



PREFEITURA DA CIDADE DO SALVADOR
ORGÃO CENTRAL DE PLANEJAMENTO - OCEPLAN

PLANDURB - ESTUDO DE CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES

PROGRAMA DE CANALIZAÇÕES DE TRÁFEGO



PLANDURB - ESTUDO DE CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES

PROGRAMA DE CANALIZAÇÕES DE TRÁFEGO

INTRODUÇÃO

Os objetivos pretendidos com a implantação de um programa de tráfego de curto prazo exigem melhoramentos na rede viária principal, em trechos de seção descontínua ou insuficiente e nos cruzamentos críticos. Esses melhoramentos englobam obras de canalização de tráfego, melhorias nas condições do pavimento, utilização de dispositivos de controle do tráfego de veículos e pedestres, e se destinam a otimizar as condições de capacidade e segurança nas vias do sistema principal.

A grande maioria dos problemas dessa natureza que afetam o sistema viário de Salvador, encontram-se já levantados e analisados, não faltando propostas, estudos e projetos para sua solução. No entanto, a diversificação das fontes que participaram na elaboração de estudos e projetos de melhoramentos viários pode levar à incompatibilidade das soluções propostas para um mesmo ponto crítico ou para grupos de pontos críticos interdependentes, o que pode tornar inviável a implantação das soluções, conforme concebidas originalmente.

Torna-se necessária, então, a compatibilização entre as diversas propostas existentes e, quando for o caso, levar estas propostas a um nível de detalhamento que impeça inter



pretações ou erros de implantação. Além disso, será preciso buscar soluções para outros pontos críticos, não cogitados, mas que tenham influência na operação daqueles já estudados.

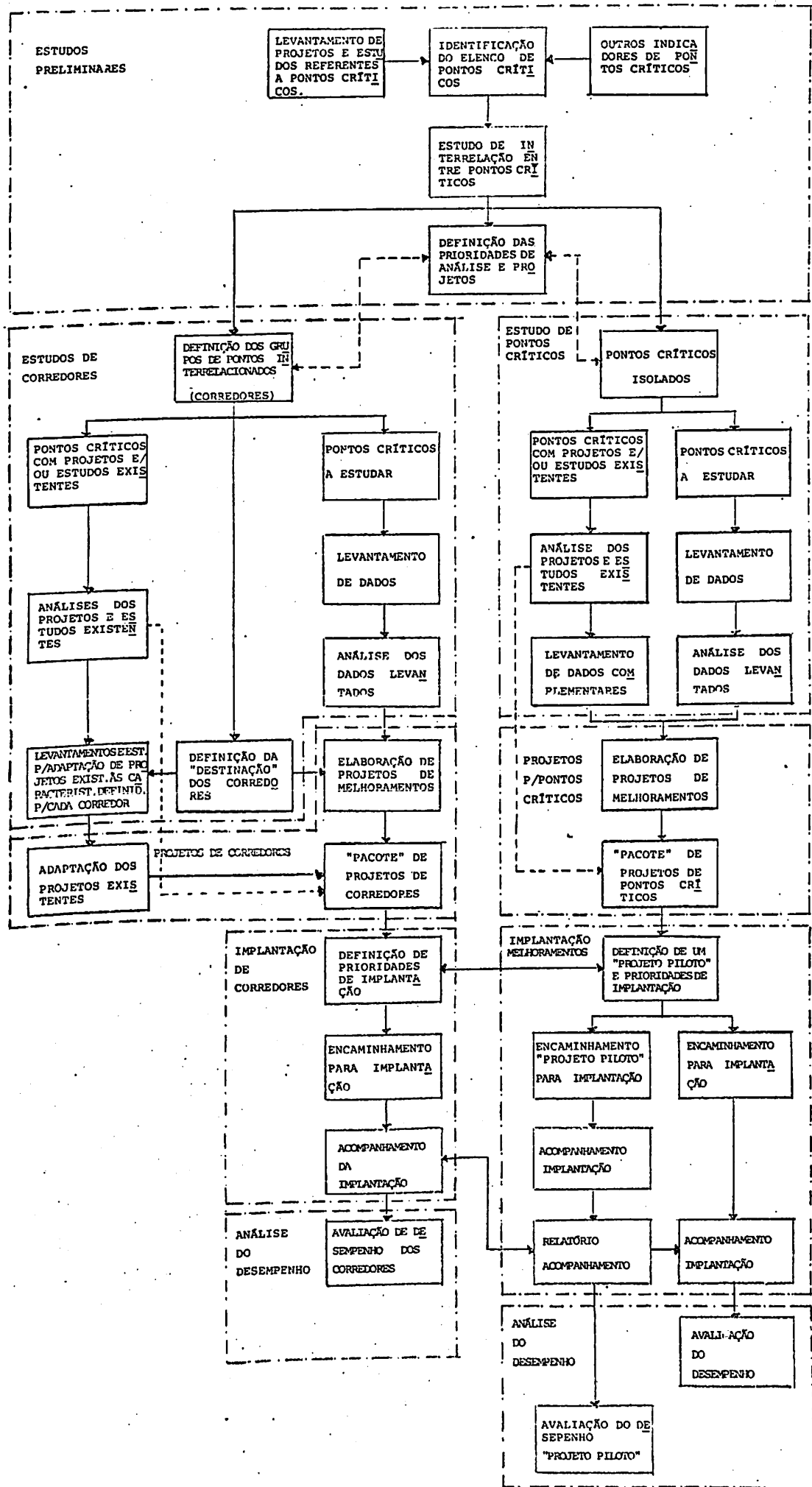
Após a fase de definição de projetos finais deverá ser elaborado um programa de implantação, com base no cálculo dos custos de cada projeto e em critérios de prioridades por etapa de implantação. Essa programação deverá levar em conta informações obtidas junto às entidades responsáveis pela implantação, sem o que resultará inútil.

O acompanhamento da implantação e a análise de desempenho após a implantação, são expedientes importantíssimos para a otimização dos resultados.

O fluxograma apresentado a seguir pretende resumir uma estratégia de ação no sentido da consecução dos objetivos expostos inicialmente.



FLUXOGRAMA DE TAREFAS





ESTUDOS PRELIMINARES

a. Identificação dos Pontos Críticos

Seis fontes distintas geraram estudos e/ou projetos para pontos e segmentos críticos do sistema viário urbano de Salvador, notadamente para a área central da cidade. O quadro a seguir relaciona os locais objeto de propostas, estudos ou projetos de melhoramentos, segundo a fonte.

L O C A L	F O N T E					
	PAIT	OCE-PLAN	DETRAN	SUR-CAP	GEI-POT	CFT
Av.Estados Unidos x R.Frederico Pontes (acesso ao túnel)			x			
Av.Est.Unidos x R.da Bélgica (parcialmente implantado)			x			
Rua de Israel	x				x	
Baixos do Viaduto Martha Vasconcelos	x		x		x	
Praça Municipal		x	x		x	
Largo Dois de Julho		x	x			
Praça da Piedade	x		x		x	
Rua dos Aflitos x Av. 7 de Setembro			x		x	
R.Leovigildo Filgueiras (Colégio Antonio Vieira)			x			
Praça Lord Cochrane			x			
R.Pe.Feijó x R. Euclides da Cunha			x			
Largo Campo Santo			x			
Largo da Graça			x		x	
Av. Contorno e Gab. Soares	x		x			
Largo do Farol da Barra		x				
Porto da Barra		x				x
Largo do Porto da Barra		x	x			



PREFEITURA DA CIDADE DO SALVADOR
ORGÃO CENTRAL DE PLANEJAMENTO - OCEPLAN

LOCAL	F O N T E					
	PAIT	OCE-PLAN	DETRAN	SUR-CAP	GEI-POT	CFT
Av. Getúlio Vargas x Av. Adhemar de Barros (parcialmente implantada)			x		x	
R. Pe. Feijó x Rua Augusto Viana					x	
Dr. Barros Reis x R. Gen. Argolo					x	
Rua Chile (passeio Bráulio Xavier)	x				x	
Praça dos Reis Católicos				x		
Av. Reitor Miguel Calmon x Baixos Viaduto da Graça		x				
Campo Grande (Palácio do Arcebispo)					x	
Campo Grande (Teatro Castro Alves)	x				x	
Praça Teixeira de Freitas	x					
Praça Carneiro Ribeiro	x					
Praça Castro Alves		x			x	
Av. Joana Angélica x Rua da Mouraria	x					
Campo da Pólvora					x	
Av. Joana Angélica x Rua José Duarte	x					
R. da Conceição (Elevador Lacerda)		x				
Largo do Desterro (Fonte Nova)	x			x		
Praça Miguel Cervantes (Cova da Onça)	x				x	
Largo São Miguel	x				x	
Praça da Sé e Terreiro		x			x	
Av. Mal. Costa e Silva x Acesso à Joana Angélica (Dique do Tororô)	x					x
Largo da Vitória	x		x		x	
Largo dos Aflitos x R. Senador Costa Pinto					x	
R. Carlos Gomes x R. Gustavo dos Santos					x	



Outras fontes ou indicadores sugerem a inclusão de novos pontos críticos para estudos de melhoramentos:

- Viaduto Martha Rocha: conversões perigosas, intenso tráfego de pedestres, falta de canalização de fluxos, mal aproveitamento do leito carroçável
- Rua do Rosário x Av. Sete de Setembro: falta de canalização na Rua do Rosário
- Rua Politeama: ineficiência no aproveitamento do leito carroçável
- Av. Garibaldi x Rua Caetano Moura: conversão a esquerda não sinalizada
- Av. Centenário x Av. Acesso ao Jardim Apipema: hierarquização de aproximações, entrelaçamento perigoso
- Largo Chame-Chame: travessia de pedestres, retorno inadequado, retardamento do fluxo
- Av. Getúlio Vargas x Av. de Acesso Jardim Apipema: falta de canalização, falta de hierarquização de aproximações
- Av. Vasco da Gama (Posto São Jorge): movimentos de conversão perigosos
- Praça Rotatória do vale dos Barris: entrelaçamentos em espaços reduzidos
- Praça Três de maio (Sete Portas): congestionamentos, estacionamento irregular, entrelaçamentos em espaços reduzidos, localização inadequada de ponto de ônibus, área de grande movimentação de pedestres
- Ladeira de Santana x R. Dr. J.J. Seabra: falta de canalização do fluxo em aproximação pela Ladeira de Santana



