
Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Agosto de 2021



EPP
ENGENHARIA

Sumário

1. APRESENTAÇÃO.....	4
2. OBJETIVO.....	4
3. IDENTIFICAÇÃO DOS IMPACTOS GERADOS.....	4
3.1 CARACTERIZAÇÃO DA POPULAÇÃO.....	6
3.2 PESQUISA PÓS-COMPENSAÇÃO	9
3.2.1 Pesquisa de Mudanças Temporárias	12
3.2.2 Correlação.....	13
4. LEVANTAMENTO DE DADOS E INFORMAÇÕES.....	15
4.1 DADOS SECUNDÁRIOS DE BASES OFICIAIS	16
4.1.1 Censo Demográfico 2010 – IBGE	16
4.1.2 Cadastro Nacional de Endereços Para Fins Estatísticos (CNEFE) 2010 – IBGE.....	19
4.1.3 Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) – MINISTÉRIO DO TRABALHO	20
4.1.4 Censo Escolar da Educação Básica 2019 e Censo da Educação Superior 2018 – INEP	22
4.2 CARACTERIZAÇÃO DA REDE DE TRANSPORTES	23
4.2.1 Contagem Volumétrica.....	23
4.2.2 Levantamentos in loco.....	25
4.3 DADOS TELEFÔNICOS.....	26
5. ESTUDO DE TRÁFEGO: MODELAGEM E SIMULAÇÃO DA CIRCULAÇÃO	29
5.1 MATRIZES ORIGEM-DESTINO	30
5.2 CONSTRUÇÃO DA MATRIZ OD	32
5.2.1 Análise Preliminar.....	32
5.2.2 Zoneamento de Tráfego	35
5.2.3 Segmentação das Zonas de Tráfego.....	37
5.2.4 Divisão Modal.....	39
5.2.5 Deslocamento das Famílias	43
5.3 MACROSSIMULAÇÃO DE TRÁFEGO.....	46
5.3.1 Parâmetros das Redes	48
5.3.2 Validação do modelo.....	50
5.3.3 Mapa de Carregamento	56
6. INTERVENÇÕES VIÁRIAS PROPOSTAS	58

6.1	DEMANDAS DA PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MACEIÓ	58
6.1.1	<i>Eixo 1 – Sistema Chã de Jaqueira; Eixo 3 – Ladeira Santa Amélia e Eixo 4 – Marquês de Abrantes</i>	59
6.1.2	<i>Eixo 2 – Programação Semafórica</i>	59
6.1.3	<i>Eixo 5 – Conjuntos Mutirão e Paraíso do Horto</i>	60
6.1.4	<i>Eixo 6 – Vias Laterais da Durval de Góes Monteiro</i>	61
6.1.5	<i>Eixo 7 – Via Lateral da Av. Menino Marcelo</i>	63
6.1.6	<i>Eixo 8 – Binário da Ladeira do Calmon</i>	64
6.2	SOLUÇÕES ADICIONAIS.....	65
6.2.1	<i>Sistema Camerino: Conexão Norte</i>	65
6.2.2	<i>Sistema Camerino: Conexão Sul</i>	67
6.2.3	<i>Sistema Camerino: Duplicação da Camerino.....</i>	67
6.2.4	<i>Ligação entre a Menino Marcelo e a Durval de Góes Monteiro</i>	68
6.3	PLANEJAMENTO PARA IMPLANTAÇÃO EM ETAPAS NO ESTUDO DE MACROSSIMULAÇÃO	69
7.	ANÁLISE DOS RESULTADOS OBTIDOS COM MACROSSIMULAÇÃO	70
7.1	CENÁRIOS DE ESTUDO.....	70
7.2	ANÁLISE DOS RESULTADOS.....	71
7.2.1	<i>Resultados do Pico Manhã</i>	73
7.2.2	<i>Resultados do Pico Tarde.....</i>	79
7.2.3	<i>Avaliação dos Carregamentos após as Intervenções.....</i>	85
7.3	CONCLUSÃO.....	89
8.	ANEXOS.....	91
8.1	ANEXO 1 – DADOS DO CENSO 2010	92
8.2	ANEXO 2 – DADOS DAS TRANSFERÊNCIAS DAS FAMÍLIAS.....	170
8.3	ANEXO 3 – DADOS DA SIMULAÇÃO DO TRÁFEGO	185

1. APRESENTAÇÃO

No decorrer desse documento serão apresentadas soluções para a mitigação dos problemas verificados na malha viária de Maceió em decorrência do fechamento da Av. Major Cícero de Góes Monteiro e transferências das famílias dos bairros Pinheiro, Bebedouro, Bom Parto e Mutange. As intervenções aqui propostas tem por base uma série de estudos realizados pela TPF ENGENHARIA LTDA, a pedido da Braskem, com o objetivo de apresentar ações que impactem positivamente o deslocamento da população que reside e/ou trabalha no município de Maceió.

Para realização dos estudos anteriormente citados foram considerados os impactos imediatos no trânsito, como a interdição de vias e a consequente criação de rotas alternativas, e também aqueles impactos decorrentes da realocação da população.

Cientes de que o Programa de Compensação Financeira e Apoio à Realocação, criado em 2019 pela Braskem para atender às famílias, comerciantes e empresários da área de desocupação e monitoramento, possibilitou a boa parte da população atingida a mudança para diferentes pontos da cidade foi realizado um mapeamento da dispersão dessa população.

As metodologias utilizadas em cada etapa do trabalho foram descritas ao longo dessa proposta, uma vez que contribuem para o entendimento das ações de intervenção aqui apresentadas. A mensuração do impacto de cada uma das ações, assim como da efetividade dessas quando realizadas de forma integrada é responsável pela crença de que tais intervenções acarretarão uma significativa melhora no fluxo de pessoas e de veículos.

2. OBJETIVO

Este relatório tem o objetivo de apresentar propostas para a restauração do tráfego em parte do município de Maceió, visto a necessidade de mudanças ocasionada pela interdição da Avenida Major Cícero de Góes Monteiro. As intervenções viárias aqui propostas levam em consideração os estudos de tráfego da região, assim como a realocação das famílias que residiam em áreas consideradas de risco pela Defesa Civil de Maceió.

3. IDENTIFICAÇÃO DOS IMPACTOS GERADOS

O fechamento da Avenida Major Cícero de Góes Monteiro, considerada importante via de deslocamento não só para os moradores e trabalhadores do seu entorno, como também para os

usuários que utilizavam a avenida como rota de fuga às Avenidas Durval de Góes Monteiro e Fernandes Lima, trouxe grande impacto no tráfego em Maceió.

Outro fator que contribuiu como impacto para circulação dentro do Município, foi necessidade de realocação de parte da população residente na área afetada pelos fenômenos geológicos.

A interação entre a parte física e a parte sociodemográfica de uma cidade está sujeita a oscilações, seja por causas naturais ou não. Dito isso, um fenômeno geológico como o que ocorreu em Maceió, ecoa em diversas escalas e âmbitos, fazendo com que a dinâmica da cidade seja alterada e, portanto, modificando a rotina das pessoas e a relação que elas têm com o meio em que vivem.

Assim sendo, foram estudados os impactos dos efeitos oriundos do fenômeno geológico, com ênfase na esfera de mobilidade, buscando uma maior compreensão do que realmente é relevante para o fluxo de pessoas e de veículos. Dentre esses impactos, cita-se a paralisação de parte do circuito do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) e, principalmente, o fechamento da Avenida Major Cícero de Góes Monteiro.

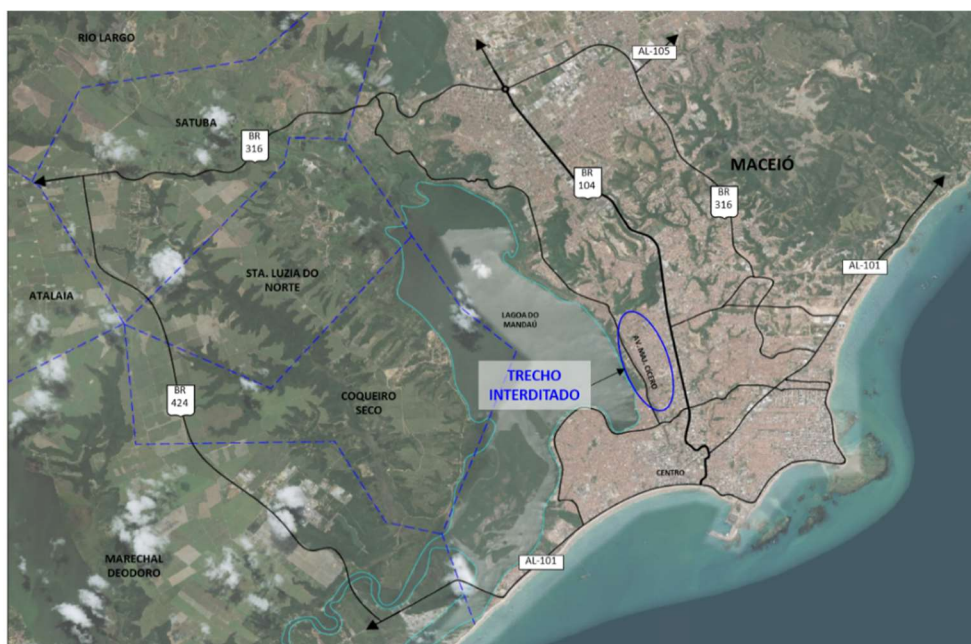


Figura 1: Trecho interditado da Av. Major Cícero de Góes Monteiro

Observando a imagem acima é possível verificar que a citada avenida está margeando a Lagoa Mundaú, no bairro de Mutange. Como já citado, essa rota é tradicionalmente conhecida por ser uma alternativa à agitada BR-104, também conhecida por Avenida Fernandes Lima, e a interrupção do fluxo no trecho destacado compromete a integração anteriormente existente entre os bairros de Bebedouro, Pinheiro, Bom Parto e Mutange.

Essa interrupção foi realizada em março de 2020, onde cerca de 1.700 metros dessa via se encontram bloqueados, ocasionando alterações nas rotas do transporte público, bem como de veículos. Em função disto, a população adotou como rota alternativa a Rua Doutor Passos de Miranda, adentrando por outras vias locais até interceptar a Avenida Fernandes Lima, o que ocorre até os dias atuais.

Diante do exposto, observa-se a necessidade de um planejamento acerca do tráfego urbano e da mobilidade da cidade, tendo como norte a segurança das pessoas, a conexão entre os bairros citados e a reparação da situação do escoamento urbano. Com isso, o presente documento visa apresentar propostas de intervenções, bem como os procedimentos adotados para que fossem elaboradas as soluções pretendidas, tendo em vista as possibilidades da cidade.

3.1 CARACTERIZAÇÃO DA POPULAÇÃO

De forma a caracterizar e quantificar a população realocada na área afetada, se recorreu ao Censo de 2010, onde foi possível obter uma estimativa inicial de pessoas a serem deslocadas. Além de auxiliar na quantificação de pessoas, o censo apresenta dados socioeconômicos bastante úteis para determinação de padrões populacionais.

O procedimento para obtenção do número de pessoas deslocadas foi feito com base na segmentação dos dados do Censo de 2010 por setores censitários, os quais já vinham sendo considerados como a unidade básica de área no desenvolvimento dos trabalhos. A partir dessa segmentação e com o conhecimento de quais setores estavam totalmente e parcialmente inseridos nas áreas de risco, foi possível calcular o número de pessoas que serão transferidas, bem como fazer uma caracterização prévia dessas em termos socioeconômicos.

Para analisar informações sobre a distribuição de renda da população impactada, adotou-se a classificação apresentada na Tabela 1.

Tabela 1: Categorização da renda per capita

CLASSIFICAÇÃO	LIMITE INTERIOR (Salários-Mínimos)	LIMITE SUPERIOR (Salários-Mínimos)
NÍVEL A	Mais de 9	-
NÍVEL B	6	9
NÍVEL C	3	6
NÍVEL D	1	3
NÍVEL E	-	Até 1

Aplicando essa classificação ao total da população residente na área de interesse foi possível determinar o quantitativo de pessoas correspondente a cada classe de renda adotada, como é possível observar na tabela a seguir.

Tabela 2: Correspondência entre número de pessoas e sua respectiva classe de renda

CLASSIFICAÇÃO	POPULAÇÃO (pessoas)	PARCELA
NÍVEL A	448	1,7%
NÍVEL B	1.328	5,1%
NÍVEL C	1.433	5,5%
NÍVEL D	4.847	18,7%
NÍVEL E	17.863	68,9%
TOTAL	32.664	100%

Observa-se então, que a maioria da população se enquadra nas Classes D e E, e que os integrantes das demais classes somadas, representam apenas um pouco mais de 12% do total. A partir disso, infere-se que a maioria dessa população tem um perfil semelhante quanto aos meios de deslocamento disponíveis.

▪ LEVANTAMENTO DO CRESCIMENTO POPULACIONAL

Recorrendo a dados do Censo de 2010, foram encontradas 8.754 unidades familiares localizadas nas áreas analisadas. Para considerar um valor atualizado, diante do tempo decorrido desde o último censo, foi preciso realizar a correção com base na taxa de crescimento populacional.

De acordo com o IBGE, foi previsto para o ano de 2020 uma taxa de crescimento de 9,9% para toda a cidade de Maceió. Em contraponto a este percentual foi realizado o processo de comparação de imagens aéreas entre os anos de 2009 e 2020, para a identificação de alterações na quantidade de habitações, as quais foram devidas, majoritariamente, ao surgimento de prédios.

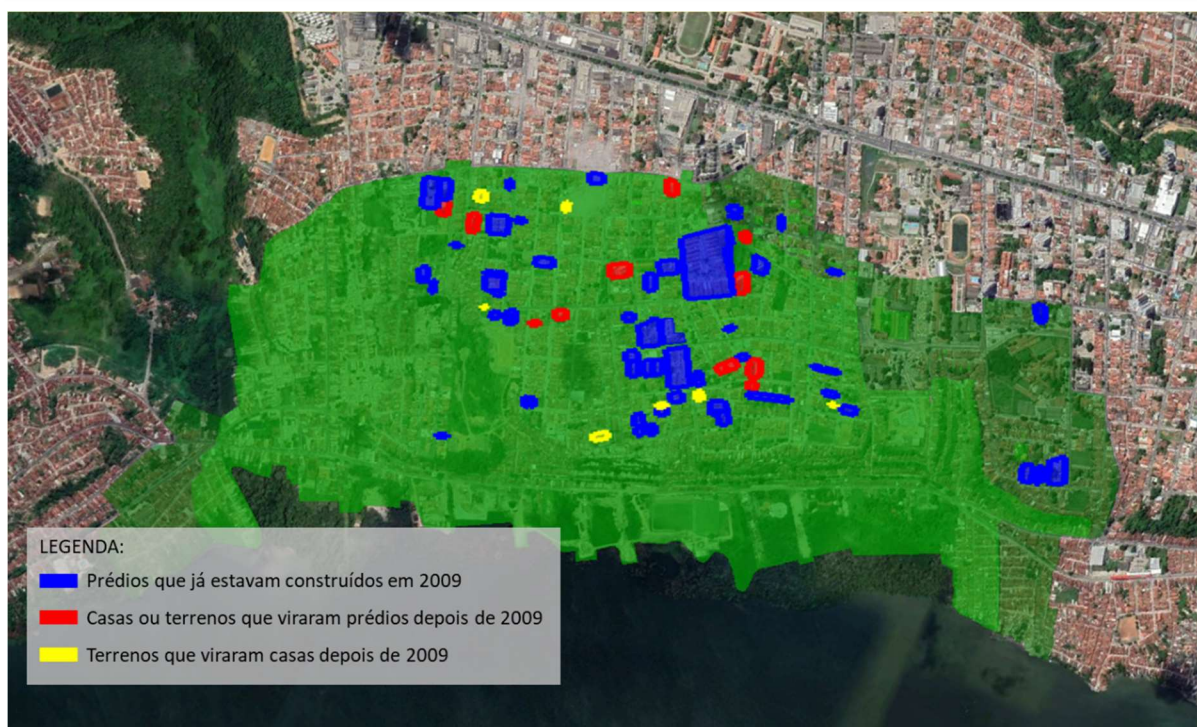


Figura 2 – Avaliação do surgimento de novas moradias nas áreas de criticidades.

Na tabela 3 demonstra-se o resultado do levantamento descrito anteriormente. O número de moradias que surgiram na área estudada foi de 382 unidades. Considerando que cada uma dessas unidades se constitui como moradia de uma nova família, isso representará um crescimento de aproximadamente 4,4%. Comparando os dois valores percentuais de crescimento, é possível inferir que a região, ao longo dos anos, não acompanhou o crescimento da cidade como um todo.

Tabela 3 – Levantamento de alterações na quantidade de moradias nas áreas de criticidades

DESCRIÇÃO	QUANT.
Casas demolidas	-5
Apartamentos construídos	381
Casas construídas	6
Saldo de moradias	382

Segundo o levantamento a partir dos setores censitários, foram quantificadas 25.919 pessoas com habitação na área de risco. Esse número já considera uma divisão percentual nos setores que não estão completamente abrangidos pelas áreas de criticidade, desconsiderando também grandes áreas de comércio, o Centro CEPA e regiões de área verde. Aplicando o crescimento estimado pelo IBGE, calcula-se um valor de 28.485 pessoas; já admitindo a taxa de crescimento a partir do levantamento de residências e considerando todas ocupadas, estima-se uma população residente de 27.060 pessoas.

Com posse desses valores, é possível ver que eles ocupam uma mesma faixa, sendo bem próximos, em uma escala populacional. Assim, com o intuito de considerar o caso de maneira mais conservadora, adotou-se para efeito de majoração uma população de **30 mil pessoas**.

3.2 PESQUISA PÓS-COMPENSAÇÃO

Como principal instrumento, incorporou-se ao estudo a Pesquisa de Pós-Compensação realizada pela Braskem. Essa pesquisa possui respostas de 1.385 núcleos familiares, tendo sido consideradas apenas as respostas que apresentam informações quanto à renda, totalizando uma amostra de 930 questionários, sendo este último valor o adotado como base.

Nesta etapa, a fim de obter certo padrão, realizou-se uma estimativa da distribuição da população após a compensação indenizatória, com base nas faixas de renda.

A partir das informações dos questionários das 930 famílias, encontrou-se a distribuição das famílias pelos bairros atingidos com base em sua renda. Na Tabela 4 é possível visualizar essa distribuição.

Tabela 4: Distribuição das famílias já compensadas pelos bairros afetados

BAIRRO DE ORIGEM	NÍVEL A	NÍVEL B	NÍVEL C	NÍVEL D	NÍVEL E	TOTAL
BEBEDOURO	0	1	0	17	39	57
BOM PARTO	0	0	0	6	36	42
FAROL	0	0	0	0	8	8
MUTANGE	0	0	5	69	252	326
PINHEIRO	3	5	34	151	304	497
TOTAL	3	6	39	243	639	930

Ao processar o Censo de 2010 e aplicar os mesmos filtros, é possível ver que há bastante semelhança entre as proporções mais expressivas indicadas nessa Pesquisa de Pós-Compensação e os levantados pelo IBGE para a região. Esse fato indica que os resultados são coerentes. A seguir, é possível ver a equivalência citada.

Tabela 5: Comparativo entre as proporções de renda pelo IBGE e pela Pesquisa Pós-Compensação

CLASSIFICAÇÃO	PESQUISA BRASKEM	CENSO 2010
NÍVEL A	0.3%	1.7%
NÍVEL B	0,6%	5,1%
NÍVEL C	4,2%	5,5%
NÍVEL D	26,1%	18,7%
NÍVEL E	68,7%	68,9%
TOTAL	100%	100%

Ainda utilizando os dados apresentados na Pesquisa de Pós-Compensação, foi feita uma análise para quais bairros as famílias estariam migrando, categorizando por faixa de renda. Encontrando, assim, os seguintes resultados:

Tabela 6: Principais destinos da faixa de renda A

BAIRRO	NÍVEL A
PONTA VERDE	1 (34%)
TABULEIRO DOS MARTINS	1 (33%)
PINHEIRO	1 (33%)

Tabela 7: Principais destinos da faixa de renda B

BAIRRO	NÍVEL B
SERRARIA	2 (40%)
PONTA VERDE	1 (20%)
SANTA AMÉLIA	1 (20%)
JACARECICA	1 (20%)

Tabela 8: Principais destinos da faixa de renda C

BAIRRO	NÍVEL C
FAROL	6 (15%)
SERRARIA	4 (10%)
GRUTA	4 (10%)
BARRO DURO	4 (10%)
JATIÚCA	3 (8%)
DEMAIS BAIRROS	16 (47%)

Tabela 9: Principais destinos da faixa de renda D

BAIRRO	NÍVEL D
SANTA LÚCIA	32 (13%)
SERRARIA	23 (10%)
TABULEIRO DO MARTINS	15 (6%)
CIDADE UNIVERSITÁRIA	11 (5%)
FAROL	10 (4%)
PETRÓPOLIS	10 (4%)
ANTARES	10 (4%)
PINHEIRO	10 (4%)
BENEDITO BENTES	10 (4%)
CLIMA BOM	9 (4%)
GRUTA	9 (4%)
CHÃ DE JAQUEIRA	9 (4%)
BARRO DURO	8 (3%)
SANTA AMÉLIA	7 (3%)
JATIÚCA	7 (3%)
BOM PARTO	6 (2%)

BAIRRO	NÍVEL D
FEITOSA	5 (2%)
SANTOS DUMONT	5 (2%)
PONTA VERDE	4 (2%)
DEMAIS BAIRROS	36 (14%)

Tabela 10: Principais destinos da faixa de renda E

BAIRRO	NÍVEL E
SANTA LÚCIA	73 (13%)
CIDADE UNIVERSITÁRIA	68 (12%)
TABULEIRO DO MARTINS	50 (9%)
BENEDITO BENTES	44 (8%)
CLIMA BOM	36 (6%)
CHÃ DE JAQUEIRA	31 (6%)
JARDIM PETRÓPOLIS	24 (4%)
FAROL	22 (4%)
CANAÃ	16 (3%)
SERRARIA	14 (2%)
GRUTA	13 (2%)
PETRÓPOLIS	13 (2%)
BARRO DURO	13 (2%)
BOM PARTO	12 (2%)
SANTA AMÉLIA	11 (2%)
OURO PRETO	11 (2%)
SANTOS DUMONT	10 (2%)
JACINTINHO	10 (2%)
FEITOSA	9 (2%)
DEMAIS BAIRROS	83 (15%)

Sabendo dessa distribuição, foi possível calcular os bairros que mais abrigariam famílias vindas das áreas de risco, sendo os cinco primeiros: Benedito Bentes, Cidade Universitária, Clima Bom, Santa Lúcia e Tabuleiro dos Martins.

Com o conhecimento do exposto até então, foi possível simular a dispersão dos 30 mil habitantes, adotados como base de cálculo, pelos bairros de Maceió. Assim, foram estipulados os bairros que apresentavam maior entrada de pessoas e os bairros que apresentavam maior delta de densidade populacional. A seguir, esses valores são expostos nas Tabela 11 e Tabela 12.

Tabela 11: Os 10 bairros com maior entrada de pessoas a partir de mudanças permanentes

BAIRRO	TOTAL DE PESSOAS	PERCENTUAL
SANTA LÚCIA	3.443	11,5%
CIDADE UNIVERSITÁRIA	2.844	9,5%
TABULEIRO DOS MARTINS	2.422	8,1%
BENEDITO BENTES	2.306	7,7%
SERRARIA	1.706	5,7%
CLIMA BOM	1.428	4,8%
CHÃ DE JAQUEIRA	1.400	4,7%
FAROL	1.145	3,8%
PONTA VERDE	964	3,2%
GRUTA DE LOURDES	960	3,2%

Tabela 12 – Os 10 primeiros bairros em delta de densidade populacional a partir de mudanças permanentes

BAIRRO	TOTAL DE PESSOAS	DELTA DENS. POPULACIONAL
JARDIM PETRÓPOLIS	819	14,6%
SANTA LÚCIA	3.443	12,0%
CANAÃ	553	9,6%
OURO PRETO	558	8,1%
CHÃ DE JAQUEIRA	1.400	7,7%
JACARECICA	441	7,0%
SERRARIA	1.706	6,9%
SANTA AMÉLIA	799	6,8%
FAROL	1.145	6,2%
GRUTA	960	6,1%

3.2.1 Pesquisa de Mudanças Temporárias

A Braskem, com o intuito de coletar mais informações, realizou entrevistas não apenas com a população já compensada, mas aplicando uma pesquisa específica para os afetados que foram transferidos para um local temporário. Assim, a pesquisa efetuada com os integrantes desse último grupo é nomeada de Pesquisa de Mudança Temporária.

Essa pesquisa é mais sucinta que a Pesquisa de Pós-Compensação, apresenta informações apenas do local de migração temporária, tendo sido realizada com os moradores que ainda estão com o processo de compensação em trâmite. Tratando das respostas, a pesquisa foi respondida por mais de 5.000 famílias. Desse total, uma parcela considerável, em torno de 4.500 grupos familiares, registrou de forma exata, por CEP ou nome do logradouro, o endereço em que este núcleo familiar se encontra.

O procedimento de adotar essa pesquisa como uma amostra e extrapolar para os 30.000 também é possível visualizar nesse tópico, obtendo as mesmas informações dos bairros com maior migração e

com maior delta de densidade populacional. Porém a pesquisa não possui informações sobre a renda das pessoas, por isso o cálculo foi realizado de maneira mais direta. Os resultados dessa extrapolação são vistos adiante.

Tabela 13: Os 10 bairros com maior entrada de pessoas a partir das mudanças temporárias

BAIRRO	FAMÍLIAS	PERCENTUAL	EXTRAPOLAÇÃO (PESSOAS)
TABULEIRO DO MARTINS	526	9,7%	2913
CIDADE UNIVERSITÁRIA	420	7,8%	2326
SANTA LÚCIA	301	5,6%	1667
FAROL	271	5,0%	1501
CLIMA BOM	252	4,7%	1395
BENEDITO BENTES	241	4,4%	1334
GRUTA	234	4,3%	1296
SANTA AMÉLIA	230	4,2%	1274
JARDIM PETRÓPOLIS	216	4,0%	1196
SERRARIA	204	3,8%	1130

Tabela 14: Os 10 primeiros bairros em delta de densidade populacional a partir das mudanças temporárias

BAIRRO	FAMÍLIAS	EXTRAPOLAÇÃO (PESSOAS)	DELTA POPULACIONAL
JARDIM PETRÓPOLIS	216	1196	21,4%
CANAÃ	137	759	13,7%
CENTRO	66	365	12,2%
SANTA AMÉLIA	230	1274	10,9%
SANTO AMARO	37	205	9,7%
PITANGUINHA	80	443	8,4%
GRUTA	234	1296	8,2%
FAROL	271	1501	8,1%
BEBEDOURO	150	831	7,5%
CHÃ DE JAQUEIRA	199	1102	6,0%

3.2.2 Correlação

Para uma maior compreensão foi realizado o cruzamento dos dados e informações levantadas acerca das famílias pertencentes aos dois grupos apresentados anteriormente (os já compensados e os que se mudaram temporariamente). Com isso, é possível perceber a permanência em alguns bairros já vistos nos resultados da extrapolação a partir da Pesquisa de Pós-Compensação.

Na Tabela 15 são exibidos os bairros comuns na análise sobre o destino das pessoas nos bairros. Vale ressaltar a existência de 8 bairros comuns às duas pesquisas, lembrando que em cada uma delas foram selecionados os 10 bairros com maior número de entrada de famílias.

Tabela 15: Comparativos entre Pesquisa de Mudanças Temporárias e Pesquisas de Pós-Compensação de bairros com maior migração de pessoas

BAIRRO	Pós Compensação (famílias pesquisadas)	Pós Compensação (população extrapolada)	Mudanças Temporárias (famílias pesquisadas)	Mudanças Temporárias (população extrapolada)
SANTA LÚCIA	93	3.443	301	1.667
CIDADE UNIVERSITÁRIA	76	2.844	420	2.326
TABULEIRO DOS MARTINS	61	2.422	526	2.913
BENEDITO BENTES	53	2.306	241	1.334
SERRARIA	35	1.706	204	1.130
CLIMA BOM	44	1.428	252	1.395
FAROL	37	1.145	271	1.501
GRUTA DE LOURDES	24	960	234	1.296

Já no que se trata de delta populacional, apesar da semelhança ser menor, ainda possui grande expressividade, já que dos 10 bairros apontados em cada pesquisa separadamente, 6 são comuns às duas, as quais estão indicadas na Tabela 16 com os respectivos valores.

Tabela 16: Comparativo entre pesquisa dos deltas populacionais

BAIRRO	Pós Compensação	Mudanças Temporárias
JARDIM PETRÓPOLIS	14,6%	21,4%
CANAÃ	9,6%	13,7%
CHÃ DE JAQUEIRA	7,7%	6,0%
SANTA AMÉLIA	6,8%	10,9%
FAROL	6,2%	8,1%
GRUTA	6,1%	8,2%

Sintetizando os resultados no processo de estimar a tendência de migração das famílias, elaborou-se um mapa onde há o indicativo de maior concentração de pessoas por setor censitário.

É válido ressaltar que esse mapa foi confeccionado a partir da extrapolação dos resultados, sendo, portanto, um instrumento norteador.

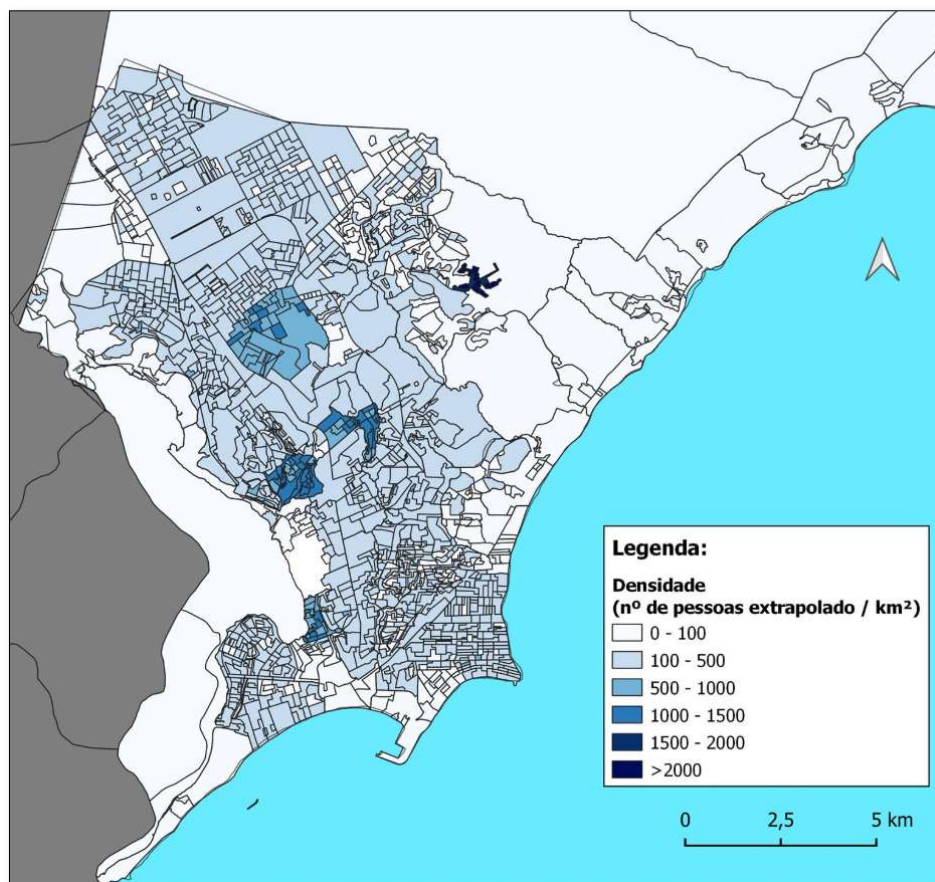


Figura 3: Mapa de concentração das famílias por área de setor censitário

É crucial ainda ter o conhecimento de que o mapa exibido acima foi elaborado a partir da exclusão de áreas que não possuem predominância residencial ou que não podem ser habitadas, tais como áreas verdes, centros comerciais e a própria área de criticidade.

Vale a observação a respeito do bairro de Benedito Bentes, o qual possui o setor censitário com maior densidade populacional apresentado na Figura 4. Mesmo desconsiderando as grandes áreas verdes o delta populacional desse bairro foi de 2,4%, ou seja, antes da transferência de famílias essa região já apresentava uma alta densidade populacional.

4. LEVANTAMENTO DE DADOS E INFORMAÇÕES

Inicialmente, a fim de buscar respostas com celeridade e coerência, conhecendo a realidade em que Maceió estava imersa, adotou-se metodologias que estivessem atreladas a dados, pois não era possível realizar pesquisas presenciais devido à veiculação do vírus Sars-Cov-2, responsável pela Pandemia de Covid-19. Esses dados não poderiam ser do presente imediato, pois houve mudanças bruscas na interação das pessoas com a cidade graças à circulação do vírus. Como exemplo, pode-se

citar o período de isolamento social, em que as pessoas se mantiveram reclusas em seus domicílios, acarretando numa diminuição repentina de viagens.

4.1 DADOS SECUNDÁRIOS DE BASES OFICIAIS

Diante da necessidade de se obter uma caracterização da população da cidade, bem como uma caracterização da malha viária e instrumentos de mobilidade foram realizadas buscas em bases de dados confiáveis e reconhecidas, levantando informações importantes para posterior tratamento.

Conhecer a configuração de uso e ocupação do solo da cidade foi fundamental na investigação sobre a demanda de tráfego e zonas de geração e atração de viagens, sendo delineado, a partir disso, as características predominantes das zonas, como predominância comercial, residencial ou industrial.

Foram utilizados dados do Censo demográfico do IBGE, no que diz respeito aos setores censitários de Maceió, bem como a sua população e renda per capita; do Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE) para identificação estabelecimentos de educação, de saúde, entre outros; da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), para o levantamento dos estabelecimentos comerciais e vínculos empregatícios; e, o Censo Escolar da Educação Básica 2019 e Censo da Educação Superior 2018 – INEP para o levantamento das instituições de ensino e alunos matriculados.

A seguir um maior detalhamento sobre cada base de dados oficiais citada.

4.1.1 *Censo Demográfico 2010 – IBGE*

O censo demográfico é uma pesquisa realizada pelo IBGE a partir de um levantamento de informações de diversas esferas. Esse levantamento se deu através de entrevistas a 67,6 milhões de domicílios distribuídos entre 5.565 municípios brasileiros.

É válido pontuar que o censo de 2010 foi adotado por não ter ocorrido o censo em 2020 (tradicionalmente o censo é realizado a cada dez anos).

A unidade básica adotada pelo IBGE é o setor censitário, e ela é composta, basicamente, por uma área contínua e totalmente inserida em um quadro urbano ou rural, com uma certa quantidade de moradias e dimensões que tornem possível realizar o levantamento por um recenseador.

A figura 4 revela os 1.058 setores censitários existentes em Maceió, dos quais apenas 4 se enquadraram no meio rural.

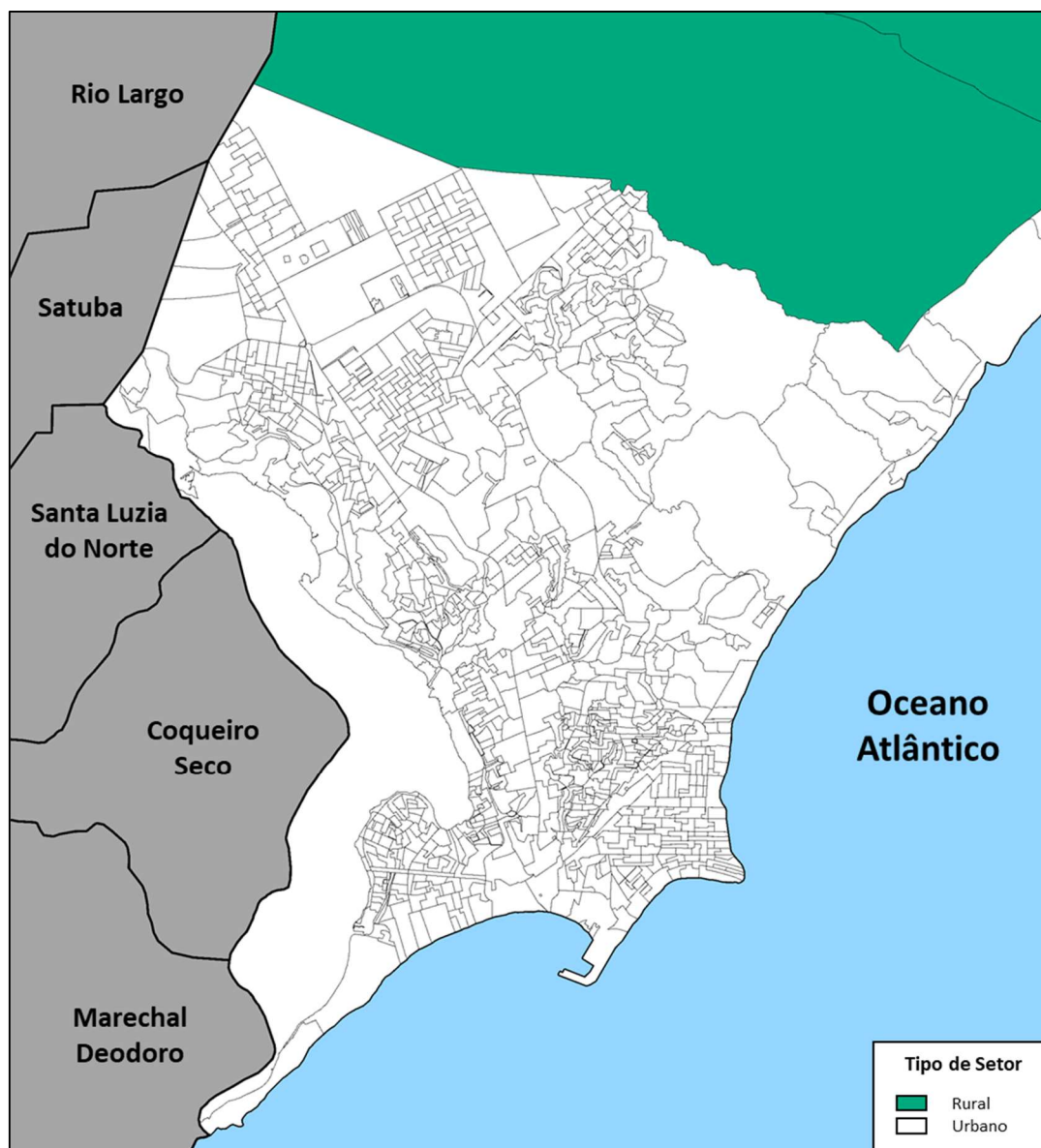


Figura 4: Setores censitários de Maceió

Em 2010, segundo o IBGE, Maceió abrigava cerca de 931.630 habitantes, dos quais cerca de 99,9% estavam inseridos no meio urbano.

Também segundo estimativas do IBGE para o ano de 2019, a população crescerá 9,4% e possuirá 1.018.948 habitantes. A figura 5 ilustra como os habitantes estão distribuídos pela cidade.

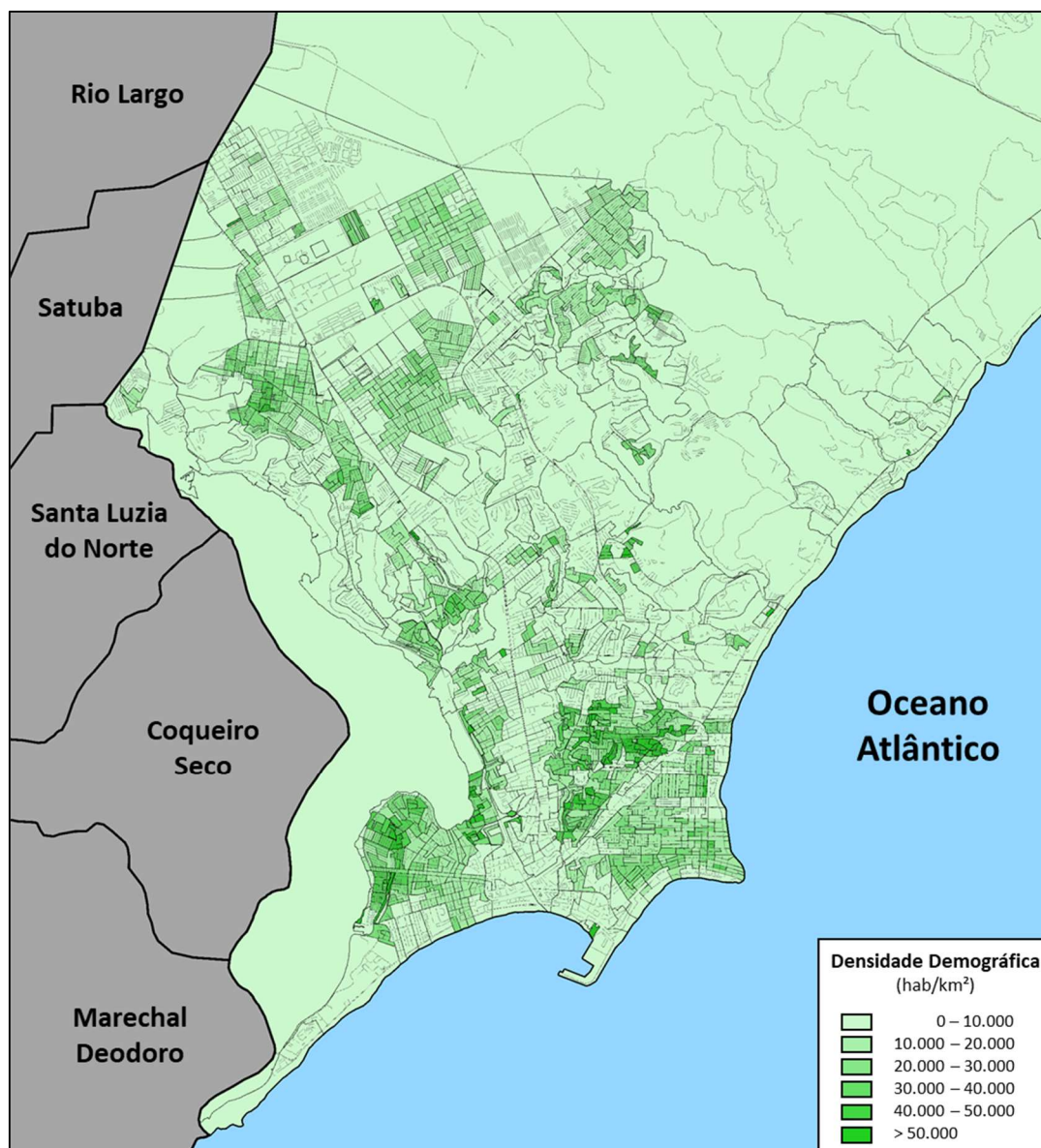


Figura 5: Densidade demográfica por setor censitário

Outra esfera de interesse das pesquisas do IBGE é a econômica, assim há o levantamento de dados para o indicador renda *per capita* mensal.

