da ocupação, orientado e espontâneo moderadamente adensados mas NÃO CONSOLIDADOS.

p - Novo Núcleo Urbano e Centro Regional EM IMPLANTAÇÃO.

q - BR 324 - não tem programação de RELOCAÇÃO e Ramal Ferroviário leve programado sobre a velha BR 324. INVIABILIZADO.

O TMS tem em seu programa um ramal com VLT; Retiro-ENE (Estação Nova Esperança) para o atendimento direto ao setor leste da atual BR e por integração através ônibus alimentadores ao Bonde, na ENE, atende ao setor oeste da BR 324.

CONSIDERAÇÕES COMPLEMENTARES

- . A CONDER em 1988/89/90 preparou estudos e projeto executivo do trecho inicial, de uma linha de "Metrô" de superfície - Abaca-

xí-Cajazeiras-Simões Filho-Camaçari-Dias D'Ávila, na área do Miolo. Seu traçado, no trecho Retiro-ENE do Bonde e Retiro-Stº I nácio do Metrô são paralelos servindo, cada um, às comunidades a oeste e leste de suas respectivas linhas, todas elas no setor leste da BR 324.

- . O Trem Pesado - CBTU - tem programa de recuperação da linha no trecho Metropolitano e construção de pequena "variante" para o serviço de carga e passageiros - Salvador-Candeias-Aratú-Si - mões Filho-Camaçari.
- . O "Subúrbio" - Av. Afrânio Peixoto, tem programa de serviço urbano propondo modo TROLEIBUS, integrado ao Bonde.
A primeira linha - Paripe-Plataforma-Lobato-Aquidabã integrada ao Bonde da Área Central na Estação Aquidabã.
A segunda linha, transversal, Paripe-São Cristóvão-Aeroporto e ramal para Itapoã, integrada ao Bonde, na Mussurunga.
- . Sub Centros Urbanos.
O PDTU apresenta o quadro abaixo onde constam os Centros e Sub Centros da época e sua previsão para o ano 2000.

Centros analisados em 1975	Centros e Sub Centros no ano 2000
Centro Calçada Barra Periperi	Centro Calçada Barra Periperi Itapoã Pirajá Iguatemí Novo Núcleo Urbano

O PDDU - 84/85 considera como diretrizes de longo prazo período a partir de 89 - e nomeia os Sub Centros considerados; Calçada, Liberdade, Barra, Iguatemí (Camarugipe) e futura nu -

cleação ao norte de Salvador e ZUPI - DINURB.

O Plano também classifica em dois grupos a Área Urbana Contínua - AUC e Áreas de Expansão Urbana.

A separação já apresenta uma macro diferenciação de ocupação, funcionamento e crescimento do município. A AUC, tecido urbano mais antigo, comprometida com urbanização mais intensiva e contínua, deveria ser submetida a controles rígidos quanto à saturação e o grau de verticalização, com especial atenção às áreas ao longo da orla marítima. O alto custo do solo deverá resultar na transformação de sua população, cuja maioria de renda média alta.

No que diz respeito ao transporte de massa, considera quatro tipos:

- T1 - alta capacidade e totalmente expresso;
- T2 - alta capacidade e menor facilidade expressa que o T1;
- T3 - média capacidade - ônibus em faixas exclusivas;
- T4 - baixa capacidade - utilizando vias de faixa indistinta.

O T2, com menor facilidade expressa que o T1, através de pistas exclusivas para ônibus ou outro veículo, inclusive de tecnologia ferroviária, totalmente de superfície. O sistema compreende como primeiro corredor, integrado aos do tipo 1 na Estação Rodoviária. Estabelece a ligação Rodoviária-Lapa através da Av. Mário Leal Ferreira (Bonocô).

Não constam na lista de sub centros para o ano 2000 referências àquelas potenciais (na época) ou em expansão como:

Periperi em lenta expansão na época, tomou força e hoje se apresenta consolidado;

Paripe, também no "Subúrbio" está começando processo de expansão e potencialmente por sua condição de cornubação não só urbana como metropolitana ao C.I.A. e Porto;

Pituba cornubado ao Iguatemi-Rodoviária, porém com características diversificadas;

Itapoã já consolidado e cornubando-se a São Cristóvão e Itinga;

PMS	CPM	GERIN
BIBLIOTECA		
240	05/04/91	
N.º Reg	Data	

São Cristóvão cornubando-se a Itapoã e em expansão para Itinga e Lauro de Freitas.

