

DIAGNÓSTICO DE CIRCULAÇÃO E  
TRANSPORTES DA CIDADE DE SALVADOR

- 1975 -

7

197

DIAGNÓSTICO DE CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES DA CIDADE DE SALVADOR

I. INTRODUÇÃO

II. ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO, CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES DE SALVADOR

III. SISTEMA VIÁRIO BÁSICO, TERMINAIS E ESTACIONAMENTOS

1. Hierarquia e Classificação
2. Principais Corredores de Tráfego
3. Principais Terminais de Transportes
4. Estacionamentos

IV. DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE VIAGENS - MATRIZ ORIGEM-DESTINO

V. CONCLUSÃO DO DIAGNÓSTICO DA CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES DE SALVADOR

1.

## INTRODUÇÃO

A questão da Circulação e Transportes emerge na atualidade suscitando teorizações de maior ou menor qualidade e metodologias diversas que chegam a se utilizar de elevado grau de sofisticação tecnológica. Estas teorias estão na base de numerosas intervenções que vêm sendo realizadas nas grandes cidades brasileiras em nome da solução do "problema dos transportes". Dispondo de grandes investimentos públicos que se destinam a estudos, projetos, desapropriações e obras que desfiguram a estrutura urbana, constata-se que seus resultados não são os que se deveria esperar - a cada dia piores são as condições de transporte para a maioria da população - bem como, a nível geral, não contribuem em nada para a elevação dos níveis de qualidade de vida urbana. Conclui-se que há algo errado e seu entendimento se faz necessário, no sentido de se buscar soluções consequentes.

Como ponto de partida para este entendimento, verifica-se que toda intervenção, direta ou indireta, na resolução de um problema, busca aproximar as consequências efetivas dos objetivos projetados. Este procedimento exige, de um lado, o conhecimento do objeto da intervenção, explicitado através de teorias que o resolvam, e de outro, a disponibilidade de meios que possibilitem a intervenção. A articulação correta entre os dois elementos conduz aos objetivos projetados.

A propósito das formulações teóricas, se verifica a existência de um conhecimento fragmentário, resultante da utilização de um método funcionalista de conhecimento que submete a totalidade urbana a um processo de decomposição, reduzindo-a aos seus ele

mentos mais simples. Identificados, estes são isolados e transformados em objetos do conhecimento. Este conjunto de procedimentos que são predominantemente utilizados, opõe-se ao conhecimento científico. Neste é impossível conhecer-se uma parte separada do seu todo: explicar o funcionamento de um corpo é descobrir nele a sua própria síntese que, do funcionamento de cada um dos seus elementos, articula todos. Consequentemente, os resultados de metodologias opostas só podem ser divergentes: da usual resulta a somatória das suas partes; da científica, a síntese das múltiplas determinações. O conhecimento dominante, revestido de "cientificidade", esgota-se na aparência, desarticulando-a da sua essência, repelindo o conhecimento concreto que, partindo da realidade, busca retornar a ela, através do acerto e do erro, estabelecendo uma unidade entre ela e o pensamento.

Uma postura conseqüente, diante da questão da Circulação e Transportes, implica na construção de uma explicação que partindo dela, articulando-a à totalidade urbana da qual faz parte, retorne a ela conferindo-lhe plena significação. Uma tal postura permite uma prática conseqüente.

A circulação é uma ação que envolve movimento. Esta requer, além do sujeito que se movimenta, o espaço e o tempo necessários para que ele atinja seus objetivos. A Circulação Urbana é o movimento de pessoas e coisas que se realiza nos espaços da cidade e a cada momento da sua história. Os Transportes Urbanos, por sua vez, são os meios disponíveis para que as pessoas e coisas sejam deslocadas na cidade, e também se transformam a cada momento. Nota-se que ambos os termos remetem à questão da totalidade ur-

ba e de como esta particulariza a questão social, ao se buscar explicar quais espaços são utilizados, porque as pessoas e coisas se movimentam, quais os meios disponíveis e como são distribuídos pela população, etc.

Ao longo da história de Salvador percebe-se a transformação permanente: de fortaleza a entreposto, de lugar de consumo da produção de vasta região agropecuária para lugar da produção industrial, etc. Conseqüentemente, seus movimentos de circulação, responsáveis também pela organização da ocupação, definiram seus espaços e, através deles, a configuração atual da sua estrutura urbana. Utilizando-se dos espaços de circulação existentes - decorrentes das restrições dadas pelas ocupações anteriores - estes se transformaram em parâmetros para a busca da adequação possível, a cada momento.

É importante salientar a diferença de qualidade existente entre os espaços que a necessidade de circulação organiza e os espaços efetivamente ocupados. Enquanto que o uso comum caracteriza os espaços de circulação, ou seja, os espaços livres, a privatização do uso sempre esteve presente nos espaços edificados. Pode-se captar a qualidade presente nos espaços de circulação, na afirmação das crianças, indignadas com a intervenção do adulto ao tentar restringir o seu jogo de bola: " a rua é pública!". Percebe-se daí que os espaços públicos não tinham seu uso restrito à circulação de veículos, mas que, além destes, abrigavam o conjunto da circulação social, que constituia a sua vida urbana. Conclui-se que a noção de espaço de circulação não pode ser reduzida à condição de canais de tráfego, sem causar sérios prejuízos para a vida urbana.

Em paralelo ao desenvolvimento urbano de Salvador, onde as transformações de qualidade na sua organização espacial foram efetivadas, as conquistas sociais realizadas no campo da tecnologia colocaram à disposição da sociedade meios de transporte cada vez mais sofisticados, potentes, seguros e velozes. Tais produtos de engenho humano permitem realizar deslocamentos de pessoas e coisas em tempos cada vez menores. Mas o que se constata é que tal fato não ocorre. Isto se deve menos às incompatibilidades atribuídas entre espaços organizados em função de meios de transportes anteriores e os meios atuais, que à utilização desigual que ocorre em todos os produtos sociais, entre os quais a cidade os transportes.

Os meios de transportes ocupam espaços na cidade. Os espaços livres que constituem a infra-estrutura dos movimentos urbanos sendo fixos, têm sua utilização disputada tanto entre as diversas necessidades e os transportes quanto entre seus diferentes modos. Neste quadro surge o automóvel como o meio capaz de solucionar o "problema do transporte" individual. Resultado máximo da inventividade humana sobre rodas, de fácil aquisição, dotado de grande flexibilidade para garantir a máxima liberdade ao seu proprietário, o automóvel se transforma num produto de consumo garantido, capaz de assegurar grandes lucros. Isto faz com que a indústria automobilística assuma a condição de ponta de lança da economia brasileira.

Tendo em conta que a possibilidade de comercialização de um produto também está relacionada com a possibilidade da sua utilização, no caso do automóvel, isto implica em que lhe seja assegurada a pos

sibilidade de "resolver o problema dos transportes individuais", o que corresponde a garantir espaços para sua utilização. Pode-se concluir que é isto que vem ocorrendo na atualidade. Desta forma a questão da Circulação e Transportes está articulada a objetivos políticos e econômicos, o que faz com que os resultados das soluções dadas ao "problema dos transportes", mesmo se afirmando propósitos de priorização dos transportes coletivos, seja exatamente a sua negação: a privatização excludente dos espaços públicos vitais para a cidade acompanhada da redução das velocidades dos seus movimentos que implicam no desperdício do seu tempo e na desfiguração do seu espaço. Assim, a vida urbana vai vagarosamente sendo substituída pelo movimento das suas máquinas.

## II. ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO, CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES DE SALVADOR

### 1. Configuração Espacial de Salvador

Segundo o prof. Milton Santos, Salvador é uma cidade de paisagem rica em contrastes observáveis: nas suas construções que apresentam uma multiplicidade de estilos arquitetônicos e idades; na variedade de concepções urbanísticas coexistindo; na diversidade de sua população, com gente de todas as cores misturadas na rua; no seu sítio geográfico. Esta configuração, rica em contrastes, que caracteriza Salvador, é o resultado parcial do processo realizado pela sua população que a cada momento, ao longo da sua história, buscou assegurar condições de vida e sobrevivência.

O sítio geográfico ocupado pela Cidade do Salvador, pode ser considerado como o pano de fundo presente ao longo de todo o processo histórico de ocupação e organização do seu espaço. Enquanto elemento presente, sofreu também modificações, mas que são pouco significativas no seu conjunto, exceção feita ao aterro que constituiu a Cidade Baixa. Pode ser descrito pelos seus elementos:

1. a estreita planície da Cidade Baixa, encostada à escarpa, que se alarga à medida que se aproxima da Península de Itapagipe;
2. a Península de Itapagipe que apresenta um relevo de colinas médias;
3. a escarpa de falha que se debruça sobre a Baía de Todos os Santos com desníveis entre 60 e 80 metros entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa, falésia que se prolonga sobre a mais ou menos 20 quilômetros na direção (SSE-NNW), SSW-NNE;
4. os altos rebordos e esplanadas suaves do topo da escarpa, na Cidade Alta, dispostos paralelamente à anterior;
5. os morros, colinas e vales bem marcados do reverso da escarpa;
6. as praias do litoral atlântico.

A planície da Cidade Baixa que tem na Península de Itapagipe sua extensão natural, a escarpa contínua e os altos rebordos do maciço de Salvador, constituem um conjunto de elementos marcadamente linear e paralelos. O conjunto dos



morros, colinas e vales do reverso da escarpa constituem uma estrutura radial que tem no centro da Cidade Alta o seu ponto de convergência e se desenvolve em direção às praias do litoral atlântico.

A ocupação realizada pela população no sítio geográfico descrito anteriormente, não é feita de maneira homogênea e ainda hoje ele não se encontra inteiramente ocupado.

A área mais densamente ocupada corresponde ao centro da cidade, constituindo uma faixa com largura máxima de 2 quilômetros por 6 quilômetros de extensão, que acompanha a Baía de Todos os Santos. O centro atual coincide com o centro histórico que cresceu desde o primeiro século.

Cabe salientar que o conjunto de sítios ocupados pela área central é o que apresenta maiores dificuldades de utilização e é causa de vários problemas da cidade.

Ao núcleo central com ocupação mais compacta, articulam-se ocupações lineares seguindo as dorsais de colinas por onde passavam os caminhos rurais que interligavam os dois litorais.

Até a pouco tempo, desprezava-se os vales na ocupação, mas o crescimento da população, as novas técnicas de construção e urbanismo, bem como a valorização crescente dos terrenos, vem fazendo com que estes sejam também ocupados. A implantação de avenidas nos fundos dos vales, vem expulsando o uso que anteriormente se fazia

dos mesmos: hortas, pomares e invasões de populações pobres. Ainda hoje encontram-se resquícios de uma das características mais peculiares de Salvador: as áreas verdes. Estas permeavam a ocupação criando uma descontinuidade urbana extremamente rica; eram as vertentes íngremes dos vales recobertos pela vegetação natural, as chácaras com seus pomares e hortas que se multiplicavam pelas encostas e vales, e algumas hortas nas "baixas" dos bairros mais pobres.

A ocupação do litoral atlântico estende-se em faixa paralela às praias, desde a Barra até os limites do município, de forma descontínua em concentrações bem definidas oeste leste, que se mostra particularmente adensada na Pituba.

Resumidamente, a ocupação do sítio geográfico de Salvador - uma península limitada por dois litorais - com limites imprecisos à NE, pode ser descrita da seguinte forma: uma ocupação com descontinuidades, representadas por áreas que ainda dispõem de recobrimento vegetal; concentrada e compactada na área central que se localiza no litoral da Baía de Todos os Santos e é articulada basicamente à ocupação existente no litoral atlântico: através das cumeadas de colinas e dos vales que se desenvolvem a partir daí.

## 2. Deslocamentos Principais

Os deslocamentos de pessoas e coisas que se realiza cotidianamente em Salvador, conferem o

dinamismo que significa a própria vida urbana da sua estrutura física. Tais movimentos não se limitam ao transporte de pessoas e mercadorias mas a toda a circulação de informações, comunicações, cultura, encontros, etc.

Os estudos disponíveis dão ênfase exclusivamente às viagens efetuadas por sua população e os meios de transportes utilizados para efetuá-las, bem como aos seus fluxos de tráfego.

Os deslocamentos mais significativos e que efetivam, através dos seus fluxos, a estrutura e a vida urbana de Salvador, e que exigem que suas conexões internas atendam às necessidades de articulação entre todos os seus elementos estruturais, podem ser resumidos da seguinte maneira: deslocamentos cotidianos e de fins-de-sabado.

Nos deslocamentos cotidianos os mais significativos são os que tendo base na residência, dirigem-se para o centro. Isto se deve às condições de centralidade que ele sempre desempenhou e que estão presentes na organização e articulação do espaço herdadas do passado, ao fato de ele sempre ter sido o lugar onde se encontrava tudo e para onde todos necessitavam ir, que continua sendo mantido. O centro constitui passagem obrigatória, principalmente para quem se utiliza do transporte coletivo. Mesmo tendo ocorrido transformações na estrutura urbana com a localização de novos centros de atividades de trabalho e consumo, o transporte coletivo ainda mantém coerência com a situação anterior. A existência de terminais de transportes urbanos na área central, quase todos ocupando os mes-

nos espaços dos antigos terminais de bonde, atesta a afirmativa.

Nos deslocamentos de fins-de-semana, todos os deslocamentos dirigem-se para as praias, dividindo a população de forma estratificada, do litoral da baía e do litoral atlântico.

#### 4. Espaços de Circulação

Em Salvador a presença do passado permanece coexistindo com o presente, de maneira bastante visível na organização da sua estrutura que tem nos espaços de circulação, um elemento configurador bastante significativo. Para maior efeito descritivo, as ruas serão descritas nas suas relações com o conjunto da organização, e nas suas localizações no sítio geográfico.

As ruas do conjunto central apresentam uma configuração regular em xadrez, descontínua longitudinalmente, que estabelece dois planos: a Cidade Alta e a Cidade Baixa que são articuladas por ladeiras, elevadores e planos inclinados.

O conjunto formado pelos terrenos baixos que são a extensão natural da Cidade Baixa, o litoral da baía e a península de Itapagipe dispõe de malha viária comprometida, desde a ocupação inicial, com os mesmos eixos que se estendem linearmente convergindo para o conjunto central.

No conjunto dos morros, vales e colinas do reverso da escarpa, as ruas apresentam uma estrutura radial principal, que tem seu centro coin

cidente com a área central. Acompanhando as dorsais das encostas, as cumeadas e os vales vão articulando ao conjunto central os bairros mais afastados, e dando origens a ladeiras que, partindo delas, amarram toda a ocupação. Percebe-se que as conexões em ladeira que, muitas vezes são sinuosas, tentam com isto evitar grandes declives. As avenidas de vale articulam-se entre si através de túneis e viadutos, mas as articulações do seu conjunto com a malha de cumeadas é bastante precária.

Na faixa do litoral atlântico, as vias acompanham a linearidade da orla. A Avenida Otávio Mangabeira que interliga o Aeroporto de Ipitanga ao centro constitui a artéria principal da malha viária existente, a partir da qual as ruas, numa relação mais ou menos regular de transversais e paralelas, vão se adequando à topografia.