b. Estudo da Interrelação entre os Pontos Críticos

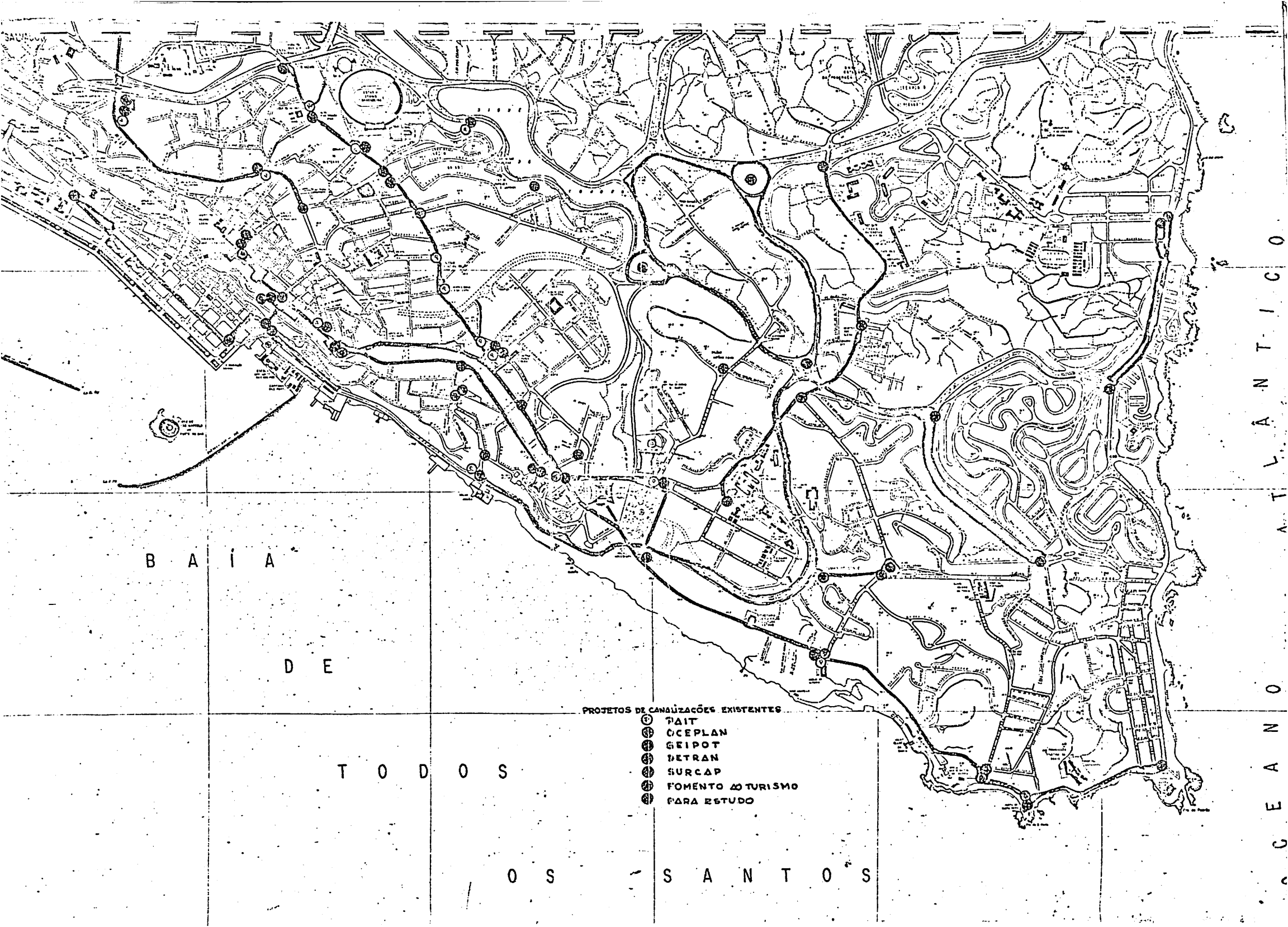
Entre os procedimentos gerais adotados no desenvolvimento de projetos de melhoramentos em pontos críticos inclue-se a análise da interferência funcional de outros melhoramentos projetados para as áreas e vias adjacentes ao local. Dentro desse critério, e durante os estudos para identificação dos pontos críticos, foi possível de tetar-se grupos de pontos críticos que, devido a sua lo calização (*) e características, deverão ser tratados em conjunto.

Assim, configurou-se a conveniência de dar tratamento es pecial a grupos de pontos críticos dispostos ao longo de cada corredor de tráfego da cidade, e de se tratar sepa radamente os pontos críticos isolados, isto é, aqueles que não apresentam interdependência com os demais (a con figuração em corredores pode ser facilmente observada pe la prancha nº 1).

Deverão, dessa forma, receber tratamento em conjunto os seguintes grupos de pontos críticos:

- Corredor 7 de Setembro - Rua Chile
 - . Largo do Farol da Barra
 - . Porto da Barra
 - . Largo do Porto da Barra
 - . Largo da Vitória
 - . Campo Grande (Palácio do Arcebispo)

(*) A localização dos pontos críticos é apresentada na pran cha nº 1, assim como a fonte dos projetos e estudos existentes.



B A Í A

D E

T O D O S

O S

S A N T O S

L. ATLANTICO
C E A N O

PROJETOS DE CANALIZAÇÕES EXISTENTES

- ⊙ TAIT
- ⊙ OCEPLAN
- ⊙ GEIPOT
- ⊙ DETRAN
- ⊙ SURCAP
- ⊙ FOMENTO AO TURISMO
- ⊙ PARA ESTUDO



PREFEITURA DA CIDADE DO SALVADOR
ORGÃO CENTRAL DE PLANEJAMENTO - OCEPLAN

- . Campo Grande (Teatro Castro Alves)
 - . Rua dos Aflitos x Av. 7 de Setembro (Manon)
 - . Rua do Rosário x Av. 7 de Setembro
 - . Praça da Piedade
 - . Praça Castro Alves
 - . Rua Chile (Passeio do Bráulio Xavier)
 - . Praça Municipal
 - . Praça da Sé
 - . Praça 15 de Novembro (Terreiro)
 - . Largo dos Aflitos x R. Senador Costa Pinto
 - . Rua Carlos Gomes x R. Gustavo dos Santos
- Corredor Joana Angélica
- . Praça da Piedade
 - . Av. Joana Angélica x R. Coqueiro da Piedade (Praça Teixeira de Freitas)
 - . Praça Carneiro Ribeiro (Central)
 - . Av. Joana Angélica x R. da Mouraria
 - . Av. Joana Angélica x Rua José Duarte
 - . Campo da Pólvora
 - . Largo do Desterro
 - . Praça Miguel Cervantes (R. Cova da Onça)
 - . Viaduto Martha Rocha
- Corredor Contorno/Vale do Canela/Garibaldi
- . Av. de Contorno x R. Gabriel Soares
 - . Av. Reitor Miguel Calmon x Baixos do Viaduto da Graça
 - . Largo da Graça
 - . Praça dos Reis Católicos
 - . Praça Lord Cochrane
- Corredor Vasco da Gama/Centenário
- . Av. Vasco da Gama (Posto São Jorge)



- . Praça Rotatória do Vale dos Barris
- . Praça dos Reis Católicos
- . Av. Centenário x Av. Acesso ao Jardim Apipema
- . Largo Chame-Chame

- Corredor Getúlio Vargas
 - . Av. Pres. Getúlio Vargas x Av. Adhemar de Barros
 - . Av. Pres. Getúlio Vargas x Av. de Acesso ao Jar
dim Apipema

- Corredor Padre Feijó/Caetano Moura
 - . Rua Padre Feijó x Rua Augusto Viana
 - . Rua Padre Feijó x Rua Euclides da Cunha
 - . Largo Campo Santo
 - . Rua Caetano Moura x Av. Garibaldi

- Corredor da Cidade Baixa
 - . Av. Estados Unidos x Rua Frederico Pontes (Aces-
so ao túnel)
 - . Av. Estados Unidos x Rua da Bélgica
 - . Rua da Conceição (Elevador Lacerda)
 - . Rua de Israel

- Corredor da Baixa dos Sapateiros
 - . Ladeira de Sant'Ana x J.J. Seabra
 - . Baixos do Viaduto Martha Vasconcelos
 - . Largo São Miguel
 - . Praça Três de Maio (Sete Portas)

- Pontos Críticos Isolados
 - . Rua Leovigildo Filgueiras (Cel. Antonio Vieira)
 - . Rua Politeama
 - . Av. Mal. Costa e Silva (Jardim Baiano)



- . Av. Barros Reis x Rua General Argolo
- . Largo Dois de Julho

c. Definição das Prioridades de Análise e Projeto

O estabelecimento de critérios para definição de prioridades mostrou-se particularmente difícil no presente estudo, devido a indisponibilidade de alguns dos parâmetros quantitativos normalmente usados para esse fim:

- . Estatísticas de acidentes
- . Contagem de tráfego de veículos e pedestres
- . Fatores inerentes a velocidade e retardamento (fator de retenção, fator de retardamento)

Todavia outros parâmetros não quantificáveis, mas de caráter qualitativo, orientam a definição de prioridades, podendo ser estabelecidos os seguintes critérios:

- . Tráfego de coletivos

Terão prioridade de análise e projeto os pontos onde se mostram particularmente críticos os problemas de circulação de veículos coletivos, carga e descarga de passageiros

- . Classificação das vias

As vias de classe hierárquica superior terão preferência para estudo

- . Proximidade ao centro

Terão prioridade os pontos críticos mais centrais



. Fluxo de pedestres

A proximidade de estabelecimentos ou áreas de grande concentração de pedestres será levada em conta na definição das prioridades

. Acidentes

Pelo menos para confronto de prioridades de estudo para os corredores, é possível se identificar os volumes de acidentes envolvidos, já que tais dados se encontram referidos às vias de ocorrência, sem especificação exata do local.

. Nível de serviço

Receberão tratamento prioritário os pontos ou trechos do sistema viário que apresentarem os piores níveis de serviço (a serem obtidos por observação local).



ANÁLISE DOS PROJETOS E ESTUDOS EXISTENTES

I. PAIT

O CONDER, Conselho de Desenvolvimento do Recôncavo, e o GEGRAN, Grupo Executivo da Grande São Paulo, órgãos das Secretarias de Planejamento dos Governos dos Estados da Bahia e São Paulo, desenvolveram, em 1972, um programa de ação imediata de tráfego (PAIT) visando a tenuar os problemas de tráfego no centro da cidade em uma área de aproximadamente 3 km². Essa área é limitada pela Av. da França, Rua Estado de Israel, Túnel Américo Simas, Av. Mal. Castelo Branco, Av. Costa e Silva, Av. Vale dos Barris, Trav. Corneta Lopes, Praça Dois de Julho, Rua Banco dos Ingleses, Av. de Contorno, Praça Cairu e Rua da Bélgica.

As proposições formuladas foram agrupadas em "*Projetos Especiais*":

- Projeto Pelourinho
- Projeto Joana Angélica
- Projeto Direita da Piedade-Politeama
- Projeto Av. 7 de Setembro-Carlos Gomes
- Projeto Comércio
- Projeto J.J. Seabra
- Projetos de Melhoramentos Gerais
- Projeto de Sinalização
- Projeto de Transportes Coletivos

Essas proposições obedeceram a seguinte escala de prio



ridades (*), quanto à destinação das áreas de circulação:

- . Utilização de todo o espaço necessário à livre circulação de veículos, dando-se preferência ao transporte coletivo.
- . Pontos de parada de ônibus para embarque e desembarque de passageiros, e pontos de carga e descarga de mercadorias.
- . O espaço restante destinar-se-á ao estacionamento com ênfase ao de curto prazo.