No ano de 2010, o indicador apontava para R\$ 629,00 como sendo a renda média *per capita* da população residente no município, o que representa cerca de R\$1.288,00 ajustando pela variação do salário-mínimo nacional atual.

Na figura 6 é possível inferir a distribuição e concentração de renda pelos setores censitários de Maceió.

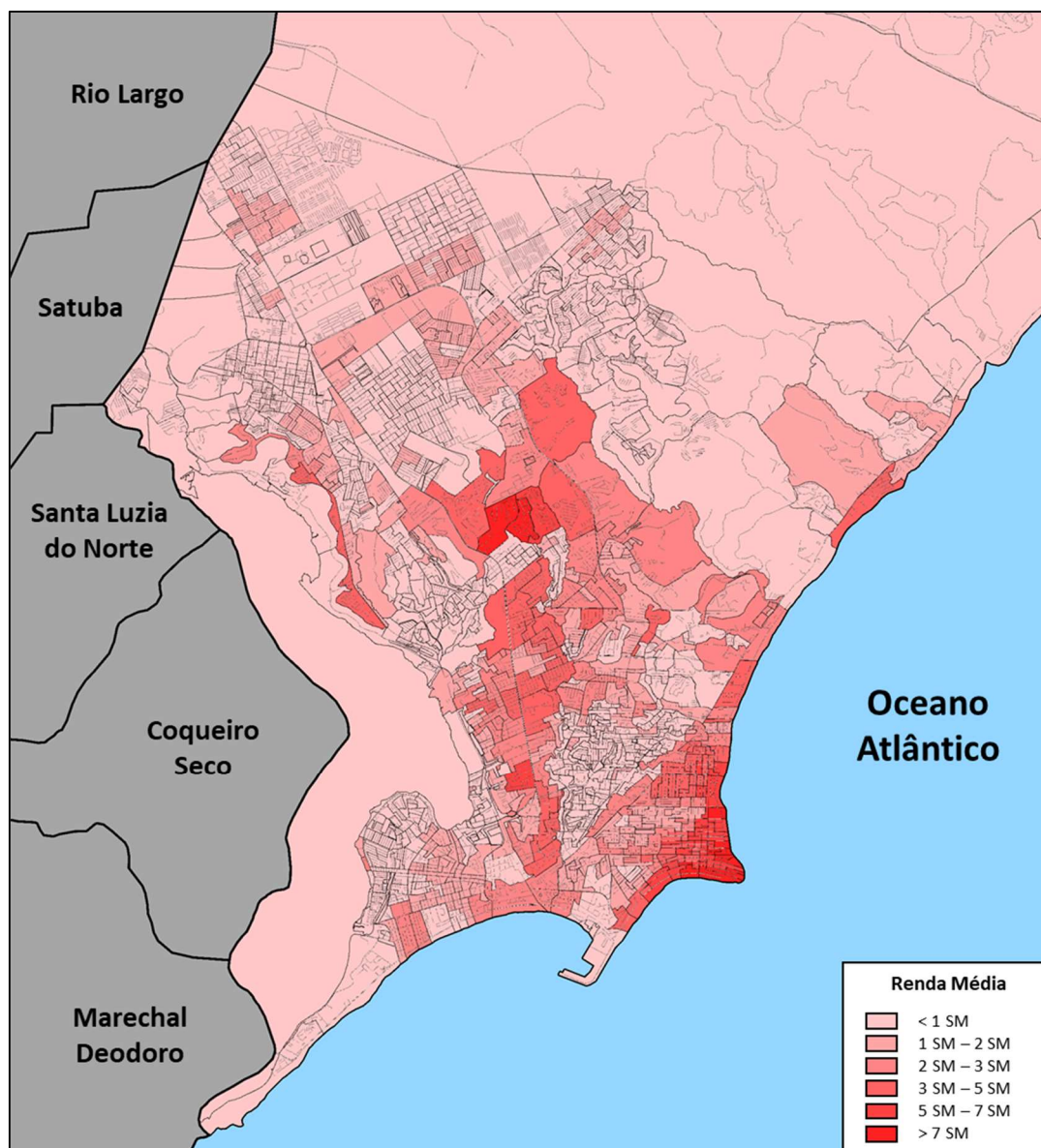


Figura 6: Renda média mensal per capita por setor censitário

4.1.2 Cadastro Nacional de Endereços Para Fins Estatísticos (CNEFE) 2010 – IBGE

O Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE) corresponde a um inventário concebido no ano de 2010, onde são listados cerca de 78 milhões de endereços, sejam rurais ou urbanos, empregados no apoio à implementação de pesquisas domiciliares do IBGE, bem como auxiliam no planejamento público e privado para elaboração de estudos.

Endereços levantados pelo IBGE em suas pesquisas, tais como Censo Demográfico e o Censo Agropecuário, são concatenados nessa lista do CNEFE, onde apresentam-se categorizados por setores censitários. Além disso, é feita uma classificação segundo o objetivo da edificação, sendo essa:

domicílios, estabelecimentos de educação, de saúde, agropecuários e de outras finalidades (corporativo, comercial, industrial etc.) e edificações em construção.

De posse desses dados, criou-se um mapa destacando a densidade de estabelecimentos por setor censitário, o qual pode ser visto a seguir.

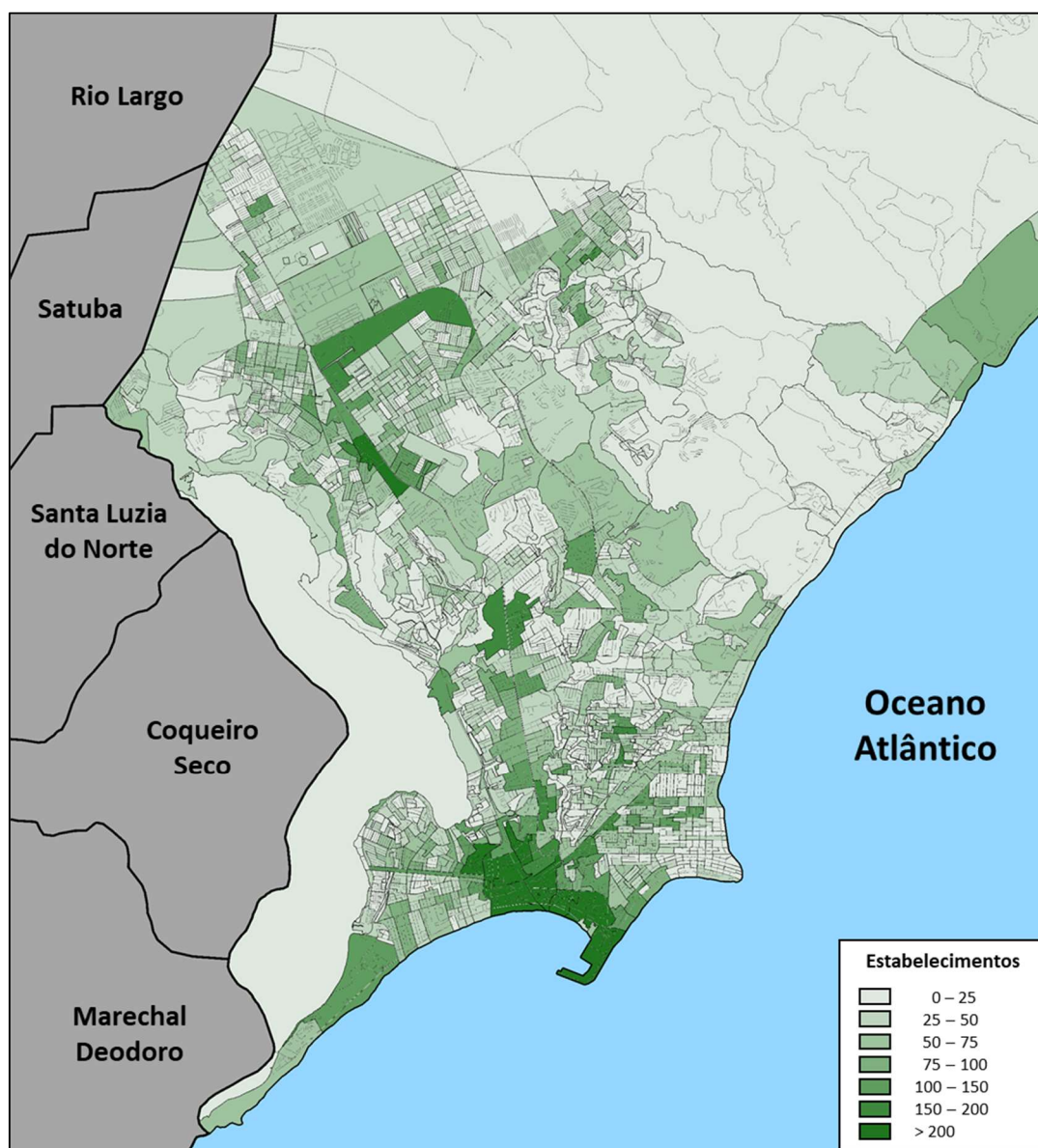


Figura 7: Número de estabelecimentos por setor censitário

4.1.3 Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) – MINISTÉRIO DO TRABALHO

A Relação Anual de Informações Sociais tem como objetivo viabilizar o levantamento estatístico sobre as atividades trabalhistas, auxiliando na identificação da situação do mercado de trabalho. Essa atualização é realizada anualmente por todos os estabelecimentos que possuem 11 (onze) ou mais

empregados/servidores regidos pela CLT e/ou regime estatutário. Além dos dados sobre os vínculos, o RAIS deve conter informações cadastrais sobre o estabelecimento, incluindo o CEP.

O Ministério do Trabalho disponibiliza o banco de dados destas declarações respeitando as condições de confidencialidade das informações. Então, esses dados foram tratados para o município de Maceió, georreferenciando segundo os CEPs declarados. No total, foram identificados 26.633 estabelecimentos, somando um total de 183.728 vínculos empregatícios.

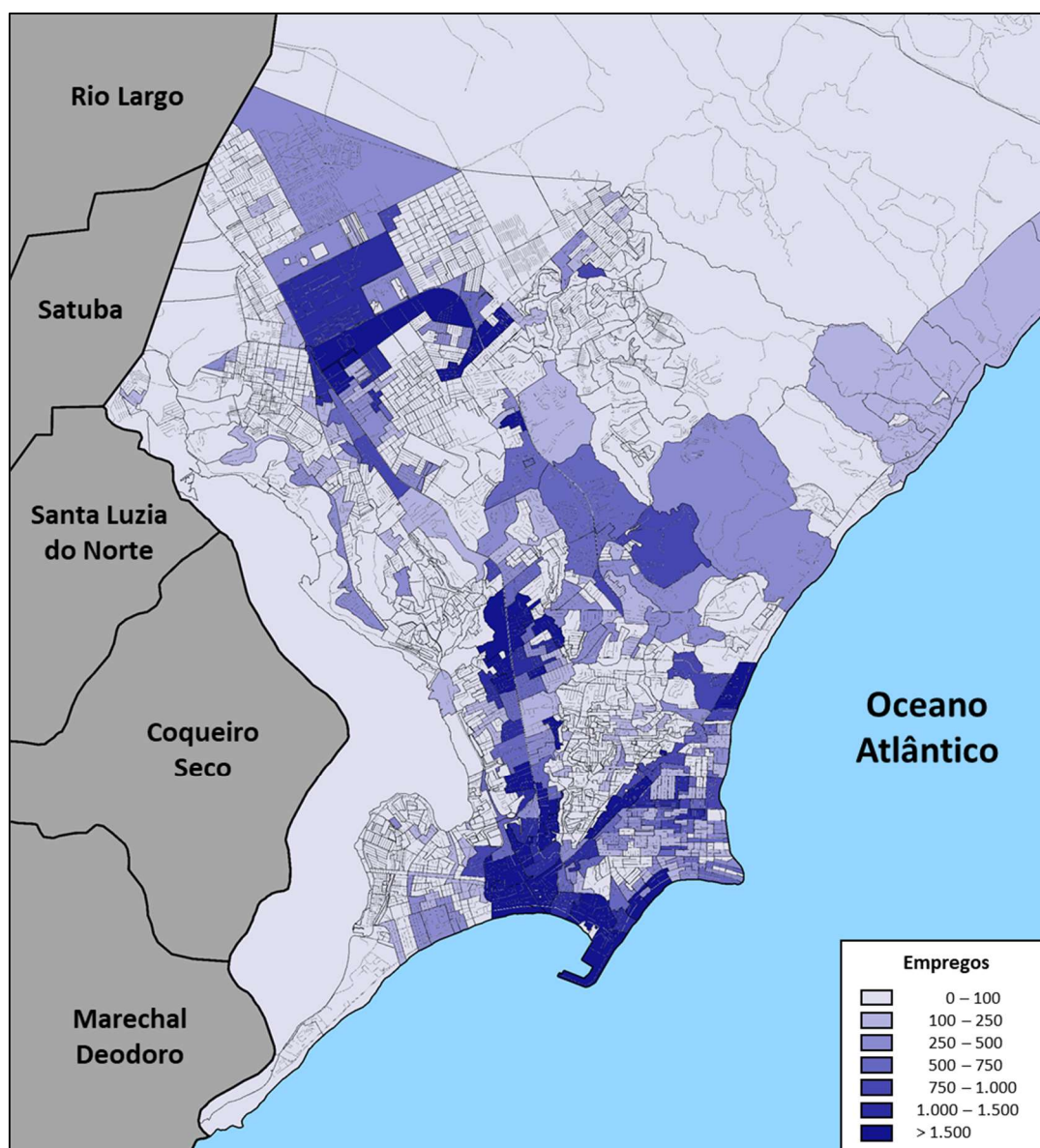


Figura 8: Número de empregos por setor censitário

4.1.4 Censo Escolar da Educação Básica 2019 e Censo da Educação Superior 2018 – INEP

O Inep (Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira), anualmente, realiza um levantamento de dados estatístico-educacionais a nível nacional, o qual também é conhecido como Censo Escolar da Educação Básica.

Esse censo se constitui como um instrumento de coleta de informações sobre a educação básica brasileira em suas diversas etapas e modalidades, tais como o ensino regular (educação infantil, ensino fundamental e médio), educação especial e educação de jovens e adultos (EJA).

Paralelamente ao censo apresentado, o Inep articula o Censo da Educação Superior, cumprindo o mesmo papel, se diferenciando por abranger as instituições de ensino superior, cursos de graduação presencial ou à distância, matrículas e funcionários.

Segundo os Censos Escolar da Educação Básica e do Ensino Superior mais recentes, datados respectivamente de 2019 e 2018, as instituições de ensino de Maceió contavam com 264.904 alunos matriculados.

Tabela 17: Número de alunos matriculados em Maceió

Modalidade	Número de alunos
Infantil	24.888
Fundamental	120.008
Médio	34.185
EJA	31.001
Universitário	54.822
Total	264.904

Sabendo disso, os dados acerca do quantitativo de alunos e sua distribuição pelo município estão sintetizados no mapa a seguir.

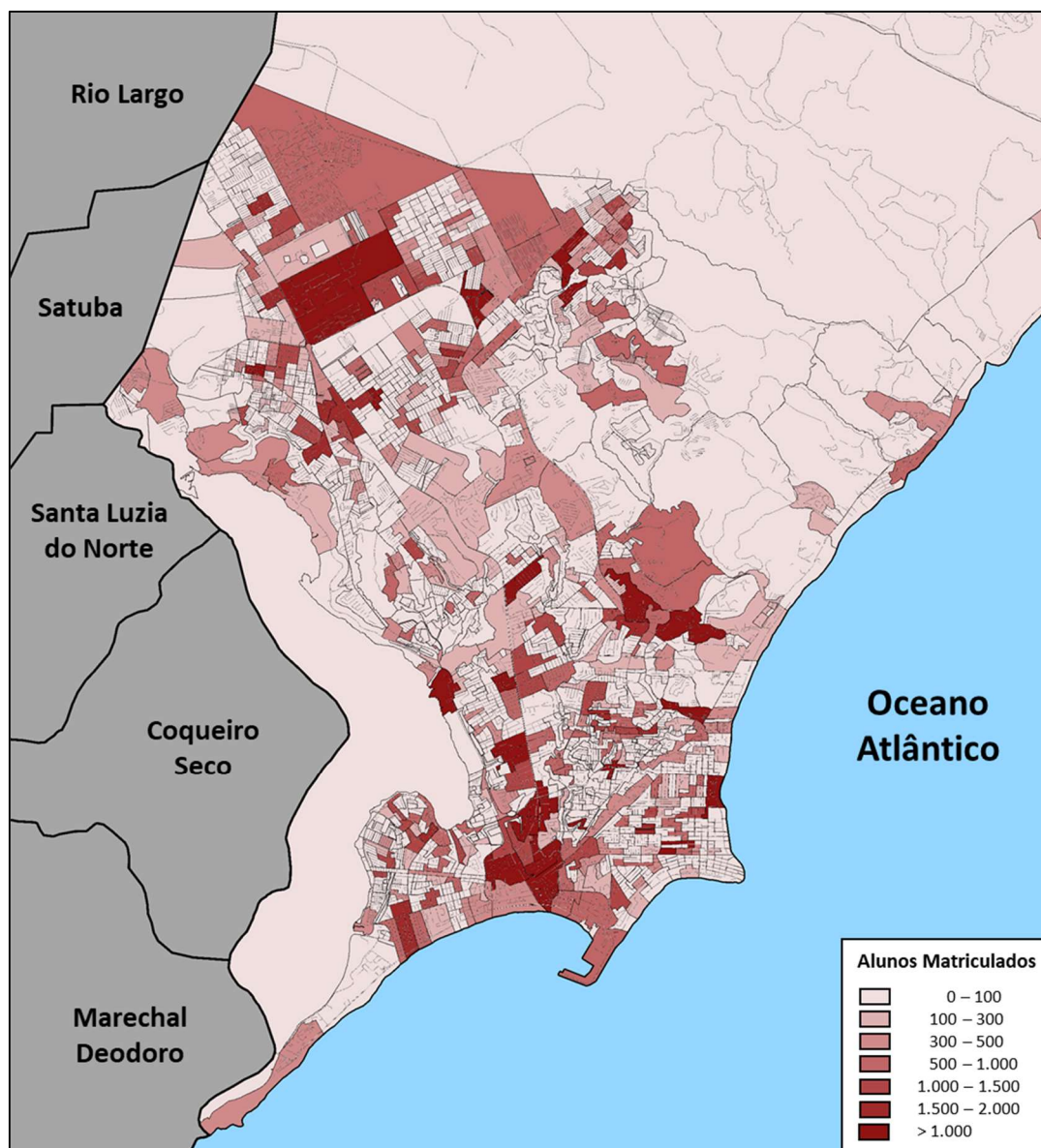


Figura 9: Número de alunos matriculados por setor censitário em Maceió

4.2 CARACTERIZAÇÃO DA REDE DE TRANSPORTES

A caracterização da Rede de Transportes foi abordada por dois vieses: a rede física e a rede composta por pessoas e fluxos. Ambas serão apreciadas nos tópicos a seguir.

4.2.1 Contagem Volumétrica

A Contagem Volumétrica Classificatória é essencial para a compreensão sobre o fluxo de veículos no trecho em estudo, sendo útil não apenas para o conhecimento do volume de veículos que transitam na área, mas também para o entendimento da sua composição. Essas informações são fundamentais para simulação e construção do gêmeo digital no *software* utilizado.

Conceitualmente, pode-se explicar esse procedimento de Contagem Volumétrica Classificatória como o estudo que almeja a quantificação e a composição do fluxo por sentido em uma determinada malha viária, em um tempo de análise prefixado.

Internalizando os objetivos e aplicações da contagem, é nítida a necessidade de que ela seja precisa, pois só assim é possível estabelecer a condição de verossimilhança na modelagem do software. À vista dessas responsabilidades, adotou-se a metodologia criada pela *CoutingCars* de coleta de vídeo, pois os dados não estariam sujeitos a falhas humanas e é possível visualizar o vídeo quantas vezes necessário for. Essa metodologia de utilização de vídeo ainda se mostra mais eficiente quando se observa além da contagem, que é o objetivo principal, pois é possível inferir sobre os comportamentos dos motoristas e pilotos da região, além de outros aspectos operacionais da região, como velocidade usual e densidade de tráfego.

A contagem foi realizada em 12 pontos estratégicos, para que com esses pontos fosse construída a caracterização do tráfego de forma mais fidedigna possível. A categorização do tráfego foi feita em caminhões, ônibus, motocicletas e automóveis.

O levantamento partiu da premissa de analisar os dados referentes aos horários de maior fluxo de pessoas e de veículos, com isso foi tomada a decisão de realizar a contagem nos intervalos das 06:00h às 09:00h e 16:00h às 19:00h entre os dias 27 e 30 de outubro de 2020, visto que são os conhecidos horários de pico.

A tabela a seguir apresenta os locais e datas em que os dados foram coletados, os quais também podem ser observados no mapa seguinte, o qual possibilita uma visão mais ampla desses pontos inseridos na cidade.

Tabela 18: Pontos de coleta de dados da Contagem Volumétrica Classificatória

ID	ENDEREÇO	DATA
P01	Av. Durval de Góes Monteiro x Av. Galba Novaes de Castro;	28 e 29/10/20
P02	Av. Fernandes Lima x Rua Dr. Abelardo Pontes Lima	27 e 30/10/20
P03	Av. Fernandes Lima x Rua Teresa de Azevedo	28/10/20
P04	Av. Fernandes Lima x Av. Rotary	28/10/20
P05	Av. Fernandes Lima x Rua Prof. José da Silveira Camerino x Rua Cel. Lima Rocha	27 e 30/10/20
P06	Av. Fernandes Lima x Rua Professor Guedes de Miranda x Rua Des. Tenório	29/10/20
P07	Rua Comendador Palmeira x Ladeira do Brito	29/10/20
P08	Rua Gov. Afrânio Lages x Rua General Hermes	28/10/20

ID	ENDEREÇO	DATA
P09	Av. Major Cícero de Goes Cavalcanti x Ladeira do Calmon	29/10/20
P10	Av. Fernandes Lima x Rua Miguel Palmeira	27 e 30/10/20
P11	Av. Tomás Espíndola x Rua Santa Cruz	27 e 30/10/20
P12	Av. Fernandes Lima x Rua Frei Caneca x Rua Íris Alagoense	30/10/20

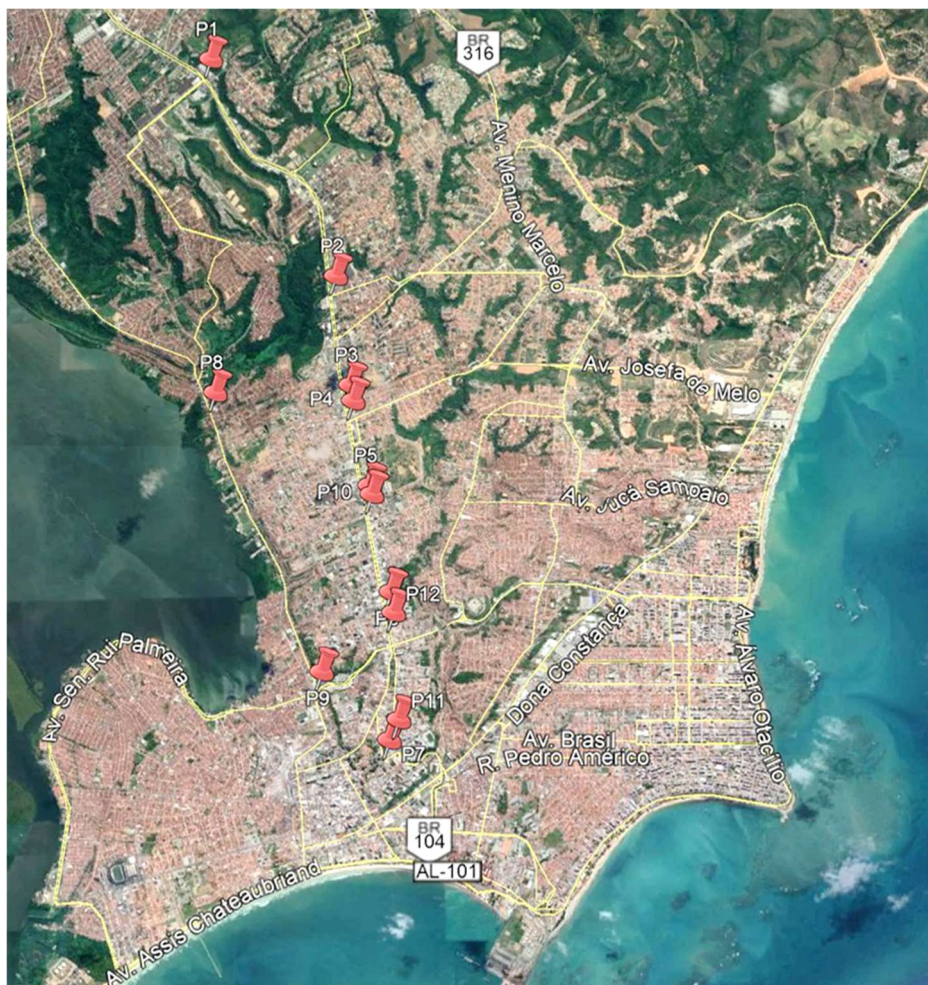


Figura 10: Distribuição dos pontos de coleta na cidade

4.2.2 Levantamentos in loco

A fim de criar o já citado gêmeo digital da malha viária em questão, foram realizados levantamentos para obter outros aspectos da via. Esses aspectos não só colaboram para uma representação fiel do sistema, mas também fomentam a compreensão dele enquanto um organismo complexo. Dito isso, pode-se citar os seguintes aspectos levantados:

- SINALIZAÇÃO ESTATIGRÁFICA (VERTICAL E HORIZONTAL);
- HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA;

- VELOCIDADE REGULAMENTAR;
- NÚMERO DE FAIXAS;
- MOVIMENTOS PERMITIDOS NAS INTERSEÇÕES;
- CAPACIDADE;
- FUNÇÕES DE ATRASO.

4.3 DADOS TELEFÔNICOS

Umas das interrogações que, inicialmente, dificultou o desenvolvimento dos trabalhos foi o conhecimento sobre o comportamento do tráfego com maior precisão. Não apenas conhecer, mas entender como esse comportamento implicava diretamente na verificação da efetividade das soluções propostas, bem como na detecção prévia dos gargalos no escoamento. Nesse contexto, surgiu a ideia de aplicação de macrossimulações e de *Big Datas* simultaneamente.

As tecnologias desempenharam um papel crucial na jornada do corpo técnico, visto todo o contexto em que a problemática está inserida e na dinâmica de mudanças da região. Nomeando essas problemáticas, salienta-se a questão pandêmica, que por si só já altera toda a energia de movimentação da malha viária da cidade, bem como o fluxo de pessoas transitando pelos diversos horários e trajetos praticados. Além disso, a pandemia de Covid-19, ainda modificou a forma de deslocamento utilizada pela população, fazendo com que uma parcela de pessoas optasse por bicicletas, veículos particulares e até caminhadas, evitando o transporte coletivo de modo a evitar contágios.

Para um aperfeiçoamento do modelo já utilizado, iniciou-se um processo de reconstrução da Matriz Origem-Destino inserida no simulador de tráfego. Esse aperfeiçoamento se deu através da utilização de dados telefônicos, também chamados de *Big Datas* neste documento.

Um dos insumos mais preciosos que os dados telefônicos podem fornecer, e que foi alvo das buscas por alternativas do corpo técnico da empresa, é a geolocalização. Porém, antes de abordar o mérito da utilização, é preciso entender um pouco mais sobre a origem desses dados e como eles estão inseridos e coletados no cotidiano das pessoas.

Os dados coletados podem ser oriundos de operadoras de telefonia, fazendo com que qualquer pessoa com acesso à internet, serviços de voz ou com acesso à rede de telefonia móvel tenha seus dados coletados e aglomerados a outros. Com isso, é pertinente conhecer um pouco mais sobre esse aspecto na região de interesse.

Antes de explanar sobre dados de conexão e acesso a serviços de operadoras é preciso enfatizar que a coleta dessas informações, apesar de ser feita continuamente, não coloca em risco a segurança e a privacidade de usuários. No tratamento dos dados, foi atendida a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), correspondente a Lei nº 13.709 de agosto de 2018. Dentre esses processos atuantes a favor da segurança do usuário, é válido evidenciar:

- **Anonimização:** Os dados dispostos por operadoras são anonimizados mediante funções que envolvem a criptografia, impossibilitando o acesso a dados pessoais como número de telefone, endereço ou nome do usuário.
- **Agregação:** Parte do processo de anonimização que impossibilita isolar um dado único, trazendo um grupo de dados por vez.
- **Extrapolção:** Os dados são extrapolados para uma população, fazendo com que os dados reais sejam amostras.

Partindo para uma investigação sobre a abrangência dos serviços de telefonia, segundo a ANATEL (Agência Nacional de Telecomunicações), como é visto no gráfico abaixo, quase 100% da área do município de Maceió está coberta pelas tecnologias 2G, 3G ou 4G. Essa tecnologia tem relação com a forma como são transmitidos os dados de acesso a rede móvel de internet, não sendo relevante para o trabalho se a região possui a tecnologia mais avançada de geração e transmissão, mas sim que praticamente toda a população está coberta, de modo que todos que possuem celulares podem estar conectados à rede móvel.

% Cobertura. Tecnologia: Todas



Figura 11: Cobertura das tecnologias 2G, 3G ou 4G
Fonte: Anatel, 2021.

Todavia, apenas a cobertura não traz a percepção sobre o quantitativo de pessoas com acesso móvel, isto é, com um chip de acesso a serviço de voz e conexão com internet. Em maio de 2021, segundo a ANATEL, o município de Maceió registrou 1.300.344 acessos de telefonia móvel, sendo a cidade com mais acesso em Alagoas, o que já era esperado, visto que é a capital. É visto também que a cada 100 habitantes no município, foram verificados 122,2 acessos em 2021, o que mostra que a população pode ser considerada bem conectada aos serviços de operadoras.

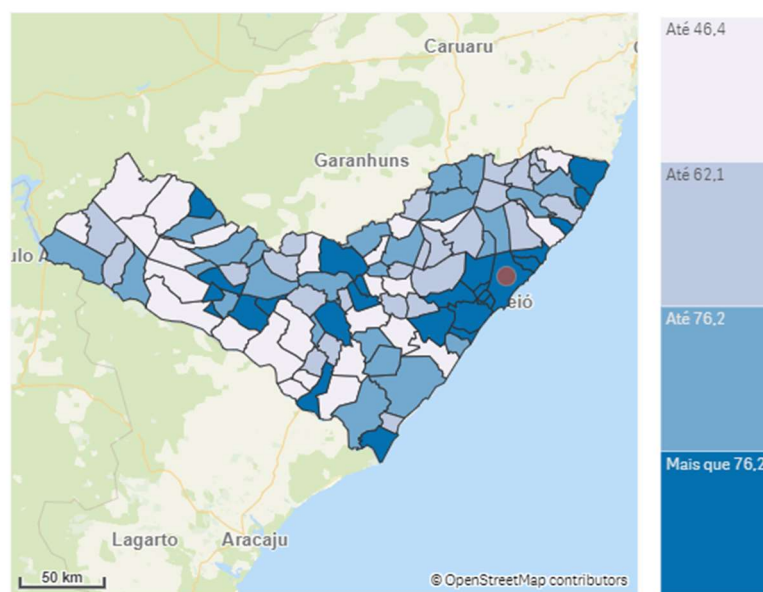


Figura 12: Densidade de acessos a cada 100 habitantes em Alagoas
Fonte: Anatel, 2021.

Com essas informações em mãos, é possível observar que os dados coletados pelas operadoras são bem representativos, já que existe uma abrangência muito grande dos serviços pela cidade.

Algumas questões foram essenciais para o desenvolvimento das soluções, principalmente no que toca a decisão de adotar dados telefônicos no processo de modelagem da malha viária, estes são:

- A necessidade de respostas rápidas leva à busca de processos mais ágeis, colocando em lados opostos as pesquisas tradicionais, que levam no mínimo 3 meses apenas na execução, e os dados, que em aproximadamente 1 semana já estão processados e disponíveis para uso;
- Essa base pode ser atualizada com maior frequência, com possibilidade de resgate de situações passadas, bem como avaliação de situação presente;
- Traz a possibilidade de avaliação em horários mais específicos com maior precisão, possibilitando a análise de horários pontuais ou de um período maior;
- Os dados não estão sujeitos a alterações comportamentais humanas, tais como variações de humor em respostas, memória, ou qualquer outro fator;

- É possível conhecer os comportamentos de viagens dentro de um território com uma amostra ainda maior que a padrão utilizada em pesquisas presenciais, obtendo assim uma definição mais precisa de fluxos.

Outras fontes de dados complementares foram utilizadas com o objetivo de conhecer características sociais e econômicas da população. Como dito anteriormente, a cidade de Maceió tem uma grande densidade de acessos móveis, fazendo com que a amostra seja suficientemente grande, tornando-a representativa da região.

Além disso, com o emprego de modelos matemáticos, foi possível associar características das viagens (duração e velocidade média) aos dados coletados. É válido ainda pontuar que foram analisados 7 dias, entre 9/03/2020 e 15/3/2020, para que se pudesse obter o conhecimento sobre a mobilidade em dias úteis e fins de semana.

5. ESTUDO DE TRÁFEGO: MODELAGEM E SIMULAÇÃO DA CIRCULAÇÃO

As tecnologias estão ganhando cada vez mais espaços no âmbito da mobilidade e dos transportes, surgindo como facilitadores, tanto no subsídio de informações, como também na verificação das soluções propostas.

Uma ferramenta fundamental no desenvolvimento dos trabalhos foi o simulador de tráfego, funcionando como modelador de um gêmeo digital da área a ser processada, possibilitando a compreensão acerca dos problemas que permeiam a mobilidade em Maceió e até antevê-los.

Assim, como forma de se oportunizar dos recursos disponíveis, bem como aderir a técnicas renomadas na engenharia de transportes, foi utilizada a modelagem para análise das alternativas. Basicamente, utilizou-se *softwares* computacionais voltados para modelagem de transportes que simulam as variações nos padrões de deslocamento da população, onde é possível simular diferentes configurações de oferta e demanda.

Como *output* pode-se citar os indicadores de desempenho para cada realidade recriada. O fluxograma da Figura 13 explicita os detalhes do processo até a obtenção de um resultado.

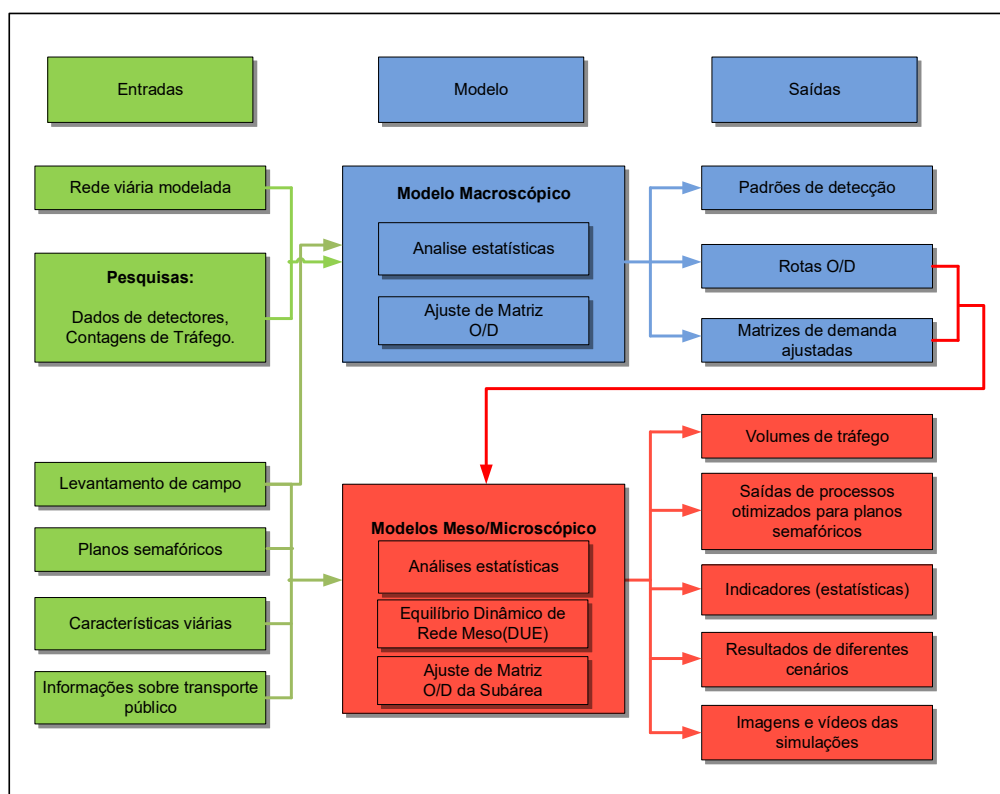


Figura 13: Fluxograma do Estudo

Para efetividade da técnica, é preciso ter um *input* bem consolidado, com dados confiáveis e que representem com fidelidade o espaço a ser simulado, pois só assim há a criação do citado gêmeo digital. De antemão, explicita-se que havia um desafio imposto pela Pandemia de Covid-19 que impedia a obtenção de dados de pesquisas tradicionais domiciliares por haver o risco de contágio. Visando contornar a situação, o uso de dados telefônicos foi incorporado aos estudos para que a partir dele pudesse ser formulada uma Matriz Origem-Destino (OD).

A segunda etapa tem um caráter de processamento, onde, com auxílio do *software*, é avaliado o comportamento agregado das viagens através da Matriz Origem-Destino da área em estudo. Como resultado dessa etapa, na Macrossimulação, há a projeção das principais rotas adotadas, bem como de alguns indicadores.

5.1 MATRIZES ORIGEM-DESTINO

Um ponto sensível e essencial para o desenvolvimento dos trabalhos refere-se à construção de uma Matriz Origem-Destino (OD). Essa matriz é um elemento primordial na elaboração de estudos e projetos no que tange ao planejamento e desenvolvimento urbano. Dentre os principais atributos da Matriz OD, a capacidade de delinear os deslocamentos da população em sua vida cotidiana e seu poder

de impulsionar a eficácia das infraestruturas, quando essas são projetadas levando em consideração a matriz citada. A construção de uma matriz que represente o ir e vir de uma população é extremamente complexa, vários fatores influenciam nesse deslocamento.

A formulação dessa matriz através de métodos tradicionais, basicamente, está centralizada no desenvolvimento de entrevistas domiciliares. Essa modalidade apresenta suas vantagens, tais como um alto volume de informações agregadas. Todavia, a longa duração, a necessidade de pesquisas complementares, e o resultado baseado em uma análise generalizada sobre um dia, sem que haja discriminação de horários ou dias específicos, tornam essa pesquisa extensa e dificultosa.