Com relação aos espaços de circulação representados pelo sistema viário de Salvador, pode-se caracterizar o seguinte quadro descritivo:

1. duas lógicas estão presentes nas concepções das suas vias. A lógica tradicional que desenhava as ruas para garantir as relações necessárias à vida urbana. Nela existe unidade entre ocupação e relação, entre fixação e movimento. A lógica contemporânea presente na concepção das avenidas de vale, construídas para a circulação de veículos que cubram grandes distâncias em grandes velocidades;
2. superposição da malha de avenidas de vale

ã malha tradicional da cidade, sem a necessária preocupação com as articulações entre ambas.

##### 5. Meios de Transportes Disponíveis

Quando se fala de meios de transportes disponíveis, imediatamente são lembrados os meios de transportes mecânicos, que na maioria das cidades brasileiras restringem-se aos automóveis, ônibus e caminhões. Naturalmente se esquece o auto-transporte que é exatamente o único meio disponível igualmente a toda a população e que não apresenta restrições de classes sociais. Os meios de transportes mecânicos são produtos existentes no mercado constituído por todos os que podem pagar a mercadoria e não como se pensa normalmente que um mercado é constituído por todos os que necessitam de um bem.

Em Salvador temos os seguintes meios de transportes disponíveis, que disputam a utilização do mesmo sistema viário:

1. o automóvel, que constitui a maior frota existente, está disponível a uma parcela bastante reduzida da população;
2. o ônibus, que constitui a base do sistema de transportes coletivos, embora sejam uma oferta pública, está disponível a uma parcela maior da população, porém, tendo em conta suas tarifas, não pode ser utilizado igualmente por toda a população;
3. à pé, é o meio igualitário de deslocamen-

to da população e constitui para muitos a única alternativa para realizar seus deslocamentos necessários.

### III. SISTEMA VIÁRIO BÁSICO, TERMINAIS E ESTACIONAMENTOS

O Sistema Viário Básico constitui a infra-estrutura espacial construída ao longo do tempo para assegurar os movimentos de circulação e interrelação numa cidade. Esta infra-estrutura espacial constitui-se num elemento fundamental da estrutura urbana: a quele que interliga articulando todos os demais elementos.

#### 1. Hierarquia e Classificação

A classificação e hierarquização do Sistema Viário Básico de Salvador foi realizada com critérios estabelecidos a partir da observação das suas características particulares. Cabe observar, no entanto, que embora sejam apresentados somente os dados que contribuem para o entendimento da questão da Circulação e Transportes, considerou-se a via e o conjunto de vias como parte do sistema de espaços públicos onde Circulação e Transportes é apenas um dos fenômenos que nele ocorrem.

##### A. Características topográficas

As características topográficas, dadas pela condição de implantação da via no sítio geográfico, resultaram nos seguintes critérios de classificação:

- a) vias de cumeada
- b) vias de baixada
- c) vias de vale
- d) vias de articulação
- e) vias especiais

OBSERVAÇÃO: o entendimento de cada critério é relacionado imediatamente com o seu nome, excetuando as vias especiais que são aquelas que não apresentam características homogêneas, ex.: Av. Paralela.

#### B. Características Funcionais

As características funcionais foram dadas pelo desempenho das vias no sistema viário. De acordo com os critérios apresentados no quadro 1, foram classificadas em:

- a) vias expressas
- b) vias arteriais - 1a. categoria  
2a. categoria  
Comerciais
- c) vias coletoras - 1a. categoria  
2a. categoria
- d) vias locais

#### C. Características Operacionais

As características operacionais dizem respeito à capacidade das vias para a utilização do tráfego de veículos. Os crité-



rios adotados encontram-se no quadro 2.

Os resultados da classificação e hierarqui-  
zação do Sistema Viário Básico de Salvador  
são encontrados na tabela 1 e no mapa ane-  
xos.

## 2. Principais Corredores de Tráfego

No sistema viário, geralmente, encontramos vias ou conjuntos de vias que em função das suas características funcionais e operacionais constituem os principais corredores de tráfego.

No estabelecimento dos critérios para a definição dos corredores principais de tráfego de Salvador, levou-se em conta que: o núcleo central sempre exerceu a função de centro polarizador principal de atividades; a expansão urbana através das vias de cumeada sempre esteve voltada para a área central bem como na implantação das vias de vale esta característica foi mantida para facilitar ao transporte privado o acesso a ela; os eixos principais de cumeada e baixada eram facilmente identificáveis posto que acompanhavam a sinuosidade dos divisores de água desde o centro até os bairros distantes algumas vezes articulando cumeadas por sobre os vales nas quais desenvolvia-se o sistema de transportes coletivos; com a implantação das vias de vale, as articulações entre elas e as vias de cumeadas por não observarem a capacidade e/ou função da via anterior fizeram com que estas vias apresentem características funcionais incompatíveis aos critérios de classificação u

quadro 1- SISTEMA DE CLASSIFICAÇÃO VIÁRIO  
CARACTERÍSTICAS FUNCIONAIS

SISTEMA DE CLASSIFICAÇÃO VIÁRIO  
 CARACTERÍSTICAS FUNCIONAIS

CATEGORIA	CLASSE	TIPO DE TRÁFEGO	USO DO SOLO DESENVOLVIMENTO COMERCIAL	FUNÇÃO DA VIA	COMPRIMENTO TÍPICO DE VIAGEM (KM)
VIA EXPRESSA	1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> Categoria	Tráfego de Passagem Exclusivo	Somente se relacionado com a operação da via	Ligação rápida a nível metropolitano	4,5
VIA ARTERIAL	1 <sup>a</sup> Categoria	Tráfego de Passagem Exclusivo	Existente Tolerado	Ligação a nível Metropolitano e/ou de Bolsões Urbanos	1,5
	2 <sup>a</sup> Categoria	Tráfego de Passagem Exclusivo	Tolerado	Ligação a nível de bolsões urbanos	1,5
	Comercial	Tráfego de Passagem Predominante	Permitido	-	-
VIA COLETORA	1 <sup>a</sup> Categoria	Tráfego de Passagem Predominante	Tolerado	Ligação a nível de bairros	1,5
	2 <sup>a</sup> Categoria	Tráfego local Predominante Tráfego de Passagem Tolerado	Tolerado	Ligação a nível de núcleos de bairros	
VIA LOCAL	Residencial	Tráfego Local Exclusivo	Tolerado	Ligação a nível de unidade de vizinhança	1,0

quadro 2- CAPACIDADE PRÁTICA DE VIAS URBANAS

CAPACIDADE PRÁTICA DE VIAS URBANAS

VIAS DE DUAS MÃOS

LARGURAS: LARGURA EFETIVA EM METROS EXCLUINDO REFÚGIO E CANTEIRO CENTRAL		CAPACIDADE EM EQCP/HORA TOTAL 2 SENTIDOS					CAPACIDADE EM EQCP/HORA PARA 1 SENTIDO					
CLASSE	DESCRIÇÃO	2 FAIXAS		3 FAIXAS			4 FAIXAS		6 FAIXAS			
		6.0	6.6	7.2	9.0	9.9	12.0	13.2	14.4	18.0	19.9	21.0
A	Via arterial (uso limitado) Acesso frontal controlado Separação de greide nas interseções								3.000			4.5
B <sub>1</sub>	Via uso múltiplo Acesso frontal controlado Tráfego seletivo Tráfego nas interseções desprezíveis	1.200	1.350	1.500	2.000	2.200	2.000	2.200	2.400	3.000	3.300	3.600
C <sub>1</sub>	Rua uso múltiplo Restrição ao estacionamento Elevada capacidade nas interseções	800	1.000	1.200	1.600	1.800	1.200	1.350	1.500	2.000	2.250	2.500
D <sub>1</sub>	Rua uso múltiplo Capacidade restringida Pelos veículos em espera	300 A	450 A	600 A	900 A	1.100 A	800 A	900 A	1.000 A	1.300 A	1.500 A	1.800 A

VIA DE UMA MÃO			CAPACIDADE EM EQCP/HORA											
			6.0	6.6	7.2	7.8	8.4	9.0	9.6	10.2	10.8	11.4	12.0	12.6
B <sub>2</sub>	-	IDEM B <sub>1</sub>	2.000	2.200	2.400	2.600	2.800	3.000	3.200	3.400	3.600	3.800	4.000	4.200
C <sub>2</sub>	-	IDEM C <sub>1</sub>	1.300	1.450	1.600	1.800	1.950	2.150	2.300	2.450	2.650	2.850	3.000	3.150
D <sub>2</sub>	-	IDEM D <sub>1</sub>	800	950	1.100	1.300	1.450	1.650	1.800	1.950	2.150	2.350	2.500	2.650

mapa- SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DE SALVADOR  
CORREDORES PRINCIPAIS DE TRÁFEGO

Mapa - SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DE SALVADOR  
- CLASSIFICAÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO

utilizados, porém hierarquizados pela intensidade de fluxos.

Em vista disso, considerou-se como corredores principais de tráfego as vias que funcionalmente apresentam características de vias arteriais de 1a. categoria, 2a. categoria e comerciais bem como as vias coletoras de 1a. categoria (ver quadro 1 da Hierarquização e Classificação).

Os corredores principais de tráfego de Salvador estão listados na Tabela 1.

### 3. Principais Terminais de Transportes (Passageiros e Carga)

Salvador dispõe dos seguintes terminais de transportes, que movimentam passageiros e carga:

- a) terminal rodoviário
- b) terminal portuário
- c) terminal ferroviário
- d) terminal aeroviário
- e) terminais urbanos de transportes coletivos
- f) ferry-boat

Apesar da significação que cada um desses terminais apresentam em fluxos diários de passageiros e carga e da significação que assumem na circulação urbana de Salvador, dispomos exclusivamente de dados referentes às características físicas dos terminais urbanos de transportes coletivos e dos dados locacionais de todos os terminais, que se encontram no mapa anexo.



### 3.1 Terminais Urbanos de Transportes Coletivos

Até a década de 50 o sistema de transportes coletivos era efetuado por bondes, os quais, em função da estrutura de ocupação nas cumeadas, desenvolviam-se também por elas, convergindo todas as linhas para o Centro da Cidade e distribuindo-se por quatro terminais que eram a Praça da Sé, Praça Municipal, Viaduto da Sé e Praça Cayru.

Com o advento dos ônibus, operacionalmente mais rápido e economicamente mais viável até então, o sistema de bonde foi sendo gradativamente substituído; todavia, devido às limitações do sistema viário, no que tange à disponibilidade de eixos viários, como também para atender a demanda em relação às viagens habitação-trabalho, este último em sua maioria localizado no núcleo central, o sistema de transportes por ônibus se utilizou dos percursos dos bondes e dos seus respectivos terminais.

A abertura das avenidas de vale, a partir da década de 60, não exerceu qualquer mudança no serviço de transportes coletivos; tão somente aqueles em que já existia o atendimento por bonde passaram a ser servidos por ônibus, ou algumas linhas de grande percurso deles se utilizaram, ainda que próximo a área central estes tivessem de utilizar as cumeadas para atingirem os terminais.

Somente com a abertura do túnel Américo Simas e a transferência das linhas do Viaduto da Sé para o terminal da Barroquinha é que houve uma

intensificação maior na utilização dos vales, sem, contudo, modificar o comportamento nas cu meadas e sim a criação de novas linhas com o rigens semelhantes e destinos a terminais dis tintos; na maioria das vezes desnecessárias de vido à proximidade destes terminais. Como e xemplo existem linhas que se originam num mes mo bairro que tem pontos terminais na Praça da Sê, na Barroquinha e Terminal da França.

A expansão do centro de atividades, que até a década de 60 se restringia à Rua Chile e ad jacências, para os eixos da Av. Sete, Carlos Gomes e Joana Angélica fez com que o serviço de transportes coletivos extendessem suas li nhas de modo a atender a demandas geradas nes tes pontos; assim, novos terminais foram ex pontaneamente surgindo como é o caso da Pieda de e, em maior grau, o Campo Grande; este, a princípio, funcionava tão somente como termi nal dos auto-lotações da linha de Ribeira-Cam po Grande, criada a fim de suprir as deficiên cias de capacidade dos ascensores: Elevador La cerda e Plano Inclinado; posteriormente, à medida que se consolidava o núcleo de ativida des e comércio de São Pedro e Joana Angélica, e por ser ele, geograficamente, o centro de con vergência do Sistema Viário Sul, novas linhã s de coletivos foram indiscriminadamente cria das, transformando-o em ponto terminal, de tal modo, que atualmente ele funciona como estaçã o de transbordo entre os usuários do setor sul com os diversos outros setores da cidade.

A criação de novas linhas de coletivos, não só da Cidade Baixa, como também dos outros seto-

res da Cidade Alta, fizeram com que o terminal da Praça Cayru não dispusesse de espaço físico para absorver tal quantidade; em sendo assim, foi criado o terminal da Av. da França, melhor situado e com mais disponibilidade, ficando na Praça Cayru somente algumas linhas provenientes da Cidade Alta.

Existem 201 linhas de ônibus em operação na Cidade do Salvador e que, ao convergirem para o centro, distribuem-se pelos seguintes terminais:

. Barroquinha	62 linhas
. Avenida da França	55 linhas
. Praça da Sé	43 linhas
. Campo Grande	24 linhas
. Viaduto da Sé	10 linhas
. Largo 2 de Julho	3 linhas
. Praça dos Veteranos	2 linhas
. Praça da Piedade	2 linhas

Terminal da Barroquinha - Com as suas 62 linhas que se utilizam das suas pistas e plataformas é o maior dos terminais de coletivos, apresentando as seguintes características: as pistas oferecem boas condições para a circulação dos ônibus apesar dos transtornos necessários para suas manobras; as plataformas de embarque dispõem de bom dimensionamento porém a frequência de coletivos se encontrando aquém da necessidade demandada para assegurar maiores fluxos ocasionam longas filas de espera que estravavam os limites da sua capacidade; presença de grande número de ambulantes disputando com os usuários a utilização do espaço das plataformas; conservação precária revelando estado de abandono do

terminal.

Terminal da Avenida da França - As 55 linhas que se utilizam deste terminal encontram as seguintes características: pistas que permitem o estacionamento simultâneo de 30 ônibus, mas cujo capeamento asfáltico encontra-se em péssimo estado; plataformas de embarque com reduzida largura de cerca de 2,0m que não comportam o número de usuários que delas se utilizam; abrigos que não oferecem o conforto e a proteção necessários; presença de grande quantidade de ambulantes que dificultam a circulação de usuários e a formação de filas; placas indicatórias mutiladas e inexistentes; conservação precária.

Terminal da Praça da Sé - As características encontradas no terminal para atender as suas 43 linhas de ônibus são as seguintes: 10 plataformas de embarque dimensionadas para atender a um único veículo de cada vez exigem que os mesmos realizem um raio de curva acentuado para atingí-las e que faz com que estes avancem sobre os usuários; a largura das plataformas não ultrapassa 1,50m e a sua altura de meio-fio não oferece conforto ao embarque; os abrigos não oferecem proteção e conforto necessários, constituindo elemento decorativo; as plataformas são utilizadas por duas ou mais linhas, impondo às demais a utilização do asfalto que sem qualquer delimitação física oferecem condições precárias de conforto e segurança.