É de se supor, que os "*espaços de circulação*" referidos são aqueles que na época da elaboração do estudo eram utilizados para circulação de veículos, não se incluindo nestes os espaços de circulação de pedestres. Sob esse prisma, a concepção geral adotada durante a elaboração do PAIT, se coaduna com a filosofia do PLANDURB. Talvez, apenas, os estudos do PAIT não tivessem atribuído ao problema de circulação de pedestres, o papel de relevância que merece.

Por outro lado, as propostas apresentadas se referem a uma realidade nem sempre existente atualmente, já que os dados levantados se referem ao ano de 1972. Mesmo para os locais em que o quadro geral não sofreu alterações substanciais, as propostas não chegam a um nível de projeto que possibilite uma implantação segura, necessitando de maior detalhamento ou, em alguns casos, de alterações, até substanciais, como se observa pela

(*) textualmente



análise específica de cada "Projeto Especial".

1. Projeto Pelourinho

A área do projeto, objeto de proposta para fechamento ao tráfego de veículos, é delimitada por: Praça José de Alencar, Rua Ângelo Ferraz, Rua Frei Vicente, Rua 12 de Outubro, Rua Pe. Anchieta e Praça 15 de Novembro.

Esta proposta chegou a ser implantada na época da apresentação do trabalho, surtindo os efeitos desejados, qual sejam: *"a eliminação dos efeitos da poluição e vibrações pela interrupção do tráfego de passagem, objetivando a preservação do acervo arquitetônico do Pelourinho e a livre circulação de pedestres e turistas pela área, para uma melhor apreciação dos monumentos, isolados ou em conjunto"*. Apesar de contar com o apoio dos órgãos oficiais para tal implantação, pressões externas exercidas por atividades ali instaladas, aliadas à falta de fiscalização, fizeram com que a circulação anterior voltasse a se processar. Mais recentemente, a Fundação do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia bloqueou o acesso pela parte baixa da ladeira, evitando, assim, o tráfego de passagem; a área contudo, dando o acesso remanescente pelo Terreiro de Jesus, transformou-se, em um grande parque de estacionamento, de veículos cujos proprietários exercem atividades no local ou se dirigem às áreas adjacentes.

2. Projeto Joana Angélica

As proposições para a área são:

- Alargamento de rua nos trechos de esquina com as ruas 21 de Abril, Mouraria e Independência.



- Corte de passeios no Largo do Desterro.
- Retirada de postes em quatro locais (Largo do Desterro:3, Mouraria:1, Carneiro Ribeiro:3 e 21 de Abril:1).
- Canalização do tráfego nas Praças Teixeira de Freitas, Miguel Cervantes, Carneiro Ribeiro e Largo do Desterro.
- Colocação de semáforos no SESC, Largo do Desterro, Independência e Ladeira de Santana.
- Acréscimo de mais uma faixa de tráfego, no sentido: Rua da Jaqueira-Largo do Desterro, Independência-Campo da Pólvora e Independência-Piedade.
- Implantação de mão única de direção na Ladeira de Santana, Santa Clara, Independência, Jardim Baiano e Pedro Américo.
- Inversão de mão de direção das ruas Pedro Veloso Gordilho, Paraíso, Junqueira Freire, Junqueira Ayres, Ladeira dos Barris e Praça da Piedade.
- Criação de faixas exclusivas para ônibus na Ladeira da Fonte Nova, lado oeste da Praça Miguel Cervantes, lado norte da Rua Santa Clara, lado leste do Campo da Pólvora e Joana Angélica.
- Acessos à Av. Joana Angélica.
- Revisão de regulamentação do estacionamento e da operação de carga e descarga de mercadorias.
- Sinalização horizontal, vertical e de informação.
- Alteração dos itinerários de ônibus, de acordo com a circulação proposta.

Algumas dessas propostas foram implantadas:



- Alargamento nas esquinas da Independência e Mouraria; o alargamento proposto para a área adjacente a rua 21 de Abril, necessário para a retificação do leito carroçável neste trecho, implicaria na desapropriação de alguns imóveis, o que inviabilizou sua execução.
- Retirada dos postes próximos à Mouraria e Praça Carneiro Ribeiro.
- Implantação de semáforos no SESC e Ladeira de Santana.
- Canalização do tráfego na Praça Carneiro Ribeiro.
- Implantação de mão única de direção nas ruas Sta. Clara, Independência, Arquimedes Gonçalves e Pedro Américo.
- Inversão de sentido de direção do tráfego na rua Junqueira Ayres e na Ladeira dos Barris.
- Implantação de faixas exclusivas para ônibus nos locais propostos.
- Faixas de acesso à Av. Joana Angélica: Ladeira da Fonte Nova (para ônibus), Jardim Baiano (para automóveis) e Avenida Castelo Branco pelo Viaduto Martha Vasconcelos (para caminhões).

A proposta geral de circulação na Av. Joana Angélica, conforme é apresentada, implica na criação de novos pontos de conflito ou na transferência de alguns pontos existentes para outros locais, com a agravante de comprometer ainda mais a área:



- o estabelecimento de mão dupla no trecho Desterro-Campo da Pólvora acarretaria a diminuição em 30% da capacidade de armazenamento da via no trecho, bastante solicitado no sentido de tráfego atual, ao tempo em que implicaria também na implantação de equipamentos sofisticados para sinalização semafórica.
- No trecho do Campo da Pólvora é proposta a operação do tráfego com destino ao centro em 2 faixas de tráfego, quando a juzante, na confluência com a Rua do Tinguí para esse mesmo fluxo é proposta a operação em 1 faixa. Esta descontinuidade, naturalmente criaria pontos de congestionamento, forçando a colocação de um sistema de semáforos em trechos bem próximos quais sejam: Desterro, saída do Jardim Baiano, saída da Rua do Tinguí, saída da Independência que para um adequado funcionamento seria efetuado por "onda verde" para cuja implantação o Departamento de Trânsito não estaria equipado. Sendo assim, o projeto de canalização do Largo do Desterro resultou inviável.
- A proposta de utilização assimétrica do leito carroçável, com preferência para o sentido Independência-Piedade é justificada no projeto tendo em vista a inversão do sentido da Rua do Paraíso que serviria de par à Joana Angélica; todavia esta proposta poderia implicar em um indesejável acréscimo no volume de tráfego na Av. 7 de Setembro no trecho Piedade-São Bento, já que seria a única alternativa de tráfego para os veículos com destino ao Centro ou a Nazaré. Por outro lado se incorreria no risco de criar mais dois pontos críticos em uma área de intenso tráfego de pedestres: no acesso à



Av. 7 de Setembro (com a inversão do sentido de circulação no trecho em frente ao prédio do Curso Águia) e à entrada da Rua do Paraíso (raio de conversão inadequado).

Idêntico caso se verificará na Ladeira de Santana com a proposta de mão única de direção, visto que a Rua Dr.J.J. Seabra somente comporta uma faixa de tráfego enquanto a Ladeira possui caixa para, pelo menos, três (3) faixas; além do mais, a Rua do Gravata que é a de maior solicitação para escoamento do Centro, nesta área, só possui capacidade para uma faixa de tráfego.

3. Projeto Direita da Piedade - Politeama

O Projeto prevê as seguintes alterações:

- correção geométrica no acesso à Rua Aurelino Leal
- recorte do passeio entre Rosário e São Raimundo
- implantação de semáforo na rua São Raimundo, completando o conjunto Direita da Piedade x Rosário x São Raimundo
- utilização assimétrica do leito carroçável da Rua Direita da Piedade, com duas faixas operando no sentido para a Rua do Politeama;
- implantação de sentido único de circulação nas ruas: Junqueira Ayres (sentido Piedade-Barris) e São Raimundo (sentido Av. Sete-Politeama)
- inversão de mão de direção das ruas: Ladeira dos Barris, Rosário, Praça da Piedade.

As medidas propostas, não consideravam a abertura ao



tráfego da Av. Vale dos Barris. Algumas das medidas propostas foram implantadas posteriormente considerando-se o funcionamento da Avenida:

- . Inversão do sentido de circulação na Ladeira dos Barris e na Rua do Rosário
- . Implantação de sentido único de circulação na Rua Junqueira Ayres
- . Correção geométrica no acesso à Rua Aurelino Leal

A inversão da mão de direção na Rua São Raimundo parece ser desaconselhável em função de suas dimensões, incompatíveis com o tráfego de veículos de grande porte, sem contar com a possibilidade do surgimento de áreas de conflito nas interseções dessa via com a Rua Direita da Piedade e Av. 7 de Setembro.

4. Projeto Av. 7 de Setembro - Carlos Gomes

Para o trecho Campo Grande-Largo da Vitória, são propostas:

- . canalização de tráfego no Largo da Vitória
- . implantação de semáforo no Largo da Vitória
- . implantação de faixas exclusivas para ônibus em ambos os lados da Avenida, no período diurno
- . revisão de regulamentação do estacionamento e das operações de carga e descarga de mercadorias
- . sinalização horizontal, vertical e de informação
- . alteração dos itinerários de ônibus, de acordo com a circulação recomendada.



- A canalização de tráfego no Largo da Vitória realmente se faz necessária, todavia a solução proposta apresenta problemas quanto ao traçado geométrico, conseqüentemente criando problemas à circulação.
- Ao longo de todo o trecho Campo Grande-Largo da Vitória, a faixa exclusiva é de implantação problemática visto que elimina o estacionamento junto ao meio-fio. A impossibilidade de eliminá-lo se dá em virtude de os imóveis aí existentes não disporem de suficiente número de garagens, como também não existem ruas adjacentes que possibilitem o deslocamento dos estacionamentos. O recho é arborizado, em ambos os lados, com árvores de médio porte que impossibilitam os coletivos de trafegarem próximos ao meio-fio. A eliminação dessas árvores seriam pouco recomendável.

5. Projeto Comércio

Para a área do Comércio as medidas propostas são:

- canalização do tráfego na Rua Estado de Israel, no trecho entre a Av. Oscar Pontes e Av. da França
- colocação de semáforos na Av. da França (esquina da Rua da Holanda), na Rua da Argentina (esquina com Av. Estados Unidos) e, ainda, na Rua da Argentina (esquina com a Rua Miguel Calmon)
- inversão do sentido de circulação na Ladeira do Taboão, na Rua Fernão Cardin, Rua Cons. Dantas, na Rua Portugal, na Rua Miguel Calmon, Viscondado Rosário (entre Rua Portugal e Lopes Cardoso), lado



sul da Praça da Inglaterra (entre Av. da França e Av. Estados Unidos e Av. da França), na Praça Deodoro, lados leste e sul, na Rua Riachuelo com direção à Praça Conde dos Arcos.