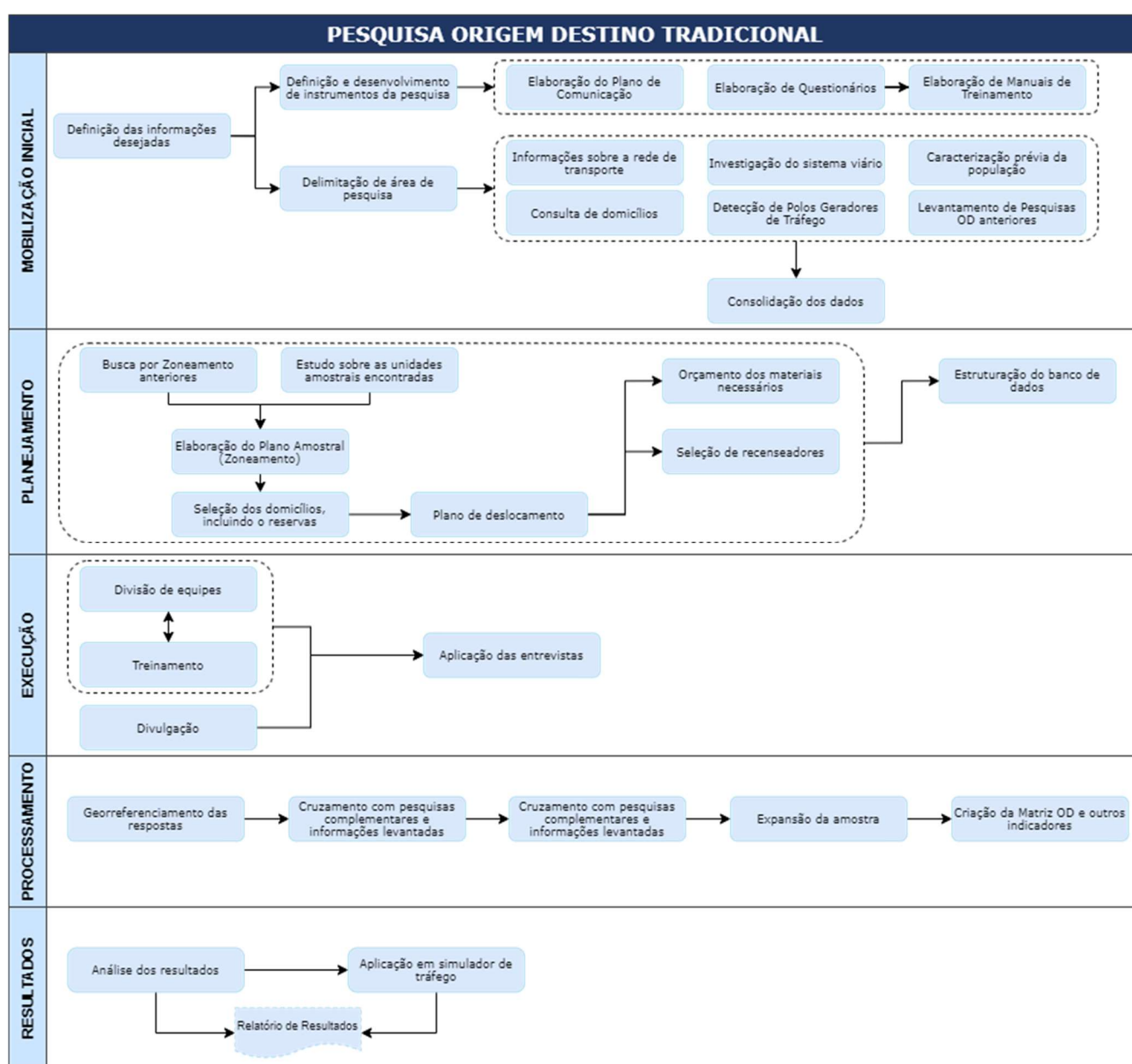


Figura 14: Etapas da elaboração de Pesquisas Domiciliares

Observando a figura acima é possível ver que a quantidade de processos que envolve a obtenção de uma Matriz OD por métodos tradicionais é extensa, fazendo com que, seu planejamento e execução demandem bastante tempo.

É importante frisar alguns aspectos imprescindíveis para conclusão do processo com êxito. A amostra recomendada pelo Manual de Tráfego DNIT (IPR 723), para uma população volumosa como a de Maceió, é de 1% da população e, após a coleta dessa parcela selecionada, os dados devem ser expandidos, obtendo-se uma representação dos deslocamentos cotidianos da população residente. Entretanto, para que os dados dessa amostra sejam coletados, é preciso que os recenseadores tenham acesso às residências selecionadas, o que na realidade é incerto, seja por condições sociais, como insegurança, ou ainda risco de contaminação de doenças. Outro fator que coloca em xeque a confiabilidade das respostas é a segurança das respostas por se tratar da descrição de comportamentos declarados, isto é, os entrevistados afirmam segundo suas lembranças, além da influência do seu humor sobre as respostas.

Apresentando tantos processos cruciais, o controle de qualidade deve ser rígido e ainda assim, ele é suscetível a questionamentos. O prazo de validade dessas matrizes também é algo que deve ser ponderado, pois a cidade é algo vivo e dinâmico, fazendo com que os padrões de uso e ocupação do solo, bem como os meios de deslocamento e os outros aspectos sofram mudanças quase que constantemente.

5.2 CONSTRUÇÃO DA MATRIZ OD

5.2.1 *Análise Preliminar*

Antes da construção da Matriz OD é válido fazer uma triagem sobre os dados telefônicos. Essa avaliação diz respeito ao quantitativo de viagens diárias por dia da semana, conforme a tabela a seguir.

Percebe-se que a flutuação de valores entre segunda-feira e quinta-feira é baixa, apresentando valores bem próximos, e com média de 1.827.196 viagens diárias. A sexta-feira é o dia que apresenta maior carregamento, com um acréscimo de 8% em relação à média diária. O fim de semana apresentou uma queda considerável no número de viagens, sendo subtraídos 15% no sábado e 33% no domingo quando comparado à média verificada entre a segunda e a quinta.

Tabela 19: Número de viagens por dia da semana

Dia da Semana	Viagens Diárias
Segunda-feira	1.832.945
Terça-feira	1.851.115
Quarta-feira	1.775.170
Quinta-feira	1.849.554
Sexta-feira	1.975.974
Sábado	1.555.010
Domingo	1.221.699

A verificação da consistência desses valores se deu através da incorporação da curva de índice de mobilidade e renda da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Onde esse modelo de referência foi alcançado por meio dos resultados da Pesquisa Origem e Destino de Viagens datada de 2017.

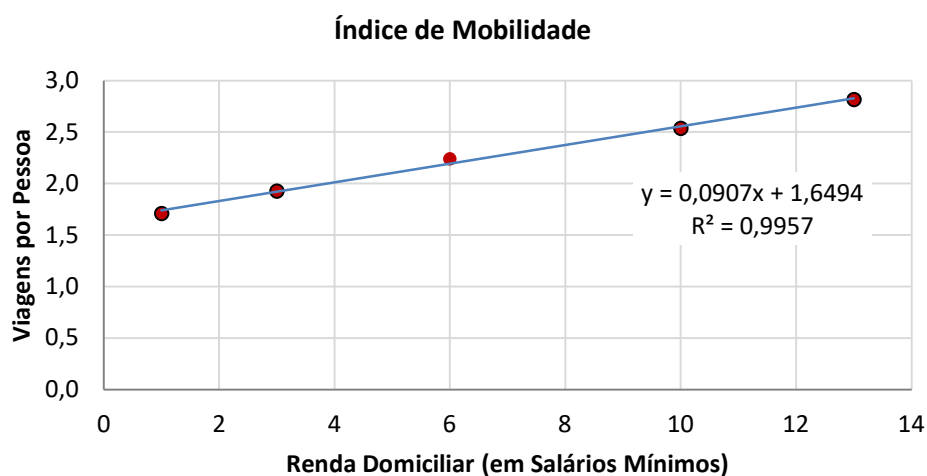


Figura15: Índice de Mobilidade x Renda Domiciliar
Fonte: OD RMSP (2017)

Com esse gráfico, é possível estimar o número médio de viagens que uma pessoa realiza ao longo do dia, tendo como critério de classificação a renda domiciliar. Tratando mais sobre a curva, a reta possui um coeficiente angular de 0,09, representando a expansão no índice de mobilidade em função do incremento na renda domiciliar.

Aplicando o modelo encontrado na pesquisa OD da RMSP aos dados encontrados para a distribuição da população por faixa de renda, encontra-se um total de 1.768.349 viagens diárias, se diferenciando em cerca de 3,2% dos valores encontrados em dias típicos (segunda à quinta-feira). É válido ressaltar

que os valores típicos estão sendo adotados ao comparativo por serem mais representativos da realidade de Maceió.

De maneira complementar, foram realizadas análises a respeito da distribuição horária de viagens por dia da semana, como visto na figura 17. Quando se realiza a superposição das curvas que representam essa distribuição, é visto que elas são bastante semelhantes entre si nos dias chamados de típicos, com volumes da ordem de 120 mil viagens nos horários de pico da manhã (07:00 às 09:00), do almoço (entre 12:00 e 14:00) e da tarde (17:00 às 19:00). Como já previsto, a sexta-feira se diferencia das demais, apresentando uma maior discrepância no período da tarde, quando houve demandas de viagens mais elevadas. Já no fim de semana, foram encontrados valores inferiores aos demais, sobretudo no domingo, que apresentou valores ainda menores que os de sábado.

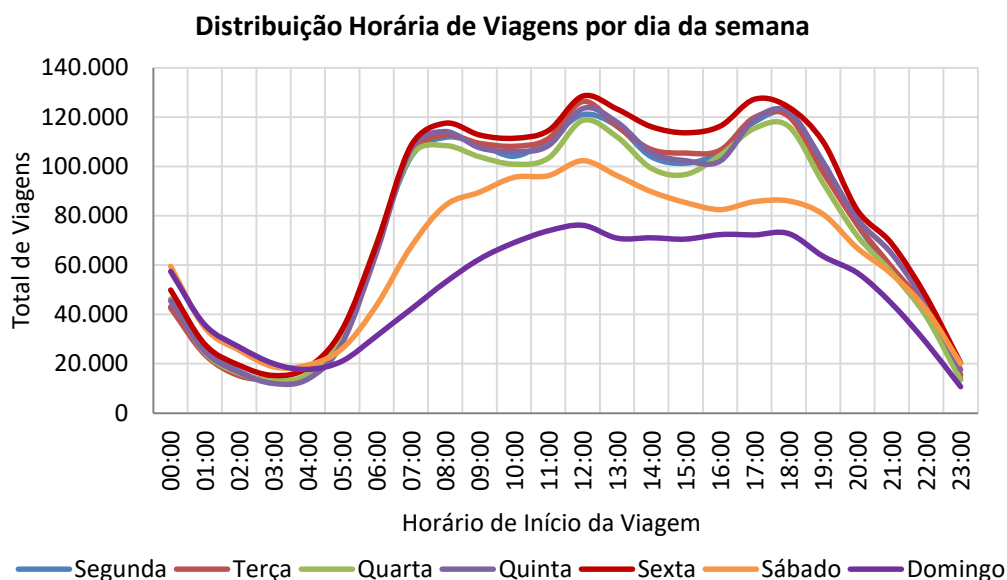


Figura 16: Distribuição horária de viagens por dia da semana

As curvas de distribuição horária foram consolidadas para dias úteis típicos (de segunda a quinta-feira), como é visto na figura 17.

Observando os dados, notou-se que a demanda de viagens possui um comportamento bastante homogêneo durante o horário comercial (entre 07:00 e 19:00 horas), com percentuais entre 6% e 7% de viagens por hora. Os picos foram registrados nos horários de almoço e da tarde, com aumento de cerca de 10% em relação ao tráfego no período comercial.

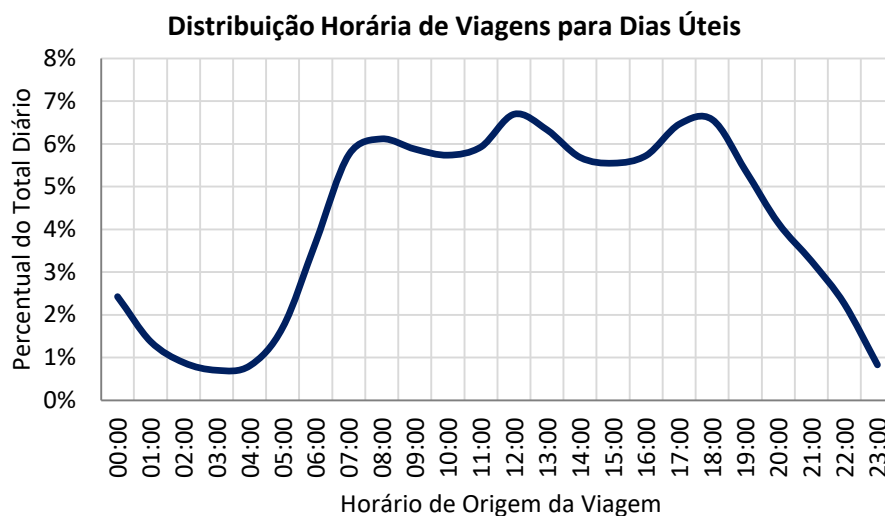


Figura 17: Distribuição horária de viagens para dias úteis

Disto posto, infere-se que as dimensões das matrizes obtidas estão coerentes com os valores estimados pelo índice da mobilidade da população, bem como o comportamento fornecido pelos dados telefônicos se mostrou compatível com o comportamento verificado na cidade.

5.2.2 Zoneamento de Tráfego

Para que o processo de delimitação das zonas de tráfego a partir do uso de dados de telefonia seja compreendido, é preciso que haja a elucidação das limitações do método, bem como das impostas pela Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), Lei nº 13.709 de 2018.

O posicionamento dos usuários ao longo do tempo é obtido através dos registros das antenas e, após os tratamentos dos *big datas*, é possível inferir os deslocamentos realizados. Entretanto, os dados incorporados no desenvolvimento dos trabalhos ainda permitem um melhor detalhamento espacial, pois os métodos são pautados na triangulação espacial, que consiste no cruzamento dos registros das três antenas celulares mais próximas para determinar a localização mais precisa dos usuários.

Como citado anteriormente, as informações precisam ser submetidas a um tratamento de forma que seja impossibilitada a identificação pessoal do usuário. Dentre os processos, salienta-se o de agregação, no qual consiste no agrupamento de dispositivos com características semelhantes (origem, destino e período, por exemplo), e quando esse agrupamento for inferior a 10 dispositivos, o grupo é eliminado da base de dados.

Essa informação sobre a exclusão de um grupo possui impacto significativo no processo de determinação dos tamanhos das zonas de tráfego que devem ser adotadas. Explicitando essa relação:

quanto maior o número de zonas, maior o número de combinações possíveis e, consequentemente, a probabilidade de um registro ser eliminado.

Sabendo disso, e buscando conciliar o detalhamento geográfico dos deslocamentos com a precisão das informações obtidas, a delimitação das zonas de tráfego foi baseada nos limites de bairros de Maceió, salvo algumas exceções devido à granularidade das antenas. Dessa forma, foram consideradas 43 zonas de tráfego internas neste estudo.

Posteriormente, as viagens com origem ou destino em cada zona foram distribuídas nos setores censitários que as compõem, considerando variáveis auxiliares, como população, renda, empregos e número de alunos matriculados, que notadamente influenciam na geração de viagens de cada região. Assim, apresenta-se, a seguir, um mapa com o zoneamento de tráfego e os setores censitários que compõe essas zonas.

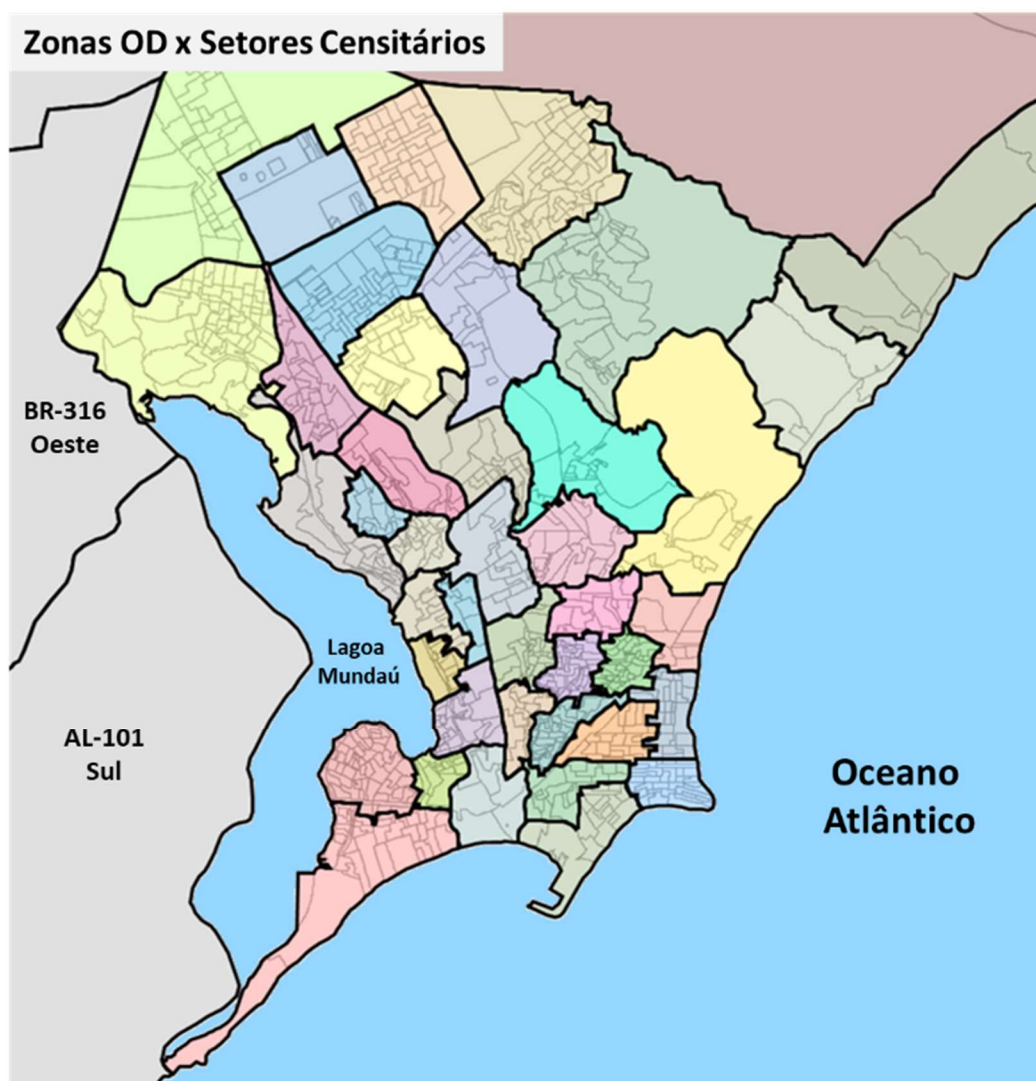


Figura 18: Zonas de Tráfego x setores censitários

É pertinente citar, ainda, que parte das viagens de Maceió podem acontecer com zonas externas à cidade. Assim, para estimar essas ocorrências, as viagens com origem ou destino em outros municípios, sobretudo da Região Metropolitana de Maceió, também foram contabilizadas. Elas foram classificadas em 4 zonas de tráfego externas, as quais abrangem os principais acessos do município:

- AL-101 Norte: divisa com Paripueira; abrange os municípios da costa norte de Alagoas;
- AL-101 Sul: divisa com Marechal Deodoro;
- BR-316 Oeste: divisa com Satuba; abrange os municípios localizados à oeste de Maceió;
- BR-104 Norte: divisa com Rio Largo; engloba os municípios do norte da região metropolitana.

5.2.3 Segmentação das Zonas de Tráfego

A etapa inicial na manipulação das Matrizes OD é voltada para segmentação das zonas de tráfego em setores censitários, garantindo, assim, um maior nível de detalhamento das viagens e dos locais de origem e destino. Esse processo fornece como resultado uma melhor definição dos trajetos percorridos pelos usuários.

O número de viagens produzidas ou atraídas em determinada região pode ser estimado através de uma função matemática com variáveis que representam as suas características locais, tais como população, renda, empregos e número de alunos matriculados. Partindo dos resultados da Matriz OD obtidos por meio de dados de telefonia móvel, é possível subdividir as viagens para os setores censitários que a compõem, proporcionalmente ao peso de cada variável na função de produção e atração. O esquema a seguir ilustra esse processo de segmentação das zonas em setores censitários.

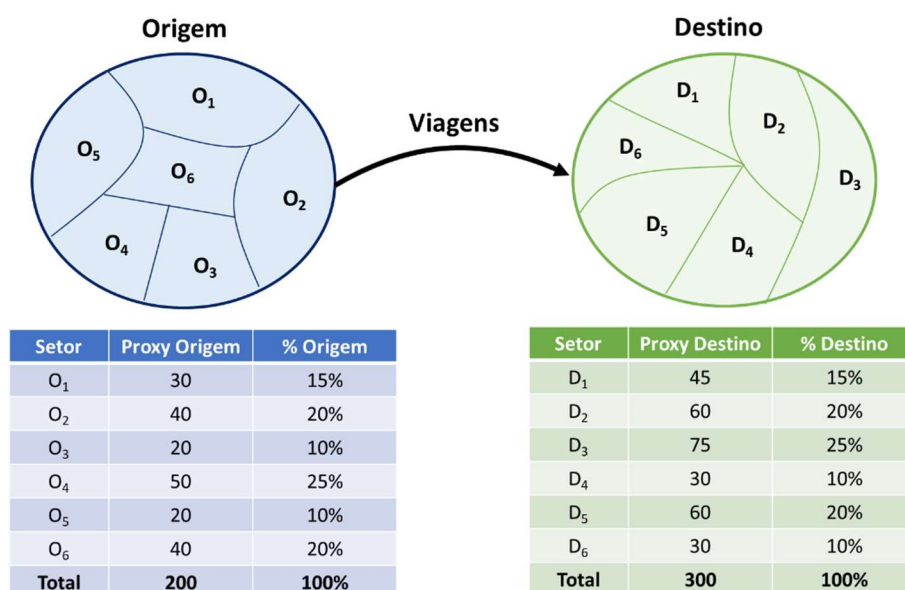


Figura 19: Esquema de segmentação das zonas de tráfego

Considerando a relevância das viagens baseadas nos domicílios (*home-based*), ou seja, com origem ou destino nas residências, e nas fortes relações com as atividades de trabalho e escola no meio urbano, adotou-se as composições de motivos de viagem nos horários de pico da manhã e da tarde descritas na Tabela 20. Destaca-se, ainda, que os períodos da manhã e da tarde foram agregados em intervalos de 3 horas, sendo das 6:00 às 9:00 e das 16:00 às 19:00 respectivamente.

Tabela 20: Composição de motivos de viagem por período

Período	Motivo Origem	Motivo Destino
Manhã (06h às 09h)	Residência	Trabalho e Escola
Tarde (16h às 19h)	Trabalho e Escola	Residência

O número total de viagens geradas é resultado do tamanho da população e respectivo índice de mobilidade, que corresponde ao número médio de viagens diárias por habitante. Na ausência de informações específicas em Maceió e tendo em vista a influência da renda na quantidade de viagens da população, admitiu-se a curva de índice de mobilidade x renda domiciliar da Região Metropolitana de São Paulo novamente, a qual foi obtida a partir dos resultados da Pesquisa Origem e Destino de Viagens, em 2017, como função de *proxy* para segmentação das viagens por motivo Residência.

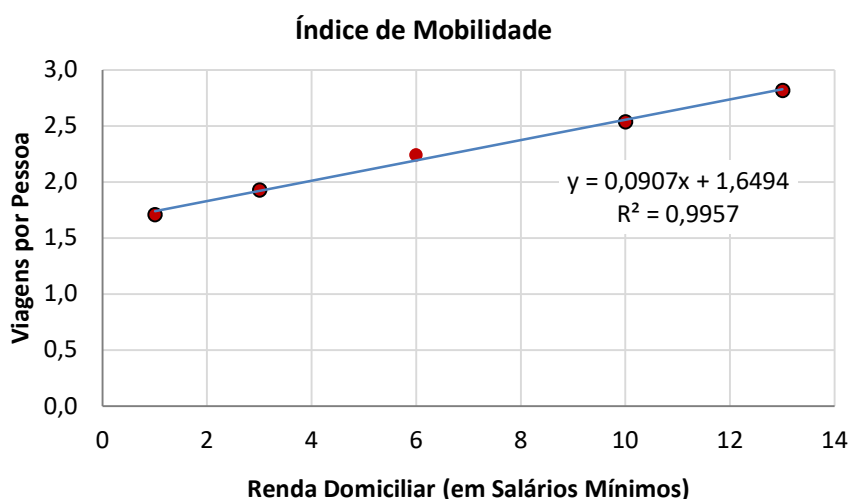


Figura 20: Índice de Mobilidade x Renda Domiciliar
Fonte: OD RMSP (2017)

A tabela a seguir apresenta as variáveis utilizadas para estabelecer o quantitativo de viagens por setor censitário em função de sua motivação.

Tabela 21: Variáveis proxy por motivo de viagem

Motivo	Variáveis Proxy
Residência	- População total (Censo 2010) - Renda média mensal (Censo 2010)
Educação	- Número de alunos matriculados por categoria e turno (Censo Escolar do Ensino Básico 2019 e Censo da Educação Superior 2019)
Trabalho	- Número de empregos (RAIS) - Locais de Atração por Trabalho (CNEFE)

5.2.4 Divisão Modal

A partir da segmentação das Matrizes OD de viagens para os setores censitários, prossegue-se para definição da divisão modal, a qual é responsável pela classificação de viagens conforme o modo de transporte utilizado: motorizado individual (automóvel e motocicleta), motorizado coletivo (ônibus, trem e van) ou não motorizado (pedestre e ciclista). Para tanto, é importante identificar fatores que influenciam o processo de escolha modal dos usuários.

Entende-se que os meios de transporte utilizados possuem forte relação com o nível de renda da população. O gráfico apresentado a seguir, representa a ideia apresentada anteriormente.

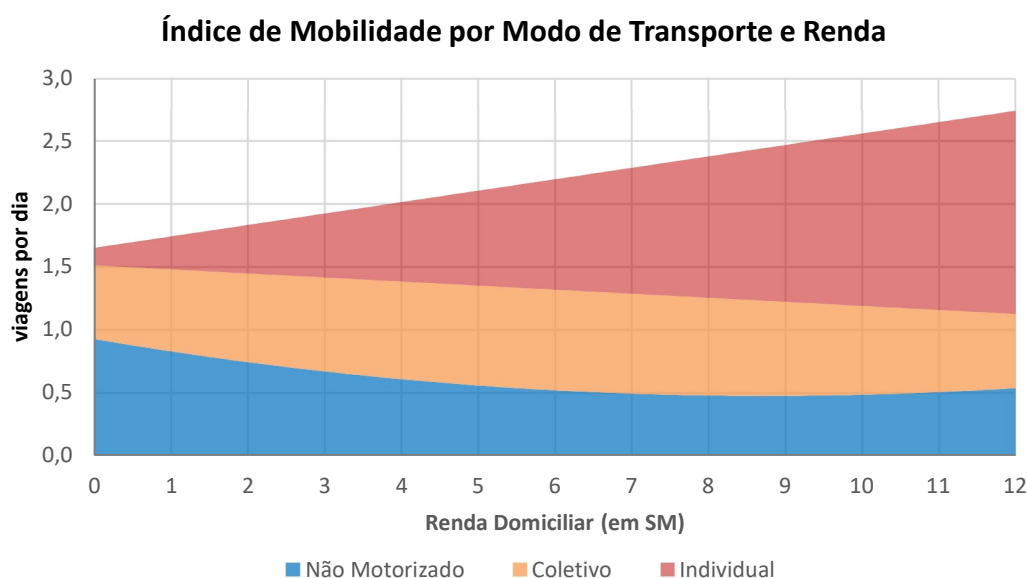


Figura 21: Índice de Mobilidade por modo de transporte e renda domiciliar
Fonte: OD RMSP (2017)

Analisando o gráfico, é possível observar que o aumento da renda domiciliar afeta diretamente o crescimento do número de viagens diárias na modalidade de transporte individual. Por outro lado, o transporte coletivo é mais abrangente nas classes assalariadas com renda domiciliar entre 2 e 6

salários-mínimos. E, por fim, abordando o transporte não motorizado, é visto que ele é predominante em faixas de renda menores, todavia, ainda possui valores expressivos em todos os intervalos de renda domiciliar.

No gráfico a seguir é possível visualizar que em viagens com até 2 km de distância predomina o transporte não motorizado e, à medida que há um aumento na distância, pedestres e ciclistas passam a adotar meios motorizados para o deslocamento.

Participação das Viagens Não-Motorizadas

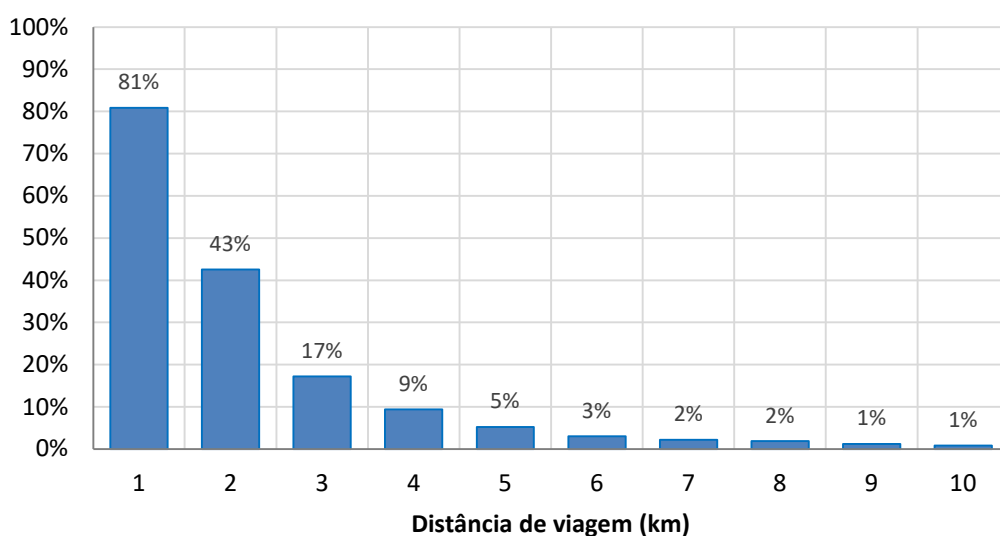


Figura 22: Participação das viagens não motorizadas segundo a distância de viagem

Fonte: OD RMSP (2017)

Primeiramente, as viagens não motorizadas são extraídas da base total, de acordo com as distâncias entre os pares origem e destino e a curva de participação do modo não motorizado. Na sequência, as viagens motorizadas, resultantes da etapa anterior, são classificadas nos modos individual e coletivo de acordo com o perfil de renda da população residente no setor censitário correspondente.

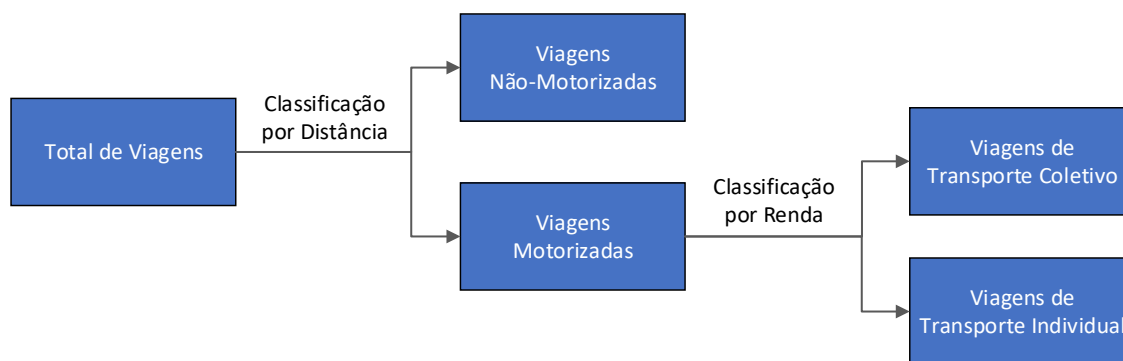


Figura 23: Método aplicado para divisão modal de viagens

Para classificação das viagens por distância, aplicou-se a curva de participação do modo não motorizado da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Apesar de não se tratar de municípios de porte e com características semelhantes, as distâncias percorridas nos deslocamentos desse modo não variam significativamente.

A ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos), no relatório geral de 2018 do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana, apresenta, dentre outras informações, as distâncias médias de viagem de modo não motorizado de acordo com o porte do município (figura 24). Observa-se que as distâncias médias são bastante homogêneas para os diferentes portes de município, variando entre 1,4 e 1,6 quilômetros por viagem, o que corrobora com a premissa assumida nesse trabalho e permite a aplicação de valores de referência da RMSP.

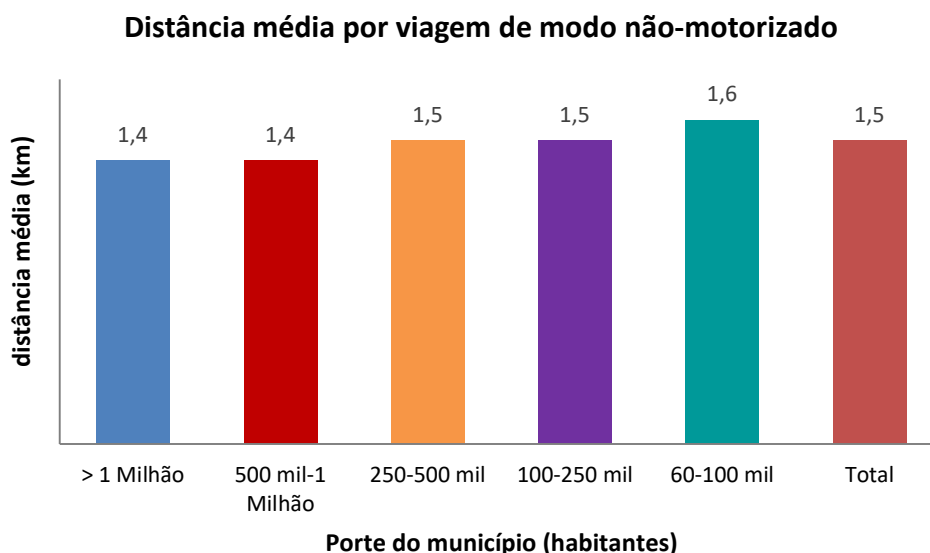


Figura 24: Distância média por viagem de modo não-motorizado e porte do município
Fonte: ANTP (2018)

Já a divisão das viagens motorizadas varia significativamente conforme o porte do município. No mesmo relatório da ANTP, os percentuais de viagens de transporte coletivo e individual conforme o porte do município possuem uma grande flutuação, como mostra a figura 25.

Nota-se que municípios com maior número de habitantes tendem a possuir uma participação mais significativa do transporte coletivo, em detrimento do transporte individual.

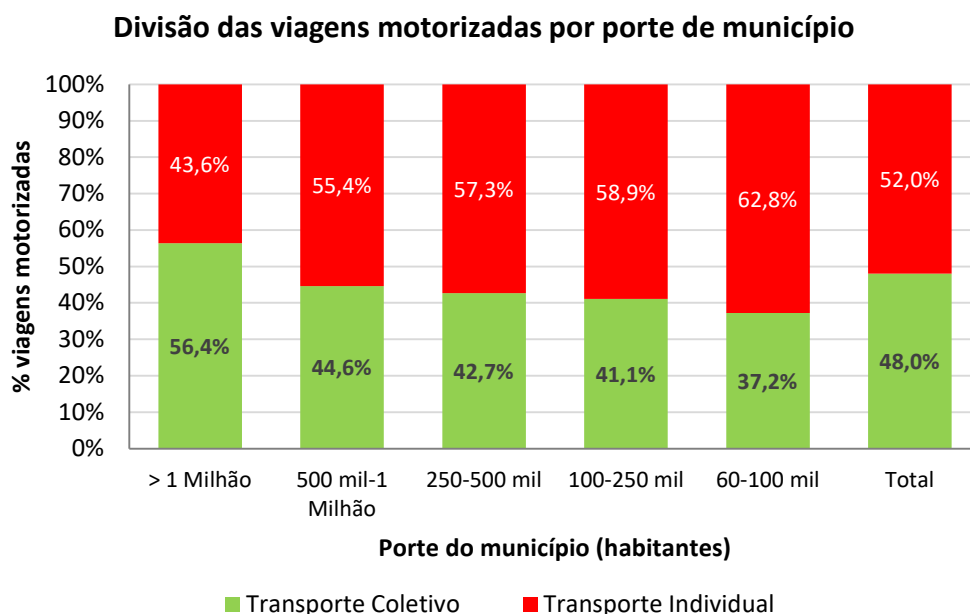


Figura 25: Divisão das viagens motorizadas de acordo com o porte do município
Fonte: ANTP (2018)

Assim sendo, a classificação das viagens motorizadas de Maceió requer uma adaptação dos valores de referência obtidos para RMSP, tendo em vista as diferenças de porte dos municípios e do sistema de transporte oferecido. Espera-se que Maceió possua uma participação menor das viagens de transporte coletivo, o que implica em reduzir os valores de referência relacionados a esse modo de transporte.

A determinação do fator de redução, no entanto, foi realizada durante a alocação de viagens (descrito nas seções subsequentes deste trabalho), comparando-se o carregamento de tráfego da simulação com os volumes de veículos observados em campo.

Como resultado dessa análise, reduziu-se os valores de referência de participação do transporte coletivo em 20%, mesmo percentual de redução quando se compara, por exemplo, municípios acima de 1 milhão de habitantes (56,4%) em relação a municípios entre 500 mil e 1 milhão de habitantes (44,6%).

Os resultados dessa análise podem ser vistos nos gráficos a seguir, os quais descrevem as curvas de participação do transporte coletivo e individual, respectivamente, nas viagens motorizadas, ajustadas para Maceió.

Participação do Transporte Coletivo nas Viagens Motorizadas

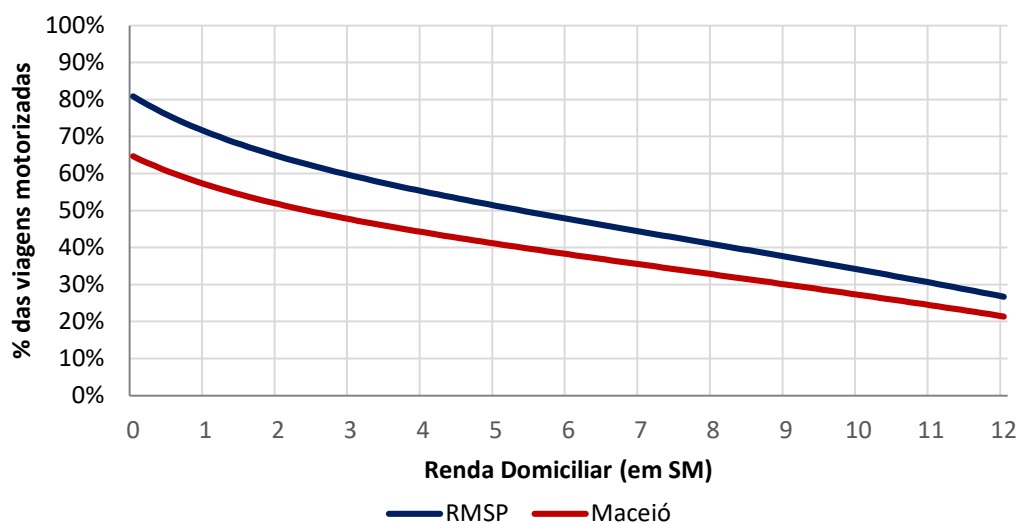


Figura 26: Participação do transporte coletivo nas viagens motorizadas

Participação do Transporte Individual nas Viagens Motorizadas

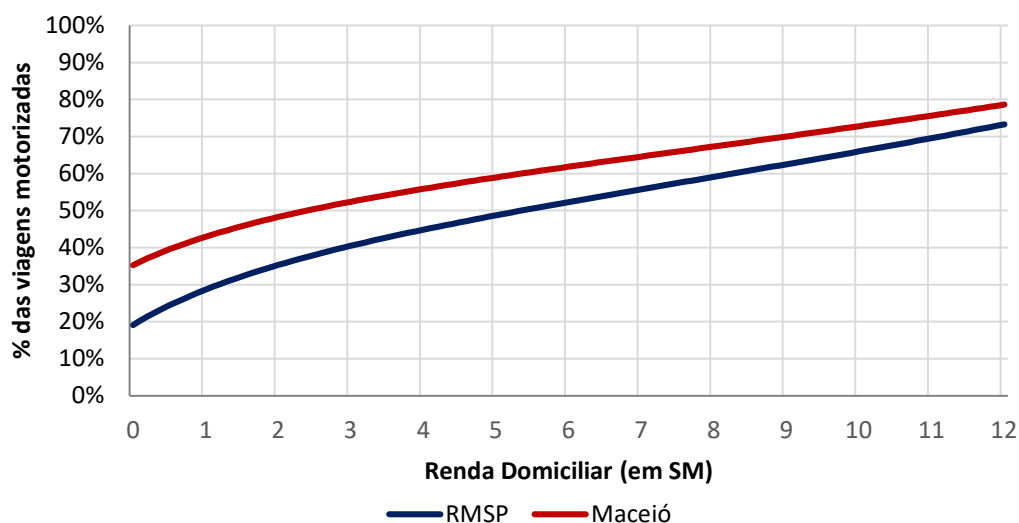


Figura 27: Participação do transporte individual nas viagens motorizadas

5.2.5 Deslocamento das Famílias

A realocação das pessoas devido aos eventos que vem acontecendo promoveu um reordenamento das viagens de Maceió, e esse rearranjo faz com que as viagens com origem ou destino nas zonas afetadas sejam redirecionadas para outras regiões, conforme o deslocamento das famílias e das atividades que eram ali exercidas.

Essas informações quanto aos deslocamentos dessas famílias são extremamente importantes para o direcionamento das modificações das matrizes origem e destino de viagens. A formulação matemática empregada para representar essa situação será descrita ao decorrer da seção.

Tendo como base a matriz de viagens originais, que representam a situação anterior às mudanças nos bairros, estima-se, primeiramente, a mudança das origens das viagens em função da abrangência das zonas afetadas e o percentual de transferência da variável *proxy* de origem no restante do município. O número de viagens ajustadas, após essa primeira análise, é dado por:

$$v'_{ij} = v_{ij} \times (1 - a_i) + o_i \times \sum_i (v_{ij} \times a_i)$$

em que: v'_{ij} : número de viagens entre as zonas i e j após a transferência das origens;

v_{ij} : número de viagens originais entre as zonas i e j ;

a_i : percentual da zona i afetada;

o_i : percentual de variável *proxy* de origem transferido para a zona i .

No pico da manhã, a variável *proxy* de origem indica o número de habitantes transferidos para cada zona, conforme monitoramento realizado pela Braskem. No pico da tarde, consiste em uma estimativa do aumento de atividades em decorrência da desocupação de comércios e serviços na região. Como premissa, adotou-se que essa transferência é proporcional ao número de empregos ofertados em cada setor censitário.

Na sequência, o mesmo procedimento é realizado para, dessa vez, ponderar a mudança dos destinos das viagens, baseado no percentual de transferência da variável *proxy* de destino no restante do município. O número final de viagens é dado por:

$$v''_{ij} = v'_{ij} \times (1 - d_j) + d_j \times \sum_j (v'_{ij} \times a_j)$$

em que: v''_{ij} : número de viagens ajustadas entre as zonas i e j ;

d_j : percentual de variável *proxy* de destino transferido para a zona j .