Terminal do Campo Grande - As 24 linhas que se utilizam deste terminal, ou melhor, das "ilhas"

remanescentes das mutilações realizadas no jardim para melhorar a circulação de veículos em direção ao centro, encontram as seguintes características: 18 plataformas para a parada de coletivos, dispostas de tal maneira próximas, que as manobras exigidas são exaustivas e demoradas; quanto às demais características elas inexistem, o que confere níveis precários de conforto e segurança aos seus usuários.

Terminais do Viaduto da Sé e da Praça dos Veteranos - Funcionando como válvulas de segurança do terminal da Barroquinha, isto é, quando da implantação deste com sua área bastante limitada, algumas linhas foram conservadas nos seus terminais de origem para evitar o acúmulo de linhas no novo terminal, caso do Viaduto da Sé, e ampliado o espaço da Praça dos Veteranos para abrigar novas linhas. No Viaduto não foram introduzidas quaisquer melhorias, o que o conserva da mesma forma que se encontrava no tempo dos bondes. O espaço das suas plataformas não atende à demanda representada pelos usuários das 10 linhas que dele se utilizam. Para assegurar o embarque, os ônibus são obrigados a realizar manobras em marcha-a-ré que invadem parte das plataformas. Os abrigos existentes não oferecem condições mínimas de conforto e segurança e inexistente qualquer sinalização indicativa das linhas aí existentes.

Terminais do Largo 2 de Julho e da Praça da Piedadade - Mais do que terminais, os dois se caracterizam melhor como pontos de parada que em razão da frequência dos ônibus não responder à demanda de usuários, implica na formação de fi

las de espera. Não dispondo de qualquer tratamento que ofereça conforto e segurança aos usuários, estes terminais são pontos em trechos de calçada onde estão afixadas placas indicativas das linhas correspondentes, tentando regulamentar o embarque.

#### Pontos de Congestionamento

Entende-se aqui por congestionamento, um descompasso entre demanda e oferta; desequilíbrio este gerado:

- pelas próprias condições de operação do sistema viário (problemas no leito carroçável de trecho de vias; conflito entre fluxos intensos de veículos nas interseções);
- pelos problemas decorrentes do uso do solo em referência com a circulação (alocação indevida de equipamentos geradores de fluxo; super adensamento de áreas sem levar em conta a capacidade de escoamento do sistema viário);
- pelo conflito entre os modos de deslocamentos (devido a ausência de uma hierarquização entre eles).

A partir destas considerações, passamos a listar os corredores de tráfego ou pontos isolados que se acham afetados pelos problemas acima citados.

Sob o ponto de vista das condições de operação teríamos a destacar:

### Interseções de Vias com Fluxo Intenso

- Av. Estados Unidos X R. da Bélgica
- Largo da Vitória
- Rua Leovigildo Filgueiras X Campo Grande (entrada do Garcia)
- Cruzamento da Rua Araújo Pinho X Rua Mal. Floriano X Rua Augusto Viana
- Cruzamento da Av. Sete X Rua Senador Costa X Rua Forte de S. Pedro
- Av. Sete X Rua do Rosário
- Piedade, defronte à saída da Rua Cons. Junqueira Ayres
- Piedade, atrás do Gabinete Português de Leitura
- Saída da Rua São Raimundo, defronte ao Orixa's Center
- Rua Politeama X Rua Politeama de Baixa (próximo ao Cine Bristol)
- Rua Senador Costa Pinto X Rua Carlos Gomes (Faísca)
- Rua Chile X Lad. da Montanha X Carlos Gomes
- Saída da Rua 28 de Setembro na Ladeira da Praça
- Largo da Graça
- Av. Joana Angélica X R. José Duarte (Tororô)
- Av. Joana Angélica X R. Pedro Américo (Jardim Baiano)
- Rua Dr. Antonio Calmon X Rua Cova da Onça (conversão à direita a partir do largo de Nazaré)

- Largo Dois Leões  
Av. Barros Reis X Av. Antonio Carlos Magalhães
- R. Padre Feijó X Av. Euclides da Cunha
- Confluência da R. Padre Feijó X Rua Augusto Viana X Rua João das Botas
- Saída da Av. Juracy Magalhães Júnior no Largo da Mariquita (Rio Vermelho)
- Av. Garibaldi X Rua Caetano Moura (conversão à esquerda)
- Av. Centenário X Acesso ao Jardim Apipema
- Largo do Chame-Chame
- Av. Getúlio Vargas X Acesso ao Jardim Apipema
- Av. Vasco da Gama (Posto S. Jorge)
- Praça Rotatória do Vale dos Barris
- Praça Três de Maio (Sete Portas)
- Ladeira de Santana X Rua Dr. J.J. Seabra
- Caetano Moura X Aristides Novis (entrada de S. Lázaro)
- Cardeal da Silva X Apolinário Santana (entrada para o Engenho Velho da Federação)
- Rua Euclides da Cunha X Rua Manoel Barreto
- Cruzamento em frente ao Palácio do Arcebispo (Campo Grande)
- R. dos Bandeirantes X R. Cônego Pereira
- R. dos Bandeirantes X R. Barros Falcão X R. Alberto Torres (Matatu)
- Rua General Argolo X Rua dos Lázaros



- R. dos Lázaros X Rua do Ipiranga X Ladeira do Pau Miudo
- Praça Conselheiro João Alfredo (cruzamento das saídas da Caixa D'Água X IAPI X Pau Miudo)
- Saída da R. Virgílio de Lemos na Praça Almeida Couto (Nazaré)
- Saída da R. do Limoeiro na Pr. Almeida Couto (Nazaré)
- Ladeira do Arco X Ladeira do Hospital X Av. Marechal Castelo Branco
- R. Cônego Pereira X Lad. do Cônego Pereira (Macaúbas)
- Largo Quitandinha do Capim (Santo Antônio)
- R.J.E. Silva Lisboa (Estrada da Rainhá) X R. Augusto Guimarães
- Saída do Largo da Soledade X Corredor da Lapinha
- Estrada da Liberdade X Duque de Caxias
- Estrada da Liberdade X R. Pero Vaz
- Largo do Tanque
- Largo do Retiro
- Luis Maria X Av. Suburbana X Baixo do Fiscal
- Luis Maria X Fernandes Vieira X Regis Pachecho
- Largo da Calçada
- Saída do STIEP na Av. Otávio Mangabeira
- Largo da Sereia (Itapoã)
- Saída da Lad. do Mulambo (Brotas) na Av. Antônio C. Magalhães.

### Vias com Problemas no Lêito Carroçável

- Rua Odilon Santos (Rio Vermelho), considerando-se que o fluxo de veículos que para ela converge, proveniente da Av. Vasco da Gama e da R. Borges dos Reis, ambas com 2 pistas, é retardado devido ao estreitamento do trecho.
- Ligação Av. Garibaldi X R. Euclides de Mattos; feita por intermédio de uma passagem de nível estreito e com raio bastante acentuado.
- R. Caetano Moura, em frente à Escola Politécnica; curva cujo raio não oferece condições de fluidez e segurança ao tráfego.
- Av. D. João VI, no trecho que vai da entrada da R. Clíã Arouca até a entrada da R. Machado de Assis.
- R. dos Adôbes (S. Antônio), limitada por ruas que possuem 2 faixas enquanto ela mal permite a passagem de 2 ônibus simultaneamente, apesar da exiguidade dos passeios.
- Largo de Nazaré; a curva próxima à entrada do super-mercado Paes Mendonça apresenta um raio inadequado.
- Acesso para quem vem do Barbalho à Av. Castelo Branco a partir do Largo de Nazaré; raio de curvatura perigoso.
- R. Militão Lisboa; tendo em vista o seu es

treitamento face ao fluxo de veículos provenientes do Corredor da Lapinha, que possui uma pista bem mais ampla.

- Baixa do Queimado, trecho entre o fim da R. Saldanha Marinho e a Praça Pereira Monteiro.
- Acesso à R. Padre Brayner pela R. Silva Lisboa (Estrada da Rainha), que se faz por intermédio de curva com raio bastante acentuado.
- Av. Jequitáia à entrada do Largo da Calçada, defronte ao Corpo de Bombeiros.
- Av. Joana Angélica, trecho do Foto Ideal, próximo à Rua 21 de Abril, apresenta uma quina que avança sobre a pista de rolamento.
- Rua Chile (passeio do Edif. Bráulio Xavier), mesmo problema anterior.
- Rua Politeama, ineficiência no aproveitamento do leito carroçável.
- Largo do Porto da Barra, ampla área pavimentada sem ordenação e hierarquização dos movimentos.
- Largo do Farol da Barra, idem.
- Em frente ao Moinho Salvador, mesmo caso anterior.

- Av. Presidente Vargas X Av. Adhemar de Barros (entrada de Ondina), também com problemas devido ao alargamento excessivo.
- Acesso a partir do viaduto da TV Itapoã para a Garibaldi, situado do lado direito de quem vem da Caetano Moura; apresenta um
- Entrada do Jardim Apipema a partir da Centenário, feita através de curva com raio desaconselhável, além de estar situada sobre uma rótula.
- Ligação entre Av. Vasco da Gama X Engenho Velho da Federação, apresenta problemas de traçado, tais como raio de curvatura e grade.
- Rua Frederico Costa, no trecho próximo à Ladeira dos Galés; se encontra com o leito carroçável mais largo que o trecho anterior.
- Rua Nilo Peçanha no cruzamento com a R. Barão de Cotegipe; um casarão avança sobre o leito da rua.
- Sob o ponto de vista do uso do solo, destacamos os seguintes locais onde a entrada e saída de veículos e/ou estacionamento na via pública perturbam a circulação:
  - . Av. 7 de Setembro (do H. da Bahia a São Bento)
  - . Rua Senador Costa Pinto
  - . Rua do Carro

- . Rua do Tinguí
- . Rua do Paraiso
- . Rua da Independência
- . Cruzeiro de S. Francisco
- . Rua 28 de Setembro
- . Rua Politeama de Baixo
- . Rua Aurelino Leal
- . Rua do Rosário
- . Rua da Força
- . Praça do Mocambinho
- . Rua Jonathas Abott
- . Travessa Horácio Cesar
- . Travessa Salvador Pires
- . Terreiro de Jesus
- . Rua Pedro Autran
- . Rua Nova de S. Bento (trecho)
- . Largo do Mocambinho (antigo Largo das Flores)
- . Rua Politeama (defronte ao Cine Bristol)
- . R. Caetano Moura (trecho entre a Escola Politécnica e a Faculdade de Arquitetura)
- . R. Cardeal da Silva (defronte à Faculdade Católica do Salvador)
- . Rua Cesar Zama (em frente à Associação Atlética da Bahia)
- . Av. da França
- . Av. EE.UU.
- . Rua Portugal

- . Rua Miguel Calmon
- . Rua Conselheiro Dantas
- . Praça Marechal Deodoro
- . Rua Santos Dumont
- . Rua Lopes Cardoso
- . Av. Jequitáia (defronte à saída do Ferry-Boat)
- . Estrada da Liberdade (trecho entre a R. Eusébio de Queiroz e a Rua S. Cristovão)
- . Rua Pero Vaz
- . Rua Djalma Dutra
- . Largo das Sete Portas
- . Rua General Argolo
- . Av. D. João VI (desde o acesso da Avenida Mário Leal Ferreira até a entrada da Ladeira do Acupe)
- . Largo de Nazaré (saída do estacionamento do super-mercado)
- . Estacionamento do Belvedere (Praça da Sé)
- . Estacionamento sob a Praça Municipal (Thomé de Souza)
- . Estacionamento do fim da ladeira da Montanha (já próximo da entrada da Rua Carlos Gomes)
- . Praça Cayru
- . Praça da Inglaterra
- . R. Carlos Gomes (localização dos pontos de táxi)
- . Corredor da Vitória

Para finalizar, seguem pontos de conflito entre os modos de deslocamento (pedestre X veículos):

- . Rua Augusto Viana (em frente à Reitoria)
- . Cruzamento da Araújo Pinho X Augusto Viana X Mal. Floriano
- . Campo Grande (defronte ao TCA)
- . Campo Grando (lado oposto ao H.da Bahia)
- . R. Leovigildo Filgueiras (defronte ao Colégio Antônio Vieira)
- . Cruzamento Av. Sete X Senador Costa Pinto X Forte de São Pedro
- . Largo Dois de Julho
- . Cruzamento Av. Sete X Rua da Forca
- . Rua Padre Vieira (defronte à Loja Saffinhos)
- . Rua da Conceição (em frente ao Elevador Lacerda)
- . Rua Frederico Gonsalves (em frente ao Plano Inclinado)
- . Rua dos Adobes
- . Largo das 7 Portas
- . R. J.J. Seabra
- . Praça Miguel de Cervantes (defronte à Escola de Agrimensura, Nazaré)
- . Praça Almeida Couto (defronte ao Colégio Severino Vieira, Nazaré)
- . Estrada da Liberdade (trecho entre a R. Eusébio de Queiroz e a Rua S.Cristovão)
- . Rua Pero Vaz

- . Largo do Tanque
- . Av. San Martin.
- . Largo da Calçada
- . Largo da Mariquita
- . Largo do Chame-Chame
- . Caetano Moura (trecho entre a Escola Po-  
litécnica e a Faculdade de Arquitetura)
- . Área da Rodoviária, Iguatemi Center
- . R. Cônego Pereira (em frente à antiga Ro-  
doviária)
- . Largo do Porto da Barra
- . Largo do Farol da Barra
- . Largo do Desterro
- . Av. Jequitãia (em frente à feira de São  
Joaquim)
- . Baixos do Viaduto Marta Vasconcelos
- . Praça da Sé
- . Praça Thomé de Souza (início da Ladeira  
da Praça)
- . Campo da Pólvora (no lado direito do Fo-  
rum, o encontro com a Av. Joana Angélica)
- . Rua Apolinário Santana (Eng. Velho da Fe-  
deração).

#### 4. Estacionamentos

Considerando que a distância média anual per-  
corrida por um automóvel é de 15.000km e que  
sua velocidade média é de 30km/h, pode-se es-  
timar que cada um permanece 500 horas em movi-  
mento e as restantes 3000 horas estaciona-



do (\*). Tal suposição indica a importância que representa a variável estacionamento, no processo de planejamento da estrutura urbana.