Com relação à circulação, o "Projeto Comércio" propõe duas mudanças de maior envergadura, quais sejam:

- Inversão do sentido de circulação na Ladeira do Tabão, o que não parece ser aconselhável, em virtude de provocar mais um acesso à área, consequentemente eliminando uma saída em direção aos bairros, em especial o bairro de Sto. Antonio;
- Inversão no sentido de circulação nas ruas Portugal e Miguel Calmon, o que resultaria no deslocamento do ponto de acesso à área, dos veículos provenientes da Av. do Contorno, sem, todavia, solucionar o problema provocado pelo "entrelaçamento" ocorrente neste local, motivado pelos veículos provenientes da Av. Contorno com destino as ruas Miguel Calmon e Estados Unidos e os que provêm da Rua Portugal e se destinam à Av. Contorno;

Quanto à regulamentação de estacionamento, o projeto se encontra desatualizado, em função do crescimento da demanda desde o ano de referência.

Mais recentemente, o Departamento Estadual de Trânsito elaborou e implantou um projeto de circulação para a área do Comércio que, apesar da falta de fiscalização nas áreas de estacionamento proibido, vem cumprindo a contento a finalidade a que se propôs.



6. Projeto J. J. Seabra

São propostos os seguintes melhoramentos:

- a) mão única na Ladeira do Aquidabã, sentido Praça dos 15 Mistérios - J. J. Seabra
- b) mão única na Rua João de Brito, sentido J. J. Seabra - Praça dos 15 Mistérios
- c) canalização de tráfego e semáforos nos baixos do Viaduto Martha Vasconcelos
- d) mão única na Ladeira de Santana, sentido Igreja - J. J. Seabra
- e) revisão de regulamentação de estacionamento e das operações de carga e descarga de mercadorias
- f) sinalização horizontal, vertical e de informação

Quanto as proposições apresentadas, cabem as seguintes observações:

- a implantação de mão única na Ladeira do Aquidabã e rua João de Brito, traria os seguintes inconvenientes:
 - . conversão a esquerda a partir da J. J. Seabra, para a Rua João de Brito, em conflito com o fluxo direto da J. J. Seabra
 - . conversão a direita do fluxo da J. J. Seabra, para a Rua João de Brito em ângulo desfavorável
 - . conflitos na confluência Rua Deraldo Dias/Rua João de Brito/Ladeira do Aquidabã

Esses inconvenientes recomendam a manutenção do esquema atual de circulação



- A canalização de tráfego e semáforo nos baixos do Viaduto Martha Vasconcelos, conforme propostos, deixam a desejar, ressaltando-se os seguintes tópicos:
 - . proposição de 3 faixas de tráfego na aproximação da Rua Dr. J. J. Seabra (sentido 7 Portas-Baixa dos Sapateiros) quando a juzante a via a penas tem uma faixa de tráfego, prejudicando o raio de curvatura para o movimento de retorno no canteiro central e conversão a esquerda a partir do acesso lateral ao Viaduto
 - . "Bottle-neck" para o fluxo Baixa dos Sapateiros -Sete Portas, passando de 3 faixas para 1 faixa
 - . impossibilidade de conversão a esquerda para o fluxo Túnel-Sete Portas
 - . o projeto se encontra desatualizado, já que foram levadas a efeito obras de remanejamento de guias em sua área de influência

- A implantação de mão única na Ladeira de Santana, no sentido Igreja-J. J. Seabra, é viável, conforme proposto no PAIT, já que a Rua do Gravatá atende o tráfego de sentido contrário. Todavia, a largura excessiva da Ladeira de Santana em sua confluência com a Rua Dr. J. J. Seabra deverá acarretar a aproximação do fluxo em 3 faixas de tráfego, o que poderá comprometer a operação da interseção. Assim será necessária a canalização dos fluxos de aproximação, por meio de redução do espaço de circulação de veículos na Ladeira de Santana

- As propostas de sinalização resultam prejudicadas a partir da decisão de não se acatar as alterações



propostas para circulação.

7. Projetos de Melhoramentos Gerais

a. Praça Castro Alves

É proposta a colocação de semáforo na confluência da Ladeira da Montanha com a Rua Carlos Gomes e Av. 7 de Setembro, objetivando possibilitar a conversão a esquerda do fluxo em aproximação pela Ladeira da Montanha para a Rua Chile.

Atualmente os veículos procedentes da Cidade Baixa e com destino à Rua Chile, fazem retorno na confluência da Rua dos Aflitos x Av. 7 de Setembro, percorrendo um percurso adicional de 2.300m, carregando a rôtula Carlos Gomes-Av. 7 de Setembro. Entretanto, os volumes de viagens entre Cidade Baixa (zona 1) e Sé (zona 2), segundo levantamento recente, mostram cerca de 850 passageiros/dia, sendo 500 em veículos privados e 350 em coletivos. Considerando-se taxas de ocupação médias de 1,6 passageiros/veículo em automóveis e 35 passageiros/veículo em ônibus, ter-se-á 350 evp/dia beneficiados, o que não justificaria a aprovação da proposta. Ainda porque não se deseja facilitar o acesso de veículos particulares a área da Sé.

Quanto ao transporte coletivo, é suprido pelo Elevador Lacerda.

b. Av. de Contorno. (Boite Clock)

Trata-se de proposta de canalização de tráfego para a confluência da Av. de Contorno com a Rua Ga



briel Soares, com previsão de conversões livres a direita, e instalação de semáforo de três fases, para os movimentos de conversão a esquerda e movimentos diretos.

A proposição é apresentada por meio de lay-out da canalização, sem detalhamento e especificação das características do semáforo a ser implantado. Ademais, apresenta sérias deficiências quanto aos projetos geométrico e de sinalização.

c. Rua Chile (passeio Bráulio Xavier)

Proposta de corte em passeio e remanejamento de poste, para regularização da largura do leito carroçável da Rua Chile

Essa medida se faz necessária. O lay-out apresentado deve ser detalhado a nível de execução. Entretanto, antes da implantação, deverá ser remanejado o poste existente na área do passeio a ser demolido.

Além disso, essa área de projeto deveria ser estendida até a Rua da Misericórdia, com alargamento do passeio da Rua Chile, Praça Municipal e Rua da Misericórdia, deixando o leito carroçável com apenas 2 faixas de tráfego, e propiciando condições para criação de "bairas" de estacionamento para taxis, ônibus, carga e descarga de passageiros, etc.

8. Projeto de Sinalização

- Revisão de regulamentação do estacionamento e das



operações de carga e descarga de mercadorias

- Sinalização horizontal, vertical e de informação

As propostas resultam prejudicadas a partir da decisão de não se acatar as alterações propostas para circulação.

9. Projeto de Transportes Coletivos

- O estudo dos transportes coletivos foi elaborado considerando-se os seguintes itens:
 1. racionalização do sistema existente
 2. criação de linhas circulares
 3. criação de linhas especiais

No ítem relativo a racionalização do sistema existente foram realizados estudos sobre:

- . pontos de parada na área central, reescalando-os de maneira a minimizar os conflitos atualmente existentes;
 - . implantação de linhas circulares, eliminando todos os terminais no centro;
 - . racionalização dos itinerários, procurando evitar percursos desnecessários;
 - . adoção de faixas exclusivas para os ônibus, nos eixos Av. Sete/Carlos Gomes e Piedade/Joana Angélica.
- A proposta de remanejamento dos pontos de parada prevê sua separação por itinerário (em alguns pontos parariam os coletivos que trafegam pela Vitórii



a, em outros os que passam pelo Canela, etc). Desta maneira a adoção de faixa exclusiva, também proposta, ficaria caracterizada apenas como "exclusivo" mas não como obrigatória para a circulação de coletivos, visto que nos pontos onde não fosse obrigatória a parada, os coletivos ultrapassariam pela faixa da esquerda, prejudicando a operação do sistema.

- É denominada "Operação Circular", a eliminação dos terminais de coletivos no Centro, transformando-os em pontos de embarque e desembarque de passageiros, evitando-se com isto que os motoristas estacionem os veículos por tempo além do recomendado. Esta medida se faz necessária, e para que sua implantação seja viável, necessita-se, tão somente, de uma fiscalização efetiva.

- A racionalização dos itinerários, que visa a melhoria da velocidade operacional, em alguns casos, poderá surtir efeito, a exemplo das linhas Tororô/Centro, Macaúbas/Centro. Em outros casos, porém a proposta, de evitar o acúmulo de coletivos em vias congestionadas, sofre a contrapartida de aumento do percurso (exemplo: Sta. Mônica/Barroquinha/Terminal da França/Nordeste

De modo geral, as proposições de linhas circulares abrangendo o Terminal da França e a Rua Dr. Seabra obedecem ao itinerário pela Ladeira da Montanha, convergindo à esquerda em direção à Rua Chile. Este movimento além de acarretar retardamento no fluxo da Av. Sete (São Bento), implicaria no acréscimo de um semáforo, é dificultado pelas carac



terísticas geométricas da via.

Linhas Circulares

A proposta de linhas circulares, se restringem exclusivamente à ligação das diversas unidades das duas Universidades.

São propostas as linhas:

- Campo Grande/Federação
- Nazaré/Fazenda Garcia na Garibaldi
- Nazaré/Federação na Garibaldi

Destas linhas, atualmente funciona a Campo Grande/Federação que abrange no seu itinerário as unidades da U.F.Ba., inclusive as localizadas em Ondina. A linha é atendida pela Viação Duran Ltda. e pelo SMTC.

Linhas Especiais

As linhas especiais propostas visam o atendimento aos usuários de automóvel particular e turistas.

Foram propostas as seguintes linhas:

- Comércio/Rio Vermelho, via Centenário;
- Rodoviária/Barra via Nazaré;
- Pelourinho/Barra via Praça da Sé;
- Praça da Sé/Av. da França/Aeroporto, via Centro Administrativo e Itapoã;



Os itinerários estabelecidos interligariam as áre
as hoteleiras, os pontos de atração turística e os
terminais aéreo, marítimo e rodoviário. Todavia, a
empresa concessionada para a implantação dos cole
tivos especiais tomou como diretriz o atendimento
a bairros cujas faixas de renda são maiores, por
tanto, as linhas especiais hoje em circulação são:

Pituba - Comércio - via Barra
Pituba - Praça da Sé - via Barra
Barra - Comércio - via Montanha
Barra - Praça da Sé
Shopping Center Iguatemi - Praça da Sé -via Barra/
Graça



II. DETRAN

O Departamento Estadual de Trânsito, órgão da Secretaria da Segurança Pública do Governo do Estado da Bahia, responsável pela operação do sistema viário de Salvador, tem elaborado e implantado projetos de remanejamento de circulação em áreas especiais e de melhoramentos em pontos de interseção críticos. Esses projetos envolvem a utilização de elementos físicos para canalização e dos dispositivos usuais para controle de tráfego, todavia não são baseados em levantamentos precisos nem apresentam um detalhamento que permita uma implantação segura.