A definição da variável *proxy* de destino é análoga ao procedimento descrito para a variável de origem. No pico da manhã, baseia-se na distribuição de empregos no município, enquanto no pico da tarde está relacionado com a transferência de população nas demais zonas. Essa formulação foi aplicada sobre as matrizes de viagens de transporte individual motorizado (automóveis e motocicletas) para avaliar o cenário dos impactos dos eventos e seus desdobramentos sobre o desempenho do tráfego.

A Tabela 22 revela o número de viagens removidas da área afetada por bairro de origem e destino no pico da manhã. A diferença relativa exibida na tabela representa o percentual de viagens que foram reduzidas em cada bairro. No total, foram transferidas 734 origens e 772 destinos de viagens no pico da manhã. O bairro mais representativo é o Pinheiro, que concentra 431 origens e 385 destinos dessas viagens. Nota-se também que o Mutange foi integralmente desativado, nesse processo.

Tabela 22: Número de viagens removidas da área afetada por Origem e Destino

#	Redução de Origem de Viagens - Manhã			Redução de Destino de Viagens - Manhã		
	Bairro	Diferença Absoluta (vgs/h)	Diferença Relativa (%)	Bairro	Diferença Absoluta (vgs/h)	Diferença Relativa (%)
1	Pinheiro	-431	-57%	Pinheiro	-385	-49%
2	Bebedouro	-196	-90%	Bebedouro	-280	-97%
3	Bom Parto	-55	-19%	Bom Parto	-57	-30%
4	Mutange	-52	-100%	Mutange	-49	-100%
	Total	-734		Total	-772	

A Tabela 23 indica as principais origens e destinos que receberam essas viagens adicionais, no pico da manhã.

Tabela 23: Principais origens e destinos de viagens adicionais transferidas (Pico Manhã)

##	Acréscimo de Origem de Viagens - Manhã			Acréscimo de Destino de Viagens – Manhã		
	Bairro	Diferença Absoluta (vgs/h)	Diferença Relativa (%)	Bairro	Diferença Absoluta (vgs/h)	Diferença Relativa (%)
1	Santa Lúcia	93	12%	Jatiúca	58	2%
2	Cidade Universitária	75	3%	Centro	51	2%
3	Tabuleiro do Martins	63	3%	Ponta Verde	42	2%
4	Benedito Bentes	60	4%	Tabuleiro do Martins	39	2%
5	Serraria	46	2%	Cidade Universitária	37	2%
6	Chã da Jaqueira	38	16%	Jacintinho	34	2%
7	Clima Bom	36	4%	Gruta de Lourdes	34	2%
8	Ponta Verde	26	1%	Poço	30	2%
9	Gruta de Lourdes	26	1%	Serraria	27	2%
10	Jardim Petrópolis	22	3%	Antares	27	2%
-	Outros	247	1%	Outros	394	2%
	Total	734	2%	Total	772	2%

O deslocamento de famílias foi mais acentuado para os bairros Santa Lúcia, Cidade Universitária, Tabuleiro do Martins e Benedito Bentes. Apesar disso, as viagens foram bastante diluídas ao longo do município. O impacto relativo é mais alto nos bairros Chã de Jaqueira e Santa Lúcia, onde foram

estimados aumentos de 16% e 12%, respectivamente, na quantidade de viagens originadas nesses bairros. O destino, por sua vez, pela premissa adotada de distribuição da *proxy* em função das proporções de empregos, é homogeneamente distribuído, conforme o destino das viagens da matriz original.

Os resultados para o pico da tarde são análogos ao pico da manhã, com inversão dos sentidos de viagem (origem e destino), como pode ser observado na Tabela 24 e Tabela 25. Nesse horário estima-se a transferência de 902 origens e 829 destinos de viagens.

Tabela 24: Número de viagens removidas da área afetada por Origem e Destino (Pico Tarde)

#	Redução de Origem de Viagens - Tarde			Redução de Destino de Viagens - Tarde		
	Bairro	Diferença Absoluta (vgs/h)	Diferença Relativa (%)	Bairro	Diferença Absoluta (vgs/h)	Diferença Relativa (%)
1	Pinheiro	-427	-52%	Pinheiro	-462	-55%
2	Bebedouro	-347	-96%	Bebedouro	-209	-89%
3	Bom Parto	-67	-30%	Bom Parto	-95	-21%
4	Mutange	-60	-100%	Mutange	-64	-100%
	Total	-902		Total	-829	

Tabela 25: Principais origens e destinos de viagens adicionais transferidas (Pico Tarde)

#	Acréscimo de Origem de Viagens - Tarde			Acréscimo de Destino de Viagens - Tarde		
	Bairro	Diferença Absoluta (vgs/h)	Diferença Relativa (%)	Bairro	Diferença Absoluta (vgs/h)	Diferença Relativa (%)
1	Jatiúca	68	2%	Santa Lúcia	109	15%
2	Cidade Universitária	45	2%	Cidade Universitária	85	3%
3	Tabuleiro do Martins	45	2%	Tabuleiro do Martins	73	3%
4	Centro	45	2%	Benedito Bentes	66	4%
5	Ponta Verde	43	2%	Serraria	53	3%
6	Jacintinho	43	2%	Chã da Jaqueira	44	13%
7	Serraria	38	2%	Clima Bom	41	4%
8	Antares	36	2%	Gruta de Lourdes	30	2%
9	Gruta de Lourdes	32	2%	Ponta Verde	29	1%
10	Poço	30	2%	Jardim Petrópolis	26	5%
-	Outros	475	3%	Outros	274	1%
	Total	902	2%	Total	829	2%

5.3 MACROSSIMULAÇÃO DE TRÁFEGO

O passo inicial do processo de modelagem consistiu em simular o comportamento agregado do tráfego em todo território de Maceió, utilizando ferramentas típicas de macrossimulação. Para isso, utilizou-

se uma rede representativa das características físico-operacionais da malha viária do município, com diversos atributos como sentido de circulação, velocidade regulamentar, número de faixas e capacidade de tráfego, permitindo a reprodução fiel do plano de circulação do sistema viário.

Os procedimentos de modelagem da rede e de alocação do tráfego foram desenvolvidos no *software Aimsun Next*, partindo das matrizes OD desenvolvidas na etapa anterior para os picos da manhã e da tarde, a partir de ferramentas disponíveis no mesmo *software*.

A determinação do caminho mínimo entre os centroides, nós da rede que representam os pontos de onde se originam ou se destinam as viagens de cada zona de tráfego, baseou-se na minimização do tempo de percurso entre os pares OD.

Para definição da alocação, adotou-se os processos do método de equilíbrio do usuário, já o tempo inicial de deslocamento foi calculado a partir da razão entre a extensão do segmento e a velocidade regulamentar da via.

À medida que o volume alocado no *link* se aproxima de sua capacidade, o tempo de percurso aumenta, assim como ocorre em uma via congestionada. Com isso, rotas alternativas tornam-se mais atrativas e passam a ser utilizadas por parte do fluxo.

Dessa forma, o *software* procura reproduzir o equilíbrio observado em um sistema real, com base no princípio de *Wardrop*.

A macrossimulação permite, portanto, identificar as rotas utilizadas pelos deslocamentos de longa distância e, conseqüentemente, o carregamento dos segmentos viários inseridos na área de estudo.

Em seguida, delimita-se uma subárea para a qual é extraída as matrizes de origem e destino, que correspondem às matrizes semente da simulação microscópica na próxima etapa do estudo.

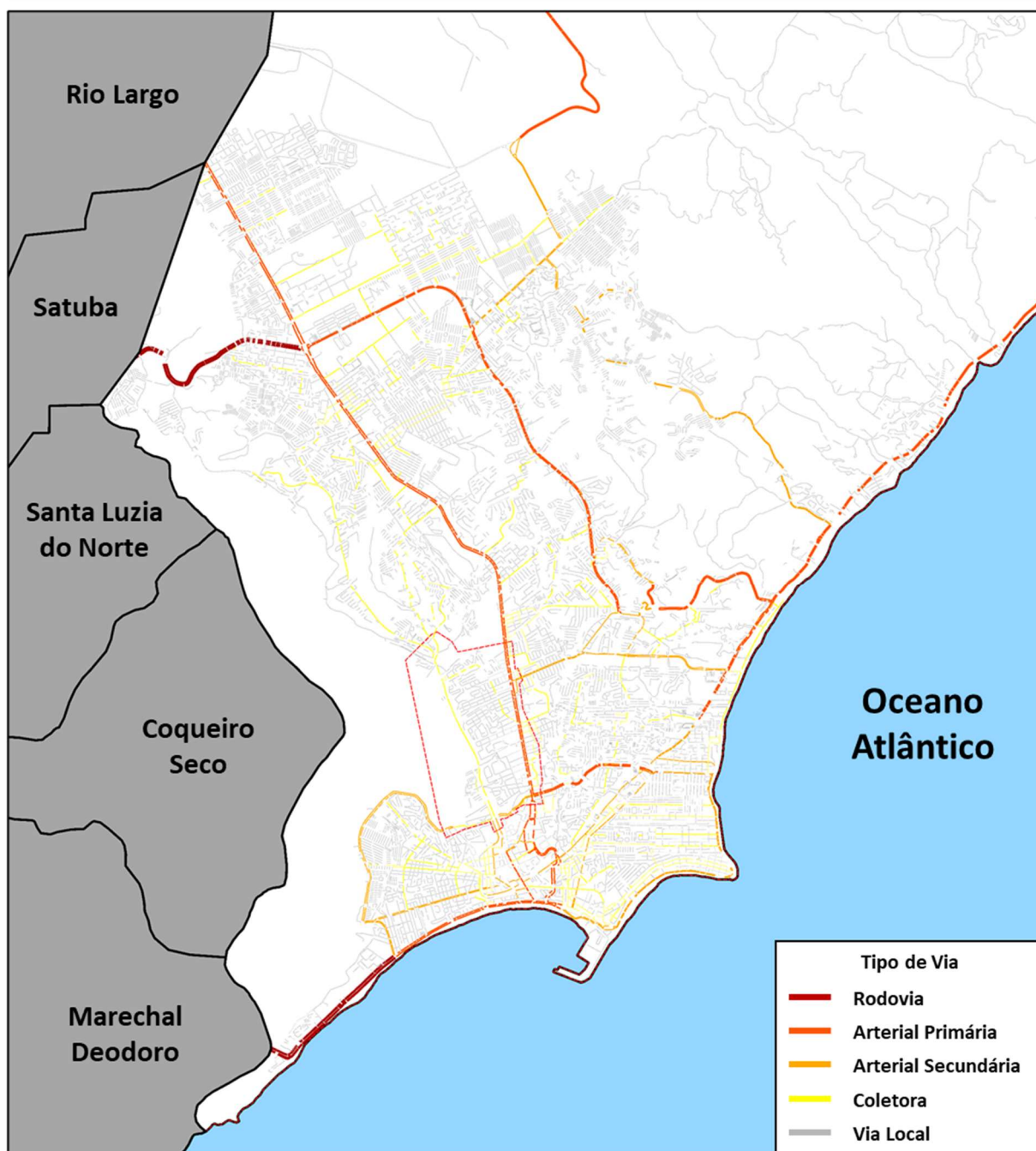


Figura 28: Mapa de modelagem da rede

5.3.1 Parâmetros das Redes

A rede macroscópica do *Aimsun Next* utiliza, além de uma série de características e parâmetros próprios, decorrentes de sua configuração georreferenciada, informações que devem ser recolhidas através de cadastros realizados diretamente em campo. Os itens subsequentes apresentam esses parâmetros e os procedimentos adotados para a construção da rede.

5.3.1.1 Velocidade em Fluxo Livre

A velocidade de fluxo livre dos *links* na rede de simulação é determinada conforme a classificação/função da via. Foram consideradas 5 classes viárias, cujas velocidades estão detalhadas a seguir:

- Rodovia – 80 km/h;
- Arterial Primária – 60 km/h;
- Arterial Secundária – 50 km/h;
- Coletora – 40 km/h;
- Via Local – 30 km/h.

5.3.1.2 Capacidade

A capacidade é uma das características físicas que impactam o tempo de percurso do *link* e, consequentemente, influencia a escolha do caminho mínimo entre as zonas de tráfego. Tipicamente, o cálculo da capacidade total em cada trecho isolado consiste na multiplicação do fluxo de saturação, do número de faixas multiplicado e do percentual de tempo de verde, no caso de aproximações semaforizadas.

Considerando o comportamento de uma rede viária, onde o déficit de capacidade em um *link* limita todos os trechos à montante e restringe os fluxos à jusante, a abordagem mais correta consiste em estabelecer fluxos de saturação por faixa para cada tipo de via que reflitam condições operacionais que promovem a redução da capacidade, tais como presença de semáforos ou sinalizações de pare/dê preferência nas interseções e frequência de manobras de estacionamento (mais frequente em vias locais). Dito isso, a capacidade das vias adotadas na simulação macroscópica é determinada a partir da seguinte equação:

$$Cap = N_{FAIXAS} \times FS$$

em que: *Cap*: capacidade do link (em UVP/h);

N_{faixas}: número de faixas úteis;

FS: fluxo de saturação por faixa do link (em UVP/h).

Os fluxos de saturação por faixa adotados são:

- Rodovia – 1.600 UVP/h;
- Arterial Primária – 1.300 UVP/h;

- Arterial Secundária – 1.100 UVP/h;
- Coletora – 900 UVP/h;
- Via Local – 500 UVP/h.

5.3.1.3 *Tempo de percurso*

Nas simulações de tráfego, a variável determinante para escolha do caminho mínimo é o tempo. Ou seja, no momento de alocação do tráfego, o menor caminho é determinado pelo percurso que minimize o tempo de deslocamento entre os pontos de origem e destino. Entretanto, o cálculo do tempo de percurso é iterativo, variando de acordo com o volume alocado. Assim, é fácil perceber que a velocidade média em um trecho se reduza à medida que as condições de tráfego piores em função dos congestionamentos.

O algoritmo usado pelo *software* para cálculo do tempo de percurso do *link* (função de atraso por volume - VDF) é bastante flexível, permitindo seu ajuste a diferentes modelos matemáticos. Utilizou-se para o estudo, uma função VDF diferente para vias arteriais, coletoras, locais e regionais, todas baseadas nas funções criadas pela BPR (*US Bureau of Public Roads*) e calibradas para cada tipo de via.

5.3.2 *Validação do modelo*

Um dos objetivos da modelagem de tráfego consiste em prever os efeitos no tráfego decorrentes da implantação de alterações no sistema viário e volumes futuros de demanda. Para tanto, é necessário que, inicialmente, se construa um modelo de simulação que represente as condições de tráfego atuais da região de estudo.

A etapa de validação da rede consiste em verificar se o modelo de simulação reproduz o sistema de transporte atual. Para mensurar o sistema atual, serão utilizadas contagens volumétricas classificadas de veículos, as quais determinam a quantidade e a composição do fluxo de veículos em uma interseção ou seção do sistema viário por unidade de tempo.

Nessa etapa do trabalho, foram utilizadas as contagens de tráfego de estudos anteriores que contemplam a área de estudo. A figura 30 mostra a localização dos pontos de pesquisa adotados para calibração da rede. Em azul, estão destacados os pontos pesquisados no Estudo de Tráfego de Transporte de Matéria Prima entre Jazida em Marechal Deodoro e Mineradora Braskem em Maceió/AL, com data de referência de março de 2020. Na cor vermelha, estão marcados os pontos de contagem realizada para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Maceió e Rio Largo, com data de pesquisa em 2014.

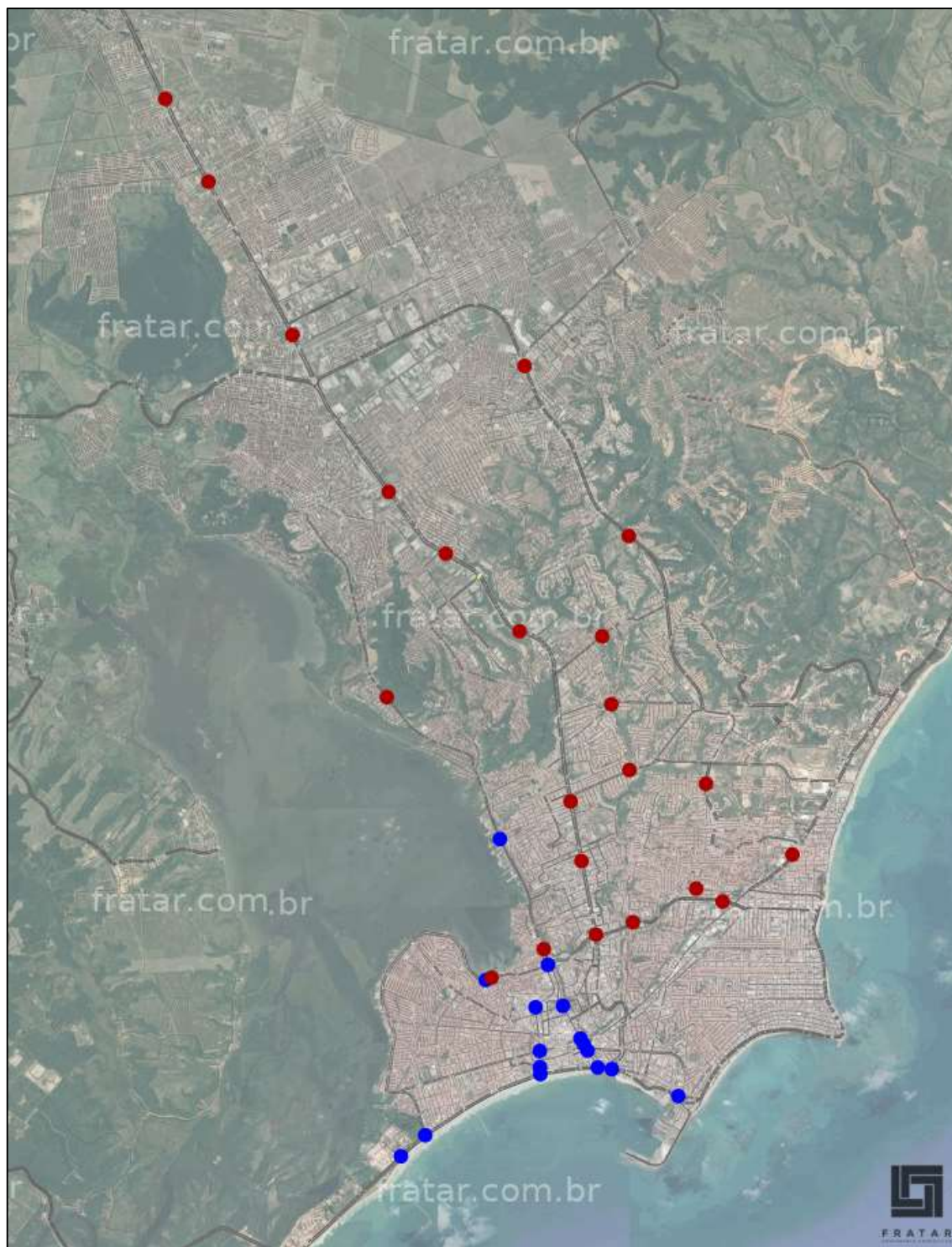


Figura 29: Localização dos pontos de pesquisa adotados

A calibração do modelo contempla ajustes em diversos parâmetros do sistema viário, dos algoritmos de escolha de rota e parâmetros do comportamento do condutor. Estes ajustes são realizados até que as comparações dos resultados pesquisados com os simulados atinjam níveis estatísticos de confiança.

Os gráficos a seguir mostram os resultados da regressão linear entre os volumes pesquisados e simulados nos horários de pico da manhã e da tarde. Neste gráfico, quanto mais próximo o coeficiente linear (fator R^2) estiver de 100%, melhor é a calibração do modelo.

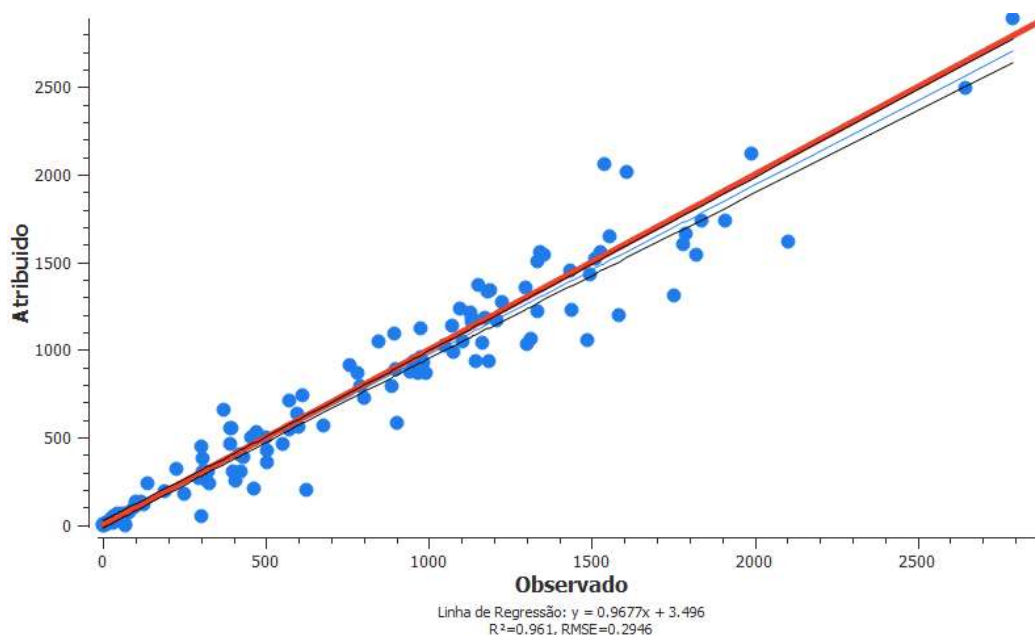


Figura 30: Resultados da regressão linear do volume de tráfego no período da manhã

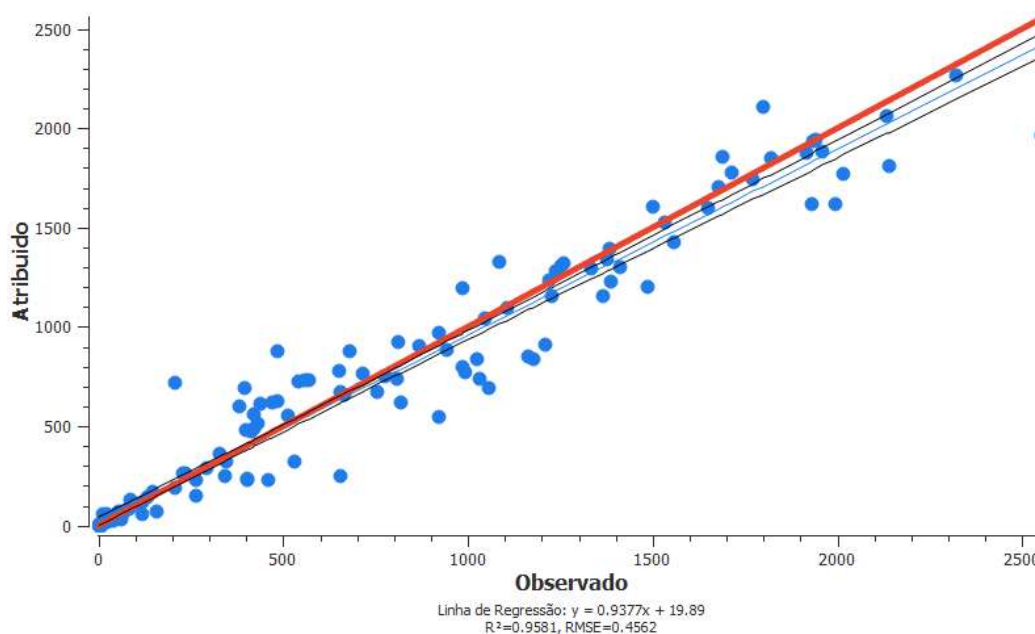


Figura 31: Resultados da regressão linear do volume de tráfego no período da tarde

Os resultados obtidos indicam coeficiente de R^2 de 96,1% para o período da manhã e 95,8% para o período da tarde. A reta de regressão praticamente se sobrepõe à reta vermelha (volume observado = volume simulado), o que indica bom ajuste do volume de tráfego geral da rede.

Além disso, foi empregado também o teste GEH, abreviatura do nome do seu desenvolvedor, Geoffrey E. Havers, para avaliar a semelhança entre os volumes de tráfego observados e simulados em cada aproximação pesquisada. Trata-se de um método similar ao teste estatístico de Qui-Quadrado e desenvolvido para avaliar fluxos horários de veículos, sendo mais tolerante a maiores diferenças percentuais em locais de baixo fluxo, do que em fluxos principais. A fórmula do GEH está apresentada na equação a seguir:

$$GEH = \sqrt{\frac{2(D_m - D_r)^2}{(D_m + D_r)}}$$

em que: D_m : volume de tráfego resultante do modelo de simulação

D_r : volume de tráfego real;

Os valores recomendados de GEH para validação de uma rede macroscópica de tráfego são:

- PELO MENOS 60% DAS VARIÁVEIS DEVEM TER GEH MENOR QUE 5;
- PELO MENOS 95% DAS VARIÁVEIS DEVEM TER GEH MENOR QUE 10;
- TODAS AS VARIÁVEIS DEVEM TER GEH MENOR QUE 12.

De acordo com os resultados da simulação para o pico da manhã, 73% das aproximações apresentaram GEH inferior a 5, 100% abaixo de 10, atendendo a todos os requisitos de validação da rede pela metodologia GEH.

Pode-se inferir, portanto, que a simulação foi capaz de reproduzir o volume de veículos obtidos em campo no período de pico da manhã. A figura 33 revela os indicadores GEH calculados em cada uma das 102 aproximações pesquisadas.

Para o pico da tarde, 69% das aproximações apresentaram GEH inferior a 5, 100% abaixo de 10, atendendo a todos os requisitos de validação da rede pela metodologia GEH.

Infer-se, portanto, que a simulação foi capaz de reproduzir o volume de veículos obtidos em campo no período de pico da tarde. As figuras a seguir revelam os indicadores GEH calculados em cada uma das 102 aproximações pesquisadas.

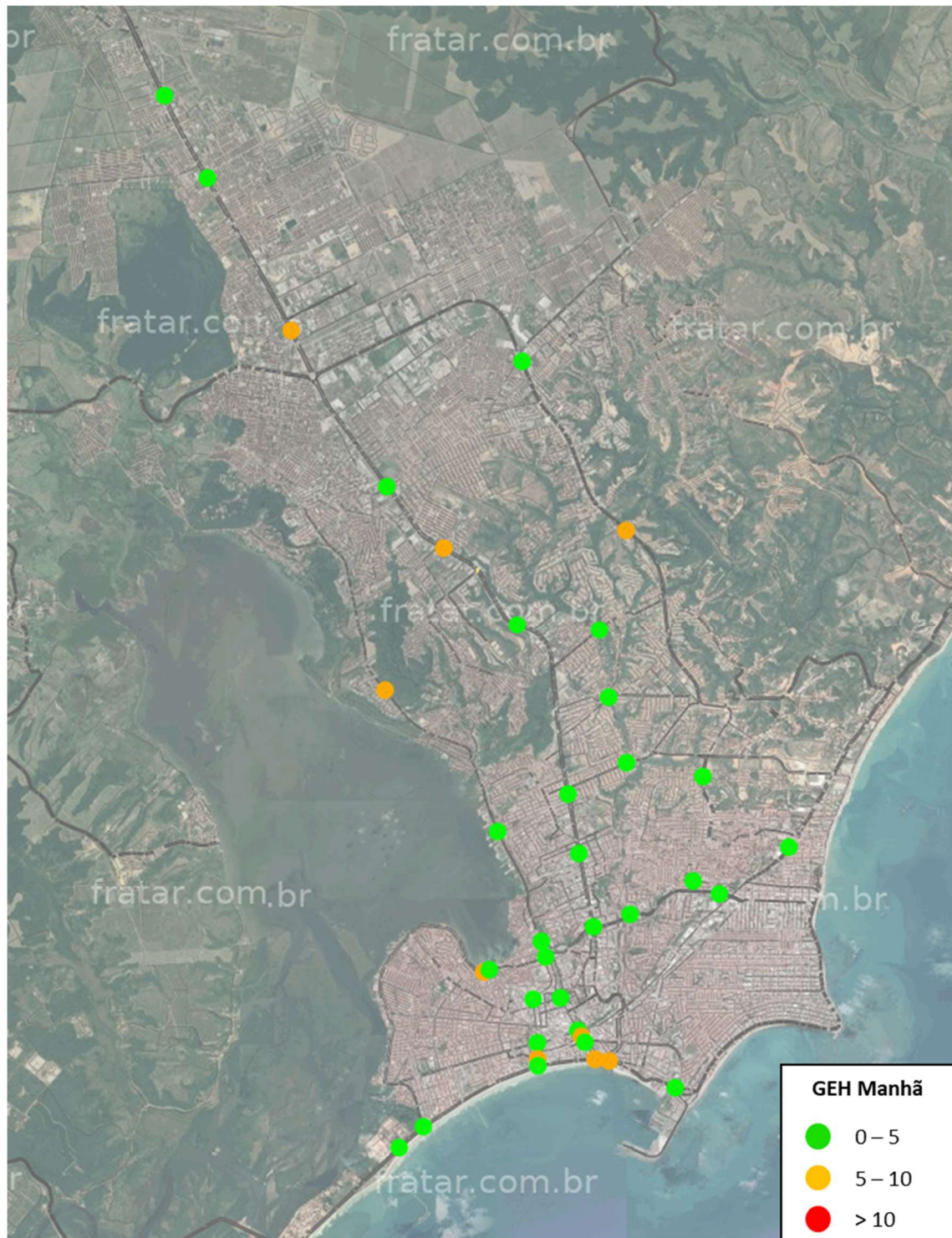


Figura 32: Mapa de indicador GEH no período da manhã

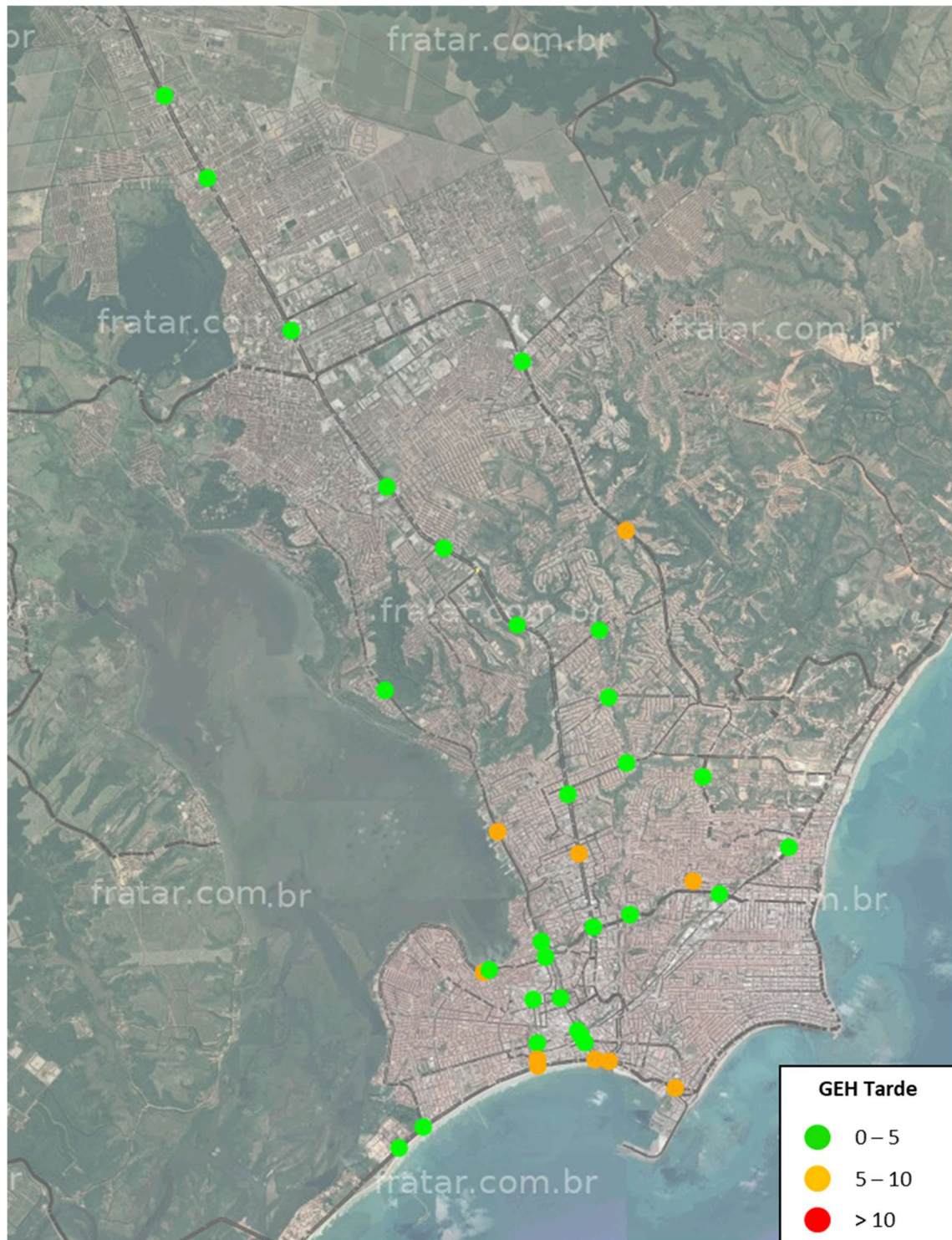


Figura 33: Mapa de indicador GEH no período da tarde

5.3.3 Mapa de Carregamento

A figura 34 mostra o carregamento no pico da manhã do ano base, antes do início do bloqueio de vias na região. Nesse mapa, a espessura das linhas indica o fluxo de tráfego em cada link e as cores representam o grau de saturação, ou seja, razão entre o volume e a capacidade. Na sequência, a figura 35 mostra o mapa de carregamento para o pico da Tarde.

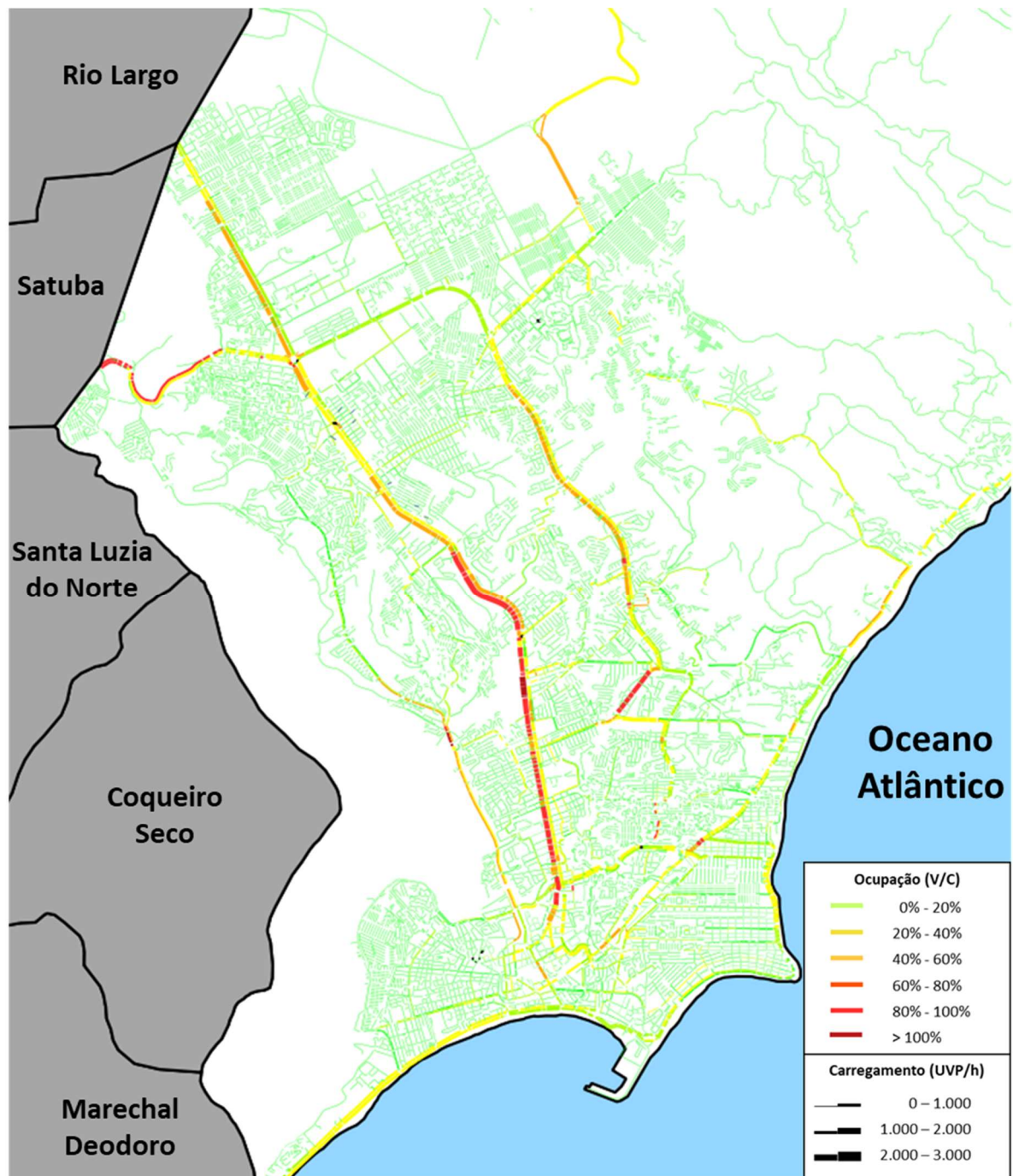


Figura 34: Mapa de carregamento no pico da manhã

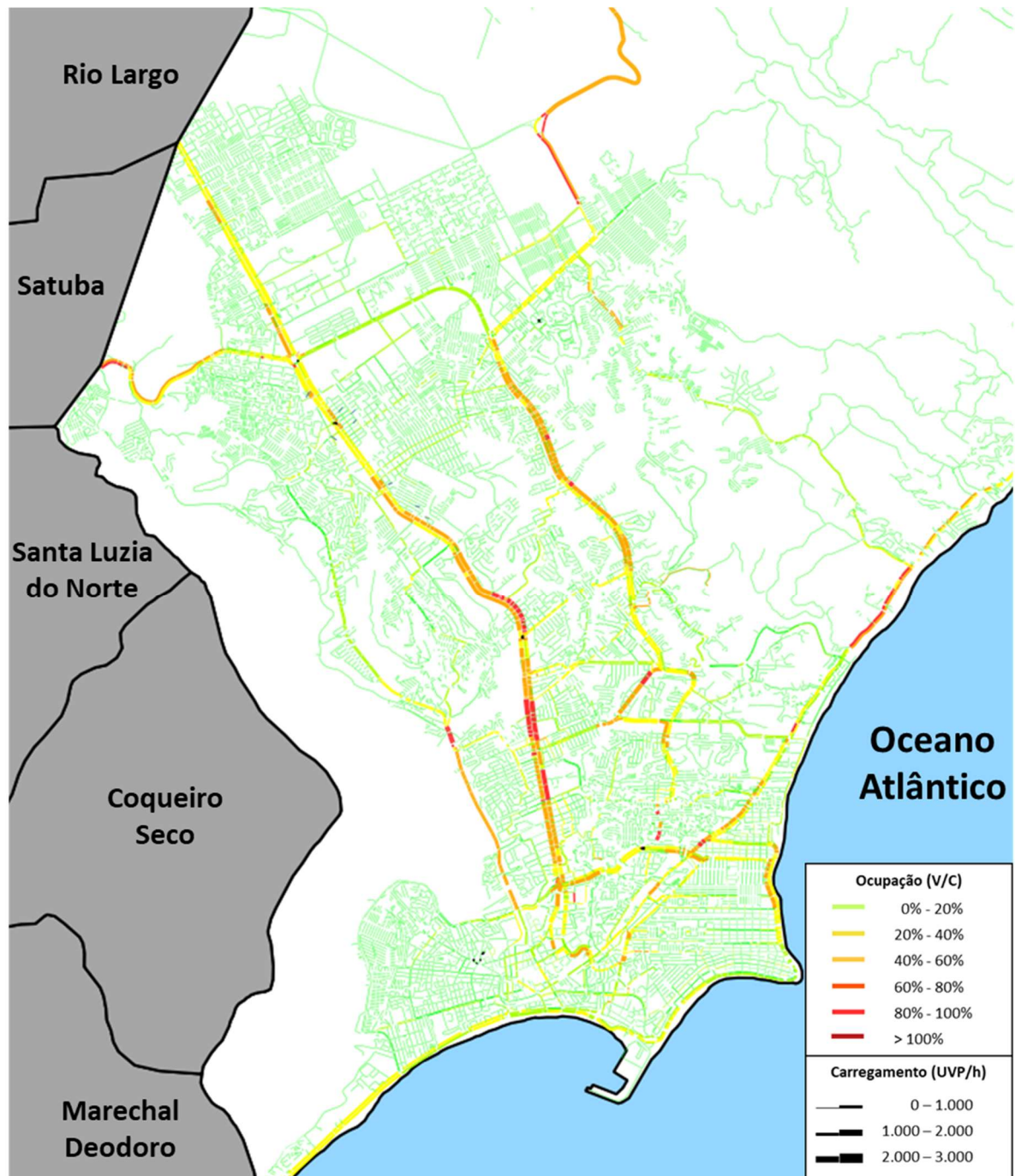


Figura 35: Mapa de carregamento no pico da tarde

6. INTERVENÇÕES VIÁRIAS PROPOSTAS

Em um diálogo constante entre as partes que se propuseram a mitigar os impactos decorrentes do fenômeno geológico verificado em Maceió foi concebido um conjunto de ações. Essas intervenções almejam a restauração ou implantação de infraestruturas viárias com o intuito de reparar o tráfego do município.