Estes novos sub centros, três deles periféricos à área urbana - Paripe, São Cristóvão, Itapoã, denotam não só o crescimento de setores junto aos limites do município, como também dão início ao "processo de cornubação" área urbana/metropolitana.

As características apontadas pelo PDDU da Área Urbana Contínua estabelecem uma diferenciação dela com o restante do município, quanto ao adensamento, infraestrutura urbana e de serviços e crescimento. Somam-se a estas constatações, as observações quanto à esquema de seu viário básico e a difícil articulação com o "estrutural" do restante da cidade, e problemas daí resultantes.

CRONOGRAMA DAS PESQUISAS - RENURB

- 1975 - Grande Pesquisa Domiciliar da RMS e Pesquisa de Fluxo com "Screen-Line" - Geipot - Ministério dos Transportes - SE-PLANTEC/Ba, STC/Ba, DETRAN/Ba, OCEPLAN/PMS, Deptº Concessões de Serviços Administrativos - Serviços Públicos/PMS.**
- 1980 - Pesquisas Operacionais de Embarque/Desembarque.**
- 1981 - Pesquisas Operacionais de Embarque/Desembarque complementares.**
- 1981 - Pesquisas Origem/Destino pontuais em área de transbordo forçado.**
- 1982 - Contagens específicas em pontos notáveis de grandes demandas.**
- 1983 - Pesquisas Operacionais e de Embarque/Desembarque.**
- 1983 - Pesquisas de Fluxos com "Screen-Line".**
- 1983 - Pesquisas Domiciliares aplicadas em comunidades de bairros.**
- 1984 - Pesquisa Operacional em ascensores e planos funiculares.**
- 1984 - Pesquisa Operacional com Embarque/Desembarque.**
- 1984 - Pesquisa de Fluxo com "Screen-Line".**
- 1984 - Pesquisas Domiciliares aplicadas em comunidades de bairros.**
- 1984 - Gran Pesquisa Domiciliar da RMS participação conjunta da RENURB com o Geipot, CONDER e Ministério dos Transportes.**
- 1984 - Pesquisa Operacional com Embarque/Desembarque complementares Modo Ônibus.**
- 1985 - Pesquisas Domiciliares complementares aplicadas nas comunidades de bairros.**
- 1985 - Avaliações Operacionais.**
- 1986 - Pesquisas de Fluxo de Passageiros na Estação Nova Esperança.**

TRANSPORTE DE MASSA DE SALVADOR

APRESENTACAO

1. ESQUEMA INSTITUCIONAL

1.1 A LICITACAO

Edital de coconcorrencia publica SURCAP No. 004/87 de ABRIL/87.

1.2 O CONTRATO

Contrato ASJUR No. 018/87, tendo como CONTRATANTE a PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR e CONTRATADA a CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT, com o objetivo execucao das obras civis do Transporte de Massa de Salvador.

1.3 EQUACAO FINANCEIRA INICIAL

A. Contrato com a BNDES No. 87.2.520.4.1 no montante de 6,8 milhoes de OTN, tendo como mutuuario a PMS e GEB

B. Contrato com a CEF No. 1.44.71453 no montante de 8,9 milhoes de OTN, tendo como mutuuario a PMS.

1.4 ACORDO BILATERAL BRASIL/ITALIA

O TMS esta incluído no quadro de Cooperacao Economica, Industrial, Científico-Tecnologica e Cultural, firmado entre Governo Brasileiro e o Governo Italiano.

1.5 AUTORIZACAO DE CONTRATACAO

A Lei Municipal 4.106/90, autoriza a contratacao de novos financiamento no montante de 500 milhoes BTN.

TRANSPORTE DE MASSA DE SALVADOR

APRESENTACAO :

1. ESQUEMA INSTITUCIONAL

1.6 A LICITACAO DOS BONDES

Edital de concorrência Internacional SURCAP 001/90 de MAIO/90.

1.7 O CONTRATO DOS BONDES

O Contrato SURCAP 004/90, tendo CONTRATANTE a SUPER. DE URBANIZACAO DA CAPITAL - SURCAP, da PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR, e CONTRATADA o CONSORCIO ODRECHT/ANSALDO, para fornecimento de veiculos, sistemas e servico de obras civis de superestruturas.

1.8 EMPRESA DE TRANSPORTE DE MASSA DE SALVADOR

A Lei Municipal No. 4.103/90, autoriza a criacao de uma empresa para a construcao e operacao do transporte de massa de Salvador, com inicio de gestao a partir de Novembro/90.