Na Cidade do Salvador a necessidade de áreas para estacionamento, dos seus quase 100.000 automóveis particulares (número estimado em 1975), é respondida pela utilização de espaços públicos e espaços privados, das seguintes formas:

#### Disponibilidade de Vagas na Área Central

##### I. Estacionamento do Poder Público

###### 1. Ao longo do meio fio

###### 1.1 Vias

###### 1.2 Praças

###### 2. Em áreas regulamentadas

###### 2.1 Terrenos e Praças

###### 2.2 Periféricos

##### II. Estacionamentos Particulares

###### 1. Garagens em imóveis de residência e trabalho (de 1971/76)

###### 2. Edifícios garagens

###### 3. Terrenos vazios

I. Estacionamentos do Poder Público

1. Ao longo do meio-fio

1.1 Vias.

Av. da França	130
Rua da Grécia	82
Rua da Argentina	73
Rua da Polônia	32
Rua da Holanda	14
Rua da Espanha	16
Av. EE.UU.	240
Rua Portugal	80
Cons. Dantas	76
Rua Rabelo	12
Rua Lauro Muller	18
Rua Cons. Saraiva	34
Rua São João	16
Rua Negreiros	20
Rua F. Gonçalves	28
Rua A. Cabral	36
Rua J. Adolfo	24
Rua S. Dumont	16
Rua Guindaste dos Padres	24
Rua L. Cardoso	24
Rua R. Alves	10
Rua Conde D'Eu	18
Rua Torquato Bahia	100
Av. Frederico Pontes	138
Rua do Pilar	104
Rua A. H. Azevedo	20
Av. 7 de Setembro	167
Rua Senador Costa Pinto	84
Rua do Carro	49
Rua do Tinguí	16

Rua do Carro	49
Rua do Tingui	16
Rua do Paraíso	55
Rua da Independência	75
Rua 28 de Setembro	16
Rua Politeama de Bairo	69
Rua Aurelino Leal	17
Rua do Rosário	30
Rua da Força	18
Trav. Jônatas Abott	10
Trave. Horácio César	28
Trav. Salvador Pires	12
Trav. Pedro Autran	25
Rua Nova de S. Bento	72
Ladeira de Santana	22
Rua da Mangueira	55
Rua da Mouraria	95
Rua Junqueira Ayres	37
Rua São Raimundo	25
Av. Joana Angélica	39
Rua Renato Medrado	38
Rua Rui Barbosa	65
Rua do Tesouro	20
Ladeira da Praça	21
Rua Virgílio Damásio	21
Rua da Oração	32
Rua Monte Alverne	32
Rua 3 de Maio	27
Rua Guedes de Brito	15
Rua do Tira Chapéu	13
Rua do Pau da Bandeira	25
Ladeira da Montanha	<u>53</u>
	2.763

TOTAL: 2.763 vagas

## 1.2 Praças

Praça da Inglaterra	136
Praça Conde dos Arcos	25
Praça Riachuelo	14
Praça Mal. Deodoro	100
Área em frente ao Min. da Fazenda	156
Jardim da Piedade	30
Cruzeiro de S. Francisco	81
Praça do Mocambinho	35
Terreiro de Jesus	119
Áreas em frente ao Forum	60
Praça do Quartel General	130
Largo dos Aflitos	40
Largo 2 de Julho	293
Largo de S. Bento	17
Praça Alm. Paula Guimarães	<u>90</u>
	1.326

TOTAL: 1.326 vagas

## 2. Em Áreas Regulamentadas

### 2.1 Terrenos e Praças

Praça da Sé  
Praça em frente à SUOP  
Visconde de Cairu  
Praça Mal. Deodoro  
Praça Thomé de Souza  
Gameleira  
Gameleira

( em média 70 vagas )

SUB-TOTAL: 490 vagas

2.2 Periféricos

São Raimundo	550
Vila Olímpica	650
Vale dos Barris	1.200

SUB-TOTAL: 2.400 vagas

TOTAL: 2.890

II. Estacionamentos Particulares

1. Garagens em imóveis de residência e trabalho (período 71/76)

Sub-Distrito de S. Pedro	1.616
Sub-Distrito de Santana	63
Sub-Distrito da C.da Praia	57
Sub-Distrito de Nazaré	258
Sub-Distrito de Sto. Antônio	163
Sub-Distrito da Sé	<u>59</u>
T O T A L	2.216

2. Ed. Garagem

Carlos Gomes (garagem central)  
Carlos Gomes (garagem S.Cristovão)  
Av. da França  
Av. da França  
Rua Rui Barbosa

(área média 2.500m<sup>2</sup>)

3. Terrenos vazios

Rua Virgílio Damásio s/n  
Rua Virgílio Damásio s/n  
Rua 3 de Maio

Largo do Terreiro  
Rua São Raimundo s/n  
Rua Areial de Cima  
Rua Frei Carneiro  
Rua Visconde de Itaparica  
Rua Carlos Gomes, s/n  
Rua Carlos Gomes, s/n  
Faíscas, 100  
Av. Sete, 64  
Av. 7 de Setembro, s/n  
Piedade, 10  
Rua Campos Sales, 15/21  
Praça Mal. Deodoro, s/n  
Av. EE.UU., s/n  
Av. EE.UU. s/n  
Praça Riachuelo, s/n  
Coqueiro da Piedade, s/n  
Ladeira dos Barris, s/n  
Frederico Pontes, s/n  
Frederico Pontes, 124  
Direita de Santo Antônio  
Ladeira do Aquidaban  
Djalma Dutra, 34

(média de 70 vagas por estabelecimento)

TOTAL: 1.820 vagas

A situação atual confere elevado peso à utilização dos espaços públicos. A ausência de intervenção maior do Poder Público quanto às exigências de áreas para estacionamento em edificações de trabalho e moradia associada à inexistência de planejamento da cidade, resultando no adensamento de atividades ao longo dos eixos principais de circulação, além do não estabelecimento de política racional de utilização dos

espaços públicos, vem dando seus frutos: o espaço público vem sendo cada vez mais privatizado pelos proprietários particulares de veículos reduzindo, assim, sua disponibilidade para a circulação e utilização por parte da maioria da população.

Mantendo basicamente a mesma política, mas procurando minimizar os efeitos negativos da condescendência com a iniciativa privada, o Poder Público procura intervir com a implantação de estacionamentos em grandes áreas na periferia da área central servidos por linhas exclusivas de ônibus.

Todavia, a localização destes estacionamentos tende a torná-los incapazes de absorver a demanda se não for desenvolvida, desde já, uma política mais efetiva de melhoria no atendimento por transportes coletivos, visto que a área central como parte principal de atividades de trabalho atrai uma grande parcela de veículos particulares com permanência prolongada. Com o crescente aumento da frota de veículos, em média 20.000 veículos licenciados anualmente, os estacionamentos periféricos, em virtude da sua limitação espacial, não conseguirão absorver tal demanda, pois desde hoje estão com sua capacidade esgotada. Outro problema que se tem verificado é a transferência dos congestionamentos da área central para a periferia desta, ou melhor, para os locais de acesso e saída dos estacionamentos; isto porque, dada a sua proximidade com a área central, os eixos maiores existentes são utilizados tanto para o tráfego de saída ou entrada à área como para os estaciona

mentos periféricos, acontecendo geralmente os congestionamentos mais intensos nos horários de pico.

À medida em que foram implantados os estacionamentos periféricos destinados ao estacionamento de longa duração, o Poder Público tem buscado desestimular o tráfego de veículos particulares na área central, de modo a minimizar o conflito desses com os transportes coletivos, ao tempo em que compatibiliza-se com a política nacional de racionamento de consumo de combustível; para tal, estabeleceu uma política de preços progressivos, proporcional ao período de estacionamento em áreas de sua propriedade no centro da cidade, de modo que estas atendam aos usuários de curta permanência; no entanto, paradoxalmente, este mesmo Poder Público ainda mantém vigente uma portaria vinda de administrações passadas, que isenta de tributação imobiliária os terrenos vazios na área central que se destinem a estacionamento, os quais, em geral, estabelecem suas taxas com vistas ao estacionamento de longo prazo, sem que para tanto haja fiscalização ou mesmo uma tabela de preços definida pelo Poder Público.

Quanto à utilização de áreas privadas para estacionamento, a existência de alguns poucos edifícios garagens não representa uma oferta significativa diante da demanda sempre crescente, desde que estes também estão voltados para o estacionamento de longo prazo e também não sofrem qualquer interferência do Poder Público.

É importante salientar que as medidas restri-



tivas ao estacionamento de longo prazo, impostas pelo Poder Público, se atém às áreas fechadas, visto que o estacionamento ao longo do meio-fio e em algumas praças permanece sem regulamentação, comprometendo desta forma os resultados esperados quanto à melhoria da circulação e às definições nacionais.

Dado o papel desempenhado pela Área Central, como já foi dito anteriormente, quanto à concentração de atividades e conseqüente atratividade de viagens que extrapola os limites municipais, a problemática do estacionamento é agudizada.

Para se ter uma idéia, 57.978 veículos particulares convergem para o Centro, diariamente, se distribuindo por 10.049 vagas, das quais 70% são na rua e 30% fora da rua, ou seja: 6.979 vagas na rua e 3.070 fora da rua (1).

As pesquisas realizadas indicaram que a rotatividade nestes estacionamentos é da ordem de 5,6 com a distribuição por intervalo de duração conforme quadro que segue.

---

(1) Estudo de Transportes para a RMS, no ano 2000 - PLANAVE-CONDER.

COMPORTAMENTO DA DEMANDA DE ESTACIONAMENTO POR  
INTERVALO DE PERMANÊNCIA

INTERVALO	CARROS ESTACIONADOS (%)	VAGAS (%)	ROTATIVIDADE
0 - 0,5	41,9	9,9	22,9
0,5 - 2,5	34,7	24,7	7,9
2,5 - 4,5	7,3	12,2	3,3
4,0 a mais	16,1	56,2	1,7
T O T A L	100	100	5,6

Como se vê, 76,6% dos carros estacionados por períodos de até 2,5 horas, utilizam apenas 34,6% das vagas disponíveis, enquanto 16,1% de carros que permanecem estacionados por prazo maior que 4 horas ocupam 53,2% das vagas (Ref. 1).

FONTES:

- Estudo Licenciamento de Edificações (71/76) - PLANDURB
- SMTC
- Definição de áreas para estacionamento de curta duração/PLANDURB
- Estudo do Terciário/PLANDURB

IV. DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE VIAGENS - MATRIZ ORIGEM-DESTINO

A distribuição espacial de viagens é obtida através da análise de matrizes de origem e destino que

permitted identificar os diversos pontos de geração e atração de viagens, bem como os diferentes modos utilizados para atingí-los.

Na elaboração deste trabalho utilizou-se como base o "Estudo de Uso do Solo e Transportes da Região Metropolitana de Salvador" elaborado pela CONDER-GEIPOT, o que faz necessário os seguintes esclarecimentos:

1. o estudo para a Região Metropolitana subdividiu-a em 158 zonas de tráfego. Para melhor compreensão e operacionalidade agrupou-as em 20 Setores;
2. o município de Salvador está subdividido em 11 Setores que evidentemente correspondem a todas as Unidades de Análise definidas pelo PLAN DURB;
3. para o presente estudo são interessa os movimentos entre Salvador e o restante da RMS, os 9 Setores restantes foram agrupados num único Setor;
4. a correspondência Setor-Unidades de Análise foi estabelecida através da superposição das suas representações gráficas e implicaram em distorções insignificantes;
5. a apresentação de todos os dados necessários manterá os Setores como unidade, visto que as transformações necessárias para apresentá-los por Unidade de Análise, além de extremamente complexas implicariam em distorções gigantescas.

Os dados apresentados através de tabelas e mapas são os seguintes:

Tabela 1 - correspondência Setor - Unidades de Análise;

Tabela 2 - distribuição em classes de renda per capita, por Setor;

Tabela 3 - resumo dos movimentos pelos principais modos de transporte em Salvador, no restante da RMS e entre as duas;

Tabela 4 - total de viagens pelos principais modos de transporte, geradas em cada Setor;

Tabela 5 - matriz de origem-destino em valores percentuais pelos tres modos principais de transporte;

Tabela 6 - matriz de viagens do modo a pé;

Tabela 7 - matriz de viagens do modo transportes privados;

Tabela 8 - matriz de viagens do modo transportes coletivos.

Estes dados permitem as seguintes observações:

- a maior concentração de movimentos em qualquer dos 3 modos principais de transportes, verifica-se em Salvador;
- no restante da RMS o modo mais utilizado é a pé, em virtude de que, das 14 empresas de trans

portes coletivos que operam nela, 11 operam exclusivamente em Salvador e 3 fazem ligações intermunicipais com Salvador além de que, dadas as condições de renda da população dos demais municípios, nenhum dispõe de serviços regulares e organizados de transportes coletivos, exceto Camaçari e Candeias que dispõem de um único ônibus cada um;

- no município de Salvador, o maior número de viagens tem origem no Setor 6, seguido de perto pelos Setores 5, 3, 1 e 2;
- observa-se que os movimentos à pé são intrasetoriais, e que a maioria dos Setores geram um total de cerca de 30% nessa modalidade, excetuando o Setor 11 que apresenta um total próximo à metade, além do restante da RMS que apresenta quase o dobro;
- os deslocamentos por transportes privados apresentam maior número de origens nos Setores 3, 6, 2 e 7, enquanto se destinam mais acentuadamente para os Setores 2, 3 e 6 formando, consequentemente, maiores linhas de desejo nos Setores 3-2, 6-2, 6-3, 6-7, 7-2 e 7-3 sem, contudo, apresentarem movimentos intrasetoriais com expressividade;
- tendo em conta a distribuição por faixa de renda, verificamos que o Setor 3 é o que apresenta maior concentração da população com faixa de renda A e que intrasetorialmente esta concentração também se destaca com relação às demais classes de renda;

- os deslocamentos por transportes coletivos apresentam valores elevados para todos os Setores, todavia, o maior número de origens ocorre nos Setores 6, 5 e 1, enquanto que de destinos são os Setores 2, 1 3 6' que formam vetores de deslocamentos dos quais o principal é 6=2 que corresponde a quase o dobro do segundo vetor 5-2 em total de viagens;
- os Setores 11 e 12 apresentam o menor número no total de viagens para qualquer um dos tres modos de transportes, mas correspondem ao maior percentual de transportes coletivos;
- tendo em conta a distribuição por faixa de renda, verifica-se que os Setores 11 e 12 é que tem a maior concentração de população com classe de renda C.

#### V. CONCLUSÃO DO DIAGNÓSTICO DA CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES EM SALVADOR

Verifica-se que em Salvador o Sistema Viário constitui parcela significativa do conjunto dos elementos espaciais que constituem a infra-estrutura física e dos movimentos que a sua população realiza. Este estabelece a intercomunicação espacial entre todos os lugares e o seu quadro atual é o seguinte:

1. uma estrutura viária herdada do passado que se caracteriza pela unidade que estabelece entre ela e as edificações que a configuram. Este conjunto não se sobrepunha aos vales e limitava-se quando muito a transpô-los. Este fato pode ser explicado pela própria lógica da ocupação: os

vales ofereciam alternativas de abastecimento pelo seu uso, ao mesmo tempo em que propiciava uma integração cidade-natureza. Determinada em última instância pela economia dos recursos disponíveis, esta ocupação satisfaz os movimentos necessários à sua população, nos seus tres primeiros séculos.

Ainda se permite ver na configuração atual da Cidade de Salvador, na sua área central, nas antigas nucleações periféricas e nas dorsais dos morros que as interligam, a ocupação tradicional;

2. uma malha viária recente, constituída pelas avenidas de vale e vias especiais, articulada por túneis e viadutos. Percebe-se que não existe unidade consolidada entre ela e suas margens, visto que os terrenos ainda permanecem, na sua maioria, desocupados. Sua utilização é restrita à circulação de veículos em rápidos deslocamentos de passagem. A lógica de ocupação atual é distinta da anterior: considera-se que a implantação viária é condição suficiente capaz de propiciar a ocupação dos espaços. Os vales preservados pela ocupação tradicional, estando localizados no interior do conjunto edificado, oferecem grandes atrativos para os empreendedores imobiliários que vêm na sua ocupação a realização do seu projeto de cidade: um conjunto único e compactamente ocupado que se relaciona com a natureza exclusivamente nos seus contornos;
3. um sistema viário pela somatória das duas malhas, anteriormente descritas, que encontra al

gumas restrições nas soluções de continuidade. As articulações existentes entre os dois conjuntos não respondem às necessidades, tanto do ponto de vista da circulação do tráfego de veículos quanto da utilização por pedestres. Constituem pontos de estrangulamento físico ao reduzirem a largura e características das vias.