Além disso, as normas adotadas na elaboração desses projetos não correspondem às utilizadas em outros grandes centros do país, e que já são objeto de projeto de normalização por parte da ABNT. A uniformização dessas normas de projeto, embora não obrigatória, por não ser objeto de portaria do CONTRAN, seria recomendável, em função do aproveitamento da tecnologia desenvolvida em outros centros.

Na área-objeto do presente estudo encontram-se as seguintes propostas:

- Canalização do tráfego na Av. Estados Unidos, no trecho do acesso ao tunel Américo Simas. Esta proposta, parte do projeto de circulação para o "Comércio", já implantado, propõe o prolongamento do



canteiro que separa as duas avenidas, de modo a promover ordenação das faixas de tráfego no local;

- Canalização do tráfego na Rua da Bélgica, trecho entre Av. Estados Unidos e Rua Miguel Calmon, visando eliminar o entrelaçamento dos veículos procedentes da Av. de Contorno, e reservando a Av. Estados Unidos para a circulação dos veículos procedentes da Av. da França. O bloqueio físico proposto foi executado com prismas de concreto, sendo necessário se desenvolver o projeto geométrico para execução das guias.
- Ampliação do passeio em frente ao Paço Municipal, de modo a disciplinar o estacionamento de veículos oficiais, na área, ao tempo em que uniformiza as dimensões do leito carroçável nas ruas Chile e Misericórdia. Esta proposta foi absorvida pela Prefeitura e conseqüentemente implantada. A largura proposta para estas vias, no entanto, parece ser excessivamente grande.
- Eliminação do estacionamento no largo do Mucambiinho (antigo largo das Flores), destinando o logradouro às atividades de lazer, ao tempo em que elimina o retardamento do fluxo, que proveniente da rua Carlos Gomes, se dirige ao largo Dois de Julho;
- Ampliação dos passeios no largo Dois de Julho, disciplinando o tráfego no local, bem como o estacionamento desordenado aí ocorrente.



- Fechamento ao tráfego do trecho da Piedade, compreendido entre a Igreja de S. Pedro e a Faculdade de Ciências Econômicas, transformando-se em área para estacionamento, tendo em vista que o fluxo oriundo desta rua provoca congestionamento na Av. Sete de Setembro motivado pela insuficiência de espaço de acomodação do fluxo que proveniente da Piedade, se destina à rua da Força. A proposta de desativação desse trecho da via encontra base na existência de opção para acesso à Av. Sete de Setembro pela rua do Rosário. É discutível todavia; sua utilização como área de estacionamento.
- Canalização na Av. Sete de Setembro, trecho da interseção com a Rua Sen. Costa Pinto e Rua Visconde de S. Lourenço, de modo a eliminar o conflito gerado pelos fluxos provenientes dessas vias. A proposta se restringe a sinalização horizontal, e já se encontra implantada.
- Canalização de tráfego no Largo da Vitória. Neste local, considerando a disponibilidade de área de circulação, o DETRAN implantou prismas de concreto, com configuração de rotatória procurando ordenar os movimentos de conversão. Todavia a configuração geométrica do ilhamento implantado (deficiente), a inexistência de sinalização de solo e de hierarquização de movimentos, recomendam a reformulação do dispositivo implantado.
- Canalização de tráfego na Rua Leovigildo Filgueiras, em sua confluência com a Rua da Curva Grande,



defronte o Colégio Antônio Vieira, onde mostram-se particularmente graves, os problemas de conflitos, entre veículos e pedestres, bem como aqueles gerados pelos veículos em movimento de acesso e saída ao colégio. É proposta a solução da interseção por meio de rotatória alongada, longitudinalmente, na direção da Rua Leovigildo Filgueiras. Parece ser inconveniente o tratamento proposto para a interseção pelo espaço reduzido de que se dispõe no local, (acarretando raios de conversão insuficientes), pela descontinuidade que se observa na canalização do fluxo bairro-centro em aproximação pela Rua Leovigildo Filgueiras, e pela inexistência de cones de aproximação.

Seria, certamente, mais conveniente a operação da interseção sob a configuração "T", com parada obrigatória para os veículos em aproximação pela Rua da Curva Grande, já que o volume de veículos não recomenda instalação de semáforos para o controle do tráfego de veículos. A instalação de um semáforo de pedestres no local, entretanto, seria medida das mais recomendáveis, desde que operado somente nos períodos de grande movimentação de alunos.

- Projetos de canalização na rua Padre Feijó, Largo do Campo Santo, Largo do Porto da Barra e Av. Oceânica (entrada de Ondina), visando reduzir os conflitos motivados por amplas áreas pavimentadas sem ordenação e hierarquização de movimentos. Estes projetos porém, não podem ser implantados conforme a proposta original do DETRAN, que se baseia em plantas cadastrais desatualizadas.



- Projeto de canalização na Praça Lord Cochrane, visando eliminar o conflito entre os veículos que se destinam à Praça dos Reis Católicos e ao Garcia, motivado pela insuficiência de comprimento de entrelaçamento. A proposta se prende à ampliação de uma parte à ilha rotatória e eliminação de parte de um canteiro entre as duas pistas provenientes da Av. Vasco da Gama. A exemplo dos anteriores este projeto não apresenta um grau de detalhamento que viabilize na implantação.

- Corte de canteiro na rua da Graça, de modo a permitir que os veículos provenientes da Vitória com destino à Av. Euclides da Cunha tenham acesso a esta última, sem a necessidade de efetuar retorno na Av. Princesa Leopoldina, cujo canteiro não possui raio de curvatura suficiente, agravado pelo fato de apresentar forte aclive. A proposta encontra, ainda, base no fato de que se implanta a eliminaria o conflito ocorrente entre este fluxo e os de acesso ao Vale do Canela e à Rua Princesa Isabel.

- Canalização de tráfego na Av. de Contorno:

Basicamente a mesma proposta apresentada no PAIT, tanto que, se enquadrariam perfeitamente a esse projeto as observações feitas para aquele desenhado durante o PAIT.



III. CONVÊNIO GEIPOT/CONDER

A Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes em convênio com a CONDER, em seus estudos de curtíssimo prazo para o ETU-SALVADOR, estudou vinte e quatro áreas críticas, do ponto de vista de tráfego, situadas no centro da cidade. Para essas áreas são propostas obras de canalização de tráfego em pontos críticos, alterações no esquema de circulação e projetos de sinalização.

A filosofia que parece nortear as proposições apresentadas é a de dar tratamento prioritário ao tráfego de pedestres e veículos coletivos, porém sem desestimular o estacionamento na área central, pelo menos a curto prazo.

O conflito entre concepções, que fica evidenciado entre as propostas apresentadas e a filosofia do PLANDURB, é o de que o GEIPOT propõe, em algumas das áreas, a criação de vagas de estacionamento permitido, onde atualmente é proibido. A melhor filosofia, quanto a estacionamento junto ao meio fio, na área central, parece ser a de se conservar, se possível, as vagas de estacionamento permitido existentes, regulamentando-se seu uso, e tomando medidas que provoquem maior rotatividade de ocupação, e não criar-se novas vagas, principalmente do lado esquerdo do fluxo, e em áreas adjacentes a canalizações, quando além do inconveniente de estimular o acesso de veículos particulares a área central,



provocam conflitos com o tráfego de passagem.

Notou-se, ainda, que na procura de soluções para as áreas críticas da cidade, e dispondo de pouco tempo, as propostas foram apresentadas a nível de "estudo", resultando a inviabilidade de implantação dos melhoramentos, já que:

- . os elementos geométricos (ilhamentos, passeios, etc.) a construir ou demolir não são "amarrados" a pontos de referência, nem apresentam elementos suficientes para locação em campo (cotas, pontos de curva, comprimentos de desenvolvimento de curvas, ângulos centrais, etc.);
- . em algumas das áreas de projeto é possível se verificar a falta de exatidão da planta de situação atual;
- . não há especificação de cores, dimensões e materiais a serem utilizados para a sinalização de solo;
- . o projeto não traz dimensionamento de ciclos e especificação dos equipamentos a serem utilizados para sinalização semafórica, bem como das características dos componentes.

Além disso, ressalte-se que não foram especificados os locais propostos para pontos de parada de ônibus, e que as normas geralmente utilizadas para projeto geométrico e projetos de sinalização horizontal, vertical e semafórica nem sempre foram atendidas, o que se evidencia na análise específica de cada área de projeto.



1. LARGO DA VITÓRIA (Corredor da Vitória - Trecho I)

A área de projeto abrange a aproximação da Rua da Graça desde a Rua Teixeira Leal, a Av. 7 de Setembro desde a Rua Aloisio de Carvalho, a Praça Rodrigues de Lima e a aproximação da Ladeira da Barra.

Em termos de concepção geral a proposta apresentada se coaduna perfeitamente com a destinação que se pretende dar à área de projeto, qual seja, a de dar tratamento prioritário ao tráfego de pedestres e veículos coletivos.

Quanto ao projeto geométrico e ao projeto de sinalização, poderiam ser acrescentadas as seguintes observações:

a) Projeto Geométrico

- Na pista bairro-centro da Av. 7 de Setembro, trecho entre o Largo da Vitória e Rua Bráulio Xavier, foi proposto um estreitamento brusco do leito carroçável, sem canalização física, mas com canalização por meio de pintura de solo, o que parece ser desaconselhável.
- Na confluência da Ladeira da Barra com o Largo da Vitória, é proposto corte no passeio da esquina, do lado da Rua da Graça, atingindo um poste e parte do jardim do edifício ali existente, o que implica em desapropriação daquele trecho de lote.
- Na esquina da Rua Teixeira Leal com Rua da Graça, é proposto alargamento brusco do passeio, quando parece ser mais indicado a concordância entre o alinhamento dos passeios das Ruas da Graça e Teixeira Leal. Observação semelhante pode ser feita para a esquina da Rua Aloisio de Carvalho com a



Av. 7 de Setembro.

- O estreitamento da pista da Rua da Graça (sentido Largo da Vitória - Rua Teixeira Leal) poderia ser feito por meio de "taper" mais suave.
- Na esquina da Av. 7 de Setembro com a Praça Rodrigues de Lima, é proposto corte no passeio, com remoção de 2 postes, e talvez atingindo árvore existente.
- A área da Praça Rodrigues de Lima lateral à Igreja da Vitória teria seu uso otimizado com o remanejamento proposto ?

b) Projeto de Sinalização Horizontal

- A localização da faixa de retenção para o movimento de conversão a esquerda, no Largo da Vitória, é inadequada. Deveria ser posterior à abertura do ilhamento.
- Nos detalhes da faixa de pedestres, as barras atingem a linha de meio fio, quando devem guardar pelo menos 0,40m de distância.
- No trecho inicial da Av. 7 de Setembro, é proposto estreitamento do leito carroçável por meio de linha de canalização (pontilhada), complementada por "seta de conversão obrigatória a esquerda", inadequada para o caso de "taper". No mesmo trecho as linhas de balizamento se estendem até o fim do "taper", quando devem ser interrompidas no local em que a faixa de "taper" invade a faixa adjacente.
- O cone de aproximação para o fluxo Av. 7 de Setembro - Largo da Vitória, deve ter início pontual.