Assim, para melhor dispor os resultados da comunicação entre a Prefeitura de Maceió, a Braskem e a TPF Engenharia, foram categorizados em duas frentes, e apresentados a seguir. Na figura 36 é apresentado o mapa geral com a localização de todas as intervenções propostas neste documento.



Figura 36: Mapa geral das intervenções propostas

6.1 DEMANDAS DA PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MACEIÓ

O conjunto de obras foi dividido em 8 eixos, sendo essa divisão baseada em semelhanças, locais, impactos e outros aspectos influentes na dinâmica da cidade. É importante frisar que essa divisão não facilita apenas sua explicação, mas também auxilia no planejamento das obras.

6.1.1 Eixo 1 – Sistema Chã de Jaqueira; Eixo 3 – Ladeira Santa Amélia e Eixo 4 – Marquês de Abrantes

Os Eixos 1, 3 e 4 representam as principais vias locais que conectam a população entre os bairros Chã de Bebedouro, Chã de Jaqueira e Petrópolis, direcionando o tráfego para a Av. Durval de Góes Monteiro.

As obras indicadas para esses eixos têm como objetivo principal a melhoria das vias existentes, envolvendo o restauro da pavimentação; além de promover a completa renovação de sinalização e requalificação da drenagem, através da limpeza e reparo desses dispositivos.

Dessa forma, estas vias estarão mais adequadas para o tráfego de passagem que se configurou após o fechamento da Avenida Major Cícero de Góes Monteiro, localizada bem próxima, ao sul dos eixos.

A imagem a seguir demonstra os locais de intervenção.

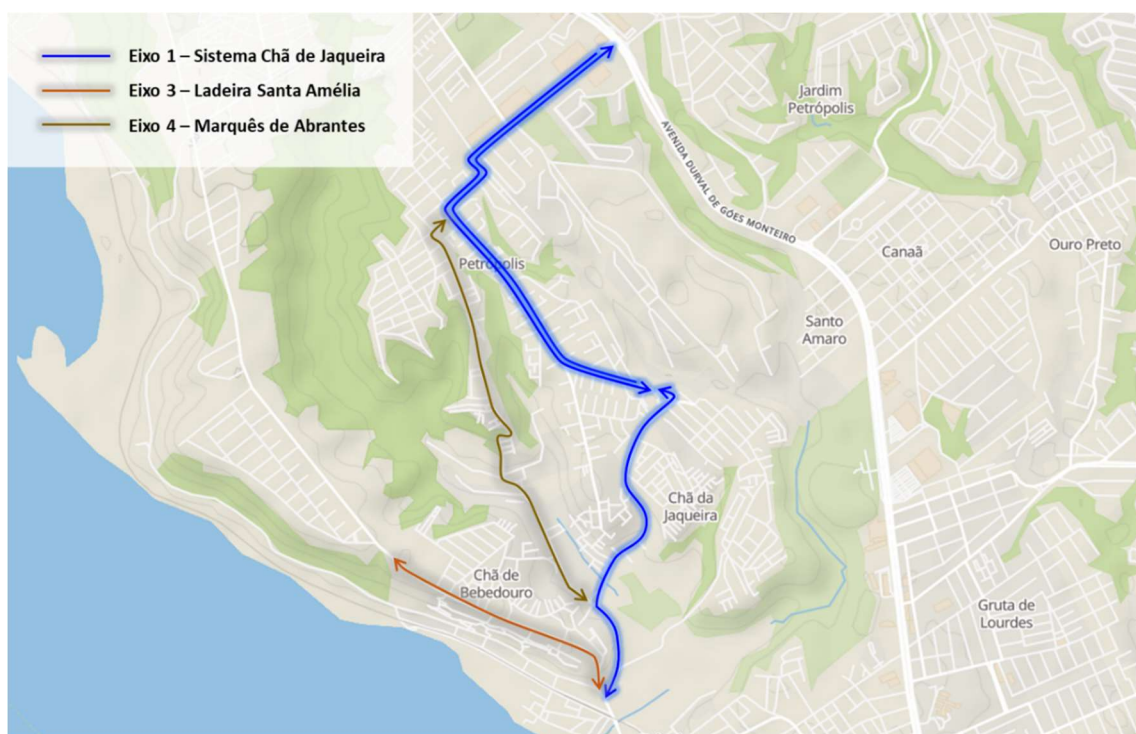


Figura 37: Local de intervenção do Eixo 1, Eixo 3 e Eixo 4

6.1.2 Eixo 2 – Programação Semafórica

O Eixo 2 trata de um projeto voltado para um novo sistema de programação semafórica, abrangendo desde a interseção da BR-316 com a BR-104 até aproximadamente a Praça do Centenário, como mostra a figura 38. Mais precisamente toda a Avenida Durval de Góes Monteiro, toda a Avenida Fernandes Lima, parte da Avenida Moreira e Silva e parte da Avenida Tomás Espíndola.

O sistema de semaforização existente não possui uma sincronização entre todos os equipamentos. Além disso, com o desenvolvimento do projeto notou-se que o tempo de sinal verde nos semáforos está inadequado na maioria dos cruzamentos analisados. Por isso a proposta para a melhoria desse sistema resulta diretamente na melhoria dos indicadores de qualidade, como por exemplo, tempo de deslocamento, velocidade de deslocamento e tempo de fila.



Figura 38: Pontos de intervenção do Eixo 2

Dentro desses limites de abrangência, 30 pontos semaforizados passarão pela intervenção de reprogramação, sendo desses 7 exclusivos para pedestres e 1 exclusivo para retorno. Além da programação semafórica, o projeto contempla a substituição dos grupos focais existentes por novos à base de LED do tipo monolítico, sendo incluídos, também, modelos com logradouro e com cronômetros regressivos. Além disso, sugere-se a modificação dos semipórticos, modernizando completamente o layout da semaforização da avenida.

6.1.3 Eixo 5 – Conjuntos Mutirão e Paraíso do Horto

Os conjuntos Mutirão e Paraíso do Horto estão localizados no bairro Chã de Jaqueira e foram destacados pela prefeitura por se tratar de regiões com considerável transferência de famílias

advindas das áreas de criticidade. As vias do Eixo 5 não exercem influência significativa na malha viária de Maceió, mas foram consideradas aqui, pois se caracterizam como de efeito reparatório da região.

As soluções compreendem implantação de uma nova pavimentação pelo fato das ruas precisarem passar por uma requalificação, além de se notar a necessidade de obras para implantação de um sistema de drenagem eficiente, bem como de implantação de um sistema de esgotamento para região.

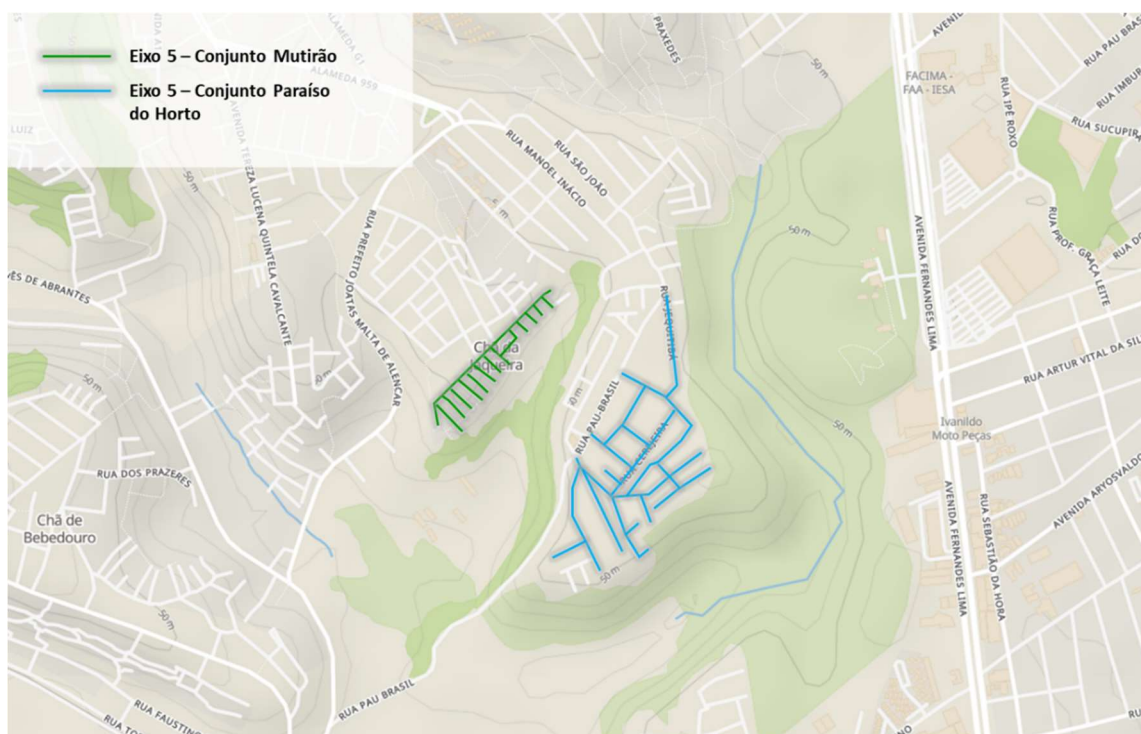


Figura 39: Local de intervenção do Eixo 5

6.1.4 Eixo 6 – Vias Laterais da Durval de Góes Monteiro

As obras do Eixo 6 envolvem a implantação de novas vias laterais em toda a extensão da Avenida Durval de Góes Monteiro. Essas obras de implantação visam o aumento de capacidade e de atratividade do principal corredor da cidade, incluindo mais duas faixas de rolamento em cada sentido, além de novos passeios qualificados e acessíveis.

Diante do que se conhece da região, através de visitas de campo e discussões com as partes interessadas, este eixo foi dividido em duas fases de implantação:

- Eixo 6 – Fase 1: Trecho entre o cruzamento com a Avenida Galba Novaes de Castro e o cruzamento com a Rua Camaragibe;
- Eixo 6 – Fase 2: Trecho entre o viaduto sobre a BR-316 e o cruzamento com a Avenida Galba Novaes de Castro.

A seguir, apresenta-se os pontos de intervenção das Fase 1 e Fase 2.



Figura 40: Local de intervenção do Eixo 6 na Fase 1

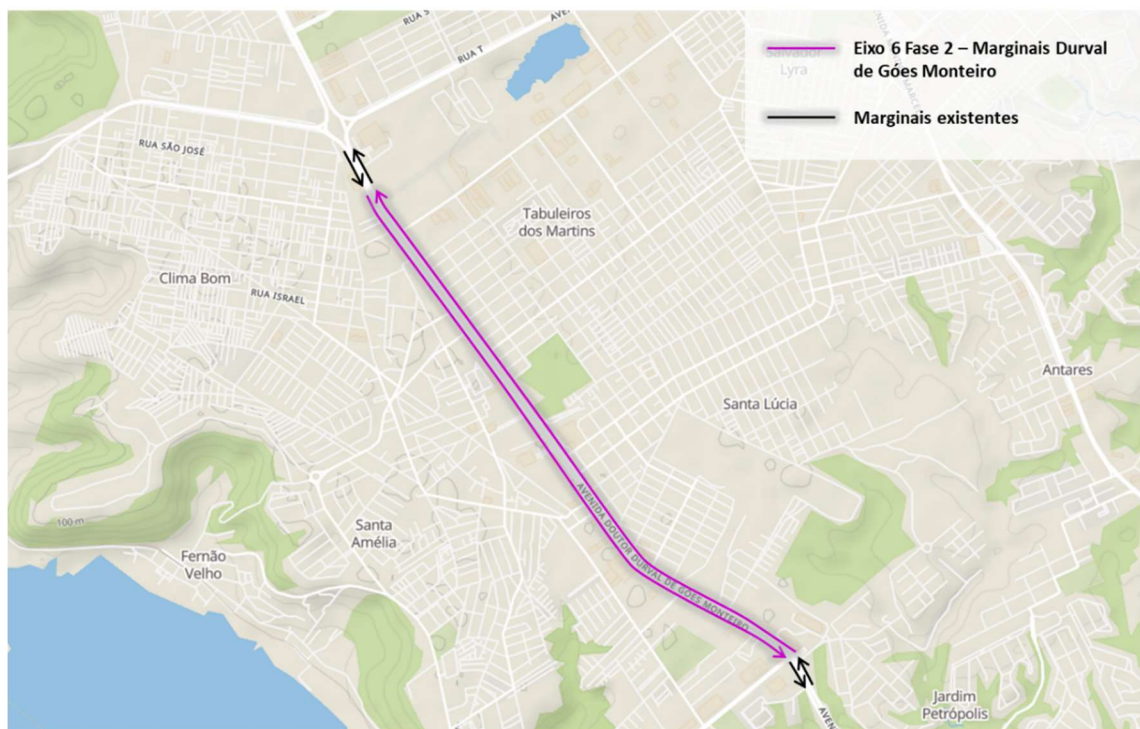


Figura 41: Local de intervenção do Eixo 6 na Fase 2

A seguir, são apresentadas as seções esquemáticas da implantação das vias laterais.

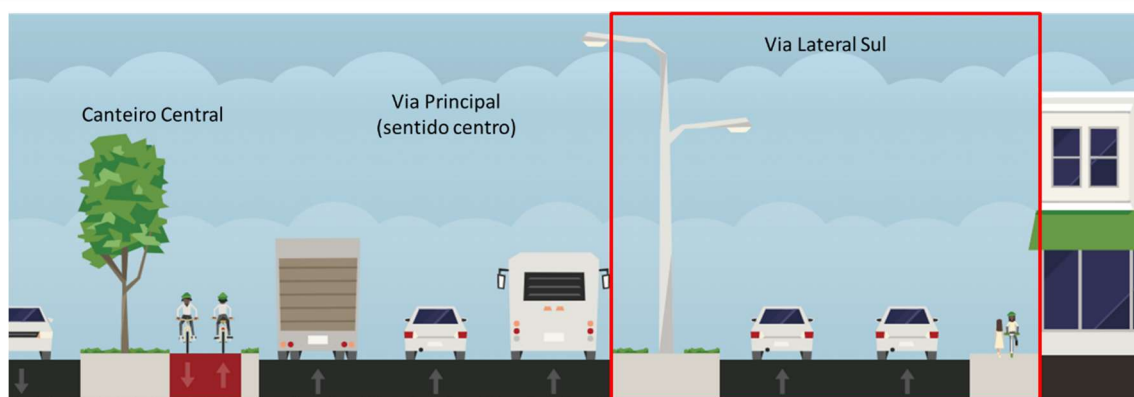


Figura 42: Seção esquemática da Via Lateral Sul

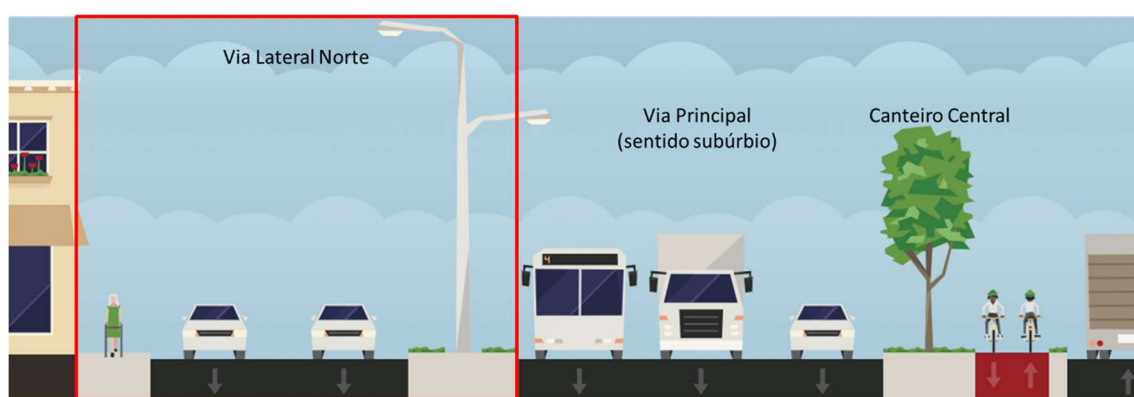


Figura 43: Seção esquemática da Via Lateral Norte

6.1.5 Eixo 7 – Via Lateral da Av. Menino Marcelo

Assim como no Eixo 6, as obras para o Eixo 7, na Avenida Menino Marcelo, são de implantação de uma via lateral para aumento de capacidade de fluxo. Neste caso foi identificada a necessidade de inserção de um pequeno trecho de via lateral, apenas no sentido centro.

O segmento de via foi considerado entre o cruzamento com a Rua Governador Franciso Mello e o cruzamento com a Rua João Correia Costa, principalmente para facilitar o deslocamento do fluxo que vem da Avenida Cachoeira do Meirim, no bairro Benedito Bentes, em direção à Avenida Durval de Góes Monteiro, no turno da manhã.

Essa implantação visa a inclusão de duas faixas de rolamento, no sentido centro, além de novos passeios qualificados e acessíveis.

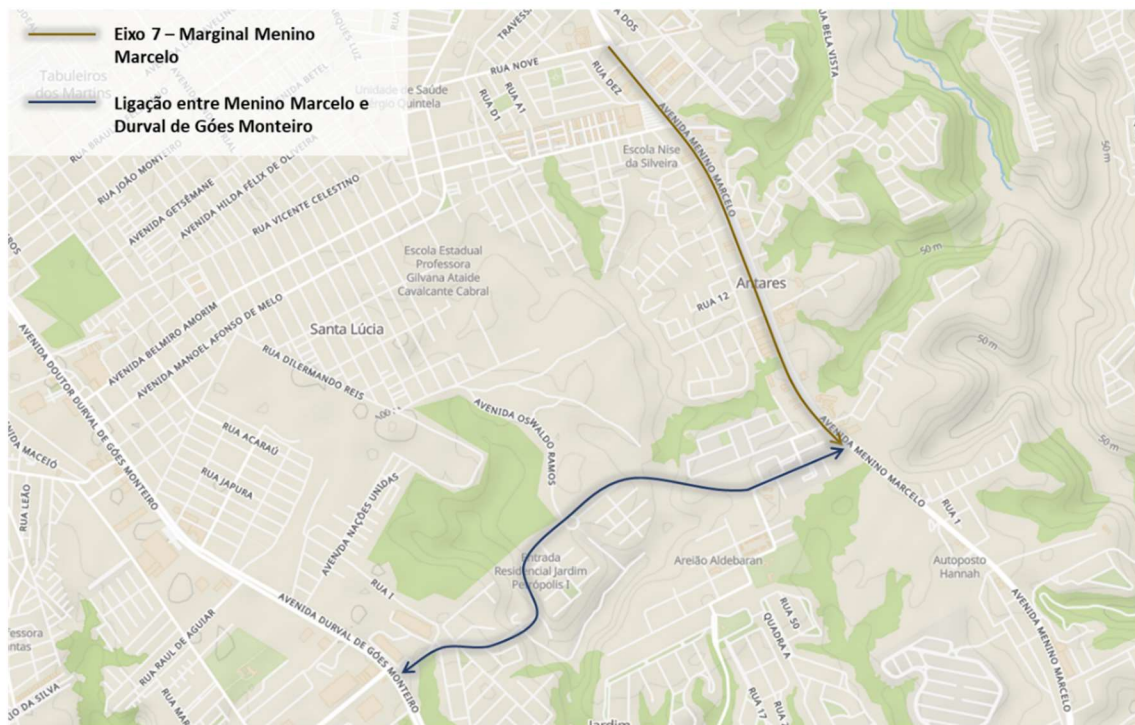


Figura 44: Local de intervenção Eixo 7

Além do Eixo 7, será implantada uma nova ligação entre a Avenida Menino Marcelo e a Avenida Durval de Góes Monteiro, de forma a facilitar o deslocamento dos veículos entre estas vias que são consideradas duas das principais avenidas da cidade.

A seguir é apresentada a seção esquemática de implantação da via lateral.

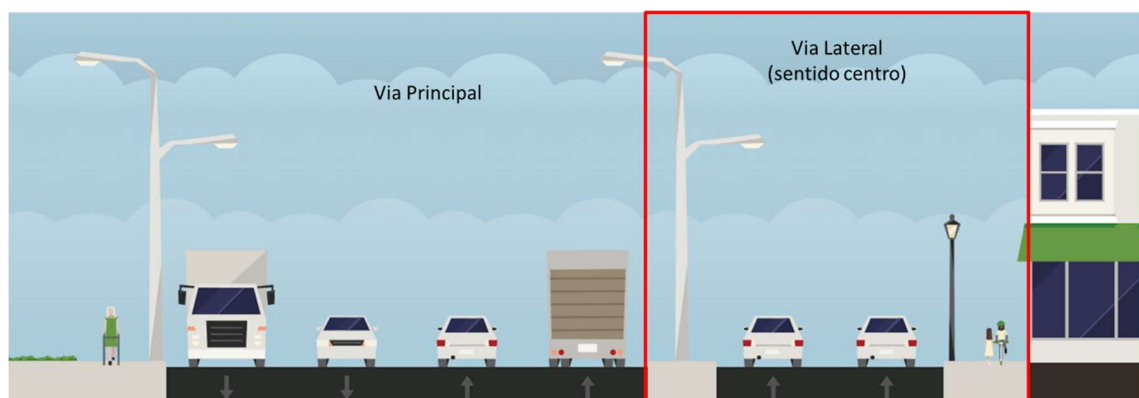


Figura 45: Seção esquemática da via lateral na Av. Menino Marcelo

6.1.6 Eixo 8 – Binário da Ladeira do Calmon

O binário da Ladeira do Calmon tem como objetivo principal tornar mais eficiente o acesso entre a Avenida Cônego Costa e a própria ladeira, através da escolha de ruas paralelas que funcionem como pistas de sentido único, com duas faixas de rolamento cada.

As obras do Eixo 8 são da tipologia de pavimentação, envolvendo o restauro e implantação de pavimentação em CBUQ (concreto betuminoso usinado a quente), além de projetos de sinalização e requalificação da drenagem.



Figura 46: Locais de intervenção do Eixo 8, com Sistema Camerino em vias simples

6.2 SOLUÇÕES ADICIONAIS

6.2.1 Sistema Camerino: Conexão Norte

A Conexão Norte compreende o trecho que conectará a via lateral da Avenida Durval de Góes Monteiro, em frente ao Parque do Horto, com as ruas do bairro Pinheiro, próximas à Unidade Farol da CASAL. Esta via faz parte do projeto de implantação do Eixo CEPA, mas como ainda não foi concluída, não beneficia a região como uma opção à Avenida Fernandes Lima.

Esta obra, em conjunto com a Conexão Sul e a Duplicação Camerino, simbolizam uma importante alternativa viária entre os bairros Gruta de Lourdes e Farol.

As obras que envolvem o Sistema Camerino – Conexão Norte são correspondentes a obras de implantação de via, com 3 (três) faixas de rolamento, 2 (duas) no sentido centro e 1 (uma) no sentido subúrbio.

A seguir, é exibida a localização dessa frente de intervenções, em conjunto com todo o Sistema Camerino. É preciso frisar ainda que nessa imagem, há a indicação de outras frentes de trabalho, entretanto elas estão aí inseridas de forma a representar a conectividade existente entre elas.



Figura 47: Intervenções no Sistema Camerino

Na figura 48 é apresentada a seção esquemática para a via da Conexão Norte.



Figura 48: Seção esquemática da Conexão Norte

6.2.2 Sistema Camerino: Conexão Sul

Da mesma maneira que a obra anterior, a Conexão Sul utiliza-se de parte do conceito do projeto do Eixo CEPA para realizar a ligação entre o Sistema Camerino e as vias que levam o fluxo de veículos em direção ao centro comercial da cidade.

Esse conjunto de vias se enquadra na sua grande maioria como obras de requalificação da pavimentação, sistema de drenagem e sinalização, possuindo apenas no final do seu segmento, a implantação de uma ladeira para acessar a Av Afranio Lages (Leste Oeste).

6.2.3 Sistema Camerino: Duplicação da Camerino

Com a desocupação e demolição das edificações construídas nas adjacências da Rua Professor José da Silveira Camerino, surge uma grande oportunidade para a rede viária de Maceió. A região considerada mais crítica do corredor Durval de Góes Monteiro – Fernandes Lima é justamente na região do bairro Pinheiro, devido a dois principais fatores:

- Grande área de interesse comercial/escolar;
- Difícil implantação de vias paralelas, para tornar a pista central mais expressa, devido ao avanço das construções nas bordas da via.

Como o próprio nome sugere, esse eixo de obras está baseado na criação de uma nova pista, isto é, a duplicação da Camerino, trazendo a possibilidade de criação de um binário de vias, em conjunto com as conexões Norte e Sul, com características de fluidez bem superiores ao projeto inicial do Eixo CEPA. Com isso se configura uma rota alternativa, robusta, aos usuários de veículos que desejam ir para as áreas centro-sudeste da cidade e que desejam evitar a Avenida Fernandes Lima.

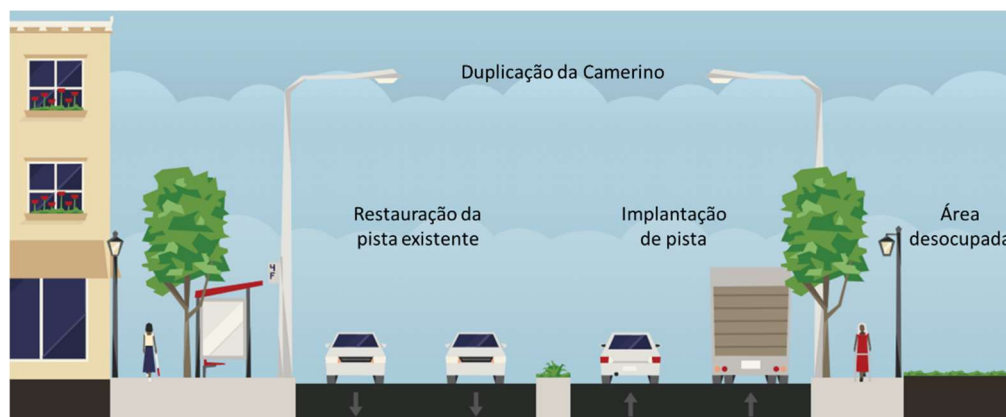


Figura 49 – Seção esquemática do Sistema Camerino Duplicado



Figura 51: Seção esquemática da Ligação entre a Av. Menino Marcelo e a Av. Durval de Góes Monteiro

6.3 PLANEJAMENTO PARA IMPLANTAÇÃO EM ETAPAS NO ESTUDO DE MACROSSIMULAÇÃO

A cidade é um sistema sujeito a interferências de diversas variáveis, as quais podem reverberar em diversas escalas. Sabendo disso e da grandiosidade e importância das obras descritas nos itens anteriores, um planejamento acerca da implantação desses eixos é fundamental para que os impactos negativos das obras sejam minimizados.

Ciente das obras e de posse de variáveis como velocidade de implantação, celeridade no licenciamento e liberação dos trabalhos, logística de obras e locais de implantação, realizou-se o confronto do citado com as preferências do órgão municipal. Assim, elaborou-se um plano de implantação dos eixos, sendo este utilizado nos estudos de macrossimulação desenvolvidos ao longo dos trabalhos.

Tabela 27: Descrição das obras nas etapas de simulação

ETAPAS DE SIMULAÇÃO	INTERVENÇÕES PROPOSTAS
ETAPA 1	Eixo 1 – Sistema Chã de Jaqueira Eixo 2 – Programação Semafórica Eixo 3 – Ladeira Santa Amélia Eixo 4 – Marquês de Abrantes Eixo 6 – Vias laterais da Durval de Góes Monteiro (Fase 1) Eixo 8 – Binário da Ladeira do Calmon
ETAPA 2	Sistema Camerino – Conexão Norte Sistema Camerino – Conexão Sul Eixo 5 – Conjuntos Mutirão e Paraíso do Horto
ETAPA 3	Sistema Camerino – Duplicação da Camerino Eixo 6 – Vias laterais da Durval de Góes Monteiro (Fase 2)
ETAPA 4	Eixo 7 – Via lateral da Menino Marcelo
ETAPA 5	Ligação entre a Menino Marcelo e a Durval de Góes Monteiro

7. ANÁLISE DOS RESULTADOS OBTIDOS COM MACROSSIMULAÇÃO

7.1 CENÁRIOS DE ESTUDO

Essa seção descreve os cenários que foram considerados no processo de simulação. Vale lembrar que todos os cenários usam como informação base os dados da segunda semana de março de 2020, ou seja, quando os efeitos causados pela pandemia do COVID-19 ainda não estavam presentes em Maceió. São eles:

- **C1:** consiste no cenário base do estudo, referente à situação anterior aos impactos descritos nesse relatório;
- **C2:** este cenário considera a simulação dos efeitos no tráfego com o fechamento da Av. Major Cícero de Góes Monteiro;
- **C3:** de maneira cumulativa com o cenário C2, abrange, também, o bloqueio das demais vias da área afetada e a transferência das famílias para outros locais do município, conforme metodologia já descrita;
- **C4:** corresponde ao cenário com a implantação das intervenções propostas com o objetivo de mitigar os efeitos causados do cenário C3 no desempenho do tráfego.

Como a implantação das intervenções propostas no cenário C4 ocorrerá de forma gradual, decompõe-se este cenário em 5 etapas, conforme já explicado anteriormente.

A figura 52 mostra a localização das intervenções previstas em cada etapa de implantação. É importante destacar que, para alinhar todas as análises em uma mesma base viária, todos os cenários consideraram a interseção entre a BR-316 e a BR-104, já que essa obra foi entregue pelo DNIT em maio de 2021 e tem influência direta sobre a área em estudo.

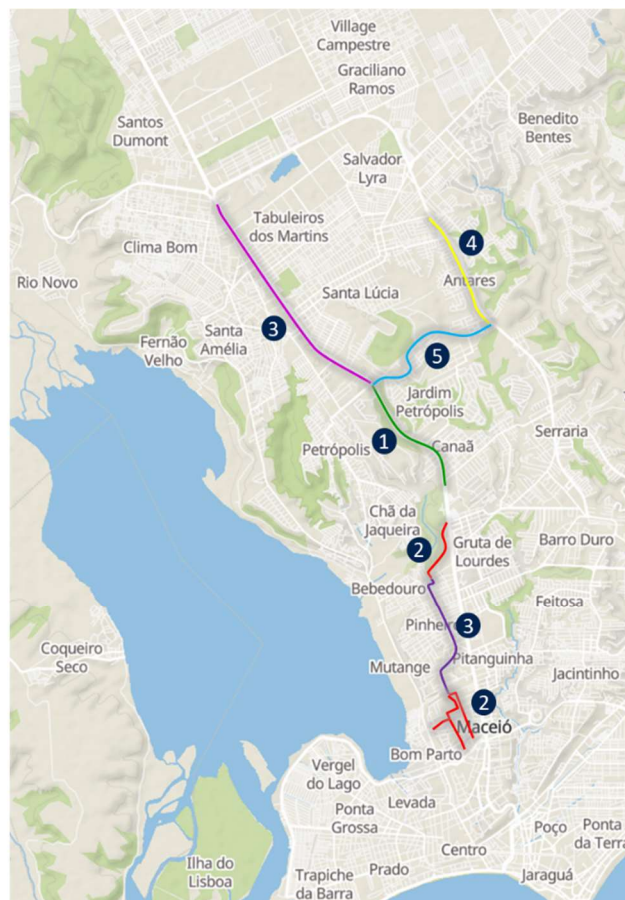
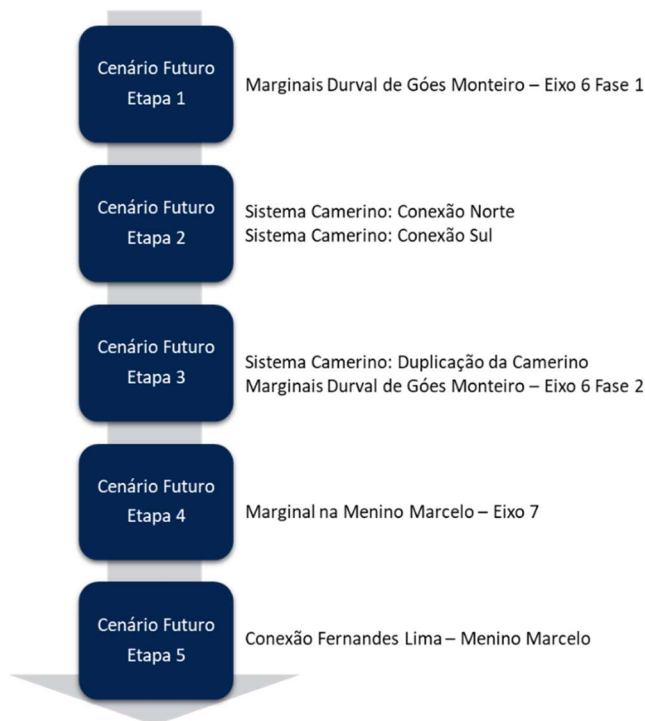


Figura 52: Planejamento para Implantação dos Eixos em etapas

Algumas obras apresentadas nos itens 6.1.1, 6.1.3 e 6.1.6, terão bastante influência local quando forem implantadas. Entretanto, em termos de macrossimulação de tráfego, a sensibilidade a estas obras não é tão acurada, principalmente por se tratar de obras de restauração de pavimento e implantação de sinalização, sem alterações de fluxos ou acréscimo de capacidade. Por isso estas obras não estão presentes nas etapas da simulação.

7.2 ANÁLISE DOS RESULTADOS

Nesta seção são apresentados os resultados das simulações da rede viária abrangendo todo o município de Maceió, nos horários de pico da manhã e da tarde. Para cada cenário, foram calculados uma série de indicadores que permitem caracterizar e analisar o desempenho do tráfego na rede viária. É importante destacar que todos os cenários foram avaliados sob as mesmas características de demanda de viagens. Os indicadores de desempenho da rede avaliados durante a simulação são:

- **Demanda de Viagens:** indica o total de veículos que circula na rede durante o período avaliado (pico manhã ou tarde);

- **Índice de Utilização (IU):** é a somatória dos deslocamentos efetuados por todos os veículos na rede monitorada e é expresso em veículos x km.
- **Índice de Permanência (IP):** é a somatória dos tempos gastos por todos os veículos na rede monitorada e é expresso em veículos x hora.
- **Índice de Desempenho (ID):** é definido pela relação entre o Índice de Utilização e o Índice de Permanência e representa a velocidade média na rede monitorada, sendo expresso em km/h.
- **Extensão de vias com V/C > 80%:** indica a extensão total de segmentos com razão entre volume e capacidade acima de 80%, ou seja, trechos com tráfego intenso, próximos do limite da capacidade. Quanto maior este indicador, mais congestionado se encontra o sistema.
- Matematicamente, os índices IU, IP e ID podem ser obtidos a partir das seguintes equações:

$$IU = \sum_i (v_i \times L_i)$$

$$IP = \sum_i (v_i \times t_i)$$

$$ID = \frac{IU}{IP}$$

em que: v_i : volume horário de tráfego alocado no segmento i ;

L_i : extensão do segmento i .

t_i : tempo de percurso do segmento i ;

De forma complementar, também foram avaliados indicadores médios de desempenho por usuário, conforme descrito a seguir:

- **Distância Média:** indica a extensão média das viagens no sistema viário de Maceió (em km);
- **Tempo Médio de Viagem:** representa o tempo médio de percurso dos usuários (em minutos);
- **Velocidade Média:** consiste na razão entre os índices médios de distância e tempo de viagem. É dado por km/h;
- **Tempo Médio de Atraso:** trata-se da diferença entre o tempo médio de viagem e o tempo de viagem em fluxo livre (ideal), calculado a partir das velocidades regulamentares estabelecidas na simulação;
- **Taxa de Atraso:** é calculada a partir da razão entre o tempo de atraso e o tempo em fluxo livre (ideal). É um indicativo do nível de serviço do sistema, ou seja, o quão congestionado se encontra a rede de tráfego.

7.2.1 Resultados do Pico Manhã

O cenário C1 estabelece os valores de referência dos indicadores de desempenho da rede viária de Maceió, em período anterior ao fechamento da Avenida Major Cícero de Góes Monteiro e da transferência das famílias que moravam nas áreas de criticidade.

No horário de pico da manhã, como pode ser observado na Tabela, estima-se uma demanda total de 43.550 veículos, que percorrem cerca de 375 mil quilômetros, com tempo total de viagem de cerca de 14,9 mil horas. A velocidade média, portanto, era de 25,2 km/h e havia 17,5 quilômetros de segmentos com V/C acima de 80%.

O cenário C2 representa os impactos imediatos decorrentes do bloqueio da Avenida Major Cícero de Góes Monteiro sobre o desempenho do tráfego geral do município. Percentualmente as variações não são tão expressivas, uma vez que são diluídas no desempenho geral.

Em valores absolutos percebe-se aumentos de 0,7 km na extensão de vias congestionadas e 289 horas no tempo de viagem neste cenário.

Com a desocupação das habitações e dos estabelecimentos na região e, conseqüente, transferência das famílias e das atividades na região, o cenário C3 apresenta um agravamento nos índices de desempenho.

Em comparação com o cenário C1, estima-se acréscimos de 780 horas no tempo de viagem e 4,7 km de extensão de vias congestionadas no município, resultando em uma queda de 0,7 km/h na velocidade média.

Diante disso, no cenário C4, foram propostas algumas intervenções viárias, tanto nas adjacências da área afetada, quanto em vias estruturantes do município, com o objetivo de mitigar os impactos observados. Como a implantação dessas intervenções será de forma gradual, avaliou-se o desempenho deste cenário em 5 etapas.

Na Etapa 1, com implantação da fase 1 das vias laterais da Avenida Durval de Góes Monteiro, trecho entre a Avenida Galba Novaes de Castro e o Parque do Horto, nota-se uma melhora nas condições de tráfego, com reduções de 300 horas nas viagens e de 4,1 km de extensão de vias congestionadas em relação ao cenário C3. Ainda assim, de acordo com os indicadores, as condições de tráfego não estariam melhores que no cenário C1.

Com a implantação das intervenções previstas na Etapa 2, que consiste na implantação das conexões Norte e Sul do Sistema Camerino, os resultados melhoram significativamente, atingindo índices de velocidade média e extensão de vias congestionadas semelhantes ao cenário base.

Na Etapa 3, com a implantação da Fase 2 das vias laterais da Avenida Durval de Góes Monteiro, no trecho entre a Avenida Galba Novaes de Castro / Interseção entre a BR-316 e BR-104, e com a duplicação da Rua Professor José da Silveira Camerino, observa-se uma restauração da maior parte dos indicadores de desempenho em relação ao cenário C1.

Houve redução de 2,3 km de extensão de vias congestionadas e de 179 horas nas viagens, com a velocidade média subindo de 25,2 km/h para 25,9 km/h, o que representa um aumento de 3%. Apenas o índice de utilização, que representa a distância total percorrida pelos usuários, não se recupera, devido, principalmente, ao deslocamento da população que utilizava do trecho interditado da Avenida Major Cícero de Góes Monteiro para outras vias.

Com isso, num efeito de equilíbrio de rede, outros motoristas passam a utilizar outras rotas que culminam num tempo de deslocamento igual ou menor que sua rota original.

As etapas 4 e 5, que incluem a via lateral da Avenida Menino Marcelo e a ligação entre a Avenida Menino Marcelo e a Avenida Durval de Góes Monteiro, respectivamente, também contribuem para melhoria das condições de tráfego no município.

Com o cenário C4 consolidado, estima-se reduções, em relação ao cenário C1, de cerca de 2% no tempo de viagem e 15% na extensão de vias congestionadas em Maceió, aumentando a velocidade média de 25,2 para 26,1 km/h, ou seja, um aumento de 4%.

Tabela 28: Comparação de Indicadores de Desempenho de Rede - Pico Manhã

Indicadores de Rede	C1	C2	C3	C4 Etapa 1	C4 Etapa 2	C4 Etapa 3	C4 Etapa 4	C4 Etapa 5
Demanda de Viagens (viagens)	43.550	43.550	43.550	43.550	43.550	43.550	43.550	43.550
Índice de Utilização (veículo x km)	374.888	377.726	383.606	382.353	382.295	380.942	381.144	381.060
Índice de Permanência (veículo x hora)	14.878	15.167	15.658	15.345	15.144	14.699	14.643	14.592
Índice de Desempenho (km/h)	25,2	24,9	24,5	24,9	25,2	25,9	26,0	26,1
Extensão V/C > 80% (km)	17,5	18,2	22,2	18,1	17,4	15,3	15,3	14,9
Variação absoluta de indicadores em relação a C1 e demais cenários								
Demanda de Viagens (viagens)	-	0	0	0	0	0	0	0
Índice de Utilização (veículo x km)	-	2.838	8.719	7.465	7.407	6.054	6.256	6.172
Índice de Permanência (veículo x hora)	-	289	780	467	266	-179	-235	-286
Índice de Desempenho (km/h)	-	-0,3	-0,7	-0,3	0,0	0,7	0,8	0,9
Extensão V/C > 80% (km)	-	0,7	4,7	0,6	-0,2	-2,3	-2,2	-2,6
Variação percentual de indicadores em relação a C1 e demais cenários								
Demanda de Viagens	-	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Índice de Utilização	-	1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Índice de Permanência	-	2%	5%	3%	2%	-1%	-2%	-2%
Índice de Desempenho	-	-1%	-3%	-1%	0%	3%	3%	4%
Extensão V/C > 80%	-	4%	27%	3%	-1%	-13%	-13%	-15%

Como descrito anteriormente, a interdição da Avenida Major Cícero de Góes Monteiro e a transferência das famílias e dos estabelecimentos da região impactaram nas condições de fluidez do tráfego nas adjacências e em alguns corredores principais do município. De acordo com a simulação

do cenário C3, houve queda de 3% da velocidade média e aumentos na ordem de 3% dos tempos de viagem e de 5% no tempo de atraso.