O sistema viário é o espaço utilizado pelos diferentes meios de transportes existentes em Salvador, para garantir os deslocamentos necessários à sua vida urbana. Esta utilização por ser desigual, configura o seguinte quadro:

1. uma disputa pela utilização de todos os espaços públicos entre os pedestres e os veículos. Tendo em conta a exiguidade dos espaços de circulação, principalmente nas áreas de ocupação tradicional, o grande número de veículos em circulação, o sistema viário não oferecendo as condições necessárias para assegurar o volume de tráfego existente, este vem conquistando, dia a dia, todos os espaços públicos: alargamentos viários que vão devorando passeios e praças garantem o movimento dos veículos, enquanto todos os espaços livres de edificação propiciam vagas de estacionamento;
2. disputando a mesma exiguidade do sistema viário, um segundo conflito se apresenta de forma concentrada na área central: a disputa entre os veículos em movimento e os veículos estacionados. Tentando levar à prática a idéia propagandeada para a solução individual do transporte, os proprietários de automóveis efetivam a ligação de porta a porta. Evidentemente, o lu



As consequências promovidas pelos terminais são as seguintes: devido às dificuldades de embarque e desembarque de passageiros aumenta-se o tempo de parada que exige maiores manobras, o que reflete no congestionamento dos coletivos. Tendo em conta a exiguidade da frota de coletivos, estes congestionamentos reduzem ainda mais a frequência dos mesmos, que já é insuficiente para atender a demanda das horas de pico e que incide diretamente nos usuários do transporte coletivo, que constitui a maioria da população.

Este quadro conclusivo permite afirmar que o problema principal da circulação é transportes de Salvador, diferentemente do que se supõe normalmente, não está na sua infra-estrutura espacial. O problema fundamental não está a exigir grandes investimentos em estudos, projetos, desapropriações e obras que desfiguram a estrutura urbana sem contribuir em nada para a elevação dos níveis de qualidade de vida da sua população.

A conclusão que se chega, é que em Salvador a privatização excludente do espaço público que implica na utilização diferenciada dos seus espaços pelas diferentes classes sociais está em curso. O mesmo ocorre com relação aos transportes, cujo quadro de utilização é seletivo e relacionando diretamente qualidade a custo.

ao reduzir espaços utilizáveis para seus fluxos, aumenta o tempo do seu deslocamento.

A implantação de estacionamentos periféricos à área central oferecendo transporte circular com ônibus seletivos para seus usuários, representa uma alternativa aparentemente correta na solução do problema dos estacionamentos, mas, da das as condições de facilidade que os estacionamentos no interior da área central ainda apresentam, por não estarem completamente regulamentados e fiscalizados, não apresentam uma solução. Ampliando os efeitos de congestionamento para a periferia da área central estes estacionamentos têm servido exclusivamente para duplicar a oferta de vagas de estacionamento, o que implica em, pelo menos, duplicar a demanda e, conseqüentemente, os fluxos de tráfego;

2. os terminais de ônibus constituem a herança legada pelos bondes. A existência de 8 terminais distribuídos pela exígua área central e para os quais convergem as 201 linhas de ônibus existentes na cidade, parece indicar algum absurdo.

Constituídos basicamente por exíguas plataformas que, no mais das vezes, é a própria calçada, estas são disputadas por usuários e ambulantes sem, no entanto, oferecerem maiores confortos que os representados por abrigos que se encontram em alguns. Cabe salientar, ainda, que algumas linhas que têm origem no mesmo bairro dirigem-se para distintos terminais, e que estes não dispõem de nenhum equipamento comunitário: nem postos de informação, sanitários públicos, etc.

gar ocupado por um veículo parado pode ser ocupado por muitos mais em movimento, o que traz consequências bastante significativas para o tráfego: estrangulando-o diminui a velocidade do seu fluxo;

3. tendo ainda o mesmo sistema viário, o conflito mais absurdo é o representado pelos veículos privados frente ao transporte coletivo. Este conflito apresenta-se de forma aguda na área central. Diante de uma frota de mais de uma centena de milhar de automóveis privados, defronta-se uma frota de ônibus que não chega a somar 10% da frota de coletivos necessários, que implica na redução da velocidade de todo o fluxo do tráfego.

Cabe salientar que um único ônibus realiza o transporte de, pelo menos, 60 vezes o número de passageiros de um automóvel, donde se pode concluir que enquanto 100 passageiros de ônibus são massacrados no interior de um único veículo durante um congestionamento, um proprietário de automóvel conversa com seu passageiro.

Mas todos os veículos param durante maior ou menor tempo para que seus passageiros embarquem, desembarquem ou estacionem. Esta questão implica nos estacionamentos e terminais, cujo quadro é o seguinte:

1. o estacionamento de veículos particulares apresenta sua problemática concentrada na área central, onde se verifica a ocupação preponderante dos espaços públicos. Esta privatização dos espaços públicos reduz sua disponibilidade para o uso social, bem como para o tráfego que

TABELA 2

- DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO POR SETORES E FAIXA DE RENDA "PERCAPITA" -  
SALVADOR - 1975

FAIXA DE RENDA SETORES	A			B			C			TOTAL
	ABSOLUTO	DENTRO DO SET.	P/NÍVEL DE RENDA	ABSOLUTO			ABSOLUTO			
1	-	0	0	72939	25,4	53,0	64528	7,3	47,0	137467
2	8291	12,5	10,6	55843	19,5	71,5	14017	1,6	17,9	78151
3	46556	70,0	47,1	29465	10,3	29,8	22713	2,5	23,0	98734
4	-	-	-	6132	2,1	5,3	109444	12,3	94,7	115576
5	1249	1,9	0,4	29239	10,2	9,2	287664	32,4	90,4	318152
6	499	0,7	0,3	46488	16,2	24,3	144497	16,2	75,4	191484
7	9906	14,9	8,4	33339	11,6	28,2	74836	8,4	63,4	118081
8	-	-	-	9237	3,2	12,1	67202	7,6	87,9	76439
9	-	-	-	2562	0,9	7,5	31513	3,5	92,5	34075
11	-	-	-	850	0,3	2,0	41546	4,7	98,0	42396
12	-	-	-	917	0,3	2,9	30790	3,5	97,1	31707
TOTAL	66501		5,4	287011	23	23,1	888750		71,5	1242262

Fonte - PLANDURB

OBS.: - Valores das faixas em CR\$ de 1976

A - a partir de CR\$ 1.857,00 "por capita"

B - entre CR\$ 464,00 e CR\$ 1.857,00 "por capita"

C - até CR\$ 464,00 "por capita"

tabela 3 - DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE VIAGENS  
 RESUMO DOS MOVIMENTOS PELOS PRINCIPAIS MODOS DE  
 TRANSPORTE EM SALVADOR, RESTANTE DA RMS E ENTRE  
 AS DUAS

MUNICÍPIO	A PÉ		PARTICULAR		PÚBLICO	
	ABSOLUTO	%	ABSOLUTO	%	ABSOLUTO	%
SALVADOR	598050	83,6	483922	94,9	959511	95,2
RESTANTE DA RMS	112402	15,7	6941	1,4	6070	0,6
SALVADOR - RESTAN TE DA RMS	4794	0,7	18919	3,7	42251	4,2
T O T A L	715255	100	509782	100	1007832	100

TABELA 4 - TOTAL DE VIAGENS GERADAS EM CADA SETOR

	A PÉ		PRIVADO		PÚBLICO		TOTAL
	ABSOLUTO	%	ABSOLUTO	%	ABSOLUTO	%	
1	79484	31,20	39955	15,69	135281	53,11	254720
2	89274	35,17	66721	26,28	97846	38,55	253841
3	54181	19,73	136680	49,78	83748	30,49	274609
4	49288	31,55	16448	10,53	90463	57,92	156199
5	103075	33,66	36104	11,79	167047	54,55	306226
6	128416	28,09	108629	23,76	220141	48,15	457186
7	51949	27,08	63294	33,00	76551	39,92	191794
8	16102	24,97	11403	17,68	36979	57,35	64484
9	12347	31,73	9576	24,61	16984	43,66	38907
11	3811	13,26	1942	6,76	22969	79,97	28722
12	11016	32,74	351	1,04	22275	66,22	33642
REST.DA RMS	11632	67,42	18679	10,82	37548	21,76	172539
T O T A L	715255		509782		007832		2232869

TABELA 6 - MATRIZ DE VIAGENS  
MODO - À PÉ

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	11	12	A*
1	76675											
2	1734	77688										
3	70	10991	45505									
4	1838	527	-	43399								
5	4973	183	239	10726	86641							
6	331	20128	6389	495	11623	96507						
7	-	132	535	-	-	5770	50539					
8	-	38	201	223	1152	-	3726	11145				
9	214	-	-	-	131	-	-	341	11792			
11	153	-	-	482	-	122	-	666	-	3269		
12	-	-	-	110	-	-	-	2063	-	706	7887	
A*	-	464	-	3140	112	58	-	-	473	147	400	112402

FONTE: ESTUDO DE USO DO SOLO E TRANSPORTE

\* Restante dos Municípios da RMS

TABELA 7 - MATRIZ DE VIAGENS  
MODO - TRANSPORTE PRIVADO

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	11	12	A*
1	11402											
2	17704	20908										
3	8853	66561	55176									
4	4968	5458	1075	2433								
5	4791	16360	3906	1369	6171							
6	10548	44684	31394	2203	8497	30350						
7	5972	23289	23265	1759	2319	21816	11863					
8	1542	5328	3518	279	721	3094	3286	679				
9	1334	6643	2259	-	2119	1443	3239	372	1584			
11	-	672	348	406	105	1182	78	-	348	298		
12	334	184	-	346	2416	-	-	1144	-	-	-	
A*	905	5949	2109	2475	999	2997	2162	412	132	113	666	6941

FONTE: ESTUDO DE USO DO SOLO E TRANSPORTE

\* Restante dos Municípios da RMS



TABELA 8 - MATRIZ DE VIAGENS  
MODO - TRANSPORTE PÚBLICO

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	11	12	A*
1	50096											
2	59658	25459										
3	11678	58721	17040									
4	30622	36712	4005	10649								
5	25140	69771	12692	11152	24978							
6	22247	115359	34719	9666	37397	55243						
7	5119	40151	16902	3703	9352	22092	13351					
8	4912	17786	4060	1175	6512	10064	4765	1721				
9	2350	7355	1664	176	1638	1247	4405	698	3151			
11	7008	6294	75	3474	4712	3178	441	1361	81	1547		
12	2962	7066	844	3086	2298	2536	1238	590	-	2021	1346	
A*	7540	9300	38	4638	3181	2760	9732	1328	2118	857	479	6070

FONTE: ESTUDO DE USO DO SOLO E TRANSPORTE

\* Restante dos Municípios da RMS

TABELA I - CLASSIFICAÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO AO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DE SALVADOR

V I A	DIREÇÃO	Nº DE FAIXAS	CAPAC.	CLASSIFICAÇÃO	TOPOGRAFIA	U. A.
ADAETE, ESTRADA DO	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	
ACUPE, LADEIRA DO	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	19
ADEMAR DE BARROS, AV	DUPLA	4	4800	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	16
ADQBFES., RUA DOS	DUPLA	2	800	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	25
AEROPORTO, ESTRADA DO (PARALELA - ITAPOÁ)	DUPLA	2	1800	ARTERIAL DE 2a.	ESPECIAL	65-69
AEROPORTO, ESTRADA DO (PARALELA-AEROPORTO)	DUPLA	4	3600	ARTERIAL DE 2a.		69
AFRÂNIO PEIXOTO, AV.	DUPLA	4	3900	ARTERIAL DE 1a.	ESPECIAL	57-76-77-78-81-82
AFONSO CELSO	ÚNICA	2	2200	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	14
AGRIPINO DÓREA	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	22
ÁGUA BRUSCA, LADEIRA DA	DUPLA	4	2400	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	23
AIROSA GALVÃO	ÚNICA	4	3200	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	14
ALAMEDA ANTUNES	ÚNICA	2	1800	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	14
ALMEIDA COUTO, PÇA.	DUPLA	3	1800	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	5
ALFREDO BRITO	ÚNICA	1	1000	ARTERIAL COMERCIAL	ARTICULAÇÃO	2
ALMT. ALVES CÂMARA	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	19
AMARALINA, AV.	ÚNICA	3	3000	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	17-31
ANTONIO CALMON	DUPLA	4	2400	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	5
ANTONIO CARLOS MAGALHÃES, AV.	DUPLA	6	4300	ARTERIAL DE 1a.	VALE	26-27-29-30-39
ACM AV. (TRECHO ACESSO NORTE - IGUATEMI)	DUPLA	12	7600	ARTERIAL DE 1a.	VALE	25-26-39
APOLINÁRIO SANTANA	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	13
AQUIDARÃ, LADEIRA DO	DUPLA	3	1800	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	23
ARAUJO PINHO (TRECHO E, TEATRO - V. CANELA)	ÚNICA	2	1800	ARTERIAL DE 2a.	ACUMEADA	11
ARCO, LADEIRA DO	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	5
PROF. ARTUR DESA MENEZES	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	25
ARTUR CATRAMBI	ÚNICA	2	1000	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	51
ARTUR NEIVA	ÚNICA	2	1800	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	14
AUGUSTO FRANÇA	ÚNICA	1	1000	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	4
AUGUSTO GUIMARÃES	ÚNICA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	24
AUGUSTO VIANA	ÚNICA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	11
AURELINO LEAL	ÚNICA	2	1800	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	9
ARISTIDES M. DA SILVEIRA, RUA (ITAPOÁ)	ÚNICA	2	1000	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	65
BAHIA	ÚNICA	3	2800	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	25
BAIXA DO FISCAL	DUPLA	4	3600	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	48
BALNEÁRIO, RUA DO	ÚNICA	2	2600	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	31
BALUARTE, LADEIRA DO	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	23
BAMBUI, RUA DO	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	48
BANDEIRANTES, RUA DOS	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	22
BARÃO DE COTEGIPE	ÚNICA	2	1800	ARTERIAL COMERCIAL	BAIXADA	51
BARÃO DE LORETO	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	11
BARÃO DE MACAÏBAS	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	24
BARRA, LADEIRA DA	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	14
BARRAS FALCÃO	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	22
BARRAS REIS, AV	DUPLA	4	3200	ARTERIAL DE 1a.	VALE	25-26-36-45
BELGICA, RUA DA	ÚNICA	4	1200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	1
BENJAMIM CONSTANT	ÚNICA	2	1000	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	12
BONFIM, AV.	DUPLA	3	2700	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	52
BORGES DOS REIS	ÚNICA	3	1000	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	17
BRIG. FREITAS GUIMARÃES	ÚNICA	2	1300	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	24
CABÇA, RUA DO	ÚNICA	1	500	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	4
CABULA (NOVO ACESSO)	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	37