- As linhas de aproximação das vias transversais de vem ser realmente sólidas, porém, duplas.
- A localização proposta para a linha de retenção na aproximação da Rua da Graça poderá acarretar desrespeito à sinalização.
- Parece ser desaconselhável a demarcação das vagas de estacionamento permitido junto ao meio fio, o que poderá acarretar mau aproveitamento do espaço disponível, desde que sua destinação não será a de estacionamento de alta rotatividade.

c) Sinalização Vertical

- A circulação mais indicada para a Praça Rodrigues de Lima parece ser a de sentido horário.
- A sinalização horizontal na Rua da Graça, em sua confluência com a Rua Souza Lima sugere a proibição das conversões a esquerda, sem que a sinalização vertical o afirme.
- A existência de semáforo e faixa de pedestres a jusante da saída do Largo da Vitória para a Ladeira da Barra, sugerem a obrigatoriedade de parada, sem que exista linha de retenção na faixa da esquerda.
- A sinalização de advertência vertical ou horizontal foi totalmente omitida.
- Alguns dos locais de estacionamento permitido não apresentam sinalização vertical.

d) Sinalização Semafórica

- O diagrama de fases não indica se será permitida conversão à direita para o fluxo proveniente da



Praça Rodrigues de Lima, bem como a sinalização vertical não leva a crer que o movimento seja pro
ibido.

- O diagrama de fases não mostra o movimento de con
versão a direita a partir da Ladeira da Barra.
- O projeto mostra que a norma utilizada para loca
lização das faces semaforicas é a adotada nos EE.UU., com faces principais projetadas sobre a via em meio pórtico, com repetidor na própria co
luna. Todavia, ora se colocou o semáforo a direi
ta do fluxo e, ora a esquerda. As normas america
nas recomendam, sempre que possível, colocar-se os semáforos a direita do fluxo.
- É discutível a necessidade de se fazer parar o fluxo Av. 7 de Setembro - Ladeira da Barra, duran
te a fase I, do diagrama de fases.
- As faces de controle, do fluxo Ladeira da Barra - Av. 7 de Setembro, não oferecem condições de visi
bilidade.

2. CORREDOR DA VITÓRIA (Corredor da Vitória-Trechos II, III)

A área de projeto abrange a Av. 7 de Setembro, tre
cho entre a Rua Aloisio de Carvalho e o Campo Gran
de.

A exemplo do projeto do Largo da Vitória a propo
ta apresentada se enquadra na filosofia de trata
mento preferencial ao tráfego de pedestres e cole
tivos, e de destinar vagas ao estacionamento de lon
ga duração ao longo do corredor.



Quanto ao projeto de sinalização, poderiam ser a crescidas as seguintes observações:

a) Projeto de Sinalização Horizontal

- A demarcação de vagas individuais para estacionamento permitido é desaconselhável nesse caso.
- As linhas de aproximação para faixa de pedestres propostas ao lado do prédio da Secretaria de Saúde devem ser duplas, bem como para as demais faixas de pedestres propostas na área de projeto.

b) Sinalização Vertical

- A sinalização de advertência vertical e horizontal foi omitida.
- As áreas defronte a hotéis devem ser de estacionamento proibido e reservadas para carga e descarga de hóspedes.
- Seria aconselhável a destinação de vagas nas proximidades dos hotéis para estacionamento de ônibus de turismo.

c) Sinalização Semafórica

- A posição proposta para as faces dos semáforos repetidores nas áreas de cruzamento de pedestres é insatisfatória.

3. CAMPO GRANDE (Campo Grande - Trechos I, II)

A área do projeto abrange as aproximações das Ruas



Dr. José Marcelino, Av. 7 de Setembro, Rua Forte de São Pedro, Rua Leovigildo Filgueiras, Rua João das Botas e Rua Araújo Pinho, bem como toda a área do Campo Grande.

O Esquema de circulação e os projetos de canalização e sinalização apresentados, pressupõem a implantação de uma linha de ônibus circular Campo Grande/Praça da Sé, com a transferência dos terminais de coletivos dessa última para o Campo Grande. A implantação de tais medidas, no entanto, dependem de uma série de decisões e medidas paralelas que, pelo menos, inviabilizam-na a curto prazo.

As observações que se seguem se baseiam no suposto de que as propostas do GEIPOT venham a se concretizar, e no fato de que as propostas apresentadas para alguns dos trechos da área do projeto são de implantação viável, independentemente da implantação da linha circular.

a) Sinalização Horizontal

- Falta linha de retenção na faixa de conversão a esquerda da Av. 7 de Setembro.
- Falta pré-sinalização de solo nas aproximações da Av. 7 de Setembro.
- As faixas de pedestres atingem a linha de meio-fio, quando deveriam guardar pelo menos 0,40m de distância.
- Os "Zebrados" dos cones de aproximação do ilha_{mento} proposto defronte o Palácio do Arcebispo apresentam sentido invertido.



- As vagas de estacionamento permitido, de preferência não devem ser demarcadas individualmente.
- No acesso ao corredor da Vitória, a linha de aproximação deve ser dupla.
- No acesso do trecho em mão inglesa para a Rua Araújo Pinho não são necessárias a linha de retenção e a legenda "PARE".
- Na aproximação da Rua Leovigildo Filgueiras o cone de separação apresenta "zebrado" em sentido invertido.
- Na saída da faixa de conversão destinada aos automóveis provenientes da Rua Leovigildo Filgueiras, aparece uma seta de "conversão obrigatória a esquerda", inadequada para o caso de mudança de faixa. Na mesma faixa o balizamento externo se estende até o fim do "taper", quando deveria ser interrompido em seu início. O mesmo caso ocorre a esquerda desse ponto.
- Na saída para a Rua Forte de São Pedro, o cone de saída não está completo.
- No acesso à área de transbordo, a faixa dos ônibus procedentes de Leovigildo Filgueiras apresenta seta de conversão obrigatória a esquerda quando essa conversão é proibida.

c) Sinalização Vertical

- Foi totalmente omitida a sinalização de advertência.
- A sinalização de indicação em pórtico parece ser incompatível com a paisagem urbana de Sal



vador.

- Falta sinalização de conversão obrigatória a direita, na aproximação da Rua Dr. José Marcelino.
- Falta sinalização de conversão proibida a esquerda, na aproximação da Av. 7 de Setembro (Centro - Barra), após a faixa de pedestres.
- Na aproximação da Av. 7 de Setembro (Centro-Barra) no passeio direito, ao invés de R-26, deve ser R-4b.
- No trecho em mão inglesa entre a Rua Araújo Pinho e Rua João das Botas, a placa R-6 está voltada para o lado oposto.
- Na aproximação da Rua João das Botas após a conversão a esquerda, falta placa de "*sentido obrigatório em frente*" (R-26).
- Na aproximação da Rua Leovigildo Filgueiras falta placa de conversão obrigatória a direita.
- No acesso do trecho em "*mão inglesa*" para a Rua Araújo Pinho, não é necessária parada obrigatória.

d) Sinalização Semafórica

- No projeto não são apresentados os diagramas de fases.
- Na aproximação da Rua Dr. José Marcelino, a localização proposta para semáforo é inadequada.
- Na faixa de pedestres do Corredor da Vitória, a localização da face semafórica repetidora é inadequada.



4. RUA SENADOR COSTA PINTO x AV. 7 DE SETEMBRO (MANON)

A área de projeto abrange a Rua do Forte de São Pedro; as aproximações da Rua Politeama de Baixo e Rua Politeama de Cima; a Av. 7 de Setembro, trecho entre Rua Jonathas Abbot e José Marcelino; Travessa Horácio Cezar; Rua Salvador Pires; e o trecho da Rua Senador Costa Pinto entre Av. 7 de Setembro e Rua Salvador Pires.

O esquema de circulação atual é mantido, menos o da Travessa Horácio Cezar e Salvador Pires, que deverão, conforme proposto, abrigar exclusivamente taxis, com a transferência de pontos atualmente existentes na Av. 7 de Setembro e Rua Senador Costa Pinto.

São propostas ainda algumas obras de correção geométrica e canalização de tráfego:

- . ilhamento na confluência da Rua Forte de São Pedro/Av. 7 de Setembro/Rua Senador Costa Pinto, cuja configuração atende aos movimentos permititidos, porém com geometria passível de reestudo.
- . "baias" de estacionamento na Rua Forte de São Pedro, em prejuízo de uma das faixas de tráfego (a da direita), o que pode se admitir no trecho entre Rua Politeama de Baixo e Av. 7 de Setembro, porém não recomendável para o trecho a montante da primeira, devido ao alto volume de veículos em circulação no trecho. A argumentação de que a redução da largura da Rua Forte de São Pedro, obtida com a criação da "baia", faz melhorar o



raio da conversão de ônibus para a Rua Politeama de Baixo, não encontra base a partir da verificação de que é possível se obter o mesmo raio proposto para o meio-fio (7m), apenas reduzindo 1,00m na largura total (13,00m), o que permite, ainda, manter-se o esquema de faixas existentes (4 faixas de 3,00m, cada), sem necessidade da criação de vagas de estacionamento.

- . Baias de estacionamento na Av. 7 de Setembro, do lado esquerdo do fluxo, proposta que pode ser inviável por razões de segurança, devido a proximidade do Palácio da Aclamação (Governo Estadual), e quando não por isso, pelo fato de estar localizada em área de canalização do tráfego e ao lado esquerdo do fluxo, perturbando a operação da faixa de maior velocidade.
- . Baias de estacionamento na Rua Politeama de Cima promovendo a ordenação do estacionamento atualmente existente.
- . Regularização da largura do leito carroçável da Av. 7 de Setembro e da Rua Senador Costa Pinto.
- . Problemas relativos a sinalização horizontal, vertical e semafórica se verificam na proposta apresentada.

5. AV. 7 DE SETEMBRO/RUA CARLOS GOMES (Trechos II, III, IV)

A área de projeto abrange o par Av. 7 de Setembro-Rua Carlos Gomes/Rua Senador Costa Pinto.



O esquema de circulação atual é mantido no par Av. 7 de Setembro - Rua Carlos Gomes/Rua Senador Costa Pinto. É, no entanto, objeto de proposta para alteração na Rua do Rosário e Rua de São Raimundo.

São propostas, ainda, as seguintes medidas:

- . Os pontos de taxi existentes na área de projeto, são transferidos para vias transversais à Av. 7 de Setembro, sendo que a Travessa Jonathas Abott, funcionaria no sentido Senador Costa Pinto - 7 de Setembro, a exemplo da Rua Pedro Autran e o Beco de Maria Paz. Parece ser mais funcional a operação de, pelo menos, uma das transversais no sentido Av. 7 de Setembro-Senador Costa Pinto/Carlos Gomes, a qual poderia ser a Travessa Jonathas Abott.
- . Ilhamento na confluência da Rua Senador Costa Pinto x Rua Carlos Gomes (Faísca).
- . Canalização na Rua do Rosário, que sô funcionaria se fosse alterado o sentido do fluxo.
- . Estacionamento em baia, na Rua São Raimundo, o que é inviável, já que foi omitida no projeto uma via que tem acesso a Rua São Raimundo (articulação vale - cumeada).
- . Faixa privativa de ônibus na Av. 7 de Setembro e no Corredor Carlos Gomes/Senador Costa Pinto.
- . Ponto de taxis na Praça da Piedade, defronte a Escola de Economia, quando mais interessante parece ser sua localização na Rua da Forca, liberando aquele trecho de via para estacionamento



e/ou circulação de pedestres.