Percebeu-se que a implantação gradual das intervenções propostas no cenário C4 mitigaria os efeitos do cenário C3, promovendo, já a partir da Etapa 3, melhores índices de velocidade média (+0,7 km/h) e de tempo médio de viagem (-0,2 minuto), em comparação com cenário base C1.

Tabela 29: Comparação de Indicadores de Desempenho de Usuários - Pico Manhã

Indicadores de Usuários	C1	C2	C3	C4 Etapa 1	C4 Etapa 2	C4 Etapa 3	C4 Etapa 4	C4 Etapa 5
Distância Média (km)	8,6	8,7	8,8	8,8	8,8	8,7	8,8	8,7
Tempo Médio de Viagem (min)	20,5	20,9	21,6	21,1	20,9	20,3	20,2	20,1
Velocidade Média (km/h)	25,2	24,9	24,5	24,9	25,2	25,9	26,0	26,1
Tempo Médio de Atraso (min)	8,4	8,7	9,3	8,9	8,6	8,1	8,0	7,9
Taxa de Atraso (%)	70%	72%	75%	72%	70%	66%	65%	65%
Variação percentual de indicadores em relação a C1 e demais cenários								
Distância Média	-	1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Tempo Médio de Viagem	-	2%	5%	3%	2%	-1%	-2%	-2%
Velocidade Média	-	-1%	-3%	-1%	0%	3%	3%	4%
Tempo Médio de Atraso	-	3%	10%	5%	2%	-5%	-6%	-6%
Taxa de Atraso	-	3%	7%	3%	0%	-6%	-7%	-7%

Na sequência, são apresentados gráficos dos principais indicadores para melhor visualização e discussão dos resultados. A figura 53 mostra a extensão de vias com V/C (volume sobre capacidade) acima de 80, ou seja, com nível de saturação acima de limites desejados.

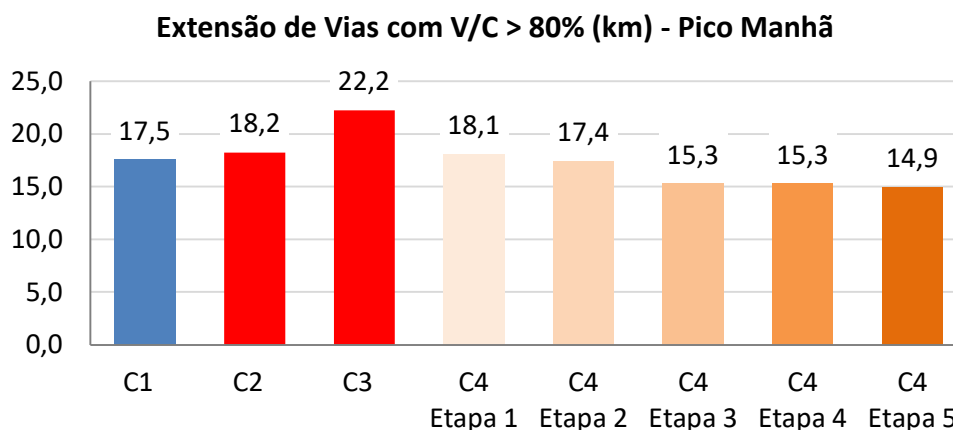


Figura 53: Extensão de vias com V/C > 80% (km) - Pico Manhã

No ano base (cenário C1), estima-se 17,5 km de vias com V/C acima de 80%. No cenário C3, esta medida apresentou seu índice mais elevado, atingindo 22,2 km de extensão, o que representa um aumento de 4,7 km. Com a Etapa 1 do cenário C4 implantada haveria uma redução de cerca de 4,1 km, enquanto na Etapa 2 as condições básicas já seriam restabelecidas. Ao final, a simulação do tráfego demonstra uma redução de cerca de 2,6 km de vias com elevado nível de saturação no município em relação ao cenário base.

A figura 54 mostra os resultados de distância média de viagem. Note que o fechamento da Avenida Major Cícero de Góes Monteiro e a transferência das habitações e dos estabelecimentos da região afetada para outras regiões do município, promove um pequeno aumento da distância média de viagem dos usuários. Consegue-se uma diminuição deste valor com a implantação das etapas, mas, conforme já explicado anteriormente, não seria possível a recuperação deste indicador. Porém a diferença entre o cenário C1 e a etapa 5 do cenário C4 é de apenas 150 metros de distância média de viagem, o que representa cerca de 2% de aumento.

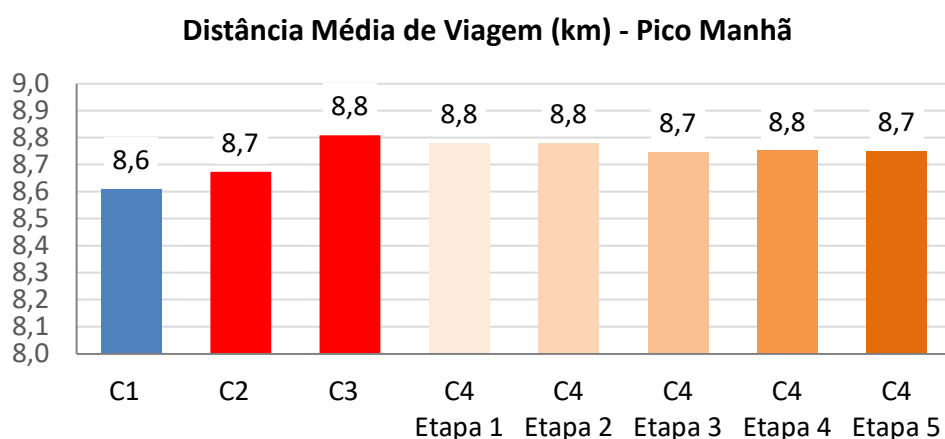


Figura 54: Distância média de viagem - Pico Manhã

A figura 55 mostra os resultados de tempo médio de viagem para o pico da manhã.

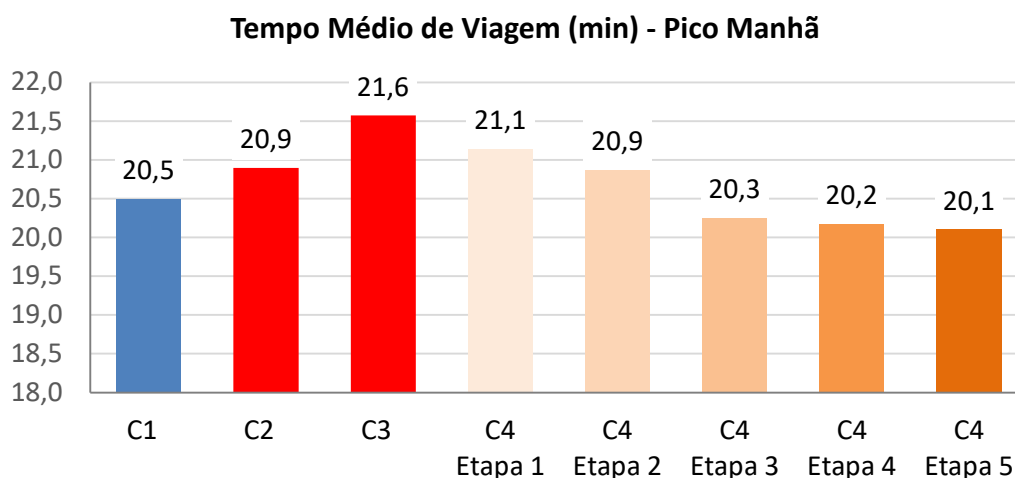


Figura 55: Tempo médio de viagem - Pico Manhã

O tempo médio de viagem, que no cenário C1 equivale a 20,5 minutos, atinge seu maior valor no cenário C3, com 21,6 minutos. No cenário C4, os efeitos sobre este indicador são totalmente mitigados a partir da Etapa 3. Ao final, há uma redução de até 0,4 minuto, o que representa 2% do tempo médio de viagem dos usuários.

Por último, a figura 56 mostra a velocidade média obtida para cada cenário. De acordo com os resultados obtidos para C1, estima-se que a velocidade média de Maceió no pico da manhã seja de 25,2 km/h no cenário base. No cenário C3, há uma redução de 0,7 km/h, que se recupera já na Etapa 2 do C4. A hipótese de implantação de todas as intervenções propostas, provoca um aumento de 0,9 km/h na velocidade média do município, atingindo 26,1 km/h.

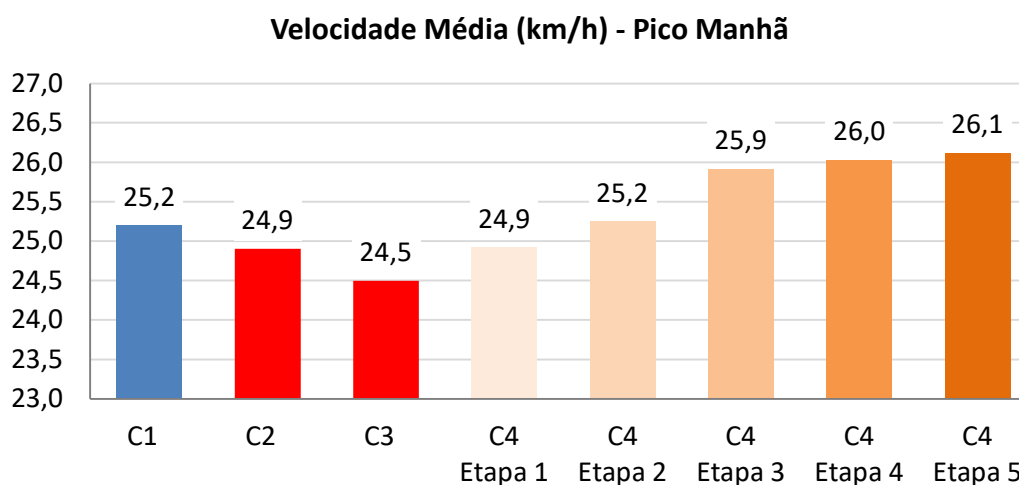


Figura 56: Velocidade média - Pico Manhã

7.2.2 Resultados do Pico Tarde

Os resultados das simulações do pico da tarde são análogos aos do pico da manhã. Como valores de referência dos indicadores de desempenho tem-se o cenário C1 da rede viária de Maceió em período anterior ao fechamento da Avenida Major Cícero de Góes Monteiro e à transferência das famílias que moravam nas áreas de criticidade.

Conforme demonstrado na tabela 30, no horário de pico da tarde, estima-se para o cenário C1 uma demanda total de 52.390 veículos, que percorrem cerca de 430 mil quilômetros, com tempo total de viagem de cerca de 18,5 mil horas. A velocidade média, portanto, era de 23,3 km/h e havia 33 quilômetros de segmentos com Volume/Capacidade acima de 80%.

Os impactos imediatos decorrentes da interdição da Avenida Major Cícero de Góes Monteiro sobre o desempenho do tráfego geral do município podem ser observados no cenário C2. Nesse cenário, estima-se aumentos de aproximadamente 2,0 mil quilômetros de distância percorrida e 320 horas de viagem.

O Cenário C3, que incorpora a desocupação das habitações e dos estabelecimentos na região e consequente a transferência das famílias e das atividades na região, apresenta um agravamento nos índices de desempenho do tráfego. Nesse cenário, estima-se aumento de 942 horas de viagem e 9,4 km de extensão de vias com elevada saturação ($V/C > 80\%$) no município, resultando em uma queda de 0,6 km/h na velocidade média.

Conforme dito anteriormente, o cenário C4 considera a implantação das intervenções viárias propostas, numa sequência de 5 etapas.

Na Etapa 1, com implantação da fase 1 das vias laterais da Av. Durval de Góes Monteiro, nota-se uma melhora nas condições de tráfego, com reduções de 300 horas nas viagens e de 2,9 km de extensão de vias congestionadas em relação ao cenário C3. Ainda assim, de acordo com os indicadores, as condições de tráfego não estariam melhores que cenário C1

Com a implantação das intervenções previstas na Etapa 2, que consiste na implantação das conexões Norte e Sul do Sistema Camerino, os resultados melhoram significativamente, atingindo índices de velocidade média semelhantes ao cenário base, que é de 23,3 km/h.

Na Etapa 3, com a Fase 2 das vias laterais da Avenida Durval de Góes Monteiro e a duplicação da Rua Professor José da Silveira Camerino, observa-se melhorias da maioria das medidas de desempenho em relação ao cenário C1.

Houve redução de 5,9 km de extensão de vias congestionadas e de 88 horas de viagem, com a velocidade média subindo de 23,3 km/h para 23,9 km/h, o que representa um aumento de 2%. Assim como no pico da manhã, apenas o índice de utilização, que representa a distância total percorrida pelos usuários, que não se recupera, devido ao deslocamento da população e das atividades locais para regiões mais distantes.

As etapas 4 e 5, que incluem a via lateral da Avenida Menino Marcelo e a ligação entre a Avenida Menino Marcelo e a Avenida Durval de Góes Monteiro, respectivamente, também contribuem para melhoria das condições de tráfego no município.

Com o cenário C4 consolidado, estima-se reduções, em relação ao cenário C1, de cerca de 1% no tempo de viagem e 17% na extensão de vias congestionadas em Maceió, aumentando a velocidade média de 23,3 para 24,1 km/h, ou seja, um aumento de 3%.

Tabela 30: Comparação de Indicadores de Desempenho de Rede - Pico Tarde

Indicadores de Rede	C1	C2	C3	C4 Etapa 1	C4 Etapa 2	C4 Etapa 3	C4 Etapa 4	C4 Etapa 5
Demanda de Viagens (viagens)	52.390	52.390	52.390	52.390	52.390	52.390	52.390	52.390
Índice de Utilização (veículo x km)	430.629	432.600	440.005	439.084	438.907	439.079	439.370	438.546
Índice de Permanência (veículo x hora)	18.453	18.775	19.395	19.066	18.813	18.366	18.306	18.194
Índice de Desempenho (km/h)	23,3	23,0	22,7	23,0	23,3	23,9	24,0	24,1
Extensão V/C > 80% (km)	33,0	36,7	39,3	36,4	37,0	27,1	27,3	27,2
Variação absoluta de indicadores em relação a C1 e demais cenários								
Demanda de Viagens (viagens)	-	0	0	0	0	0	0	0
Índice de Utilização (veículo x km)	-	1.971	9.375	8.455	8.278	8.450	8.740	7.917
Índice de Permanência (veículo x hora)	-	321	942	613	360	-88	-147	-260
Índice de Desempenho (km/h)	-	-0,3	-0,6	-0,3	0,0	0,6	0,7	0,8
Extensão V/C > 80% (km)	-	3,7	6,3	3,4	4,0	-5,9	-5,7	-5,8
Variação percentual de indicadores em relação a C1 e demais cenários								
Demanda de Viagens	-	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Índice de Utilização	-	0%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Índice de Permanência	-	2%	5%	3%	2%	0%	-1%	-1%
Índice de Desempenho	-	-1%	-3%	-1%	0%	2%	3%	3%
Extensão V/C > 80%	-	11%	19%	10%	12%	-18%	-17%	-17%

A Tabela mostra a comparação de indicadores de desempenho dos usuários. Como descrito anteriormente, a interdição da Avenida Major Cícero de Góes Monteiro e a transferência das famílias e dos estabelecimentos da região impactaram nas condições de fluidez do tráfego nas adjacências e

em alguns corredores principais do município. De acordo com a simulação do cenário C3, houve queda de 3% da velocidade média e aumentos na ordem de 5% dos tempos de viagem e de 9% no tempo de atraso.

Percebeu-se que a implantação gradual das intervenções propostas no cenário C4 mitigaria os efeitos do cenário C3, promovendo, já a partir da Etapa 3, melhores índices de velocidade média (+0,6 km/h) e de tempo médio de viagem (-0,1 minuto), em comparação com cenário base C1.

Tabela 31: Comparação de Indicadores de Desempenho de Usuários - Pico Tarde

Indicadores de Usuários	C1	C2	C3	C4 Etapa 1	C4 Etapa 2	C4 Etapa 3	C4 Etapa 4	C4 Etapa 5
Distância Média (km)	8,2	8,3	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4
Tempo Médio de Viagem (min)	21,1	21,5	22,2	21,8	21,5	21,0	21,0	20,8
Velocidade Média (km/h)	23,3	23,0	22,7	23,0	23,3	23,9	24,0	24,1
Tempo Médio de Atraso (min)	9,4	9,7	10,3	9,9	9,6	9,2	9,1	9,0
Taxa de Atraso (%)	81%	83%	86%	83%	81%	77%	76%	76%
Varição percentual de indicadores em relação a 2019								
Distância Média	-	0%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Tempo Médio de Viagem	-	2%	5%	3%	2%	0%	-1%	-1%
Velocidade Média	-	-1%	-3%	-1%	0%	2%	3%	3%
Tempo Médio de Atraso	-	3%	9%	5%	2%	-3%	-4%	-5%
Taxa de Atraso	-	3%	7%	3%	1%	-4%	-5%	-6%

Na sequência, são apresentados gráficos de alguns indicadores chave para melhor visualização e discussão dos resultados.

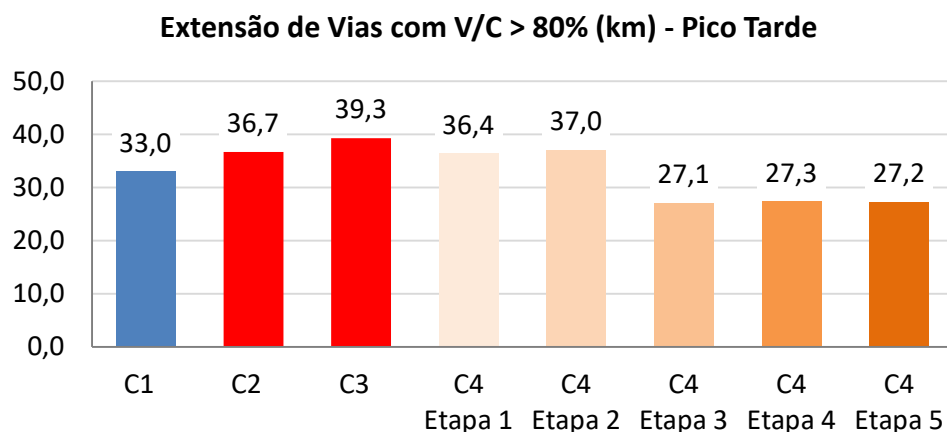


Figura 57: Extensão de vias com V/C > 80% (km) - Pico Tarde

No ano base (cenário C1), estima-se 33,0 km de vias com V/C acima de 80%. No cenário C3, esta medida apresentou seu índice mais elevado, atingindo 39,3 km de extensão, o que representa um aumento de 6,3 km. Com a Etapa 1 do cenário C4 implantada haveria uma redução de cerca de 2,9 km, enquanto na Etapa 3 as condições básicas já seriam restabelecidas. Ao final, a simulação do tráfego demonstra uma redução de cerca de 5,8 km de vias com elevado nível de saturação no município em relação ao cenário base.

A figura 58 mostra os resultados de distância média de viagem. Note que o fechamento da Avenida Major Cícero de Góes Monteiro e a transferência das habitações e dos estabelecimentos da região afetada para outras regiões do município, promove um pequeno aumento da distância média de viagem dos usuários. Com a implantação das propostas em etapas, consegue-se uma diminuição deste valor, mas, conforme percebido também no pico da manhã, não seria possível a recuperação deste indicador. Porém a diferença entre o cenário C1 e a etapa 5 do cenário C4 é de apenas 150 metros de distância média de viagem, o que representa cerca de 2% de aumento.

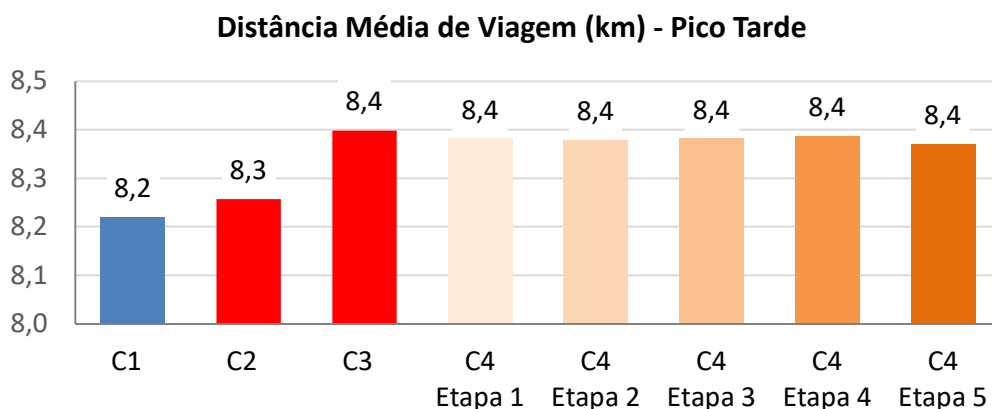


Figura 58: Distância média de viagem - Pico Tarde

A figura 59 mostra os resultados de tempo médio de viagem para o pico da tarde.

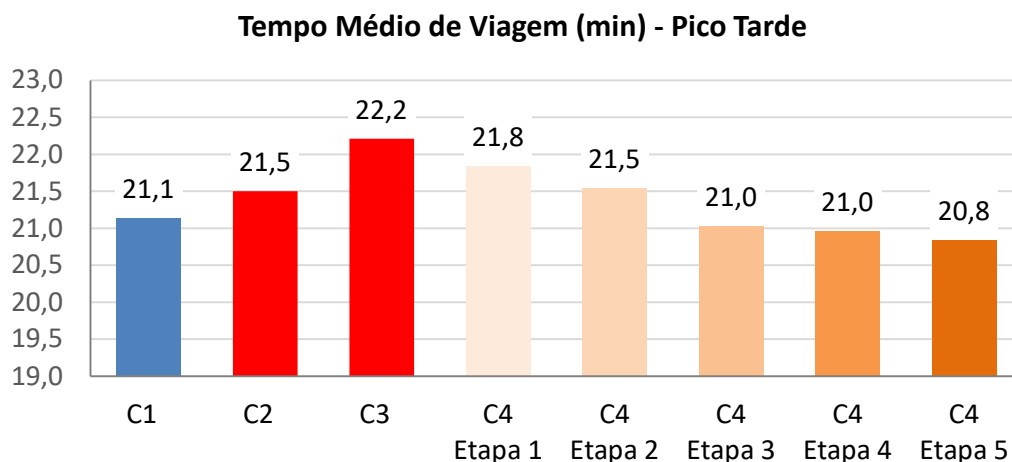


Figura 59: Tempo médio de viagem - Pico Manhã

O tempo médio de viagem, que no cenário C1 equivale a 21,1 minutos, atinge seu maior valor no cenário C3, com 22,2. No cenário C4, os efeitos sobre este indicador são totalmente mitigados a partir da Etapa 3. Ao final, há uma redução de até 0,3 minuto, o que representa 1% do tempo médio de viagem dos usuários.

Por último, a figura 60 mostra o comparativo da velocidade média para cada cenário. De acordo com os resultados obtidos para C1, estima-se que a velocidade média de Maceió no pico da manhã seja de 23,3 km/h no cenário base. No cenário C3, há uma redução de 0,6 km/h, que se recupera já na Etapa 2 do cenário C4. A hipótese de implantação de todas as intervenções propostas, provoca um aumento de 0,8 km/h na velocidade média do município, atingindo 24,1 km/h, que representa um aumento de 3%.

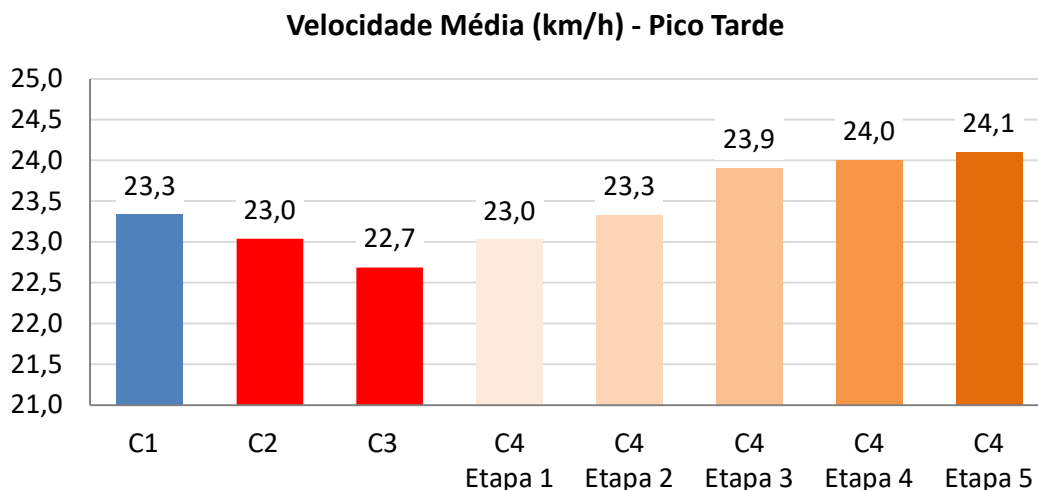


Figura 60: Velocidade média - Pico Tarde

7.2.3 Avaliação dos Carregamentos após as Intervenções

Para atestar a efetividade das soluções desenvolvidas ao longo dos trabalhos, além das análises dos indicadores de rede e de usuário, partiu-se para verificação dos mapas de carregamentos fornecidos pela macrossimulação. Como já exposto, esses mapas avaliam a saturação das vias, segundo sua capacidade, apresentando de forma gráfica o quão carregadas encontram-se as vias de uma determinada região. Assim, a seguir, serão apresentadas análises dos mapas de carregamento, sob perspectiva dos três principais cenários dos dois grandes corredores urbanos de Maceió, a Av. Fernandes Lima e a Av. Menino Marcelo, oriundos de macrossimulações no período do pico da manhã, que é o pior cenário. É importante pontuar, ainda, que o cenário-base é o ponto de partida, sendo esse o qual estipula os objetivos de reparação.

■ CARREGAMENTOS NA AV. FERNANDES LIMA

Para que fosse possível realizar uma análise mais precisa da Av. Fernandes Lima, foram prefixados três pontos cruciais no escoamento do corredor, avaliando essas posições graficamente e, também, em termos quantitativos. O Ponto A está localizado próximo à interseção da BR-316 com a BR-104, mais especificamente próximo a UPA Tabuleiro, sendo o ponto mais à montante. O Ponto B, o intermediário, está inserido nas proximidades do Parque do Horto e, por fim, o Ponto C encontra-se margeando o Centro CEPA, estando mais próximo do Centro de Maceió.

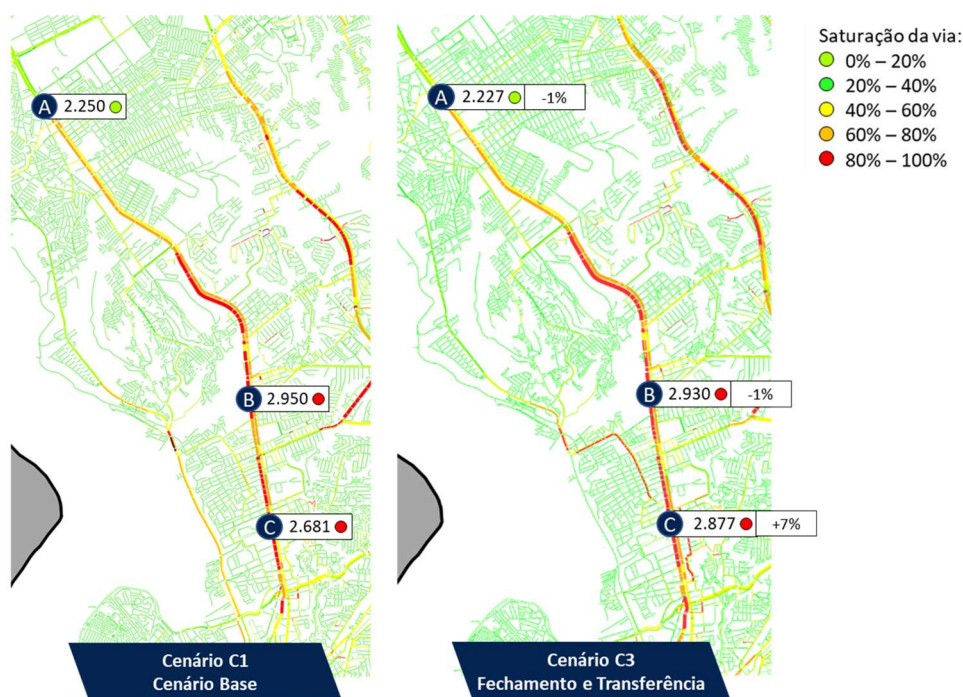


Figura 61: Comparativo entre Cenários C1 e C3

Avaliando, inicialmente, a situação original encontrada em 2020, antes do fechamento da Av. Major Cícero, é possível notar no mapa de carregamento a predominância de linhas espessas, de coloração avermelhada e alaranjada, indicando gargalos na trafegabilidade desses trechos. Apenas o Ponto A apresenta um nível de saturação bom, até 20%. Nos demais pontos, se percebe uma saturação superior a 80% da capacidade teórica da via.

Já no Cenário C3, onde havia ocorrido o fechamento da Avenida Major Cícero, bem como a transferência das famílias, nota-se que a saturação das vias não se apresenta de forma destoante, pois o mapa de carregamento é semelhante. Apesar disso, houve um acréscimo de veículos na região do Ponto C, o qual é atribuído ao bloqueio da Av. Major Cícero, a rota alternativa para o centro. Ainda sobre o Ponto C, é possível observar que ele está locado logo após onde os veículos, que tomam a Ladeira do Calmon como trajeto, adentram a Avenida Fernandes Lima, sendo compreensível esse acréscimo. É importante salientar, ainda, que o aumento de veículos é apenas de 7%, devido a saturação já se aproximar da capacidade teórica da via, o que torna cada vez mais difícil a inserção de mais veículos.

Não obstante, nos pontos A e B houve uma sutil redução, o que indica que a rota alternativa, a Avenida Fernandes Lima, a qual se prossegue pela Ladeira do Calmon, apresentou uma leve atratividade aos condutores locais.

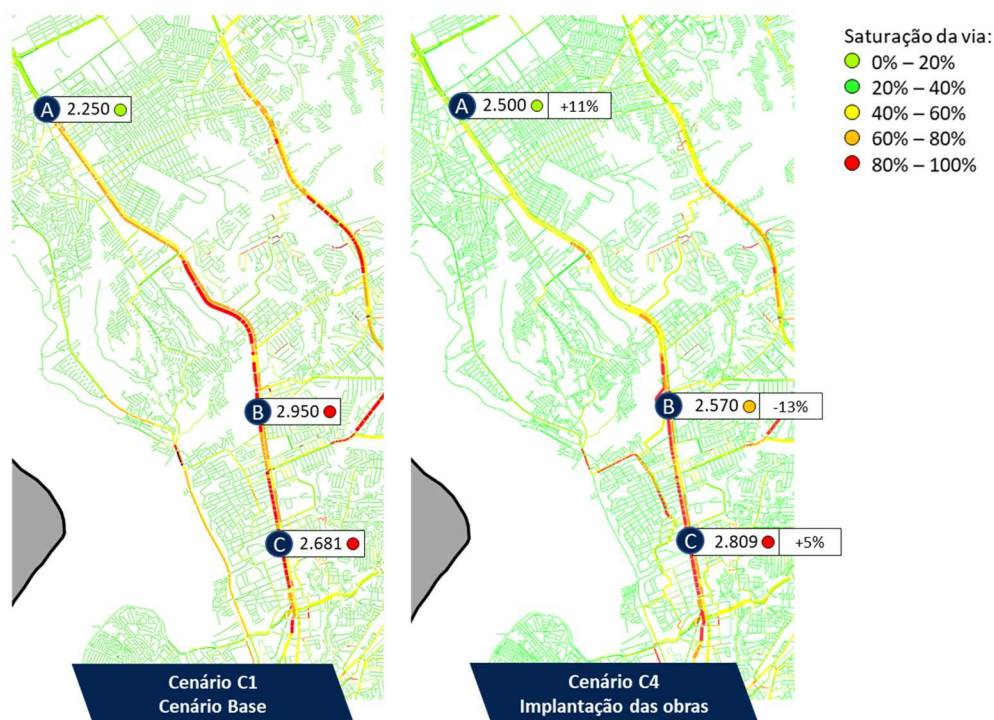


Figura 62: Comparativo entre Cenários C1 e C4

Antes de avaliar as melhorias vistas no mapa do Cenário C4, é pertinente frisar que, nessa metodologia de avaliação, segundo o mapa de carregamento fornecido pela macrossimulação, apenas as obras que interferem diretamente na capacidade teórica da rodovia influenciam nos resultados. Porém, apesar disso, essa análise continua sendo pertinente, indicando os impactos das soluções propostas.

Partindo para o comparativo entre o cenário base e o cenário após a implantação das obras viárias, nota-se, de antemão, que no Ponto A houve um acréscimo significativo na quantidade de veículos que trafegam pelo trecho. O Ponto A tem influência direta das obras de implantação das vias laterais da Av. Durval de Goés Monteiro, bem como da finalização da Conexão Norte. Assim, apesar do aumento, percebe-se que não houve alterações na saturação da via no trecho, indicando que a inserção das obras citadas tornou essa via mais atrativa para os condutores, sem renunciar a boa trafegabilidade. Apesar da via fornecer boa atratividade, é importante associar o acréscimo a um maior delta populacional no entorno do Ponto A, havendo uma maior quantidade de famílias e possuindo, também, uma maior quantidade de viagens com origem próximo ao Ponto A.

Analisando o Ponto B, visualiza-se uma redução de 13% na quantidade de veículos e, conseqüentemente, uma redução no patamar de saturação enquadrando-se, agora, em um nível aceitável, entre 60% e 80% de saturação. Essa queda brusca ocorre devido à finalização das obras da Conexão Norte, a qual fornece uma rota alternativa à Avenida Fernandes Lima para aqueles condutores que não desejam se deslocar até o Centro de Maceió.

E por fim, o Ponto C apresenta, ainda, um nível de saturação alto, somado com um acréscimo de veículos de 5% no trecho, quando comparado ao cenário base. A solução dada para essa situação, entendendo que o Ponto C poderá trazer retenção do tráfego, inibindo a melhoria provocada pela implantação das vias laterais e Conexão Norte, será o da reprogramação semaforica entre a interseção da BR-316 e BR-104, até a Praça do Centenário, bem como a renovação dos equipamentos de semaforização com o objetivo de melhoria na qualidade operacional deste serviço.

■ CARREGAMENTOS NA AV. MENINO MARCELO

Assim como no tópico antecessor, pontos foram prefixados para avaliação quantitativa e, também, dos mapas de carregamento. Desse modo, na Avenida Menino Marcelo, foram selecionados dois pontos, Ponto A e B, no corredor, sendo o Ponto A nas proximidades do Shopping Pátio de Maceió e o Ponto B em frente ao Condomínio San Nicolas.



Figura 63: Comparativo entre Cenários C1 e C3

Partindo-se do Cenário base, com o sistema viário em suas configurações iniciais, percebe-se que há a presença de linhas amareladas, alaranjadas e avermelhadas, no qual as vermelhas representam trechos com maior criticidade.

Apesar de não serem maioria, pode-se dizer que, pela espessura das linhas e pela gradação no patamar de cores, até alcançar o Ponto B, havia certa dificuldade na trafegabilidade no corredor, o que culmina nesse ponto em uma saturação acima de 80% da capacidade viária. Nota-se, também, que, anteriormente ao Ponto A, a via encontra-se em boas condições de mobilidade, ainda no primeiro nível de saturação (0% a 20%).

Observando o Cenário C3, nota-se um leve aumento no quantitativo de veículos que passam pelo ponto A e B. Todavia, o mapa em si apresenta trechos mais extensos com coloração alaranjada e avermelhadas, as quais indicam maior carregamento das vias.

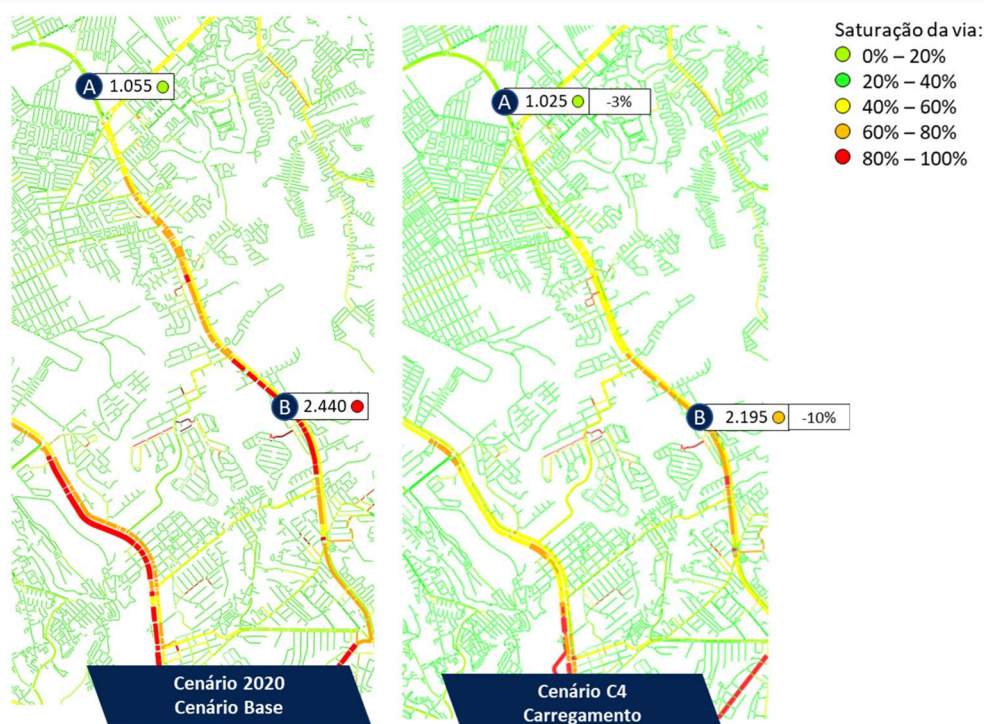


Figura 64: Comparativo entre Cenários C1 e C4

Por fim, analisando o cenário C4, o qual tem como principais obras, de ampliação da capacidade viária, a implantação de via lateral na Av. Menino Marcelo e a ligação que conecta a Av. Menino Marcelo e a Av. Durval de Goés Monteiro.

Observando o Ponto A, nota-se uma redução no quantitativo de veículos trafegando pelo local, mantendo-se, ainda, em um bom patamar de saturação da via. Após esse ponto, nota-se a drástica diferença no mapa de carregamento, o qual se apresenta no trecho entre os pontos A e B, majoritariamente com coloração amarelada e sutis trechos em laranjas. Essas cores fazem referência a uma grande melhoria na trafegabilidade do corredor urbano, mostrando que, após a implantação das obras, a Av. Menino Marcelo se encontra em condições superiores às observadas anteriormente.

7.3 CONCLUSÃO

Através dos indicadores de desempenho de tráfego, extraídos com a macrossimulação, verificou-se que o fechamento da Avenida Major Cícero e a transferência das famílias que moravam nas áreas de criticidade provocaram uma acentuação no congestionamento da rede viária de Maceió.

Tendo os cenários C1 e C3 como referências para análise, todas as etapas do cenário C4 foram avaliadas para verificação dos efeitos que a implantação dos eixos, de acordo com as etapas planejadas.

Avaliando os indicadores expostos nas tabelas precedentes, é possível inferir que a implantação do Cenário 4 – Etapa 1 já apresenta uma melhora do quadro atual com a transferência das famílias, assemelhando-se ao Cenário 2, em termos de indicadores nos dois horários avaliados. É importante pontuar que o Cenário 2 apresentou um agravamento leve quando comparado ao Cenário 3, e até mesmo se comparado ao Cenário 1, a situação original.

Não obstante, busca-se a total reparação da situação e essa premissa indica que esse objetivo é alcançado nos dois horários a partir da implantação do Cenário 4 - Etapa 3. Nas etapas subsequentes, há a continuação das melhorias com as implantações, fazendo com que o resultado seja substancialmente superior, principalmente no que tange à extensão de segmentos de vias com ocupação superior a 80% de sua capacidade.

É pertinente frisar que os indicadores foram avaliados sob dois prismas: o do usuário e o da rede. Assim, quando se explica que, a partir do Cenário 4 – Etapa 3, a reparação já estava desenvolvida, engloba-se esses dois grupos de indicadores. Outro ponto relevante é em como a situação no pico da tarde se apresenta mais calamitosa que a do pico da manhã devido a um quantitativo de viagens com aumento em 20%, mesmo assim, a reparação é alcançada também na Etapa 3.

Por fim, entende-se que os indicadores Distância Média e Índice de Utilização não apresentaram variações desde o Cenário 3, porque, após o fechamento de uma das rotas alternativas da Avenida Fernandes Lima, é natural que outras rotas sejam mais alongadas na busca de novas alternativas à esta avenida.