TABELA I - CLASSIFICAÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO AO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DE SALVADOR

V I A	DIREÇÃO	Nº DE FAIXAS	CAPAC.	CLASSIFICAÇÃO	TOPOGRAFIA	U.A.
CAETANO MOURA	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	12
CAMINHO DAS ÁRVORES	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	39
CAMINHO DE AREIA	DUPLA	4	2400	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	56-51-57
CAMINHO NOVO	ÚNICA	1	500	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	23
CAMPINAS DE BROTAS	ÚNICA	2	1200	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	26
CAMPO GRANDE I	ÚNICA	3	1500	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	10
CAMPO GRANDE II	ÚNICA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	10
CAMPO SANTO, LADEIRA DO	DUPLA	2	1800	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	12
CANTO DA CRUZ, LAD. DO	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	23
CARDEAL DA SILVA	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	13
CARLOS GOMES	ÚNICA	3	1800	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	4
CARMO, LADEIRA DO	ÚNICA	1	500	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	23
CARMO, RUA DO	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	23
CARRO, RUA DO	ÚNICA	2	950	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	7
CEARA	ÚNICA	3	2800	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	29-28
CENTENÁRIO, AV.	DUPLA	4	3600	ARTERIAL DE 1a.	VALE	12-15
CENTRO DE CONVENÇÕES, AV	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	14
CÉSAR ZAMA	ÚNICA	2	1200	ARTERIAL COMERCIAL	BAIXADA	14
CHILE	ÚNICA	2	2400	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	2
CONCEIÇÃO, RUA DA	ÚNICA	3	3000	ARTERIAL COMERCIAL	BAIXADA	1
CONDE DE PORTO ALEGRE	ÚNICA	3	3000	ARTERIAL COMERCIAL	BAIXADA	1
CÔNEGO PEREIRA	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	34-36
CONSELHEIRO ZACARIAS	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	VALE	24
CONTORNO	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	51
COQUEIRO DA PIEDADE	DUPLA	4	3600	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	1-4-10
COSME DE FARIAS	DUPLA	1	600	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	9
CURUZÓ, RUA DO	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	47
CRISTOVÃO FERREIRA	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	21
DEMOCRATA	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	48
DIREITA DA PIEDADE	DUPLA	2	1300	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	31
DIREITA DE STO. ANTONIO	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	2
DJALMA DUTRA	DUPLA	3	1800	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	9
DOMINGOS DE BRITO	DUPLA	3	1800	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	23
D. JOÃO VI, AV.	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	23
D. PEDRO I	DUPLA	3	1800	ARTERIAL DE 2a.	VALE	22
DUARTE DA COSTA	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 2a.	VALE	22
EMÍLIO DOS SANTOS	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	12
ENG. AUSTRICLIANO	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	18-20
EUCLIDES DA CUNHA	DUPLA	3	1800	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	24
EURICLES DE MATOS	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	24
ESTADOS UNIDOS	DUPLA	4	3200	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	55
ESTRADA DO FAROL	ÚNICA	2	1800	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	11
ESTRADA DA RAINHA	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	11
FELIX MENDES (V. BARRIS-GARCIA)	DUPLA	4	3200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	17
FERNANDES DA CUNHA, AV.	DUPLA	3	3200	ARTERIAL COMERCIAL	BAIXADA	1
FERNANDES VIEIRA	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	68
FONTE NOVA, LADEIRA DA	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 1a.	VALE	34
FORÇA, RUA DA	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	12
FAISCA, RUA DA	DUPLA	3	3200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	51
FRANÇA, AV. DA	DUPLA	3	3200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	51
FREDERICO COSTA	DUPLA	3	3200	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	6
FREDERICO PONTES	DUPLA	3	3200	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	6
FUNIL, LADEIRA DO	DUPLA	1	500	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	4
GABRIEL SOARES	DUPLA	1	500	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	4
GALÉS, LADEIRA DOS	DUPLA	6	3200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	1-33
GARCIA, LADEIRA DO	DUPLA	3	1800	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	20
	DUPLA	4	3200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	33
	DUPLA	3	1800	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	24
	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	10
	DUPLA	3	1800	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	20
	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	12

TABELA I. - CLASSIFICAÇÃO E HIÉRARQUIZAÇÃO AO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DE SALVADOR

V. I A	DIREÇÃO	Nº DE FAIXAS	CAPAC.	CLASSIFICAÇÃO	TOPOGRAFIA.	U. A.
GARIBALDI, AV.	DUPLA	6	4300	ARTERIAL DE 1a.	VALE	12-13-16
GENEDALDO FIGUEIREDO	ÔNICA	2	1000	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	65
GENERAL ARGOLO	DUPLA	3	1800	COLETORA DE 1a.	VALE	24
GENERAL LABATUT	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	9
GRAÇA, RUA DA	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	11
GRACILIANO DE FREITAS	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	51
GRAVATA	ÔNICA	2	950	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	3
GUARANI, LADEIRA DO	DUPLA	3	1200	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	48-55
HELIO MACHADO	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	41
HENRIQUE DIAS	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	52
HOSPITAL, LADEIRA DO	DUPLA	3	1800	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	5
IMBUÍ, ESTRADA DO	DUPLA	2		COLETORA DE 2a.	BAIXADA	42A-65
IMPERATRIZ, RUA DA	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	52
INDEPENDÊNCIA, RUA DA	ÔNICA	2	1200	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	7
IPIRANGA, LADEIRA DO	DUPLA	4	4000	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	35
IPITANGA	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	59-60-61-70
JARDIM BAIANO, LADEIRA	ÔNICA	3	1800	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	6
JARDIM FEDERAÇÃO	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	13
JOÃO DAS BOTAS	ÔNICA	2	1800	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	11
JOÃO DE BRITO	DUPLA	2	1000	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	23
JOÃO DE DEUS	ÔNICA	1	1000	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	3
JOÃO GOMES	ÔNICA	3	2200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	17
JOÃO PIMENTA BASTOS	ÔNICA	3	3000	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	23
JOANA ANGELICA, AV	DUPLA	3	1800	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	6-7-8-9
JOGO DO CARNEIRO	ÔNICA	2	1100	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	5
JOSÉ DUARTE	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	8
JOSÉ GONSALVES	ÔNICA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	2
JOSÉ J. SEABRA	ÔNICA	2	1200	ARTERIAL COMERCIAL	VALE	3-5-23-22-24
JULIANO, RUA DO	ÔNICA	1	500	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	23
JULIO DAVID	ÔNICA	2	1500	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	57
JUNQUEIRA AIRES	ÔNICA	1	900	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	9
JUNQUEIRA FREIRE	ÔNICA	2	1200	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	7
JURACI MAGALHÃES JUNIOR, AV	DUPLA	2	3600	ARTERIAL DE 1a.	VALE	17-18-32
LÁZARO, RUA DOS	DUPLA	3	1800	COLETORA DE 1a.	VALE	35
LELIS PIEDADE (1º TRECHO)	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	57
LELIS PIEDADE (2º TRECHO)	ÔNICA		1800	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	57
LEOVIGILDO FILGUEIRAS, AV	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	12
LIG. BR-SUBURBANA (PARA LO BATO)	DUPLA				VALE-CUMEADA	77
LIG. SUBURBANA-BR (PLATAFORMA)	DUPLA	2			VALE	77
LIG. VALE DO PERNAMBUCOS-TOMÁS A. GONZAGA	DUPLA	2			ARTICULAÇÃO	37-43
LIMA E SILVA	DUPLA	2	1600	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	47-50
LOPES TROVÃO	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	56-53
LUIS ANSELMO	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	23
LUIS MARIA	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	51
LUIS TARQUINIO, AV	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	52
LUIS VIANA FILHO, AV	DUPLA	6	6000	ARTERIAL DE 1a.	ESPECIAL	39-42-42A-52-64-66-67-70
MACHADO DE ASSIS	ÔNICA	2	1200	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	20
MAGALHÃES NETO, AV	DUPLA	6	5200	ARTERIAL DE 1a.	ESPECIAL	28-39
MANOEL BARRETO	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	11
MANOEL CAETANO	ÔNICA	2	2000	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	24
MANOEL DIAS DA SILVA	ÔNICA	6	4300	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	29-31
MARCHEL CASTELO BRANCO, AV	DUPLA	6	4100	ARTERIAL DE 1a.	VALE	23-5-5
MARCHEL COSTA E SILVA, AV	ÔNICA	3	1800	ARTERIAL DE 1a.	VALE	6-12
MARIO LEAL FERREIRA, AV	DUPLA	6	4100	ARTERIAL DE 1a.	VALE	30-21-21-20

TABELA I - CLASSIFICAÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO AO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DE SALVADOR

V I A	DIREÇÃO	Nº DE FAIXAS	CAPAC.	CLASSIFICAÇÃO	TOPOGRAFIA	U. A.
BONOCÓ (OGUNJA-ACESSO NORTE)		6	6000	ARTERIAL DE 1a.	VALE	20-21-25-26
BONOCÓ-VASCO DA GAMA	DUPLA	6	6000	ARTERIAL DE 1a.	VALE	6-20-21
MARQUÊS DE ABRANTES	DUPLA	3	1200	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	20
MARQUÊS DE CARAVELAS	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	14
MARQUÊS DE LEÃO	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	14
MARQUÊS DE MARICÁ	DUPLA	3	2000	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	36
MARQUÊS DE MONTE SANTO	ÚNICA	3	2200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	17
MELO MORAES FILHO	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	46-55
MIGUEL BOURNIER	DUPLA	3	2200	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	14
MIGUEL CALMON, AV	ÚNICA	4	3000	ARTERIAL DE 1a.	VALE	1
MILITÃO LISBOA	ÚNICA	1	1300	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	23
MISERICÓRDIA, RUA DA	ÚNICA	4	2400	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	2
MONTANHA, LADEIRA DA	ÚNICA	2	1600	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	1-2
MORAIS, TRAVESSA	DUPLA	2	1800	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	17
MOURARIA, RUA DA	DUPLA	3	2200	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	7
MULAMBO, LADEIRA DO	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	18-26
NARANDIBA	DUPLA	4			VALE	42-44-45
NILO PEÇANHA	ÚNICA	2	1600	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	51
NORDESTE, LADEIRA DO	ÚNICA	2	1300	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	31
NORTE, RUA DO	DUPLA	2	1300	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	31
ODILON DÓREA	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	26
ODILON SANTOS	ÚNICA	2	2200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	17
OGUNJÁ, AV. VALE DO	DUPLA	4	2400	ARTERIAL DE 1a.	VALE	19-20
OSCAR PONTES	ÚNICA	4	3200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	33-51
OSWALDO CRUZ	ÚNICA	3	2200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	17
OTÁVIO MANGABEIRA	ÚNICA	4	3700	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	28-29
OTÁVIO MANGABEIRA	DUPLA	3	1800	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	40-41-63-64-65
PADRE ANTONIO DE SÁ	ÚNICA	3	3200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	51
PADRE FEIJO	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	11
PADRE VIEIRA	ÚNICA	2	1200	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	2
PAIVA, LADEIRA DO	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	34
PARAISO, RUA DO	ÚNICA	1	600	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	3-4-7
PASSO, RUA DO	ÚNICA	1	600	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	23
PAU MIUDO, LADEIRA DO	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	36
PAU DA LIMA-PARALELA	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	59-60-62
PAULO VI, AV.	DUPLA	4	2000	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	28
PAZ, RUA DA	ÚNICA	2	1300	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	11
PADRO ALVARES CABRAL, AV	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	57
PEDRO LUÍS	DUPLA	4	2600	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	17
PERNAMBUCO	ÚNICA	3	2300	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	29
PERÓ VAZ, RUA DO	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	34
PINTO DE AGUIAR	DUPLA	4	2400	ARTERIAL DE 2a.	ESPECIAL	64-66
PINTO MARTINS	ÚNICA	3	1500	ARTERIAL COMERCIAL	BAIXADA	1
POLITEAMA DE BAIXO	ÚNICA	2	1200	ARTERIAL COMERCIAL	ARTICULAÇÃO	10
POLITEAMA DE CIMA	ÚNICA	3	1200	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	10
PORTO DOS MASTROS, AV.	DUPLA	4	2400	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	57
PORTO DOS TANHEIROS, AV	DUPLA	3	2400	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	57
PORTUGAL	ÚNICA	2	800	ARTERIAL COMERCIAL	BAIXADA	1
FRAÇA, LADEIRA DA	ÚNICA	3	1800	ARTERIAL COMERCIAL	ARTICULAÇÃO	3
FRAGUER FRÖES	ÚNICA	2	1800	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	14
FREDERIANO PITA	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	12
PRESIDENTE VARGAS	DUPLA	3	2400	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	14-15-16
PRINCESA ISABEL	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	14
PRINCESA LIPOLDINA	DUPLA	3	2400	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	14
PROF. ANTOR DE SÁ MENEZES	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	14

TABELA I - CLASSIFICAÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO AO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DE SALVADOR

V I A	DIREÇÃO	Nº DE FAIXAS	CAPAC.	CLASSIFICAÇÃO	TOPOGRAFIA	U. A.
RAUL LEITE	ÚNICA	2	1000	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	25
REGIS PACHECO	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	51-53
RESENDE COSTA	DUPLA	2	1600	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	56-53
RIO GRANDE DO SUL	ÚNICA	3	2800	ARTERIAL DE 1a.	BAIXADA	28
RODOLFO PIMENTEL	ÚNICA	2	1800	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	20
RODRIGUES FERREIRA	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.		13
ROSÁRIO, RUA DO	ÚNICA	1	500	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	4
RUI BARBOSA	ÚNICA	1	1000	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	2-3
SABOIEIRO	DUPLA	4	2400	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	42
SALDANHA DA GAMA	ÚNICA	1	1000	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	2-3
SALDANHA MARINHO	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	34
SANGRADOURO, RUA DO	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	VALE	22
SAN MARTIN, AV	DUPLA	2	1500	ARTERIAL DE 1a.	VALE	36-44-48
SANTA CLARA DO DESTERRO	ÚNICA	4	2400	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	7
SANTA CRUZ, LADEIRA DA	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	32
SANTANA, LADEIRA DE	DUPLA	2	1100	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	3
SANTOS DUMONT	ÚNICA	1	800	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	1
SANTOS TITARA	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	56-53
SÃO CAETANO	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	58-59-4
S. CRISTOVÃO, LADEIRA DE	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	48-44
S. FRANCISCO	ÚNICA	1	1000	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	2-3
SÃO GONSALO DO RETIRO	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	45
S. JOSÉ DE BAIXO	DUPLA	3	1800	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	33
S. JOSÉ DE CIMA	ÚNICA	2	1300	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	33
SAÚDE, LADEIRA DA	ÚNICA	2	1000	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	3
SEKADOR COSTA PINTO		3	1800	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	4
SETE DE SETEMBRO (MERCES S. BENTO)	ÚNICA	3	1800	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	4
SETE DE SETEMBRO (PORTO FAROL)	DUPLA	3	2400	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	14
SETE DE SETEMBRO (VITÓRIA) AV	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	11
SILVEIRA MARTINS	DUPLA	2	1500	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	37
SIQUEIRA CAMPOS	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	23
STIEP	DUPLA	2	1300	COLETORA DE 1a.	ESPECIAL	40
TABOÃO, LADEIRA DO	ÚNICA	1	1000	ARTERIAL COMERCIAL	ARTICULAÇÃO	2-3
TALES DE FREITAS	DUPLA	3	1800	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	24
TEIXEIRA DE BARROS	ÚNICA	2	1200	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	26
TERREIRO	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	2
TERRITÓRIO DO GUAPORÉ	ÚNICA	2	1800	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	28
TINGUI	ÚNICA	2	950	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	7
TOMÁS ANTONIO GONZAGA	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	37-38
TUIUTI	ÚNICA	1	1000	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	10
URUGUAI, RUA DO	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	51-53
VALDEMAR FALCÃO	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	18
VALE DOS BARRIS	DUPLA	6	4600	ARTERIAL DE 1a.	VALE	9
VALE DO CANELA	DUPLA	4	3600	ARTERIAL DE 1a.	VALE	11-12
VALE DO ITAICARA	DUPLA	2			VALE	27
VALE DO OGUNJÁ	DUPLA	2	1800	ARTERIAL DE 1a.	VALE	19-20
VALE DAS PEDRINHAS	DUPLA	2			VALE	31
VALE DE FERNANDES	DUPLA	2			VALE	42-44-45
VALE DO PAU DA LIMA	DUPLA	2			VALE	59-60-62
VASCO DA GAMA, AV	DUPLA	6	3600	ARTERIAL DE 1a.	VALE	13-18-19
VASCO DA GAMA (TRECHO DIQUE) AV.	ÚNICA	3	1800	ARTERIAL DE 1a.	VALE	6-19-20
VINTE OITO DE SETEMBRO	ÚNICA	1	400	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	3
VISCONDE DE CARAVELAS	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	57
VISCONDE DE ITABORAÍ	ÚNICA	3	3000	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	31

TABELA I - CLASSIFICAÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO AO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DE SALVADOR.