- . Ponto de taxis na Praça da Piedade, defronte o prédio do "Curso Águia", cuja criação é desinteressante, dada a proximidade de outro ponto de taxis de maior capacidade.
- . Baias de estacionamento, ao "lado esquerdo" do fluxo, na Praça da Piedade e na aproximação da Av. Joana Angélica.
- . Obras de correção geométrica no acesso ao Largo Dois de Julho, quando recomendável seria transformar esse apêndice em área de circulação de pedestres.
- . Canalização do fluxo em aproximação pela Rua 21 de Abril.
- . Regularização da largura do leito carroçável da Av. 7 de Setembro, da Rua Carlos Gomes e da Rua Senador Costa Pinto, em 9,50m, mediante ampliação dos passeios.

Problemas relativos a sinalização horizontal, vertical e semafórica se verificam na proposta apresentada.

6. PRAÇA CASTRO ALVES

A área de projeto abrange a Praça Castro Alves e as aproximações da Av. 7 de Setembro, Rua Carlos Gomes, Ladeira da Montanha, Rua Chile e Rua Ruy Barbosa.



Não são propostas alterações no esquema atual de circulação, sendo recomendadas as seguintes medidas:

- . Desativação das áreas de estacionamento rotativo existentes na Praça Castro Alves e nos lotes adjacentes à confluência da Rua Carlos Gomes e Ladeira da Montanha, medida que somente seria recomendável a partir da implantação de novas áreas de estacionamento.
- . Canalização física dos fluxos em aproximação pe la Av. 7 de Setembro, Rua Chile e Ladeira da Mon tanha.
- . Criação de ponto de taxis, defronte a Praça Cas tro Alves, quando melhor seria se destinar aque la área a ponto de ônibus, aproveitando a área da praça para acumulação de usuários.
- . Corte no passeio da Rua Chile, defronte o pas seio do Ed. Bráulio Xavier, melhorando as condi ções de acesso à Rua Pe. Vieira.
- . Instalação de semáforo para tráfego de veículos na confluência da Ladeira da Montanha com R. Chi le, quando os volumes de veículos não o reco mendam. A instalação de um semáforo para contro lc de travessia de pedestres a montante, defron te à Praça Castro Alves, traria a vantagem de propiciar maior visibilidade aos veículos em a aproximação pela Rua Chile, além de evitar o in conveniente em que se constitui a parada dos veí culos em aproximação pela Ladeira da Montanha, sendo, nesse caso, recomendado outro tipo de dis positivo para controle de acesso dos veículos



provenientes da ladeira.

7. RUA CHILE

A área de projeto é limitada pela Rua Pe. Vieira, Ladeira da Praça, Rua Saldanha da Gama, Rua 28 de Setembro, Rua José Gonçalves, Rua da Misericórdia, Rua Chile.

O esquema de circulação existente é mantido, e as propostas de melhoramentos são as seguintes:

- Regularização da largura do leito carroçável do corredor Rua da Misericórdia/Rua Chile, em 7,00m de largura, propiciando duas faixas de tráfego, mais do que o suficiente para o volume de tráfego detetado na via. Como o corredor tem largura mínima de 11,0m, é proposto o alargamento do passeio e criação de baias de estacionamento, utilizando-se para tanto, no mínimo, os quatro metros restantes.

Seria, no entanto, recomendável que parte das vagas de estacionamento fossem reservadas para estacionamento exclusivo de ônibus de turismo, e que as áreas defronte a Hotel fossem utilizadas somente para carga e descarga de hóspedes. Não seria demais, ainda, propor-se a criação de um ponto de ônibus nas imediações do elevador Lacerda, incentivando-se a integração elevador/coletivo, e descarregando, em parte, o terminal da Praça da Sé. Ressalte-se quanto a isso, que a distância do terminal da Sé ao mais próximo ponto



(Rua Carlos Gomes, defronte ao INPS) é de 900m, três vezes a distância recomendada para pontos de ônibus em áreas de grande geração de viagens.

- . Remanejamento dos pontos de taxi existentes na Rua Chile (dois) e na Rua da Misericórdia (um) para a Rua Bonifácio Costa e para a Ladeira da Praça (trecho ao lado do paço municipal).
- . Alargamento do passeio da travessa Bonifácio Costa, o que não parece recomendável já que a função exercida por essa via (retorno) para o tráfego de veículos particulares é por demais importante.
- . Proibição de circulação de veículos particulares e taxis pelo trecho final da Rua 28 de Setembro reservando-o para o tráfego de coletivos, com transferência daquele fluxo para a Rua Saldanha da Gama.
- . O lay-out proposto para a Praça Thomé de Souza ficaria prejudicado se confirmada para o local a implantação de um ponto de ônibus.

8. PRAÇA DA SÉ

A proposta apresentada para a área da Praça da Sé e Terreiro de Jesus, pressupõe a implantação da linha circular recomendada (ver ítem 3), daí a destinação do terminal para três linhas (Circular, ônibus do estacionamento periférico, seletivo). A área restante é objeto de proposta para transformação em zona de pedestres.



9. AV. PRESIDENTE GETÚLIO VARGAS x AV. ADHEMAR DE BARROS (Largo de Ondina)

A solução recomendada propõe a supressão de um dos movimentos atualmente existentes, o proveniente da Av. Adhemar de Barros com destino ao Rio Vermelho, ressalte-se, o menos importante. Todavia, não é feita referência quanto ao canal de tráfego que os usuários desse movimento passariam a utilizar.

Para a obtenção de uma canalização física de melhores características geométricas, são propostas obras de correção geométrica, envolvendo corte no separador entre as vias rápida e local, e ampliação do passeio junto ao atual ponto de ônibus (sentido Centro-orla).

A proposta apresenta algumas deficiências quanto ao diagrama de fases, localização das linhas de retenção e faixas de pedestres, sinalização e larguras de pista.

10. LARGO DA GRAÇA

A proposta supõe a manutenção do esquema de circulação existente, quando seria recomendável o remanejamento do fluxo proveniente da Rua da Graça diretamente para a Av. Euclides da Cunha, pela alça norte do Largo da Graça, o que compromete a solução apresentada, já que a área de projeto deveria ser mais abrangente.



11. RUA AUGUSTO VIANA x RUA PE. FEIJÓ

A área de projeto abrange a confluência das Ruas Padre Feijó, Augusto Viana e João das Botas.

A proposta mantém o esquema de circulação existente, e compreende recomendações de obras de correção geométrica, sinalização, criação de vagas para estacionamento e refúgio para ônibus.

a) Projeto Geométrico

- São propostas pequenas alterações na geometria do ilhamento existente, ampliação de passeios nas ruas Augusto Viana e Pe. Feijó e criação de "baia" de estacionamento para veículos e ônibus, na Rua Augusto Viana.

A criação da baia de ônibus, é recomendável, porém a concordância passeio/baia no ponto de saída deixa a desejar, sendo mais indicada concordância em curva reversa. Ademais, o espaço reservado não é suficiente para a demanda de ônibus. Já a concessão de 4 vagas de estacionamento, defronte ao prédio da Reitoria (do outro lado da rua), não é recomendável por estarem dispostos ao lado esquerdo do fluxo e dentro da área de canalização.

- Seria recomendável alterar a largura do leito carroçável da Rua João das Botas de 8,00m p/ 7,00, ampliando o passeio do lado esquerdo.



b) Sinalização Horizontal

- Na aproximação da Rua Pe. Feijó, o cone de a aproximação invade a faixa de pedestres.
- O limite da "*baia*" de ônibus não deve ser de marcado por meio de linha de canalização inter rompida, mas por linha de canalização sólida, exceto nos pontos de acesso e saída, quando na da deve ser demarcado
- As vagas de estacionamento não devem ser marca das individualmente, pois isso pode acarretar mau aproveitamento do espaço disponível
- Na parada de ônibus da Rua Pe. Feijó, não deve ser demarcada linha de retenção

c) Sinalização Vertical

- A sinalização de advertência foi omitida
- Falta sinalização vertical de "*proibição de conversão a esquerda*" na saída da Rua Augusto Viana para a Rua Pe. Feijó
- Sinalização de indicação proposta merece revi são quanto a "*lay-out*".

12. CAMPO DA PÓLVORA

A área de projeto abrange o Campo da Pólvora e as a aproximações das Ruas Joana Angélica, Junqueira Frei re, Tingui, Pedro Américo, Arquimedes Gonçalves e Rua do Carro. O projeto, no entanto, deveria se es tender a toda a área de influência do Campo da Pól vora.



É proposta a inversão de sentido de circulação das Ruas Pedro Américo e Arquimedes Gonçalves, eliminando dois dos pontos de conflito da área, qual seja o ocorrente entre o fluxo procedente da Rua do Tingui com destino ao Jardim Baiano pela Rua Pedro Américo e o fluxo da Av. Joana Angélica (Piedade - Campo da Pólvora), e o ocorrente nas aproximações das Ruas Hugo B. da Silveira e Arquimedes Gonçalves, causado pelos veículos em aproximação por esta última, que desejam fazer conversão a direita.

O projeto propõe ainda o remanejamento do ponto de taxis existente na Rua do Tingui para a área interna da praça, a redistribuição das vagas de estacionamento existente em frente ao Forum e a instalação de semáforos na confluência da Rua do Tingui com a Rua Junqueira Freire. Para o local onde atualmente existe o ponto de taxis é recomendado estacionamento de veículos, o que poderá acarretar inconvenientes por sua localização muito próxima à área de canalização.

a) Projeto Geométrico

- A pré-sinalização de solo é deficiente
- O cone de aproximação da Rua Arquimedes Gonçalves deveria ter bloqueio físico mais extenso para evitar acesso à Telebahia por parte do fluxo Campo da Pólvora - Jardim Bahiano
- Na aproximação da Av. Joana Angélica (sentido Piedade-Desterro) para o cruzamento com a Rua do Carro, é proposta canalização por meio de pintura de solo, quando seria mais conveniente ampli



ar o passeio do Campo da Pólvora

- A via de ligação Rua do Carro-Rua do Tingui não precisaria, dado o volume de tráfego, ter duas faixas de tráfego
- Na aproximação da Rua do Tingui, junto à Rua Junqueira Freire, o estacionamento deveria ser do lado direito para propiciar melhor aproveitamento dos espaços de circulação

b) Sinalização Horizontal

- O balizamento atinge a área de cruzamento da Rua do Carro com Av. Joana Angélica
- O balizamento interno da faixa da esquerda da Rua do Carro deveria concordar com o balizamento central da via de ligação rua do Carro-Rua Tingui
- Faixas de pedestres não são normalmente propostas para áreas de estacionamento
- Na aproximação da via de ligação para a Rua Tingui, a legenda "pare" está colocada inadequadamente
- Na aproximação da Rua do Tingui junto ao ilhamento de canalização foram omitidas setas de "obrigatoria conversão a direita"

c) Sinalização Vertical

- Na aproximação da Rua Tingui, junto a Rua Junqueira Freire, falta sinalização de "Proibido conversão a direita"
- Na aproximação da Rua do Tingui, junto a via de ligação Rua do Carro-Rua do Tingui, falta si



nalização de "*Proibido conversão a esquerda*"

- Na aproximação da via de ligação Rua do Carro-Rua do Tingui, faltam sinalização "PARE" e "*Proibido conversão a direita*"
- A sinalização de "*proibição de estacionamento e parada*" (R-6c) está distribuída inadequadamente na área de projeto
- Na aproximação da Rua do Tingui junto ao ilhamento de canalização foram omitidas placas de conversão obrigatória.