8. ANEXOS

8.1 ANEXO 1 – DADOS DO CENSO 2010

8.2 ANEXO 2 – DADOS DAS TRANSFERÊNCIAS DAS FAMÍLIAS

8.3 ANEXO 3 – DADOS DA SIMULAÇÃO DO TRÁFEGO

8.1 ANEXO 1 – DADOS DO CENSO DE 2010

8.1.1.1 Levantamento de idade e renda per capita dos setores censitários de Maceió

Setor Censitário	Idade				Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM		
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM		
270430205060001	135	135	136	304	90	237	27	41	41	66	149	151		
270430205060002	140	132	192	371	100	215	83	65	47	117	192	126		
270430205060003	79	84	62	207	58	148	18	40	26	48	89	73		
270430205060004	144	130	203	315	89	167	75	66	48	86	172	154		
270430205060005	190	123	229	412	90	214	42	60	54	123	295	111		
270430205060006	126	128	173	276	64	194	71	71	52	94	115	86		
270430205060007	179	147	187	372	91	258	37	59	38	90	197	181		
270430205060008	113	140	141	285	55	203	58	55	53	96	130	66		
270430205060009	120	140	146	314	77	234	78	66	52	70	134	84		
270430205060010	74	73	116	181	29	117	36	26	32	40	93	85		
270430205060011	169	234	255	522	164	318	111	100	74	126	222	282		
270430205060012	178	223	261	509	125	318	93	76	50	136	267	245		
270430205060013	86	110	139	276	84	166	32	46	27	73	146	149		
270430205060014	99	127	108	320	131	207	7	51	37	61	158	208		
270430205060015	31	58	81	206	41	82	0	15	14	36	92	155		
270430205060016	136	171	222	409	129	236	85	68	57	113	178	234		
270430205060017	71	90	103	250	83	129	41	60	26	61	127	106		
270430205060018	67	69	67	221	51	128	11	17	21	35	97	122		
270430205060019	138	129	159	406	154	227	27	57	47	94	175	271		
270430205060020	150	160	221	434	147	228	96	69	51	101	194	271		

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade						Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos		Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos		Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205060021	103	114	94	287	93		181	41	29	29	49	116	183			
270430205060022	31	28	77	122	39		46	18	15	20	34	70	73			
270430205060023	105	120	86	235	98		179	24	41	18	60	117	135			
270430205060024	153	114	182	299	79		170	61	68	49	97	173	103			
270430205060025	210	207	203	428	106		372	150	126	85	115	135	50			
270430205060026	200	232	192	445	111		391	313	189	62	56	43	12			
270430205060027	235	211	202	419	98		416	349	161	42	39	19	1			
270430205060028	234	200	222	489	120		411	412	181	52	50	16	3			
270430205060029	215	211	153	459	110		406	276	199	69	49	29	1			
270430205060030	163	200	187	475	135		354	283	171	67	97	65	24			
270430205060031	137	112	96	234	48		195	167	88	34	29	19	6			
270430205060032	40	59	67	169	45		88	23	42	32	55	71	43			
270430205060033	76	94	114	237	99		174	73	74	40	54	77	81			
270430205060034	218	214	181	446	150		407	246	179	98	87	49	16			
270430205060035	158	137	136	285	83		0	0	0	0	0	0	0			
270430205060036	374	247	193	351	17		358	508	75	6	2	2	0			
270430205060037	73	50	39	64	3		0	0	0	0	0	0	0			
270430205060038	129	194	164	408	106		261	147	146	83	120	130	35			
270430205060039	195	135	178	394	113		284	280	144	70	60	44	12			
270430205060040	275	171	160	220	33		262	382	45	4	2	0	0			
270430205060041	263	177	210	351	46		378	347	104	23	12	8	2			
270430205060042	177	182	160	414	125		312	242	162	73	76	62	25			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205060043	211	195	195	455	132	361	288	173	92	85	48	11			
270430205060044	160	156	146	377	132	283	230	132	79	78	56	12			
270430205060045	206	218	208	454	127	603	243	112	33	43	38	6			
270430205060046	193	199	181	445	142	320	323	193	71	73	58	11			
270430205060047	89	64	89	171	36	180	96	48	23	23	21	4			
270430205060048	174	177	191	376	78	296	146	164	92	101	61	13			
270430205060049	126	171	167	339	106	272	151	121	69	114	84	20			
270430205060050	172	177	184	416	123	306	191	167	84	131	77	13			
270430205060051	138	150	164	376	103	323	131	140	101	79	55	21			
270430205060052	131	163	201	375	129	262	146	166	98	102	122	26			
270430205060053	166	143	156	320	86	272	220	127	37	52	47	8			
270430205060054	282	255	231	487	116	422	394	209	50	59	44	10			
270430205060055	182	156	196	338	47	216	81	86	62	119	172	68			
270430205060056	176	198	220	421	94	321	161	129	69	100	169	53			
270430205060057	143	166	170	409	97	278	177	149	106	100	82	11			
270430205060058	155	143	184	333	85	208	152	151	84	89	89	25			
270430205060059	238	294	307	464	95	332	223	205	106	154	167	44			
270430205060060	246	246	252	452	93	396	344	192	73	74	53	11			
270430205060061	109	62	59	125	14	128	158	14	1	3	0	0			
270430205060062	182	181	215	376	64	292	190	133	92	97	85	15			
270430205060063	223	217	199	474	121	380	344	157	61	68	69	10			
270430205060064	256	184	221	432	104	306	468	181	45	29	16	0			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205060065	103	138	174	301	55	200	104	139	70	90	88	14			
270430205060066	127	145	135	320	125	202	166	160	85	74	67	12			
270430205060067	249	225	214	445	90	361	330	203	63	50	34	11			
270430205060068	112	137	126	292	84	194	156	121	79	61	58	9			
270430205060069	180	163	181	392	80	290	284	174	42	56	40	12			
270430205060070	235	216	235	489	109	353	327	198	89	79	81	26			
270430205060071	119	128	148	284	93	213	186	132	62	54	38	4			
270430205060072	116	148	139	331	106	213	167	130	76	90	72	18			
270430205060073	111	102	114	292	118	241	141	96	43	73	62	14			
270430205060074	80	119	116	234	59	239	49	56	43	60	78	28			
270430205060075	134	124	149	314	77	206	43	218	50	60	78	53			
270430205060076	141	153	192	380	75	202	74	71	57	98	159	189			
270430205060077	118	161	141	413	128	267	58	62	37	84	187	191			
270430205060078	115	103	113	289	59	172	21	41	25	40	118	190			
270430205060079	83	112	87	267	61	173	52	40	28	46	94	133			
270430205060080	98	79	119	279	56	136	28	46	30	71	127	135			
270430205060081	45	68	87	184	36	98	26	30	31	49	92	66			
270430205060082	88	107	89	201	47	164	25	42	30	74	86	52			
270430205060083	110	111	93	239	73	170	46	56	49	93	100	44			
270430205060084	127	186	177	391	110	290	59	84	71	114	197	102			
270430205060085	132	176	191	362	82	236	91	126	63	109	155	76			
270430205060086	98	127	148	271	43	189	58	67	46	82	100	73			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205060087	76	119	179	245	44	142	61	58	48	103	137	63			
270430205060088	81	88	69	198	40	136	33	36	21	39	94	69			
270430205060089	99	120	153	266	44	169	30	54	29	80	154	99			
270430205060090	146	138	148	382	56	224	56	54	50	74	195	128			
270430205060091	153	148	140	351	45	246	49	57	46	87	169	84			
270430205060092	50	66	73	196	67	142	51	56	29	68	54	24			
270430205060093	43	50	65	135	44	110	45	45	24	33	37	14			
270430205060094	115	130	111	244	42	201	29	42	31	69	119	81			
270430205060095	113	182	144	319	39	265	54	63	56	82	118	83			
270430205060096	242	252	344	534	72	377	93	111	75	151	305	172			
270430205060097	94	121	108	287	56	218	37	57	39	59	125	83			
270430205060098	88	134	127	273	40	187	90	64	52	80	88	50			
270430205060099	112	116	161	269	52	206	79	61	40	91	114	46			
270430205060100	119	168	174	316	60	216	64	66	65	96	155	98			
270430205060101	109	120	144	332	141	202	194	109	80	89	73	28			
270430205060102	180	207	274	488	186	433	165	136	84	139	193	73			
270430205060103	157	185	183	368	91	257	92	121	97	125	155	39			
270430205060104	120	126	147	283	63	0	0	0	0	0	0	0			
270430205060105	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
270430205060106	204	220	237	380	51	278	208	175	58	78	108	51			
270430205060107	71	74	138	207	34	83	40	49	59	90	117	32			
270430205060108	150	159	154	311	48	251	73	68	51	107	140	45			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205060109	66	82	100	192	61	134	32	40	37	63	85	66			
270430205060110	89	129	130	297	54	233	11	63	44	68	121	114			
270430205060111	95	115	114	309	99	189	33	57	22	59	168	144			
270430205060112	111	121	138	320	64	166	43	36	21	69	155	183			
270430205060113	84	125	76	270	82	181	37	49	14	55	85	172			
270430205060114	73	73	94	244	80	137	22	15	30	40	138	127			
270430205060115	56	78	112	226	78	132	38	35	35	34	100	138			
270430205060116	135	117	150	333	100	189	74	54	49	92	146	149			
270430205060117	122	106	121	283	72	273	124	109	41	37	30	6			
270430205060118	79	122	163	366	97	141	68	58	49	95	209	151			
270430205060119	93	129	105	277	71	177	124	78	50	50	87	51			
270430205060120	129	138	121	301	65	218	138	103	41	64	76	26			
270430205060121	97	117	140	289	53	185	65	48	38	65	121	115			
270430205060122	148	145	193	355	76	239	49	86	74	94	185	93			
270430205070001	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
270430205070002	104	104	71	218	64	179	127	83	32	45	25	4			
270430205070003	127	189	182	380	127	255	182	149	85	95	114	43			
270430205070004	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
270430205070005	130	155	116	344	116	257	128	112	72	94	86	28			
270430205070006	155	162	185	399	149	309	190	199	75	98	63	11			
270430205070007	134	163	128	353	135	284	197	130	60	84	69	15			
270430205070008	209	216	213	491	95	319	151	161	112	149	136	60			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205070009	249	200	258	435	98	338	255	182	97	98	80	26			
270430205070010	197	188	168	337	68	428	235	101	35	27	18	4			
270430205070011	213	121	156	237	39	238	265	94	15	13	7	1			
270430205070012	295	212	202	414	89	439	336	141	50	34	22	1			
270430205070013	221	177	192	384	126	333	258	149	74	74	54	7			
270430205070014	187	165	140	333	104	267	246	132	51	71	40	6			
270430205070015	188	164	180	380	96	263	227	184	84	68	49	14			
270430205070016	160	154	180	371	97	280	185	184	58	74	62	10			
270430205070017	197	159	195	372	94	303	253	157	61	60	46	8			
270430205070018	167	123	152	256	71	255	235	97	27	34	12	1			
270430205070019	186	139	154	285	65	274	263	99	28	28	11	2			
270430205070020	229	180	197	300	50	332	333	101	21	11	3	0			
270430205070021	234	187	201	347	72	341	306	134	32	41	24	5			
270430205070022	181	170	138	371	113	342	166	171	57	69	47	18			
270430205070023	279	207	204	410	80	339	419	139	43	40	25	3			
270430205070024	300	245	235	448	70	429	362	176	62	57	25	2			
270430205070025	268	193	174	370	70	353	312	167	36	27	11	1			
270430205070026	218	233	223	484	142	367	203	174	96	133	130	59			
270430205070027	184	161	147	366	81	318	157	119	62	74	71	26			
270430205070028	138	134	106	297	60	266	119	103	48	51	53	11			
270430205070029	327	202	212	372	43	393	400	104	23	29	9	2			
270430205070030	246	188	175	329	77	348	283	154	33	33	16	2			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205070031	406	290	275	509	63	509	486	189	48	41	20	3			
270430205070032	248	171	158	360	72	433	267	89	23	25	8	1			
270430205070033	380	218	205	281	35	555	269	27	3	2	1	5			
270430205070034	387	242	253	405	64	530	505	58	13	7	0	0			
270430205070035	273	125	97	183	12	212	266	18	0	0	0	0			
270430205070036	259	195	165	301	37	458	281	30	11	5	1	0			
270430205070037	254	180	177	335	50	399	325	76	14	11	9	0			
270430205070038	322	181	194	316	46	367	399	60	10	7	1	0			
270430205070039	297	193	164	307	28	422	306	45	14	11	4	0			
270430205070040	333	211	199	370	56	556	370	30	8	0	2	0			
270430205070041	304	225	215	346	43	360	405	120	30	13	4	0			
270430205070042	166	102	103	158	18	203	185	48	6	2	2	0			
270430205070043	250	168	138	246	39	412	210	50	4	6	3	4			
270430205070044	85	69	51	112	9	142	116	16	4	2	0	0			
270430205070045	348	196	171	329	38	558	187	48	11	19	30	14			
270430205070046	557	332	305	604	92	792	633	94	15	8	6	0			
270430205070047	294	221	250	390	73	417	420	138	25	20	16	3			
270430205070048	262	218	219	461	81	410	365	172	55	48	19	3			
270430205070049	307	216	214	412	60	397	418	127	34	18	14	3			
270430205070050	122	55	64	135	26	99	115	23	13	16	27	29			
270430205070051	71	51	44	77	6	86	63	12	3	14	16	6			
270430205070052	319	218	253	438	68	457	387	167	48	35	11	2			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205070053	272	199	213	428	70	430	345	159	36	29	16	1			
270430205070054	394	266	217	442	60	490	432	130	33	25	13	3			
270430205070055	311	238	222	472	94	449	499	150	33	17	9	1			
270430205070056	262	207	188	472	125	424	373	175	60	50	19	2			
270430205070057	229	128	187	313	75	279	265	128	36	35	28	5			
270430205070058	285	204	229	473	120	359	408	193	63	68	35	8			
270430205070059	181	140	161	327	97	283	251	133	39	55	30	4			
270430205070060	216	210	196	442	161	305	368	191	73	70	66	18			
270430205070061	209	159	176	407	102	331	295	155	72	41	27	2			
270430205070062	251	221	200	443	98	381	412	134	46	43	23	3			
270430205070063	174	147	150	387	118	308	258	117	85	64	39	6			
270430205070064	167	182	162	439	139	321	273	162	87	85	65	7			
270430205070065	246	201	215	419	99	391	293	181	58	67	38	5			
270430205070066	217	165	198	413	141	350	322	170	64	61	43	3			
270430205070067	247	192	200	392	96	372	345	151	33	41	24	3			
270430205070068	195	166	131	310	74	306	263	120	31	25	13	1			
270430205070069	244	195	189	382	90	380	306	165	35	37	15	3			
270430205070070	319	251	214	463	85	541	402	147	22	18	16	0			
270430205070071	280	179	214	444	177	569	321	148	32	28	12	2			
270430205070072	282	225	194	433	98	414	393	180	41	21	9	0			
270430205070073	245	171	164	290	42	306	339	86	16	7	4	0			
270430205070074	324	207	188	382	58	380	451	102	19	10	5	0			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205070075	424	281	331	529	78	569	556	161	36	32	5	1			
270430205070076	226	189	131	260	36	370	273	55	5	4	1	0			
270430205070077	385	203	179	218	15	323	331	56	7	4	0	0			
270430205070078	219	105	143	125	15	168	239	35	4	0	0	0			
270430205070079	275	223	214	329	44	454	364	103	11	3	0	0			
270430205070080	499	280	282	476	65	522	583	143	24	16	0	0			
270430205070081	40	23	19	36	1	41	47	1	0	0	0	0			
270430205070082	181	93	120	208	35	211	209	77	18	10	5	0			
270430205070083	241	143	171	293	40	317	282	85	19	20	12	1			
270430205070084	281	138	133	133	4	360	132	1	1	0	0	0			
270430205070085	211	170	131	278	47	254	365	66	11	2	1	0			
270430205070086	214	147	178	283	46	262	297	110	28	27	5	0			
270430205070087	166	81	81	105	7	126	187	9	2	0	0	0			
270430205070088	320	243	214	463	93	397	445	184	41	46	14	1			
270430205070089	333	235	219	370	45	330	457	159	24	16	4	0			
270430205070090	372	245	217	437	73	497	422	140	30	17	12	0			
270430205070091	174	107	112	182	27	215	203	50	10	4	0	0			
270430205070092	326	224	186	323	61	386	422	89	15	6	2	0			
270430205070093	324	198	236	376	60	438	401	96	18	14	7	1			
270430205070094	206	169	189	356	68	358	345	107	20	17	6	0			
270430205070095	378	221	221	381	76	376	491	138	14	25	8	3			
270430205070096	217	183	167	379	120	293	287	181	61	57	59	2			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205070097	99	58	64	139	28	176	105	33	8	3	3	0			
270430205070098	261	184	192	349	66	318	307	166	49	34	18	5			
270430205070099	489	256	287	442	63	436	613	130	21	11	3	1			
270430205070100	267	164	131	251	39	267	352	46	6	4	0	0			
270430205070101	151	77	63	124	14	182	149	3	1	0	0	0			
270430205070102	222	135	113	227	37	345	181	47	8	8	4	0			
270430205070103	303	156	159	225	22	277	331	45	5	0	0	0			
270430205070104	234	181	154	370	92	357	256	139	51	44	37	3			
270430205070105	154	145	153	351	122	278	185	146	67	74	71	12			
270430205070106	48	50	56	119	27	0	0	0	0	0	0	0			
270430205070107	194	138	159	281	44	224	261	156	31	19	6	1			
270430205070108	113	140	112	295	75	268	82	65	66	80	78	29			
270430205070109	173	135	147	247	32	205	228	102	37	28	18	3			
270430205070110	69	48	26	63	6	73	82	8	0	0	0	0			
270430205070111	204	116	117	189	28	341	128	49	5	6	1	0			
270430205070112	242	152	164	282	43	349	277	86	8	11	2	0			
270430205070113	194	126	104	197	31	223	246	57	7	9	2	0			
270430205070114	47	37	30	59	9	40	91	17	2	0	0	0			
270430205070115	120	43	48	79	5	111	80	19	1	1	2	0			
270430205070116	286	193	165	238	21	267	358	61	15	5	1	1			
270430205070117	204	106	88	190	35	264	180	44	5	6	2	0			
270430205070118	138	103	91	128	8	163	184	20	5	1	6	0			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205070119	75	55	33	65	5	75	95	9	4	1	0	0			
270430205080001	133	182	147	386	65	266	78	91	40	83	137	133			
270430205080002	275	238	261	463	74	402	292	128	39	49	101	138			
270430205080003	7	10	16	49	13	14	13	19	9	19	10	5			
270430205080004	232	146	110	155	7	276	189	26	2	0	0	0			
270430205080005	162	209	181	465	196	341	169	148	87	125	181	71			
270430205080006	142	158	172	375	89	301	105	67	45	89	131	121			
270430205080007	94	90	123	232	46	138	59	53	32	66	109	69			
270430205080008	169	224	189	441	103	353	115	111	88	137	175	46			
270430205080009	103	100	91	264	76	232	112	70	43	56	49	21			
270430205080010	50	41	28	61	11	73	69	16	3	1	1	0			
270430205080011	110	83	112	255	78	171	146	119	58	38	33	10			
270430205080012	168	152	199	443	159	325	67	135	106	156	168	60			
270430205080013	174	211	185	447	142	308	155	102	67	123	182	112			
270430205080014	93	62	97	166	38	128	56	37	14	55	72	27			
270430205080015	293	203	161	280	32	487	270	39	4	0	0	1			
270430205080016	76	121	87	258	87	267	62	51	33	62	79	34			
270430205080017	278	212	225	462	109	410	402	154	42	38	50	15			
270430205080018	229	198	218	436	157	386	316	175	54	70	68	26			
270430205080019	193	215	230	427	116	286	254	195	67	100	106	55			
270430205080020	124	67	51	118	10	194	89	15	1	0	0	0			
270430205080021	194	158	139	193	18	218	285	63	15	3	1	0			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205080022	254	152	87	160	12	305	169	16	4	2	1	0			
270430205080023	138	167	130	310	133	264	150	112	56	78	90	37			
270430205080024	165	227	185	485	175	367	105	124	79	120	181	169			
270430205080025	0	0	0	0	0	46	1	2	0	1	2	0			
270430205080026	213	238	224	530	178	357	155	125	83	121	208	197			
270430205080027	129	172	117	310	122	252	137	100	53	92	98	41			
270430205080028	104	189	139	314	114	279	232	96	53	63	53	13			
270430205080029	68	58	55	97	21	110	123	27	1	0	1	0			
270430205080030	130	120	120	270	78	276	129	68	27	41	74	26			
270430205080031	102	102	98	158	43	158	127	87	21	33	13	3			
270430205080032	71	52	63	153	51	109	75	67	24	32	26	10			
270430205080033	261	225	234	447	120	363	251	204	81	80	95	37			
270430205080034	171	205	217	421	137	342	111	102	57	133	190	112			
270430205080035	35	36	23	51	7	45	68	21	1	0	0	0			
270430205080036	222	188	180	409	110	448	236	136	45	47	49	20			
270430205080037	152	125	125	288	63	376	143	89	27	15	10	0			
270430205080038	34	29	22	65	22	63	58	21	3	3	2	0			
270430205080039	0	0	0	0	0	7	22	1	0	0	0	0			
270430205080040	143	164	194	415	128	279	179	120	94	111	136	47			
270430205080041	79	64	60	93	15	126	106	30	3	2	0	0			
270430205080042	200	219	171	385	103	408	307	135	41	48	23	7			
270430205080043	177	89	99	163	15	211	184	35	2	1	0	0			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205080044	168	122	123	286	57	230	130	79	49	75	69	15			
270430205080045	190	190	221	436	140	330	250	161	75	110	104	39			
270430205080046	173	149	223	354	80	270	58	115	106	137	160	25			
270430205080047	122	140	157	345	114	242	128	113	59	95	134	37			
270430205080048	155	157	150	368	131	245	89	82	66	117	179	84			
270430205080049	148	226	183	377	104	290	147	159	96	119	94	27			
270430205080050	218	185	219	405	91	348	217	167	84	89	60	16			
270430205080051	210	153	180	303	63	333	255	122	23	31	16	2			
270430205080052	137	153	166	385	126	279	103	107	69	90	161	81			
270430205080053	166	162	186	323	53	244	137	101	44	86	118	51			
270430205080054	218	143	132	208	34	275	280	43	5	0	1	3			
270430205080055	235	220	270	450	100	362	172	140	85	137	156	70			
270430205080056	105	162	123	295	94	238	116	92	66	82	78	43			
270430205080057	170	145	164	362	125	242	188	128	65	78	102	50			
270430205080058	196	183	132	371	104	304	230	154	58	56	47	15			
270430205080059	228	170	163	293	56	337	264	108	26	10	7	4			
270430205080060	221	134	145	263	64	282	258	92	36	16	6	0			
270430205080061	177	150	115	263	47	252	239	96	21	29	3	1			
270430205080062	225	130	134	271	18	321	190	101	18	6	6	1			
270430205080063	196	136	133	217	25	258	208	87	9	8	0	0			
270430205080064	287	196	205	305	33	378	320	112	19	6	4	0			
270430205080065	149	118	107	185	24	190	186	79	20	12	1	0			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205080066	311	354	251	614	106	504	221	140	77	133	212	145			
270430205080067	198	122	104	135	12	276	142	25	3	2	0	0			
270430205080068	124	129	144	331	51	255	25	37	27	59	138	168			
270430205080069	144	176	100	359	67	263	38	38	26	46	97	255			
270430205080070	272	239	134	524	80	393	60	50	33	76	170	319			
270430205080071	188	87	289	233	18	173	89	147	110	103	51	8			
270430205080072	282	166	172	252	31	346	199	132	19	24	10	4			
270430205080073	154	128	129	212	24	215	228	82	12	13	2	1			
270430205080074	90	99	83	117	21	120	158	45	13	7	3	2			
270430205080075	130	113	291	169	9	132	84	151	90	125	34	3			
270430205080076	443	284	262	434	46	510	483	143	26	21	8	0			
270430205080077	314	237	244	377	44	441	356	150	30	25	12	3			
270430205080078	90	50	50	55	11	105	67	16	2	2	1	0			
270430205080079	250	181	310	458	106	316	98	104	93	159	257	107			
270430205080080	125	142	138	293	63	219	65	67	56	108	103	56			
270430205080081	115	124	85	248	45	197	48	75	48	67	77	34			
270430205080082	73	36	35	50	5	86	51	11	1	1	0	2			
270430205080083	80	96	107	236	54	152	83	67	50	48	86	38			
270430205080084	73	33	32	70	3	86	61	26	3	0	0	0			
270430205080085	208	113	108	199	26	234	235	51	5	3	4	0			
270430205080086	118	74	76	135	16	122	150	50	15	9	1	1			
270430205080087	123	113	103	286	60	249	175	95	31	26	28	6			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205080088	121	103	67	126	16	136	165	42	4	4	1	2			
270430205080089	145	100	160	265	18	136	55	115	87	110	75	10			
270430205080090	56	39	25	58	7	64	71	10	2	0	0	0			
270430205080091	48	31	32	45	7	54	59	10	0	2	2	2			
270430205080092	207	119	170	263	21	247	206	137	26	25	12	5			
270430205080093	198	164	123	243	17	263	194	108	21	17	8	1			
270430205080094	10	16	9	16	1	16	17	8	3	0	0	0			
270430205080095	149	66	84	94	13	154	121	32	6	2	1	0			
270430205090001	233	135	121	211	26	214	281	70	7	2	1	0			
270430205090002	147	96	92	163	27	149	186	67	13	7	2	0			
270430205090003	130	81	83	124	11	129	183	27	2	0	0	0			
270430205090004	148	72	77	92	10	131	148	24	2	0	1	0			
270430205090005	312	180	171	224	22	320	312	59	7	3	0	0			
270430205090006	295	243	181	369	58	450	300	124	35	28	8	2			
270430205090007	302	200	164	307	58	344	380	88	13	9	8	9			
270430205090008	185	141	99	230	46	236	259	76	7	8	4	1			
270430205090009	154	80	88	102	17	120	201	16	2	2	0	0			
270430205090010	167	97	57	98	15	110	177	24	2	1	1	0			
270430205090011	227	152	141	231	34	249	292	70	11	1	0	0			
270430205090012	262	153	129	167	28	282	210	33	11	9	14	19			
270430205090013	130	110	90	220	70	163	227	95	21	16	9	1			
270430205090014	188	156	171	318	57	287	250	162	45	34	6	2			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205090015	321	192	201	327	33	324	425	82	12	8	2	0			
270430205090016	385	208	219	291	39	367	400	85	14	15	4	2			
270430205090017	165	102	94	153	12	190	160	64	11	1	0	0			
270430205090018	295	211	186	315	48	389	363	89	15	12	1	0			
270430205090019	156	99	123	216	43	195	197	95	25	10	10	0			
270430205090020	184	181	165	443	142	337	338	163	69	56	39	11			
270430205090021	265	232	176	439	94	321	339	203	63	50	50	16			
270430205090022	329	237	197	460	91	417	465	166	26	21	7	0			
270430205090023	274	224	189	414	74	394	375	144	41	40	4	2			
270430205090024	129	134	123	271	57	254	165	106	33	37	31	9			
270430205090025	175	153	117	277	55	289	236	101	21	15	11	2			
270430205090026	139	111	95	253	81	232	195	95	35	32	10	1			
270430205090027	307	204	211	373	72	467	342	122	18	16	1	2			
270430205090028	257	193	166	343	75	546	225	73	14	12	0	0			
270430205090029	501	306	300	544	127	834	500	114	13	10	6	1			
270430205090030	353	216	224	544	136	530	482	170	46	21	12	0			
270430205090031	257	198	182	440	99	408	380	144	48	22	11	2			
270430205090032	329	269	218	416	93	578	467	62	9	10	3	0			
270430205090033	289	230	199	330	45	470	324	82	15	8	5	1			
270430205090034	400	314	224	422	71	566	483	98	12	7	7	1			
270430205090035	199	165	128	270	50	343	249	75	9	5	3	0			
270430205090036	397	233	233	415	67	491	446	108	16	14	10	0			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205090037	293	294	215	323	48	580	322	86	17	11	6	1			
270430205090038	184	196	142	402	73	351	141	133	55	99	99	11			
270430205090039	296	283	199	483	71	478	308	176	78	80	26	8			
270430205090040	268	181	261	361	35	314	279	200	67	38	36	4			
270430205090041	168	158	170	282	22	241	179	162	46	36	12	3			
270430205090042	167	119	170	225	19	194	138	148	53	34	20	2			
270430205090043	200	132	154	272	18	228	177	147	49	21	12	2			
270430205090044	442	291	284	499	53	668	389	156	38	30	22	3			
270430205090045	276	201	149	488	72	374	113	129	87	103	146	59			
270430205090046	183	212	126	332	30	324	166	162	53	37	31	6			
270430205090047	192	184	131	320	24	290	217	138	32	42	23	1			
270430205090048	173	102	118	162	23	130	244	70	9	5	5	0			
270430205090049	0	0	0	0	0	26	6	0	0	0	0	0			
270430205090050	291	259	169	390	54	363	419	150	32	16	9	1			
270430205090051	227	184	129	383	38	322	238	165	45	39	23	3			
270430205090052	219	154	153	237	27	248	291	88	11	11	0	0			
270430205090053	189	129	140	271	37	248	247	109	24	14	6	0			
270430205090054	234	182	185	336	46	346	284	134	36	31	11	0			
270430205090055	172	119	143	243	18	255	208	96	11	21	3	0			
270430205090056	258	202	187	370	38	451	220	151	39	24	16	1			
270430205090057	239	165	165	309	48	343	282	107	23	17	3	0			
270430205090058	117	67	248	130	4	109	76	136	79	67	9	1			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205090059	239	163	350	281	19	208	251	232	85	79	18	0			
270430205090060	301	253	197	387	44	430	366	140	33	21	11	1			
270430205090061	301	256	239	404	47	467	372	144	38	22	10	2			
270430205090062	200	152	163	282	33	259	255	120	28	27	19	1			
270430205090063	267	152	234	329	27	326	205	127	58	64	40	13			
270430205090064	134	85	213	174	5	123	65	113	91	85	28	5			
270430205090065	305	216	201	329	40	405	276	152	22	30	14	2			
270430205090066	366	266	273	445	72	478	412	210	52	44	10	0			
270430205090067	358	213	328	550	62	396	218	218	106	153	113	52			
270430205090068	111	64	60	98	18	156	91	23	2	2	3	0			
270430205090069	463	223	205	300	17	482	352	71	7	4	0	0			
270430205090070	242	142	164	339	84	386	294	132	11	8	0	0			
270430205090071	345	229	240	356	41	457	330	126	26	37	9	0			
270430205090072	345	205	219	312	24	397	323	119	18	18	7	0			
270430205090073	380	190	201	293	28	419	323	85	7	7	2	2			
270430205090074	224	186	138	318	23	316	230	103	30	63	23	2			
270430205090075	240	156	180	327	71	448	224	105	28	14	5	1			
270430205090076	213	99	116	189	41	277	209	42	4	0	1	0			
270430205090077	268	116	136	213	45	339	208	59	10	3	0	0			
270430205090078	122	95	93	196	39	244	195	23	1	1	0	1			
270430205090079	329	192	193	371	88	410	448	70	13	13	2	0			
270430205090080	337	187	200	319	41	485	317	60	5	2	0	0			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205090081	130	80	87	174	30	148	215	60	8	4	3	0			
270430205090082	136	82	70	107	10	124	153	29	9	3	4	0			
270430205090083	192	99	88	144	29	202	175	34	7	7	1	0			
270430205090084	242	125	121	199	29	266	252	27	6	1	0	0			
270430205090085	208	129	118	199	36	276	198	71	10	3	0	0			
270430205090086	55	40	44	89	17	85	81	23	13	4	5	0			
270430205090087	152	98	100	194	39	208	193	75	5	4	2	1			
270430205090088	334	211	248	445	80	460	456	139	31	23	6	1			
270430205090089	259	216	203	386	77	379	410	143	38	16	8	1			
270430205090090	215	105	118	191	39	311	194	26	5	2	1	0			
270430205090091	253	166	179	363	77	396	320	111	31	21	8	0			
270430205090092	200	123	97	205	39	355	143	26	11	3	1	0			
270430205090093	192	140	113	220	65	380	167	50	4	8	1	0			
270430205090094	39	28	17	41	5	46	50	8	2	1	1	0			
270430205090095	117	64	50	108	12	115	134	15	4	3	2	0			
270430205090096	128	104	68	151	16	172	173	33	3	4	3	0			
270430205090097	134	96	98	173	28	229	147	61	7	8	3	0			
270430205090098	101	63	44	97	10	180	72	14	0	0	0	0			
270430205090099	86	110	115	208	16	150	56	79	57	73	53	14			
270430205090100	113	83	68	123	27	157	128	33	14	5	1	0			
270430205090101	60	44	52	56	7	68	87	22	3	1	0	0			
270430205090102	484	261	273	373	65	569	452	108	16	10	1	0			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205090103	264	212	209	480	70	425	112	103	67	137	155	89			
270430205090104	207	162	213	328	38	270	145	141	75	97	67	12			
270430205090105	340	153	181	269	35	364	315	84	11	5	1	0			
270430205090106	145	66	71	106	8	114	153	25	1	0	0	0			
270430205090107	206	125	109	158	26	272	187	22	2	1	1	0			
270430205090108	208	127	105	191	39	258	198	63	8	1	1	0			
270430205090109	75	32	43	49	10	133	19	3	0	1	0	0			
270430205090110	78	51	39	74	9	69	101	22	0	0	1	0			
270430205090111	19	12	13	23	2	17	30	11	0	0	0	0			
270430205090112	331	224	170	258	31	505	226	62	4	3	1	0			
270430205090113	97	87	60	138	22	146	141	42	10	2	0	0			
270430205090114	120	85	87	163	19	166	176	37	5	9	3	0			
270430205090115	95	52	42	94	16	111	113	21	9	1	1	0			
270430205090116	108	71	204	136	6	93	64	149	76	43	15	1			
270430205090117	121	73	82	118	12	125	170	26	3	1	1	0			
270430205090118	251	144	172	290	53	345	274	105	16	10	1	0			
270430205090119	228	129	106	210	36	286	225	29	7	5	0	0			
270430205090120	168	76	111	215	44	259	184	59	6	3	1	0			
270430205100001	72	74	64	169	22	112	71	55	23	38	36	21			
270430205100002	165	114	162	278	50	257	162	110	43	45	43	3			
270430205100003	168	115	141	245	27	231	117	95	47	56	36	9			
270430205100004	197	245	193	467	91	487	190	122	78	84	82	33			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205100005	423	278	281	504	44	560	357	196	64	44	33	13			
270430205100006	292	232	251	437	61	472	315	171	54	37	31	11			
270430205100007	331	252	276	421	77	453	341	192	60	55	37	13			
270430205100008	138	78	74	102	11	128	145	34	4	0	0	1			
270430205100009	200	135	177	265	37	255	211	136	36	31	11	8			
270430205100010	251	215	185	406	59	368	231	118	46	77	87	41			
270430205100011	198	222	171	425	48	337	123	106	49	107	130	97			
270430205100012	81	90	82	183	25	133	53	65	31	54	49	24			
270430205100013	166	199	206	377	58	301	129	140	80	116	105	23			
270430205100014	152	183	178	294	38	270	104	142	91	62	82	11			
270430205100015	181	158	120	210	27	228	134	74	44	60	31	5			
270430205100016	207	207	206	393	50	320	183	138	69	81	96	51			
270430205100017	246	264	285	524	79	416	171	160	88	137	192	75			
270430205100018	0	0	0	0	0	3	64	3	0	0	0	0			
270430205100019	328	292	252	654	105	502	200	165	103	137	232	102			
270430205100020	412	280	243	597	66	489	227	142	81	95	150	139			
270430205100021	95	149	126	207	23	155	105	120	78	46	29	4			
270430205100022	85	126	138	189	12	143	75	117	52	68	32	3			
270430205100023	131	208	212	279	37	205	150	167	93	110	57	9			
270430205100024	182	163	203	312	37	220	137	168	85	95	80	5			
270430205100025	153	159	165	229	19	195	117	129	84	59	29	5			
270430205100026	100	119	123	202	18	162	84	109	57	54	28	4			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205100027	379	239	394	636	64	421	190	201	142	207	234	77			
270430205100028	213	121	362	282	16	173	117	240	134	117	50	6			
270430205100029	88	88	187	118	10	96	81	134	61	41	10	4			
270430205100030	83	77	175	120	6	91	51	134	64	43	15	3			
270430205100031	85	100	207	103	6	82	87	150	64	35	12	3			
270430205100032	192	206	142	391	45	321	129	96	73	93	127	30			
270430205100033	141	161	137	338	45	243	109	86	60	86	126	24			
270430205100034	290	229	307	374	40	398	161	115	101	118	133	28			
270430205100035	218	208	157	314	22	284	130	153	88	89	33	3			
270430205100036	527	304	345	549	64	577	489	255	63	33	31	10			
270430205100037	315	182	254	389	26	317	219	185	91	91	41	6			
270430205100038	252	179	195	326	21	319	264	147	39	35	19	0			
270430205100039	269	184	200	296	24	370	275	119	29	11	3	0			
270430205100040	143	71	113	140	13	161	110	89	20	7	3	0			
270430205100041	414	218	220	322	25	340	458	123	11	5	1	1			
270430205100042	269	192	221	410	67	340	288	178	68	77	36	3			
270430205100043	273	190	228	380	52	360	273	154	65	47	44	17			
270430205100044	380	265	264	403	43	417	463	181	46	19	6	1			
270430205100045	59	46	44	76	15	62	97	29	5	2	0	0			
270430205100046	588	409	404	575	45	693	649	245	38	16	8	0			
270430205100047	427	265	302	440	70	439	532	183	36	26	11	1			
270430205100048	314	179	222	350	55	294	399	155	39	28	11	0			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205100049	171	72	104	114	14	154	162	31	6	1	0	0			
270430205100050	167	106	66	123	9	151	160	39	6	2	0	0			
270430205100051	255	196	184	398	103	351	359	161	45	51	19	0			
270430205100052	343	249	233	445	80	437	457	162	36	29	13	1			
270430205100053	248	165	193	306	45	251	382	121	18	13	4	1			
270430205100054	184	118	108	143	8	180	196	47	8	1	0	0			
270430205100055	183	149	132	165	21	311	186	48	1	1	0	0			
270430205100056	298	229	260	478	71	401	368	218	72	53	29	4			
270430205100057	277	211	258	471	70	449	302	187	68	75	26	4			
270430205100058	169	170	186	312	61	368	209	123	39	33	16	3			
270430205100059	129	92	122	165	18	138	160	76	28	17	8	0			
270430205100060	171	143	119	139	5	184	201	61	4	1	0	0			
270430205100061	149	123	136	251	31	226	181	123	32	24	8	1			
270430205100062	252	167	217	333	31	389	246	133	32	25	8	2			
270430205100063	131	79	86	160	30	219	121	48	9	7	3	0			
270430205100064	243	164	208	374	72	322	340	158	42	36	15	0			
270430205100065	338	189	209	261	34	441	286	72	11	4	1	0			
270430205100066	343	242	234	357	39	459	435	93	15	4	1	0			
270430205100067	327	253	236	440	85	429	452	179	34	29	13	2			
270430205100068	402	265	258	430	63	502	516	137	18	5	1	0			
270430205100069	349	240	231	383	47	429	475	110	18	10	5	0			
270430205100070	270	241	200	475	119	401	397	203	49	50	33	0			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205100071	208	149	170	382	83	287	299	160	53	42	25	0			
270430205100072	199	135	138	200	22	275	189	84	12	10	5	1			
270430205100073	307	202	251	410	70	358	399	183	46	31	17	0			
270430205100074	246	168	165	261	29	271	349	74	5	4	1	0			
270430205100075	295	182	176	257	21	333	304	87	11	8	5	0			
270430205100076	345	247	210	384	58	372	427	159	28	15	4	1			
270430205100077	324	185	195	287	33	305	394	96	12	5	1	0			
270430205100078	135	92	62	123	20	148	163	27	2	2	0	1			
270430205100079	136	97	72	108	5	139	147	35	2	1	1	0			
270430205100080	192	151	140	242	54	255	250	96	20	23	14	0			
270430205100081	370	205	199	310	23	398	375	85	11	3	1	2			
270430205100082	168	101	98	206	27	216	206	66	9	5	0	0			
270430205100083	232	182	177	318	43	316	297	120	33	13	11	11			
270430205100084	332	237	197	314	31	372	293	206	12	3	0	0			
270430205100085	194	154	151	236	19	289	215	99	13	6	2	0			
270430205100086	560	347	338	506	45	600	625	151	30	8	0	0			
270430205100087	72	44	47	76	9	102	78	24	1	0	0	0			
270430205100088	351	196	201	297	39	369	398	83	11	0	0	0			
270430205100089	339	214	220	397	74	375	451	157	16	12	3	0			
270430205100090	62	41	48	72	11	85	81	26	4	3	0	0			
270430205100091	126	131	87	178	32	207	181	66	14	3	5	0			
270430205100092	229	167	171	287	41	412	197	115	19	4	6	0			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205100093	105	80	82	164	32	164	132	56	14	14	7	1			
270430205100094	115	69	103	145	27	142	178	52	10	10	1	0			
270430205100095	141	119	131	217	28	204	214	88	19	8	4	0			
270430205100096	154	107	146	242	23	170	155	114	59	36	33	4			
270430205100097	215	189	161	381	66	322	354	130	36	25	10	1			
270430205100098	343	245	260	451	66	437	460	184	35	22	5	1			
270430205100099	387	274	301	519	74	535	528	203	30	6	5	0			
270430205100100	225	213	264	552	28	787	324	24	4	2	0	0			
270430205100101	231	177	182	303	36	358	326	76	13	10	2	1			
270430205100102	253	193	178	393	68	353	377	147	34	17	4	1			
270430205100103	320	211	246	419	66	371	422	171	37	26	15	3			
270430205100104	307	241	226	388	55	433	362	185	27	18	3	0			
270430205100105	97	82	67	129	45	153	120	68	12	3	4	0			
270430205100106	284	220	180	321	43	387	306	136	21	13	4	2			
270430205100107	201	140	142	268	51	266	249	123	27	10	6	0			
270430205100108	203	137	176	285	48	212	364	113	15	9	5	0			
270430205100109	150	125	98	243	59	240	212	80	31	14	4	0			
270430205100110	214	172	189	284	61	328	307	112	23	11	6	0			
270430205100111	339	222	245	400	58	508	433	101	11	2	1	0			
270430205100112	324	203	165	284	26	373	351	60	6	4	0	0			
270430205100113	119	84	62	93	13	172	108	14	0	1	1	0			
270430205100114	253	166	140	176	21	205	331	51	3	1	0	0			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205100115	188	132	143	204	26	273	149	139	12	2	0	0			
270430205100116	268	178	195	307	47	393	318	96	17	9	2	0			
270430205100117	468	352	366	608	75	679	505	294	50	38	16	2			
270430205100118	196	137	141	178	16	305	167	52	6	1	0	0			
270430205100119	263	169	146	253	35	215	392	80	7	4	2	2			
270430205100120	363	237	247	404	63	388	423	186	43	33	19	0			
270430205100121	263	160	159	270	34	290	273	103	22	20	8	1			
270430205100122	285	175	165	267	35	300	331	99	16	5	2	0			
270430205100123	485	256	242	375	27	436	496	125	3	5	2	1			
270430205100124	184	145	131	300	47	230	196	148	53	31	20	5			
270430205100125	219	192	166	342	38	274	313	133	40	30	27	7			
270430205100126	246	151	181	306	66	329	271	102	35	37	10	6			
270430205100127	268	136	138	210	17	299	222	70	8	1	0	0			
270430205100128	104	58	48	80	12	65	150	17	4	0	0	0			
270430205100129	266	200	192	362	54	314	345	164	38	33	17	0			
270430205100130	86	44	30	59	1	84	77	11	1	0	0	0			
270430205100131	106	117	78	204	30	183	156	82	22	17	10	1			
270430205100132	90	63	66	131	16	98	125	58	13	10	2	0			
270430205100133	242	204	271	410	29	295	135	191	113	140	108	8			
270430205100134	271	218	238	517	58	391	126	140	99	160	171	47			
270430205100135	180	180	146	280	38	254	202	117	27	48	49	15			
270430205100136	229	131	98	184	15	263	190	52	3	2	0	0			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205100137	144	93	54	101	10	113	152	41	0	0	0	0			
270430205100138	319	281	238	540	78	450	224	170	101	117	146	48			
270430205100139	120	98	109	200	29	184	136	86	45	21	14	1			
270430205100140	247	202	270	443	70	331	141	164	111	130	146	48			
270430205100141	129	157	140	289	67	247	127	115	54	68	72	18			
270430205100142	130	156	162	361	75	262	89	114	69	108	113	44			
270430205100143	272	215	225	383	40	324	253	129	67	73	75	33			
270430205100144	315	203	277	449	38	407	181	176	96	106	89	23			
270430205100145	204	198	174	343	33	289	154	128	71	73	83	19			
270430205100146	150	187	166	324	43	288	117	92	69	90	93	27			
270430205100147	289	180	169	296	31	309	345	103	21	11	3	1			
270430205100148	140	117	119	215	33	214	218	83	17	13	5	0			
270430205100149	81	55	61	54	3	85	97	21	1	0	0	0			
270430205100150	122	70	74	100	2	106	145	30	2	3	0	0			
270430205100151	202	163	171	261	25	254	171	85	41	40	55	44			
270430205100152	115	162	142	298	65	247	116	104	76	71	89	15			
270430205100153	292	153	303	480	51	264	126	254	127	152	140	23			
270430205100154	85	70	47	95	14	94	114	34	6	1	2	0			
270430205100155	47	58	79	93	8	70	55	55	28	16	28	7			
270430205100156	246	148	203	324	23	232	167	144	62	96	52	20			
270430205100157	196	104	102	169	20	175	198	97	6	1	1	0			
270430205100158	235	139	117	168	11	288	176	54	4	5	0	0			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205100159	75	40	36	57	5	60	80	18	3	0	0	0			
270430205100160	134	83	77	119	16	144	150	39	2	2	0	0			
270430205100161	56	50	48	94	5	68	119	27	2	2	0	0			
270430205100162	110	94	71	101	8	120	123	54	8	3	1	0			
270430205100163	231	121	115	228	16	235	266	66	6	4	1	0			
270430205100164	213	149	159	213	15	233	280	82	12	2	1	0			
270430205100165	180	118	112	177	17	180	220	76	7	6	1	0			
270430205100166	187	120	102	172	11	222	213	35	4	2	0	0			
270430205100167	101	49	53	55	4	68	98	27	2	0	0	0			
270430205100168	208	141	104	187	20	234	218	55	2	1	0	0			
270430205100169	151	87	80	121	9	176	126	45	3	2	0	0			
270430205100170	174	133	127	175	14	186	219	70	12	7	2	1			
270430205100171	214	133	134	185	16	229	239	68	7	5	3	0			
270430205100172	306	220	227	388	46	376	417	144	40	16	6	3			
270430205100173	128	96	128	205	21	232	98	105	34	26	12	0			
270430205100174	263	155	209	303	56	270	376	138	13	12	6	0			
270430205100175	205	149	122	275	50	316	233	78	16	12	9	4			
270430205100176	121	83	67	123	17	186	104	44	4	3	0	0			
270430205100177	174	113	108	208	33	174	272	64	7	3	4	0			
270430205100178	314	149	148	218	27	285	323	55	9	0	1	1			
270430205100179	106	59	62	86	10	102	112	33	5	2	0	0			
270430205100180	89	52	51	82	7	115	93	13	2	1	1	0			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205100181	115	64	55	92	6	61	161	33	1	2	1	0			
270430205100182	149	128	117	231	35	190	157	85	33	43	41	7			
270430205100183	135	72	56	87	10	96	149	16	1	0	0	0			
270430205100184	107	49	56	82	8	96	94	26	0	6	0	0			
270430205100185	113	49	46	63	1	91	86	16	3	0	0	0			
270430205100186	236	159	144	167	14	289	243	29	2	1	0	0			
270430205100187	246	193	130	229	24	296	297	72	4	0	0	0			
270430205100188	150	117	89	116	13	153	193	40	0	3	0	0			
270430205100189	347	203	169	246	14	350	329	67	6	3	0	0			
270430205100190	198	134	148	244	38	233	236	112	28	14	8	3			
270430205110001	360	272	240	563	64	424	189	153	89	126	165	113			
270430205110002	205	134	310	290	13	214	89	195	116	134	47	8			
270430205110003	206	166	149	329	59	326	182	91	43	59	59	24			
270430205110004	142	78	92	155	16	135	128	66	14	28	19	3			
270430205110005	229	143	122	189	20	211	225	72	18	20	9	3			
270430205110006	266	174	168	419	47	320	114	92	50	89	162	85			
270430205110007	135	64	181	147	5	101	58	96	62	73	39	3			
270430205110008	236	157	167	294	25	281	181	100	53	50	37	15			
270430205110009	352	229	206	324	46	410	348	133	34	12	4	0			
270430205110010	132	102	100	181	25	166	157	67	28	22	13	3			
270430205110011	245	187	140	287	27	333	225	100	22	24	22	7			
270430205110012	278	205	199	480	67	501	118	148	74	105	74	34			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205110013	187	111	208	254	16	175	113	171	81	76	23	2			
270430205110014	256	220	244	513	79	408	238	193	103	104	77	17			
270430205110015	110	74	80	128	20	143	129	61	7	4	2	0			
270430205110016	64	47	38	76	12	70	100	13	4	0	0	0			
270430205110017	405	246	181	342	29	464	383	114	12	1	1	1			
270430205110018	243	126	103	146	21	212	222	44	3	0	1	0			
270430205110019	323	189	143	226	27	419	197	55	12	1	1	0			
270430205110020	352	194	170	252	41	458	266	52	4	2	1	0			
270430205110021	329	223	188	346	52	447	337	124	15	9	1	0			
270430205110022	172	142	101	206	22	245	209	75	9	3	4	0			
270430205110023	252	165	132	236	30	297	278	59	7	5	1	0			
270430205110024	305	171	144	210	15	347	244	49	7	2	1	0			
270430205110025	109	86	93	118	18	158	125	55	8	8	2	0			
270430205110026	285	188	134	202	27	339	245	65	6	4	1	0			
270430205110027	299	241	216	427	43	570	235	164	33	24	11	1			
270430205110028	356	294	258	513	71	534	428	232	40	25	12	2			
270430205110029	287	276	195	501	67	495	389	175	49	29	16	2			
270430205110030	266	175	164	284	41	335	306	90	13	7	5	0			
270430205110031	280	236	215	437	67	420	323	187	40	59	25	3			
270430205110032	137	141	152	312	51	232	204	134	70	43	29	0			
270430205110033	225	192	178	410	48	350	306	155	48	32	22	0			
270430205110034	221	152	231	417	65	370	262	178	68	58	13	4			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205110035	347	289	270	493	66	483	380	221	51	61	36	4			
270430205110036	278	209	185	383	44	371	267	164	63	41	19	3			
270430205110037	524	245	253	379	31	483	423	127	17	7	7	0			
270430205110038	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
270430205110039	288	170	145	210	18	290	256	85	5	2	0	0			
270430205110040	250	103	106	138	17	220	202	23	7	2	1	0			
270430205110041	189	86	112	131	18	200	175	38	8	3	2	0			
270430205110042	176	112	102	215	11	207	114	97	36	33	8	1			
270430205110043	190	179	166	384	61	319	247	166	70	38	17	3			
270430205110044	182	163	180	373	51	306	246	163	48	47	24	1			
270430205110045	364	248	267	510	46	463	351	269	73	41	21	1			
270430205110046	340	248	199	434	34	469	288	203	37	38	8	2			
270430205110047	286	177	171	331	37	438	205	127	37	30	7	0			
270430205110048	234	191	183	347	59	337	276	156	50	41	8	1			
270430205110049	236	203	186	422	52	319	294	202	50	59	26	1			
270430205110050	231	163	157	342	37	312	211	173	48	32	19	1			
270430205110051	313	194	158	215	29	333	295	61	7	2	0	0			
270430205110052	231	209	186	332	55	344	268	161	43	34	13	0			
270430205110053	224	197	196	413	61	334	311	170	59	51	29	1			
270430205110054	184	168	167	317	55	300	215	141	46	45	18	3			
270430205110055	199	176	168	375	53	327	234	180	42	38	13	4			
270430205110056	201	176	173	352	73	311	277	148	46	35	24	1			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205110057	238	261	160	415	68	417	325	156	34	40	10	0			
270430205110058	447	353	281	584	82	649	464	243	57	37	14	1			
270430205110059	159	169	123	314	51	265	249	129	43	23	10	1			
270430205110060	288	169	140	227	40	383	279	26	0	4	0	0			
270430205110061	137	77	67	114	24	149	126	51	5	2	1	1			
270430205110062	267	155	127	215	15	310	254	34	3	3	1	0			
270430205110063	340	223	165	295	39	455	308	65	8	2	1	0			
270430205110064	265	140	130	211	33	274	280	64	7	5	1	0			
270430205110065	243	162	116	213	34	297	234	64	10	2	2	0			
270430205110066	313	205	191	362	45	405	316	133	27	18	11	0			
270430205110067	271	194	151	314	51	379	301	106	17	11	1	1			
270430205110068	339	266	248	446	58	442	391	197	51	37	19	6			
270430205110069	441	315	351	582	61	572	590	217	45	30	22	3			
270430205110070	334	231	237	353	38	351	401	162	24	17	4	2			
270430205110071	220	159	140	222	20	306	208	80	17	9	4	0			
270430205110072	158	106	88	163	17	181	190	51	4	1	0	0			
270430205110073	217	130	117	202	20	240	231	62	5	1	0	0			
270430205110074	244	125	114	171	31	244	251	35	1	0	0	0			
270430205110075	244	146	96	194	29	290	222	46	4	1	0	0			
270430205110076	305	167	156	285	33	446	220	70	5	4	1	0			
270430205110077	258	139	109	137	17	373	113	7	0	0	0	0			
270430205110078	318	133	132	179	29	222	317	34	1	2	0	0			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205110079	296	129	117	151	20	222	251	28	2	3	0	0			
270430205110080	299	146	99	173	12	382	114	24	1	1	0	0			
270430205110081	311	157	140	215	26	272	282	70	8	5	1	0			
270430205110082	269	151	109	183	20	304	241	29	1	0	1	0			
270430205110083	332	145	171	221	24	238	324	82	11	1	3	0			
270430205110084	438	257	257	360	26	523	456	76	4	3	1	0			
270430205110085	373	173	148	278	26	352	361	41	1	0	1	0			
270430205110086	439	214	160	328	38	423	418	70	4	2	1	0			
270430205110087	162	121	90	190	28	221	194	56	9	7	1	0			
270430205110088	400	282	175	421	78	455	536	115	12	9	0	0			
270430205110089	367	192	152	284	44	453	300	43	2	2	0	0			
270430205110090	461	189	196	362	50	403	464	77	12	2	0	0			
270430205110091	837	396	337	471	44	821	575	120	9	3	1	0			
270430205110092	200	130	93	187	26	194	219	79	9	5	0	0			
270430205110093	230	186	121	227	31	312	232	87	12	6	1	0			
270430205110094	306	188	131	237	22	342	240	97	12	2	1	0			
270430205110095	267	185	123	234	21	336	239	70	10	5	0	0			
270430205110096	113	55	52	82	10	118	87	28	2	2	1	0			
270430205110097	121	62	52	62	10	0	0	0	0	0	0	0			
270430205110098	64	36	25	54	5	80	60	12	1	1	0	0			
270430205110099	257	190	173	390	27	285	185	192	79	76	42	6			
270430205110100	301	228	218	419	41	388	275	184	60	74	38	6			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205110101	247	201	150	215	36	321	259	83	18	8	6	0			
270430205110102	214	98	111	156	18	228	198	39	5	1	0	0			
270430205110103	314	176	161	200	21	303	329	56	2	1	0	0			
270430205110104	166	162	116	203	39	273	252	37	7	4	1	0			
270430205110105	108	58	51	80	11	97	106	28	1	1	0	0			
270430205110106	148	121	117	178	26	289	151	43	10	7	0	0			
270430205110107	283	153	97	192	21	305	212	47	3	1	0	0			
270430205110108	100	88	45	102	10	156	116	3	0	0	0	0			
270430205110109	55	12	20	30	3	0	0	0	0	0	0	0			
270430205110110	455	228	206	273	20	371	452	51	4	4	0	0			
270430205110111	421	171	169	233	15	314	356	35	3	1	1	0			
270430205110112	492	216	180	267	22	555	259	32	2	1	0	0			
270430205110113	448	190	218	301	26	403	398	63	14	5	0	0			
270430205110114	415	234	205	236	15	325	396	59	8	5	0	0			
270430205110115	356	175	193	180	10	349	273	43	5	1	0	0			
270430205110116	629	240	212	284	24	431	477	46	3	3	1	0			
270430205120001	435	261	276	462	59	543	419	193	34	25	9	0			
270430205120002	393	303	247	457	70	495	450	193	48	27	9	3			
270430205120003	153	109	169	254	20	150	141	138	75	67	24	4			
270430205120004	220	180	132	238	48	327	258	74	8	7	1	0			
270430205120005	146	134	110	250	42	238	157	97	37	27	21	5			
270430205120006	171	118	103	195	21	180	190	89	17	15	8	0			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205120007	225	103	118	198	15	221	180	79	17	12	4	1			
270430205120008	193	155	98	220	26	280	200	70	14	10	0	0			
270430205120009	283	228	195	383	39	388	285	177	41	30	19	3			
270430205120010	97	53	50	66	10	95	95	17	2	1	0	0			
270430205120011	399	238	294	471	44	525	381	200	45	33	9	0			
270430205120012	202	163	121	222	15	410	112	58	10	7	3	0			
270430205120013	239	164	136	251	23	270	276	84	19	12	6	1			
270430205120014	328	228	205	343	46	455	302	142	25	10	9	0			
270430205120015	241	150	138	190	27	291	198	74	10	2	1	0			
270430205120016	291	197	168	295	45	338	352	90	16	10	3	0			
270430205120017	202	144	124	223	23	290	160	87	21	24	5	1			
270430205120018	207	137	176	268	43	269	249	116	32	27	13	2			
270430205120019	177	139	168	312	44	254	166	124	66	53	50	13			
270430205120020	224	219	173	325	39	376	186	151	50	40	26	3			
270430205120021	160	124	116	182	23	227	206	62	7	6	1	0			
270430205120022	210	93	105	182	22	204	197	69	8	8	2	0			
270430205120023	199	130	97	165	15	287	147	38	2	3	2	0			
270430205120024	367	222	171	365	35	430	334	124	25	25	9	1			
270430205120025	263	201	158	280	36	363	195	134	48	13	14	2			
270430205120026	110	71	47	97	8	138	78	35	7	2	0	0			
270430205120027	246	226	188	348	65	381	239	166	50	47	15	3			
270430205120028	23	27	18	36	8	39	21	20	2	9	5	2			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