V I A	DIREÇÃO	Nº DE FAIXAS	CAPAC.	CLASSIFICAÇÃO	TOPOGRAFIA	U. A.
VISCONDE DE PEDRA BRANCA	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	52-57
VISCONDE DE MAUA	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	11-2
VISCONDE DE SÃO LOURENÇO	ÚNICA	4	2800	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	10

TABELA I - CLASSIFICAÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO AO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DE SALVADOR

V I A	DIREÇÃO	Nº DE FAIXAS	CAPAC.	CLASSIFICAÇÃO	TOPOGRAFIA	U. A.
ABAETÊ, ESTRADA DO	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	
ACUPE, LADEIRA DO	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	19
ADEMAR DE BARROS, AV	DUPLA	4	4800	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	16
ADOBES, RUA DOS	DUPLA	2	800	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	25
AEROPORTO, ESTRADA DO (PARALELA - ITAPOÃ)	DUPLA	2	1800	ARTERIAL DE 2a.	ESPECIAL	65-69
AEROPORTO, ESTRADA DO (PARALELA-AEROPORTO)	DUPLA	4	3600	ARTERIAL DE 2a.		69
AFRÂNIO PEIXOTO, AV.	DUPLA	4	3900	ARTERIAL DE 1a.	ESPECIAL	57-76-77-78-81-82
AFONSO CÉLSO	ÚNICA	2	2200	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	14
AGRIPINO DÓREA	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	22
ÁGUA BRUSCA, LADEIRA DA	DUPLA	4	2400	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	23
AIROSA GALVÃO	ÚNICA	4	3200	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	14
ALAMEDA ANTUNES	ÚNICA	2	1800	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	14
ALMEIDA COUTO, PÇA.	DUPLA	3	1800	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	5
ALFREDO BRITO	ÚNICA	1	1000	ARTERIAL COMERCIAL	ARTICULAÇÃO	2
ALM.T. ALVES CÂMARA	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	19
AMARALINA, AV.	ÚNICA	3	3000	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	17-31
ANTONIO CALMON	DUPLA	4	2400	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	5
ANTONIO CARLOS MAGALHÃES, AV.	DUPLA	6	4300	ARTERIAL DE 1a.	VALE	26-27-29-30-39
ACM AV. (TRECHO ACESSO NORTE - IGUATEMI)	DUPLA	12	7600	ARTERIAL DE 1a.	VALE	25-26-39
APOLINÁRIO SANTANA	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	13
AQUIDABÃ, LADEIRA DO	DUPLA	3	1800	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	23
ARAÚJO PINHO	ÚNICA	2	1800	ARTERIAL DE 2a.	ACUMEADA	11
ARAÚJO PINHO (TRECHO E. TEATRO - V. CANELA)	ÚNICA	2	1800	ARTERIAL DE 2a.	ACUMEADA	11
ARCO, LADEIRA DO	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	5
PROF. ARTUR DESA MENEZES	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	15
ARTUR CATRAMBI	ÚNICA	2	1000	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	51
ARTUR NEIVA	ÚNICA	2	1800	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	14
AUGUSTO FRANÇA	ÚNICA	1	1000	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	4
AUGUSTO GUIMARÃES	ÚNICA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	24
AUGUSTO VIANA	ÚNICA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	11
AURELINO LEAL	ÚNICA	2	1800	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	9
ARISTIDES M. DA SILVEIRA, RUA (ITAPOÃ)	ÚNICA	2	1000	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	65
BAHIA	ÚNICA	3	2800	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	28
BAIXA DO FISCAL	DUPLA	4	3600	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	48
BALNEÁRIO, RUA DO	ÚNICA	2	2600	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	31
BALUARTE, LADEIRA DO	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	23
BAMBUI, RUA DO	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	48
BANDEIRANTES, RUA DOS	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	22
PARÃO DE COTEGIPE	ÚNICA	2	1800	ARTERIAL COMERCIAL	BAIXADA	51
PARÃO DE LORETO	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	11
PARÃO DE MACAÛBAS	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	24
BARRA, LADEIRA DA	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	14
BARROS FAIXÃO	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	22
BARROS REIS, AV	DUPLA	4	3200	ARTERIAL DE 1a.	VALE	25-35-36-45
BÉLGICA, RUA DA	ÚNICA	4	3200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	1
BENJAMIM CONSTANT	ÚNICA	2	1000	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	12
BOMFIM, AV.	DUPLA	3	2700	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	52
BORGES DOS REIS	ÚNICA	3	3000	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	17
BRIG. FREITAS GUIMARÃES	ÚNICA	2	1300	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	24
CARRETA, RUA DO	ÚNICA	1	500	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	4
CRUZADA (NOVO ACESSO)	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	37



TABELA I - CLASSIFICAÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO AO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DE SALVADOR

V I A	DIREÇÃO	Nº DE FAIXAS	CAPAC.	CLASSIFICAÇÃO	TOPOGRAFIA	U.A.
CÂETANO MOURA	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	12
CAMINHO DAS ÁRVORES	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	39
CAMINHO DE AREIA	DUPLA	4	2400	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	56-51-57
CAMINHO NOVO	ÚNICA	1	500	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	23
CAMPINAS DE BROTAS	ÚNICA	2	1200	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	26
CAMPO GRANDE I	ÚNICA	3	1500	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	10
CAMPO GRANDE II	ÚNICA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	10
CAMPO SANTO, LADEIRA DO	DUPLA	2	1800	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	12
CANTO DA CRUZ, LAD. DO	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	23
CARDEAL DA SILVA	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	13
CARLOS GOMES	ÚNICA	3	1800	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	4
CARMO, LADEIRA DO	ÚNICA	1	500	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	23
CARMO, RUA DO	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	23
CARRO, RUA DO	ÚNICA	2	950	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	7
CEARA	ÚNICA	3	2800	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	29-28
CENTENÁRIO, AV.	DUPLA	4	3600	ARTERIAL DE 1a.	VALE	12-15
CENTRO DE CONVENÇÕES; AV	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	14
CÉSAR ZAMA	ÚNICA	2	1200	ARTERIAL COMERCIAL	BAIXADA	14
CHILE	ÚNICA	2	2400	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	2
CONCEIÇÃO, RUÁ DA	ÚNICA	3	3000	ARTERIAL COMERCIAL	BAIXADA	1
CONDE DE PORTO ALEGRE	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	34-36
CONEGO PEREIRA	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	VALE	24
CONSELHEIRO ZACARIAS	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	51
CONTORNO	DUPLA	4	3600	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	1-4-10
COQUEIRO DA PIEDADE	ÚNICA	1	600	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	9
CORREDOR DA LAPIINHA	DUPLA	3	1800	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	47
COSME DE FARIAS	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	21
CURUZU, RUA DO	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	48
CRISTOVÃO FERREIRA	DUPLA	2	1300	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	31
DEMOCRATA	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	2
DIREITA DA PIEDADE	DUPLA	3	1800	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	9
DIREITA DE STO. ANTONIO	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	23
DJALMA DUTRA	DUPLA	3	1800	ARTERIAL DE 2a.	VALE	22
DOMINGOS DE BRITO	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	12
D. JOÃO VI, AV.	DUPLA	3	1800	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	18-20
D. PEDRO I	ÚNICA	3	1800	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	51
DUARTE DA COSTA	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	53-56
EMIDIO DOS SANTOS	ÚNICA	3	1800	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	24
ENG. AUSTRICLIANO	ÚNICA	2	2000	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	55
EUCLIDES DA CUNHA	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	11
EURICLES DE MATOS	DUPLA	4	3200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	17
ESTADOS UNIDOS	ÚNICA	3	3200	ARTERIAL COMERCIAL	BAIXADA	1
ESTRADA DO FAROL	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	68
ESTRADA DA RAINHA	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 1a.	VALE	34
FELIX MENDES (V. BARRIS-GARCIA)	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	12
FERNANDES DA CUNHA, AV.	DUPLA	3	3200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	51
FERNANDES VIEIRA	ÚNICA	3	2300	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	51
FONTE NOVA, LADEIRA DA	DUPLA	3	1800	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	6
FORÇA, RUA DA	ÚNICA	1	500	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	4
FAISCA, RUA DA	ÚNICA	1	500	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	4
FRANÇA, AV. DA	ÚNICA	6	3200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	1-33
FREDERICO COSTA	DUPLA	3	1800	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	20
FREDERICO PONTES	ÚNICA	4	3200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	33
FUNIL, LADEIRA DO	DUPLA	3	1800	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	24
GABRIEL SOARES	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	10
GALÉS, LADEIRA DOS	DUPLA	3	1800	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	20
GARCIA, LADEIRA DO	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	12

TABELA 1 - CLASSIFICAÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO AO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DE SALVADOR

V I A	DIREÇÃO	Nº DE FAIXAS	CAPAC.	CLASSIFICAÇÃO	TOPOGRAFIA	U. A.
GARIBALDI, AV.	DUPLA	6	4300	ARTERIAL DE 1a.	VALE	12-13-16
GENEBALDO FIGUEIRÉDO	ÚNICA	2	1000	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	65
GENERAL ARGOLÓ	DUPLA	3	1800	COLETORA DE 1a.	VALE	24
GENERAL LABATUT	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	9
GRAÇA, RUA DA	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	11
GRACILIANO DE FREITAS	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	51
GRAVATA	ÚNICA	2	950	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	3
GUARANI, LADEIRA DO	DUPLA	3	1200	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	48-55
HELIO MACHADO	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	41
HENRIQUE DIAS	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	52
HOSPITAL, LADEIRA DO	DUPLA	3	1800	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	5
IMBUÍ, ESTRADA DO	DUPLA	2		COLETORA DE 2a.	BAIXADA	42A-65
IMPERATRIZ, RUA DA	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	52
INDEPENDÊNCIA, RUA DA	ÚNICA	2	1200	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	7
IPIRANGA, LADEIRA DO	DUPLA	4	4000	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	35
IPITANGA	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	59-60-61-70
JARDIM BAIANO, LADEIRA	ÚNICA	3	1800	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	6
JARDIM FEDERAÇÃO	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	13
JOÃO DAS BOTAS	ÚNICA	2	1800	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	11
JOÃO DE BRITO	DUPLA	2	1000	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	23
JOÃO DE DEUS	ÚNICA	1	1000	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	3
JOÃO GOMES	ÚNICA	3	2200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	17
JOÃO PIMENTA BASTOS	ÚNICA	3	3000	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	23
JOANA ANGELICA, AV	DUPLA	3	1800	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	6-7-8-9
JOGO DO CARNEIRO	ÚNICA	2	1100	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	5
JOSÉ DUARTE	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	8
JOSÉ GONSALVES	ÚNICA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	2
JOSÉ J. SEABRA	ÚNICA	2	1200	ARTERIAL COMERCIAL	VALE	3-5-23-22-24
JULIÃO, RUA DO	ÚNICA	1	500	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	23
JULIO DAVID	ÚNICA	2	1500	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	57
JUNQUEIRA AIRES	ÚNICA	1	900	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	9
JUNQUEIRA FREIRE	ÚNICA	2	1200	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	7
JURACI MAGALHÃES JUNIOR, AV	DUPLA	2	3600	ARTERIAL DE 1a.	VALE	17-18-32
LÁZARO, RUA DOS	DUPLA	3	1800	COLETORA DE 1a.	VALE	35
LELIS PIEDADE (1º TRECHO)	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	57
LELIS PIEDADE (2º TRECHO)	ÚNICA		1800	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	57
LEOVIGILDO FILGUEIRAS, AV	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	12
LIG. BR-SUBURBANA (PARA LOBATO)	DUPLA				VALE-CUMEADA	77
LIG. SUBURBANA-BR (PLATAFORMA)	DUPLA	2			VALE	77
LIG. VALE DO PERNAMBUCOS-TOMÁS A. GONZAGA	DUPLA	2			ARTICULAÇÃO	37-43
LIMA E SILVA	DUPLA	2	1600	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	47-50
LOPES TROVÃO	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	56-53
LUIS ANSELMO	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	25
LUIS MARIA	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	51
LUIS TARQUINIO, AV	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	52
LUIS VIANA FILHO, AV	DUPLA	6	6000	ARTERIAL DE 1a.	ESPECIAL	39-42-42A-62-64-66-67-70
MACHADO DE ASSIS	ÚNICA	2	1200	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	20
MAGALHÃES NETO, AV	DUPLA	6	5200	ARTERIAL DE 1a.	ESPECIAL	28-30
MANOEL BARRETO	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	11
MANOEL CASTANO	ÚNICA	2	2000	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	24
MANOEL DIAS DA SILVA	ÚNICA	6	4300	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	29-31
MARCHEL CASTELO BRANCO, AV	DUPLA	6	4100	ARTERIAL DE 1a.	VALE	25-36
MARCHEL COSTA E SILVA, AV	ÚNICA	3	1800	ARTERIAL DE 1a.	VALE	6-12
MARIO LEAL FERREIRA, AV	DUPLA	6	4100	ARTERIAL DE 1a.	VALE	26-28

TABELA I - CLASSIFICAÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO AO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DE SALVADOR