13. LARGO DE SÃO MIGUEL

É proposta apenas e tão somente, a destinação dos espaços ociosos à circulação de pedestres. As obras de canalização propostas são passíveis de implantação imediata, bastando que se detalhe com maior rigor a proposta apresentada no tocante a sinalização horizontal e vertical

14. PRAÇA MIGUEL CERVANTES

A solução apresentada pretende resolver o conflito ocorrente entre o fluxo de conversão a esquerda, a partir da Rua Dr. Antonio Calmon para acesso à Rua da Cova da Onça e o fluxo de sentido contrário da Rua Dr. Antonio Calmon. É proposta a proibição da conversão aludida, e a obrigatoriedade de retorno na Praça Miguel Cervantes para acesso à Rua da Cova da Onça, o que parece ser, realmente, a melhor solução, já que não há alternativa para acesso à Fonte



Nova.

Merecem restrições, apenas, a localização proposta para o semáforo de pedestres recomendado, e o esquema de circulação na aproximação da Rua da Poeira, que alterados poderiam oferecer melhores condições operacionais para o tráfego de veículos e pedestres.

15. BAIXOS DO VIADUTO MARTHA VASCONCELOS

A proposta apresentada não atinge o objetivo principal que se pretende para a área de estudo, qual seja de eliminar os movimentos de retorno nas aproximações à área do viaduto, junto ao túnel Américo Simas e na Av. Castelo Branco. Ademais, os movimentos de ônibus propostos não encontram correspondência nos raios de curvatura utilizados para as áreas de canalização, em função do mau aproveitamento dos espaços disponíveis. Assim sendo, seria recomendável que a proposta fosse totalmente reformulada.

16. LARGO DOIS LEÕES

A solução apresentada recomenda a transformação do esquema da área de estudo, de praça rotatória, em interseção do tipo "T", com todos os movimentos possíveis, a menos dos movimentos de retorno, com conversões a direita livres, e o tráfego direto, e conversões a esquerda controlados por semáforo, em três fases, que é o tratamento geralmente adotado para operação de interseções desse tipo.



A proposta, conforme apresentada, é passível de maior detalhamento, para que possa ser implantada.

17. AV. ADHEMAR DE BARROS x AV. GARIBALDI

O esquema de funcionamento proposto para a interseção é basicamente o atual. As larguras propostas para as alças de conversão, e para a pista de tráfego direto da Av. Garibaldi não são as recomendáveis, sendo prudente alterá-las de modo a melhorar as condições operacionais na interseção. Além disso, o esquema de sinalização horizontal proposto apresenta deficiências. Seria aconselhável a reformulação da proposta apresentada.

CONCLUSÕES

Quanto a viabilidade de implantação, as propostas apresentadas pelo GEIPOT podem ser classificadas em três grupos distintos, sendo que nenhuma das propostas pode ser implantada diretamente a partir dos projetos apresentados:

- a) Propostas que com adaptações e maior detalhamento, são de implantação viável a curtíssimo prazo:
- Largo da Vitória
 - Corredor da Vitória
 - Campo Grande (Canalização proposta para as adjacências do Palácio Arquiepiscopal)
 - Praça Castro Alves



- Rua Augusto Viana x Rua Pe. Feijó
 - Largo de São Miguel
 - Praça Miguel Cervantes
 - Largo Dois Leões
 - Av. Adhemar de Barros x Av. Garibaldi
 - Av. Adhemar de Barros x Av. Pres. Getúlio Vargas
 - Rua Senador Costa Pinto x Av. 7 de Setembro
 - Campo da Pólvora
 - Av. 7 de Setembro/Rua Carlos Gomes-Rua Senador Costa Pinto
- b) Propostas que não encontram viabilidade de implantação a curtíssimo prazo
- Campo Grande
 - Praça da Sé
- c) Propostas cuja concepção geral não atende aos objetivos pretendidos, quanto à destinação da área de projeto, e por isso são passíveis de subtanciais reformulações:
- Largo da Graça
 - Viaduto Martha Vasconcelos
 - Moinho Salvador



IV. OUTROS ORGÃOS

Três outras fontes, além do PAIT, DETRAN e GEIPOT, desenvolveram estudos para áreas relacionadas com pontos e segmentos críticos do Sistema Viário de Salvador:

- OCEPLAN
- SURCAP
- CFT

a) OCEPLAN

O Orgão Central de Planejamento da Prefeitura da Cidade do Salvador, vem desenvolvendo estudos e projetos para "*Revitalização Urbana*" objetivando primordialmente a recuperação de áreas para a circulação de pedestres e para atividades de lazer da população.

Esses projetos foram analisados no sentido de evitar a incompatibilização entre as propostas objeto do presente estudo e as medidas recomendadas pelo OCEPLAN, nas áreas de influência desses projetos.

b) SURCAP

A Superintendência de Urbanização da Capital - SURCAP, órgão da Prefeitura da Cidade do Salvador, desenvolveu projetos de obras de arte para



dois dos pontos críticos estudados:

- Praça dos Reis Católicos
- Largo do Desterro

- Praça dos Reis Católicos

A Praça dos Reis Católicos se constitui na principal confluência de vias de vale da área de estudo, propiciando a interligações entre a Av. Centenário, a Av. Reitor Miguel Calmon e Av. Garibaldi. Seu atual esquema de operação possibilita todos os movimentos de conversão, dada sua configuração de rotatória em nível, operada por semáforo. Em função do mau dimensionamento do ciclo semafórico (muito longo) e da não permissão de conversões livres a direita (que seria possível com pequenas obras de adaptação geométrica), o cruzamento tem apresentado congestionamentos durante os horários de pico.

Não seria aconselhável se descartar uma solução com separação de níveis para o cruzamento, porém, essa não deveria ser a proposta pela SURCAP; já que o estudo, apresentado, por lay-out, apenas em planta, mostra as seguintes deficiências:

- Impossibilita os seguintes movimentos de conexão:
 - . Conversão a esquerda a partir da aproximação da Av. Centenário, sentido Barris → Chame-Chame.
 - . Conversão a esquerda a partir da Av. Garibaldi.



- . Conversão a esquerda a partir da Av. Reitor Miguel Calmon (Vale do Canela).
- O raio de curvatura da alça de trevo Centenário (sentido Chame-Chame Barris - Canela, é de 10m, muito longe do mínimo recomendável.
- É possível se obter um volume muito menor de cortes e aterros com um lay-out diferente do proposto.
- A alça direcional Garibaldi Centenário tem acesso à Av. Centenário muito próximo ao túnel, o que não é recomendável, já que a seção em túnel tem apenas 2 faixas de tráfego, não havendo espaço suficiente para o entrelaçamento de fluxos antes da entrada do túnel.
- Apenas um estudo em planta e perfil podem mostrar a viabilidade técnica de execução do viaduto.
- Largo do Desterro

O estudo é apresentado por meio de traçado esquemático, em planta, e propõem a ligação da Rua Joaquim Maurício (Ladeira Fonte das Pedras) com a Rua Santa Clara por meio de viaduto sobre a Av. Joana Angélica. A proposição envolve desapropriações na Ladeira Fonte das Pedras, Av. Joana Angélica e Rua Santa Clara.

É discutível a viabilidade técnica da obra de arte proposta, dado que a exis -



tência de uma subestação subterrânea da Teleba
hia na Praça Sátiro Dias elimina esse tipo de
solução para o cruzamento em questão.

c) CFT

A Coordenação de Fomento ao Turismo, Órgão da
Secretaria da Indústria e Comércio do Governo
do Estado da Bahia estudou duas áreas, conside-
radas de interesse ao turismo e lazer, relacio-
nadas com os pontos críticos analisados:

- Porto da Barra
- Dique do Tororó

- Porto da Barra

A área de estudo é limitada por Av. 7 de Setem-
bro, Rua Raul Drumond, Rua Alameda Antunes, Rua
Cezar Zama e Rua Barão de Itapoã.

O estudo propõe o fechamento ao tráfego de veí-
culos o trecho da Av. 7 de Setembro compreendi-
do entre a Rua Barão de Sergy e a Rua Barão de
Itapoã e o trecho da Rua Barão de Sergy , entre
o Largo do Porto da Barra e a Rua Cezar Zama



destinando essa área exclusivamente ao tráfego de pedestres.

Para suprir a circulação dos veículos, atualmente usuarios dessas vias, é proposta a utilização do corredor Barão de Itapoã/Rua Alameda Antunes/Rua Raul Drumond para o tráfego de sentido Barra → Centro e do corredor Ladeira da Barra/Av. Princesa Isabel/Rua Prager Frões/Rua Barão de Itapuã para o tráfego de sentido Centro/Barra.

Por ser, a área em questão, objeto de grande concentração de atividades relacionadas com lazer e turismo, tal proposta seria passível de imediata aceitação, não fossem os seguintes inconvenientes:

- Ficaria impossibilitado o acesso de veículos à área do Iatch Club, e ao Forte de São Diogo.
- Ficaria impossibilitado o acesso de veículos de carga ao trecho em questão, prejudicando o abastecimento dos hotéis, e outros estabelecimentos de comércio, ali existentes.
- As vias propostas para o remanejamento do tráfego de veículos apresentam traçado, topografia, dimensões, uso do solo e características operacionais totalmente inadequadas ao tráfego de passagem, notadamente ao tráfego de ônibus.
- Não se encontram vias no sistema viário adjacente que comportem o tráfego a ser remanejado.



do.

- Dique do Tororô

A proposta resume-se no fechamento da Av. Mal. Costa e Silva ao tráfego de veículos e na des ti na ç ã o dessa área, marginal ao Dique do Tor o r ô, às atividades de lazer e recreação.

Tal medida, no entanto, só poderia ser ado ta d a após a duplicação da pista da Av. Vasco da Gama, naquele trecho.