V I A	DIREÇÃO	Nº DE FAIXAS	CAPAC.	CLASSIFICAÇÃO	TOPOGRAFIA	U. A.
RAUL LEITE	ÚNICA	2	1000	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	25
REGIS PACHECO	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	51, 53
RESENDE COSTA	DUPLA	2	1600	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	56-53
RIO GRANDE DO SUL	ÚNICA	3	2800	ARTERIAL DE 1a.	BAIXADA	28
RODOLFO PIMENTEL	ÚNICA	2	1800	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	20
RODRIGUES FERREIRA	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.		13
ROSÁRIO, RUA DO	ÚNICA	1	500	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	4
RUI BARBOSA	ÚNICA	1	1000	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	2-3
SABOIEIRO	DUPLA	4	2400	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	42
SALDANHA DA GAMA	ÚNICA	1	1000	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	2-3
SALDANHA MARINHO	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	34
SANGRADOURO, RUA DO	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	VALE	22
SAN MARTIN, AV	DUPLA	2	1500	ARTERIAL DE 1a.	VALE	36-44-48
SANTA CLARA, DO DESTERRO	ÚNICA	4	2400	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	7
SANTA CRUZ, LADEIRA DA	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	32
SANTANA, LADEIRA DE	DUPLA	2	1100	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	3
SANTOS DUMONT	ÚNICA	1	800	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	1
SANTOS TITARA	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	56-53
SÃO CAETANO	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	58-59-4
S. CRISTOVÃO, LADEIRA DE	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	48-44
S. FRANCISCO	ÚNICA	1	1000	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	2-3
SÃO GONSALO DO RETIRO	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	45
S. JOSÉ DE BAIXO	DUPLA	3	1800	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	33
S. JOSÉ DE CIMA	ÚNICA	2	1300	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	33
SAÚDE, LADEIRA DA	ÚNICA	2	1000	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	3
SENADOR COSTA PINO		3	1800	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	4
SETE DE SETEMBRO (MERCES S. BENTO)	ÚNICA	3	1800	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	4
SETE DE SETEMBRO (PORTO FAROL)	DUPLA	3	2400	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	14
SETE DE SETEMBRO (VITÓRIA) AV	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	11
SILVEIRA MARTINS	DUPLA	2	1500	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	37
SIQUEIRA CAMPOS	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	23
STIEP	DUPLA	2	1300	COLETORA DE 1a.	ESPECIAL	40
TABOÃO, LADEIRA DO	ÚNICA	1	1000	ARTERIAL COMERCIAL	ARTICULAÇÃO	2-3
TALES DE FREITAS	DUPLA	3	1800	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	24
TEIXEIRA DE BARROS	ÚNICA	2	1200	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	26
TERREIRO	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	2
TERRITÓRIO DO GUAPORÉ	ÚNICA	2	1800	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	28
TINGUI	ÚNICA	2	950	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	7
TOMÁS ANTONIO GONZAGA	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	37-38
TUIUTI	ÚNICA	1	1000	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	10
URUGUAI, RUA DO	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	51-53
VALDEMAR FALCÃO	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	18
VALE DOS BARRIS	DUPLA	6	4600	ARTERIAL DE 1a.	VALE	9
VALE DO CANELA	DUPLA	4	3600	ARTERIAL DE 1a.	VALE	11-12
VALE DO ÍTAIGARA	DUPLA	2			VALE	27
VALE DO OCUNJÁ	DUPLA	2	1800	ARTERIAL DE 1a.	VALE	19-20
VALE DAS PEDRINHAS	DUPLA	2			VALE	31
VALE DE PERIAMBUÉS	DUPLA	2			VALE	42-44-45
VALE DO PAU DA LIMA	DUPLA	2			VALE	59-60-62
VASCO DA GAMA, AV	DUPLA	6	3600	ARTERIAL DE 1a.	VALE	13-19-19
VASCO DA GAMA (TRECHO DIQUE) AV.	ÚNICA	3	1800	ARTERIAL DE 1a.	VALE	6-19-20
VINTE OITO DE SETEMBRO	ÚNICA	1	400	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	3
VISCONDE DE CARAVELAS	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	57
VISCONDE DE TEABORAI	ÚNICA	3	3600	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	31

TABELA I - CLASSIFICAÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO AO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DE SALVADOR

V I A	DIREÇÃO	Nº DE FAIXAS	CAPAC.	CLASSIFICAÇÃO	TOPOGRAFIA	U. A.
BONOCÓ (OGUNJA-ACESSO NORTE)		6	6000	ARTERIAL DE 1a.	VALE	20-21-25-26
BONOCÓ-VASCO DA GAMA	DUPLA	6	6000	ARTERIAL DE 1a.	VALE	6-20-21
MARQUÊS DE ABRANTES	DUPLA	3	1200	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	20
MARQUÊS DE CARAVELAS	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	14
MARQUÊS DE LEÃO	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	14
MARQUÊS DE MARIÇÁ	DUPLA	3	2000	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	36
MARQUÊS DE MONTE SANTO	ÚNICA	3	2200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	17
MELO MORAES FILHO	DUPLA	2	1500	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	46-55
MIGUEL BOURNIER	DUPLA	3	2200	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	14
MIGUEL CALMON, AV	ÚNICA	4	3000	ARTERIAL DE 1a.	VALE	1
MILITÃO LISBOA	ÚNICA	1	1300	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	23
MISERICÓRDIA, RUA DA	ÚNICA	4	2400	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	2
MONTANHA, LADEIRA DA	ÚNICA	2	1600	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	1-2
MORAIS, TRAVESSA	DUPLA	2	1800	ARTERIAL DE 2a.	ARTICULAÇÃO	17
MOURARIA, RUA DA	DUPLA	3	2200	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	7
MULAMBO, LADEIRA DO	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	18-26
NARANDIBA	DUPLA	4			VALE	42-44-45
NILO PECANHA	ÚNICA	2	1600	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	51
NORDESTE, LADEIRA DO	ÚNICA	2	1300	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	31
NORTE, RUA DO	DUPLA	2	1300	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	31
ODILON DÓREA	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	26
ODILON SANTOS	ÚNICA	2	2200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	17
OGUNJÁ, AV. VALE DO	DUPLA	4	2400	ARTERIAL DE 1a.	VALE	19-20
OSCAR PONTES	ÚNICA	4	3200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	33-51
OSWALDO CRUZ	ÚNICA	3	2200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	17
OTÁVIO MANGABEIRA	ÚNICA	4	3700	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	28-29
OTÁVIO MANGABEIRA	DUPLA	3	1800	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	40-41-63-64-65
PADRE ANTONIO DE SÁ	ÚNICA	3	3200	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	51
PADRE FEIJÓ	DUPLA	2	1200	ARTERIAL DE 2a.	CUMEADA	11
PADRE VIEIRA	ÚNICA	2	1200	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	2
PAIVA, LADEIRA DO	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	34
PARAISO, RUA DO	ÚNICA	1	600	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	3-4-7
PASSO, RUA DO	ÚNICA	1	600	COLETORA DE 2a.	ARTICULAÇÃO	23
PAU MIUDO, LADEIRA DO	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	36
PAU DA LIMA-PARALELA	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	CUMEADA	59-60-62
PAULO VI, AV.	DUPLA	4	2000	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	28
PAZ, RUA DA	ÚNICA	2	1300	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	11
PADRO ALVARES CABRAL, AV	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	57
PEDRO LUIS	DUPLA	4	2600	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	17
PERNAMBUCO	ÚNICA	3	2300	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	29
PERO VAZ, RUA DO	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	34
PINTO DE AGUIAR	DUPLA	4	2400	ARTERIAL DE 2a.	ESPECIAL	64-66
PINTO MARTINS	ÚNICA	3	1500	ARTERIAL COMERCIAL	BAIXADA	1
POLITEAMA DE BAIXO	ÚNICA	2	1200	ARTERIAL COMERCIAL	ARTICULAÇÃO	10
POLITEAMA DE CIMA	ÚNICA	3	1200	ARTERIAL COMERCIAL	CUMEADA	10
PORTO DOS MASTROS, AV.	DUPLA	4	2400	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	57
PORTO DOS TANHEIROS, AV	DUPLA	3	2400	COLETORA DE 2a.	BAIXADA	57
PORTUGAL	ÚNICA	2	800	ARTERIAL COMERCIAL	BAIXADA	1
PRAÇA, LADEIRA DA	ÚNICA	3	1800	ARTERIAL COMERCIAL	ARTICULAÇÃO	3
PRAGUFR FRÓES	ÚNICA	2	1800	COLETORA DE 1a.	BAIXADA	14
PREDILIANO PITA	DUPLA	2	1200	COLETORA DE 2a.	CUMEADA	12
PRESIDENTE VARGAS	DUPLA	3	2400	ARTERIAL DE 2a.	BAIXADA	14-15-16
PRINCESA ISABEL	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	14
PRINCESA LEOPOLDINA	DUPLA	3	2400	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	14
PROF. ARTUR DE SÁ MENEZES	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	ARTICULAÇÃO	15

TABELA I - CLASSIFICAÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO AO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DE SALVADOR

V I A	DIREÇÃO	Nº DE FAIXAS	CAPAC.	CLASSIFICAÇÃO	TOPOGRAFIA	U. A.
VISCONDE DE PEDRA BRANCA	DUPLA	2	1800	COLETORA DE 1a.	Baixada	52-57
VISCONDE DE MAUÁ	DUPLA	2	1000	COLETORA DE 2a.	Articulação	11-2
VISCONDE DE SÃO LOURENÇO	ÚNICA	4	2800	ARTERIAL COMERCIAL	Cumeada	10

TABELA 5

MATRIZ DE ORIGEM-DESTINO EM VALORES PERCENTUAIS PELOS TRES MODOS PRINCIPAIS DE TRANSPORTE.

MODOS	ZONAS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	11	12	-	
a	1	30,10	0,44	-	0,20	0,40	-	-	-	-	0,06	-	-	31,20
b		4,48	5,17	1,70	0,11	0,37	1,57	1,28	0,44	0,27	-	0,07	0,23	15,69
c		19,67	19,34	3,08	2,24	1,93	4,41	0,63	0,53	0,37	0,49	-	0,42	53,11
TOTAL		54,25	24,95	4,78	2,55	2,70	5,98	1,91	0,97	0,64	0,55	0,07	0,65	100,00
a	2	0,24	30,60	1,54	-	0,02	2,58	-	0,01	-	-	-	0,18	35,17
b		1,79	8,24	8,16	0,22	0,96	3,42	2,03	0,60	0,56	-	-	0,30	26,28
c		4,10	10,03	6,91	1,92	2,53	7,60	3,38	0,67	0,43	0,20	0,04	0,74	38,55
TOTAL		6,13	48,37	16,61	2,14	3,51	13,60	5,41	1,28	0,99	0,20	0,04	1,22	100,00
a	3	0,03	2,58	16,57	-	-	0,43	0,12	-	-	-	-	-	19,73
b		1,64	16,70	20,09	0,20	0,54	4,64	3,99	0,87	0,47	0,13	-	0,51	49,78
c		1,40	15,00	6,20	0,16	0,60	4,17	2,07	0,66	0,10	0,02	0,05	0,06	30,49
TOTAL		3,07	34,28	42,86	0,36	1,14	9,24	6,18	1,53	0,57	0,15	0,05	0,57	100,00
a	4	0,85	0,34	-	27,78	2,18	0,22	-	0,14	-	0,04	-	-	31,55
b		3,00	3,13	0,33	1,56	0,69	0,59	0,21	-	-	0,13	0,22	0,67	10,56
c		15,97	20,38	2,29	6,82	4,08	3,54	2,25	0,45	0,11	0,58	0,19	1,26	57,92
TOTAL		19,82	23,85	2,62	36,16	6,96	4,35	2,46	0,59	0,11	0,75	0,41	1,93	100,00
a	5	1,29	0,04	0,08	2,39	28,29	1,22	-	0,26	0,04	-	-	0,04	33,65
b		1,25	4,54	0,79	0,09	2,03	1,86	0,44	0,24	0,16	0,03	0,08	0,28	11,79
c		6,60	20,69	3,61	1,56	8,16	8,77	2,32	1,33	0,28	0,37	0,29	0,58	54,56
TOTAL		9,14	25,27	4,48	4,04	38,48	11,86	2,76	1,82	0,48	0,40	0,37	0,90	100,00
a	6	0,08	2,98	1,14	0,03	1,72	21,11	1,02	-	-	-	-	0,01	28,09
b		1,43	7,87	4,08	0,29	0,61	6,63	2,12	0,32	0,10	0,09	-	0,22	23,76
c		2,41	21,01	5,09	0,90	2,31	12,08	2,82	0,99	0,13	0,10	0,11	0,20	48,15
TOTAL		3,92	31,86	10,31	1,22	4,64	39,82	5,96	1,31	0,23	0,19	0,11	0,43	100,00
a	7	-	0,07	0,10	-	-	0,56	26,35	-	-	-	-	-	27,03
b		1,41	9,45	6,42	0,75	0,51	6,33	6,18	0,66	0,59	0,04	-	0,66	33,00
c		1,83	16,46	5,84	0,10	1,17	4,80	6,96	1,06	1,04	0,23	-	0,43	39,92
TOTAL		3,24	25,98	12,36	0,85	1,68	11,69	39,49	1,72	1,63	0,27	-	1,09	100,00
a	8	-	-	0,32	-	0,56	-	5,78	17,28	-	-	1,03	-	24,97
b		0,65	5,89	1,75	0,43	-	2,53	3,14	1,05	-	-	1,77	0,47	17,63
c		5,51	24,94	3,48	0,73	3,79	8,61	4,25	2,67	1,08	1,04	0,47	0,78	57,35
TOTAL		6,16	30,83	5,55	1,16	4,35	11,14	13,17	21,00	1,08	1,04	3,27	1,25	100,00
a	9	0,55	-	-	-	-	-	-	0,87	30,31	-	-	-	31,73
b		1,69	4,91	2,50	-	4,18	-	5,41	0,96	4,07	0,89	-	-	24,61
c		3,62	16,12	3,57	-	2,02	1,66	6,20	-	8,10	0,22	-	2,15	43,66
TOTAL		5,86	21,03	6,07	-	6,20	1,66	11,61	1,83	42,48	1,11	-	2,15	100,00
a	11	-	-	-	1,46	-	0,42	-	-	-	11,38	-	-	13,26
b		-	2,34	-	0,70	-	2,68	-	-	-	1,04	-	-	6,76
c		20,05	20,20	-	8,93	12,48	9,42	-	2,41	-	5,59	-	1,10	79,98
TOTAL		20,05	22,54	-	11,09	12,48	12,52	-	2,41	-	17,81	-	1,10	100,00
a	12	-	-	-	0,33	-	-	-	6,13	-	2,10	23,44	0,74	32,74
b		0,50	0,54	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,04
c		8,80	20,70	2,10	8,28	4,27	6,09	3,68	0,86	-	6,01	4,09	1,43	66,22
TOTAL		9,30	21,24	2,10	8,61	4,27	6,09	3,58	6,99	-	8,11	27,44	2,17	100,00
a		-	-	-	1,82	-	-	-	-	0,27	0,69	0,09	63,15	67,42
b		0,19	3,01	0,41	0,83	0,09	1,16	0,52	0,06	0,09	0,07	0,38	4,92	10,82
c		3,74	4,31	0,09	1,54	0,81	1,06	5,16	0,48	0,74	0,31	-	3,52	21,76
TOTAL		3,93	7,32	0,50	4,19	0,90	2,22	5,68	0,54	1,47	0,47	0,47	72,69	100,00