	Idade					Pessoa Renda														
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM	
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM	
Setor Censitário	270430205120029	105	118	131	318	79	255	164	121	57	51	38	3	255	164	121	57	51	38	3
	270430205120030	331	272	259	455	112	488	419	173	73	43	28	0	488	419	173	73	43	28	0
	270430205120031	172	200	223	405	96	348	202	201	84	71	60	12	348	202	201	84	71	60	12
	270430205120032	164	200	205	403	73	313	249	191	82	59	38	4	313	249	191	82	59	38	4
	270430205120033	179	190	168	451	77	335	246	171	93	74	35	4	335	246	171	93	74	35	4
	270430205120034	243	224	168	435	79	399	237	182	63	80	42	3	399	237	182	63	80	42	3
	270430205120035	173	189	195	452	107	335	186	169	88	116	98	26	335	186	169	88	116	98	26
	270430205120036	323	223	215	358	32	432	288	139	43	24	9	5	432	288	139	43	24	9	5
	270430205120037	594	427	482	514	46	775	711	151	23	12	7	0	775	711	151	23	12	7	0
	270430205120038	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	270430205120039	0	0	0	0	0	51	0	0	0	0	0	0	0	51	0	0	0	0	0
	270430205120040	0	0	0	0	0	735	0	0	0	0	0	0	0	735	0	0	0	0	0
	270430205120041	697	369	272	452	48	657	603	113	15	5	1	0	657	603	113	15	5	1	0
	270430205120042	340	181	141	257	31	446	248	37	5	1	2	0	446	248	37	5	1	2	0
	270430205120043	269	159	129	241	30	322	290	47	4	3	3	0	322	290	47	4	3	3	0
	270430205120044	371	227	172	301	50	432	370	73	3	4	1	0	432	370	73	3	4	1	0
	270430205120045	162	94	66	134	13	171	148	43	3	1	0	0	171	148	43	3	1	0	0
	270430205120046	288	179	165	311	48	388	237	98	30	32	22	3	388	237	98	30	32	22	3
	270430205120047	131	88	138	185	6	131	85	111	45	52	29	7	131	85	111	45	52	29	7
	270430205120048	119	85	149	198	7	142	67	104	60	70	36	7	142	67	104	60	70	36	7
270430205120049	354	179	181	272	29	305	327	124	20	10	4	1	305	327	124	20	10	4	1	
270430205120050	317	175	190	296	37	333	318	111	32	8	2	2	333	318	111	32	8	2	2	

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205120051	311	186	196	229	35	361	290	85	13	3	1	0			
270430205120052	291	199	166	286	26	364	278	109	23	5	4	0			
270430205120053	520	347	313	473	59	626	533	175	21	15	1	1			
270430205120054	295	188	144	284	44	336	322	98	14	8	1	0			
270430205120055	351	201	230	308	34	355	361	159	23	9	3	0			
270430205120056	223	139	148	233	39	228	279	96	14	6	3	2			
270430205120057	251	169	137	272	40	408	167	103	18	4	1	0			
270430205120058	323	235	177	294	43	408	361	59	11	5	3	1			
270430205120059	472	272	220	412	48	472	532	102	19	10	5	2			
270430205120060	218	83	119	160	24	191	212	57	1	3	1	0			
270430205120061	345	213	206	366	35	378	378	138	34	13	7	0			
270430205120062	359	219	222	341	43	352	392	154	30	18	5	1			
270430205120063	338	201	230	331	40	461	300	122	26	12	4	0			
270430205120064	228	152	148	245	24	300	176	104	30	24	10	1			
270430205120065	332	205	197	331	39	357	348	133	26	15	5	1			
270430205120066	367	274	233	423	44	412	443	181	44	28	6	1			
270430205120067	180	171	133	278	39	294	170	114	41	51	20	1			
270430205120068	167	148	143	260	19	266	117	113	52	61	24	2			
270430205120069	181	159	118	298	25	335	109	118	51	42	21	1			
270430205120070	200	131	123	257	33	257	159	96	47	38	28	4			
270430205120071	191	195	131	398	55	350	138	154	68	93	57	9			
270430205120072	209	211	149	378	41	350	179	147	77	66	50	5			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205120073	217	188	124	399	28	345	143	147	79	74	41	6			
270430205120074	252	195	172	456	50	379	194	183	85	90	50	0			
270430205120075	245	191	170	399	50	458	138	156	56	56	40	3			
270430205120076	263	198	172	445	38	365	173	199	86	85	40	9			
270430205120077	130	78	48	88	7	145	99	22	2	0	2	0			
270430205120078	102	75	77	147	12	140	130	60	9	5	2	0			
270430205120079	325	189	176	258	21	351	268	115	12	12	2	0			
270430205120080	300	210	187	340	39	369	286	153	43	27	7	0			
270430205120081	336	248	206	399	47	499	323	150	32	21	7	1			
270430205120082	266	229	191	344	36	389	268	144	41	28	22	3			
270430205120083	292	247	244	546	105	500	322	189	95	103	49	6			
270430205120084	389	232	168	278	27	374	395	75	2	1	0	0			
270430205120085	182	143	206	407	89	286	184	186	86	85	69	11			
270430205120086	230	180	254	485	97	335	264	238	99	100	63	6			
270430205120087	201	178	178	415	112	333	218	188	83	71	49	5			
270430205120088	188	138	165	270	43	267	180	122	50	51	22	2			
270430205120089	160	159	187	365	75	280	195	188	71	70	48	3			
270430205120090	223	141	168	283	42	289	192	144	34	35	13	0			
270430205120091	237	185	153	284	31	332	257	109	29	12	5	1			
270430205120092	141	120	103	205	26	187	132	114	37	17	5	3			
270430205120093	275	209	244	426	54	371	276	197	76	69	27	4			
270430205120094	201	130	178	280	34	265	207	121	42	36	17	1			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205120095	198	173	191	391	82	319	250	181	66	64	30	3			
270430205120096	185	172	163	325	43	309	167	155	52	53	28	0			
270430205120097	316	253	204	334	48	678	65	207	11	3	4	0			
270430205120098	329	240	213	380	56	450	403	128	27	16	5	0			
270430205120099	208	139	121	244	46	299	232	72	14	12	3	0			
270430205120100	209	157	148	287	31	296	261	104	17	15	2	0			
270430205120101	274	190	206	284	22	305	289	140	28	19	4	0			
270430205120102	312	213	212	368	40	373	328	163	38	31	8	1			
270430205120103	297	205	183	330	33	357	315	135	29	10	8	0			
270430205120104	171	144	145	219	24	230	199	107	26	20	6	1			
270430205120105	180	146	139	222	30	249	217	92	20	13	7	0			
270430205120106	237	184	168	224	37	359	181	116	28	15	7	1			
270430205120107	385	269	295	397	40	385	432	225	48	21	13	0			
270430205120108	241	163	170	243	29	256	257	122	31	19	10	2			
270430205120109	215	214	171	290	31	390	220	118	38	21	4	1			
270430205120110	428	252	253	350	35	437	467	128	13	5	2	0			
270430205120111	415	254	264	437	40	501	437	165	21	17	10	2			
270430205120112	291	243	168	306	40	481	313	69	6	2	3	0			
270430205120113	140	78	50	80	10	153	100	18	3	0	0	0			
270430205120114	181	142	144	302	82	298	200	155	35	34	26	2			
270430205120115	256	178	193	379	94	373	291	161	39	46	17	4			
270430205120116	243	176	205	375	74	410	217	177	67	33	20	5			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205120117	307	221	224	369	43	430	297	154	43	37	16	0			
270430205120118	104	92	65	186	29	216	74	61	22	27	18	1			
270430205120119	342	243	231	428	44	494	355	147	34	22	4	0			
270430205120120	169	175	152	335	90	316	259	114	49	40	34	7			
270430205120121	196	192	146	299	61	325	210	142	28	38	27	2			
270430205120122	241	195	228	371	86	429	283	170	49	34	9	2			
270430205120123	189	199	190	383	79	430	171	182	88	36	17	6			
270430205120124	240	180	169	372	96	342	311	151	42	43	15	4			
270430205120125	295	204	214	402	87	364	358	209	46	31	6	1			
270430205120126	220	162	140	303	75	279	300	136	31	20	4	0			
270430205120127	269	167	193	377	81	362	335	146	37	28	12	1			
270430205120128	250	167	159	336	64	471	241	83	23	7	1	0			
270430205120129	246	206	189	404	93	379	399	148	28	15	12	1			
270430205120130	267	211	196	357	83	442	316	123	29	18	8	0			
270430205120131	358	242	232	422	83	437	435	171	26	26	14	1			
270430205120132	360	271	266	462	86	530	396	197	39	36	10	2			
270430205120133	215	150	151	269	35	289	211	115	32	20	8	1			
270430205120134	214	168	151	266	39	239	268	137	22	17	10	1			
270430205120135	164	118	230	220	20	190	135	184	58	55	14	0			
270430205120136	233	171	145	249	27	265	246	108	24	11	6	1			
270430205120137	447	325	286	594	77	587	390	224	82	85	60	17			
270430205120138	301	244	215	431	68	451	291	171	60	60	36	6			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205120139	206	164	164	345	69	351	210	150	32	48	24	4			
270430205120140	395	279	279	500	68	524	418	229	51	33	21	4			
270430205120141	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0			
270430205120142	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0			
270430205120143	338	285	232	498	76	428	383	231	75	52	40	7			
270430205120144	229	180	149	289	37	291	257	120	37	20	6	4			
270430205120145	313	210	264	369	52	398	303	185	53	36	27	8			
270430205120146	143	123	123	186	16	189	212	82	14	13	2	0			
270430205120147	218	135	139	209	34	228	208	124	16	13	4	3			
270430205120148	211	133	139	242	28	278	175	117	21	16	17	2			
270430205120149	232	176	185	290	39	338	317	83	18	16	6	1			
270430205120150	271	172	195	303	40	278	304	155	40	21	9	2			
270430205120151	238	187	185	317	35	303	285	122	41	22	15	2			
270430205120152	301	198	211	310	23	348	274	143	45	32	10	1			
270430205120153	342	257	204	374	37	516	278	165	35	12	9	0			
270430205120154	361	236	262	425	76	447	377	190	47	40	15	1			
270430205120155	336	259	229	459	48	460	323	201	77	44	24	1			
270430205120156	218	202	143	292	30	329	255	119	28	11	6	0			
270430205120157	167	109	119	177	25	223	141	91	22	12	4	1			
270430205120158	251	175	148	257	26	292	252	103	35	11	1	0			
270430205120159	249	185	138	255	26	279	257	107	28	13	4	1			
270430205120160	196	124	141	224	14	276	171	85	30	10	5	1			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205120161	231	137	151	241	22	255	209	105	30	25	14	0			
270430205120162	397	250	221	380	39	415	370	205	29	19	6	3			
270430205120163	192	154	127	234	36	270	195	98	25	15	11	1			
270430205120164	252	172	182	272	25	287	286	129	27	8	5	1			
270430205120165	218	141	140	210	24	228	247	99	13	4	1	0			
270430205120166	485	243	197	354	43	469	445	89	7	3	0	0			
270430205120167	412	213	194	316	31	435	391	91	9	8	1	0			
270430205120168	343	193	192	337	59	491	335	84	10	4	2	0			
270430205120169	300	175	152	238	36	362	258	69	9	2	1	0			
270430205120170	233	200	123	314	33	479	188	87	16	8	1	0			
270430205120171	460	292	270	449	45	536	469	178	17	17	5	0			
270430205120172	276	219	237	360	50	454	433	68	9	5	1	0			
270430205120173	334	248	190	381	58	456	388	135	17	4	0	0			
270430205120174	270	182	205	343	55	345	333	162	20	10	4	0			
270430205120175	274	191	178	355	52	419	265	141	31	14	6	0			
270430205120176	181	146	119	254	49	273	279	71	8	2	2	0			
270430205120177	534	292	289	472	64	528	500	199	48	19	8	1			
270430205120178	367	237	243	404	56	452	439	134	26	21	12	3			
270430205120179	229	134	168	214	26	329	210	68	13	7	2	0			
270430205120180	293	176	215	272	21	329	317	112	19	5	2	0			
270430205120181	348	203	227	360	40	340	407	153	22	14	5	2			
270430205120182	226	207	144	277	41	453	193	73	13	0	2	0			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205120183	369	204	189	248	39	500	255	46	4	6	0	0			
270430205120184	279	219	134	334	44	399	344	67	10	5	2	0			
270430205120185	576	310	304	455	47	635	535	127	16	3	3	1			
270430205120186	295	192	184	260	23	408	256	93	6	2	0	0			
270430205120187	286	196	162	319	42	329	324	130	16	10	1	0			
270430205120188	103	116	89	211	29	172	88	85	50	56	34	3			
270430205120189	298	192	181	301	35	550	231	32	9	3	0	0			
270430205120190	351	210	179	312	28	418	364	63	6	3	0	0			
270430205120191	344	267	203	418	59	456	415	168	30	14	3	0			
270430205120192	297	227	224	406	56	481	367	138	27	8	5	0			
270430205120193	239	172	149	266	38	341	234	109	21	12	4	0			
270430205120194	238	186	134	293	44	334	259	118	21	14	2	0			
270430205120195	209	205	142	320	44	374	245	137	21	9	5	0			
270430205120196	346	238	243	393	37	424	393	169	36	14	6	0			
270430205120197	249	180	206	317	47	368	294	119	38	12	8	1			
270430205120198	223	142	166	255	24	260	214	135	26	15	4	2			
270430205120199	267	176	208	332	48	299	328	191	30	18	5	1			
270430205120200	200	110	135	215	30	245	183	104	23	9	4	1			
270430205120201	142	109	127	253	38	312	140	91	24	16	4	0			
270430205120202	112	105	100	155	20	158	179	68	6	4	2	0			
270430205120203	219	160	147	327	35	290	254	144	34	24	12	0			
270430205120204	174	157	131	252	41	265	243	90	28	18	3	1			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205120205	297	200	219	405	63	428	348	151	39	12	7	0			
270430205120206	241	274	187	497	62	439	194	194	92	114	71	17			
270430205120207	178	186	128	399	34	310	105	139	93	87	80	13			
270430205120208	242	270	179	479	51	407	170	176	89	119	91	20			
270430205120209	294	162	239	339	37	369	320	158	48	14	3	0			
270430205120210	380	213	251	352	45	476	399	95	14	5	2	1			
270430205120211	219	184	148	271	40	365	207	93	24	16	9	3			
270430205120212	141	90	138	219	8	126	80	134	58	69	20	4			
270430205120213	29	29	51	64	13	74	45	25	12	7	4	0			
270430205120214	403	170	218	224	28	334	376	51	11	5	1	0			
270430205120215	428	248	165	304	35	502	325	80	6	0	1	0			
270430205120216	196	98	92	153	28	212	175	48	4	1	1	0			
270430205120217	254	174	122	275	51	386	249	74	11	2	0	0			
270430205120218	290	160	157	247	38	342	270	82	8	1	0	1			
270430205120219	455	245	255	363	58	450	471	142	19	8	7	0			
270430205120220	269	180	139	245	28	334	253	83	12	7	1	1			
270430205120221	317	190	178	284	36	312	348	109	13	12	2	0			
270430205120222	323	183	156	270	33	352	278	105	11	12	4	0			
270430205120223	246	159	146	282	28	332	209	126	22	20	6	0			
270430205120224	293	174	193	291	29	312	300	129	31	17	4	1			
270430205120225	202	151	144	223	33	249	258	101	12	8	0	0			
270430205120226	134	140	154	305	88	262	145	141	59	77	49	5			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205120227	223	177	196	347	71	339	279	150	47	47	21	1			
270430205120228	144	183	133	276	34	279	238	144	20	8	1	1			
270430205120229	63	53	31	59	4	89	68	16	1	0	0	0			
270430205120230	339	217	267	386	59	368	419	182	43	21	5	1			
270430205120231	268	177	174	290	31	284	270	165	26	12	2	0			
270430205120232	196	143	121	228	40	222	182	107	31	31	22	3			
270430205120233	260	203	223	339	44	336	321	193	31	26	6	1			
270430205120234	218	177	191	304	33	284	200	173	57	37	24	2			
270430205120235	145	119	135	231	33	204	196	100	38	19	8	2			
270430205120236	259	142	161	254	31	307	227	98	23	17	6	1			
270430205120237	253	162	175	281	33	323	271	105	23	11	6	0			
270430205120238	245	171	161	256	19	302	261	95	26	10	2	1			
270430205120239	233	156	139	227	25	339	204	61	7	2	1	1			
270430205120240	249	145	152	275	37	312	248	108	14	14	2	1			
270430205120241	298	206	175	358	31	359	338	145	31	20	7	1			
270430205120242	267	195	191	335	37	418	234	125	30	32	13	1			
270430205120243	193	135	155	206	30	231	207	121	15	5	1	0			
270430205120244	165	139	127	242	39	292	205	89	16	8	6	1			
270430205120245	331	258	236	372	31	447	297	184	52	31	26	0			
270430205120246	71	49	47	74	8	72	103	23	2	1	0	0			
270430205120247	251	162	141	201	25	246	289	60	8	5	2	0			
270430205120248	261	139	160	228	18	328	210	79	9	5	0	1			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205120249	183	111	119	141	17	263	150	30	5	3	0	0			
270430205120250	174	176	123	333	65	311	157	134	51	57	44	10			
270430205120251	136	87	187	144	6	145	87	135	48	36	13	1			
270430205120252	95	81	154	129	1	131	74	102	56	31	1	0			
270430205130001	186	201	162	368	67	257	164	167	87	105	71	23			
270430205130002	101	145	169	213	28	175	104	107	74	68	49	5			
270430205130003	153	155	162	341	62	256	171	126	49	75	74	25			
270430205130004	234	230	196	497	147	418	299	192	95	107	59	9			
270430205130005	134	74	149	198	29	96	49	59	44	91	109	39			
270430205130006	185	187	254	402	62	276	140	150	95	122	145	46			
270430205130007	446	265	294	478	68	442	414	176	61	56	65	37			
270430205130008	502	319	318	504	57	644	483	190	46	29	9	0			
270430205130009	401	250	257	373	45	452	416	138	34	19	7	1			
270430205130010	139	123	182	381	79	252	118	100	63	101	122	66			
270430205130011	263	111	102	109	9	305	85	12	0	0	0	0			
270430205130012	166	130	157	294	63	249	101	84	54	69	80	62			
270430205130013	198	133	115	239	31	373	124	44	24	4	13	13			
270430205130014	432	235	212	288	20	398	377	96	19	9	6	0			
270430205130015	144	127	168	282	23	190	31	148	87	90	81	23			
270430205130016	110	108	118	242	26	172	55	97	76	77	50	5			
270430205130017	92	117	111	219	15	144	76	93	58	85	36	3			
270430205130018	79	84	113	236	21	120	49	109	69	72	50	4			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda									
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM			
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM			
270430205130019	63	41	38	73	12	73	60	28	5	6	4	6			
270430205130020	86	77	76	208	23	172	62	26	20	27	57	53			
270430205130021	103	103	85	218	34	179	122	75	25	30	38	15			
270430205130022	206	162	152	286	60	307	291	80	30	24	11	6			
270430205130023	291	200	198	390	72	423	280	128	41	37	44	14			
270430205130024	414	313	283	478	68	601	499	146	20	35	10	1			
270430205130025	249	154	155	291	42	260	296	105	32	21	15	2			
270430205130026	429	267	208	338	45	473	423	104	9	6	3	2			
270430205130027	425	254	314	432	72	542	495	152	19	16	7	4			
270430205130028	477	273	278	428	73	606	457	117	21	7	4	2			
270430205130029	410	244	244	417	61	522	437	124	22	14	11	0			
270430205130030	229	133	173	359	85	326	312	126	41	19	15	10			
270430205130031	187	103	109	220	36	224	207	65	14	16	14	11			
270430205130032	145	112	80	178	56	198	176	60	20	11	5	0			
270430205130033	14	20	25	60	13	44	19	22	5	16	9	5			
270430205130034	325	185	215	343	49	360	392	106	21	20	13	1			
270430205130035	110	127	120	280	99	259	156	106	48	52	47	9			
270430205130036	173	125	121	252	43	301	151	103	20	13	9	4			
270430205130037	152	78	60	89	8	143	121	23	0	0	0	0			
270430205130038	313	172	136	186	27	281	266	75	5	3	0	0			
270430205130039	383	206	149	271	37	366	372	55	8	2	2	0			
270430205130040	230	120	138	224	26	303	201	57	15	7	4	0			

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

Setor Censitário	Idade					Pessoa Renda						
	De 0 a 15 anos	De 15 a 24 anos	De 25 a 34 anos	De 35 a 65 anos	Acima de 65 anos	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Idade - De 0 a 15 anos	Idade - De 15 a 24 anos	Idade - De 25 a 34 anos	Idade - De 35 a 65 anos	Idade - Acima de 65 anos	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM
270430205130041	68	35	34	24	6	89	30	6	0	0	0	0
270430205130042	59	32	50	61	9	84	48	33	6	3	1	0
270430205130043	162	91	108	157	14	206	179	42	4	3	1	0
270430205130044	74	55	31	50	12	108	49	9	2	0	3	0

8.1.2 Levantamento domicílio renda dos setores censitários de Maceió

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
Setor Censitário	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205060001	14	4	17	34	69	81	49
270430205060002	2	13	21	41	89	107	26
270430205060003	10	11	21	17	49	50	17
270430205060004	3	10	30	43	80	99	45
270430205060005	6	10	41	62	101	126	34
270430205060006	14	26	54	39	60	59	35
270430205060007	8	11	26	36	87	106	59
270430205060008	5	19	37	42	69	58	16
270430205060009	7	32	41	39	61	61	29
270430205060010	6	8	17	21	44	59	32
270430205060011	8	18	47	55	83	150	101
270430205060012	9	15	50	43	101	152	103
270430205060013	6	3	23	28	56	87	67
270430205060014	3	2	15	27	53	99	81
270430205060015	5	0	9	9	26	72	73
270430205060016	5	9	36	32	74	133	83
270430205060017	1	10	29	20	52	77	42
270430205060018	2	5	10	11	24	62	51
270430205060019	2	7	10	25	75	125	106
270430205060020	9	7	25	34	64	122	120
270430205060021	6	7	7	15	35	73	69
270430205060022	4	6	7	11	29	56	30
270430205060023	8	9	13	24	38	69	47
270430205060024	5	17	31	46	75	87	31
270430205060025	11	88	77	51	66	40	18
270430205060026	3	186	89	25	18	14	2
270430205060027	19	218	64	17	8	4	1
270430205060028	5	240	80	21	15	3	1
270430205060029	20	180	99	27	14	4	0
270430205060030	5	141	79	53	33	16	5
270430205060031	1	110	44	11	11	5	2
270430205060032	1	10	13	17	33	39	15
270430205060033	7	28	45	25	29	44	30
270430205060034	6	158	88	47	22	13	2
270430205060035	0	0	0	0	0	0	0
270430205060036	15	328	28	1	1	0	0

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205060037	0	0	0	0	0	0	0
270430205060038	8	78	89	53	62	58	11
270430205060039	4	171	79	28	27	13	0
270430205060040	1	198	11	1	0	0	0
270430205060041	28	226	35	7	3	2	1
270430205060042	3	134	88	42	36	13	5
270430205060043	2	183	92	46	26	8	3
270430205060044	2	123	83	36	33	9	5
270430205060045	78	182	63	20	10	5	0
270430205060046	1	162	107	33	28	11	1
270430205060047	7	75	26	11	8	5	0
270430205060048	10	117	90	56	33	23	2
270430205060049	3	83	77	48	52	19	5
270430205060050	3	109	111	68	38	17	3
270430205060051	28	90	90	37	34	14	3
270430205060052	1	59	84	72	53	23	3
270430205060053	1	115	62	27	17	7	1
270430205060054	2	231	94	20	23	6	1
270430205060055	5	29	63	49	87	67	15
270430205060056	8	73	61	65	61	49	15
270430205060057	8	89	104	60	42	17	1
270430205060058	5	76	82	48	62	19	6
270430205060059	9	112	125	83	86	55	3
270430205060060	9	216	96	35	37	12	1
270430205060061	3	93	11	0	0	0	0
270430205060062	5	112	110	38	41	35	2
270430205060063	5	178	78	35	32	8	2
270430205060064	3	259	64	17	7	0	0
270430205060065	11	75	88	56	47	36	3
270430205060066	3	86	77	46	38	16	2
270430205060067	14	213	78	19	25	7	4
270430205060068	2	77	89	38	31	18	0
270430205060069	6	155	78	36	18	11	2
270430205060070	8	171	105	35	33	29	8
270430205060071	7	105	83	30	22	12	0
270430205060072	7	73	90	51	40	16	4
270430205060073	8	77	51	30	35	15	1
270430205060074	27	34	43	37	31	27	8
270430205060075	2	72	48	27	38	42	12

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205060076	1	16	28	37	70	92	78
270430205060077	14	14	31	33	67	100	74
270430205060078	3	6	7	14	30	84	77
270430205060079	5	9	18	10	41	51	53
270430205060080	0	7	13	22	62	76	55
270430205060081	14	11	16	21	39	57	31
270430205060082	5	17	20	33	48	35	12
270430205060083	6	15	41	39	60	30	9
270430205060084	4	17	40	57	76	79	26
270430205060085	5	34	70	44	79	66	18
270430205060086	10	20	40	38	52	49	18
270430205060087	1	28	32	38	62	62	26
270430205060088	7	13	17	16	42	53	20
270430205060089	2	11	27	31	69	69	31
270430205060090	6	13	21	49	79	103	35
270430205060091	11	15	40	55	82	69	21
270430205060092	9	11	34	21	30	19	5
270430205060093	4	17	30	14	18	9	2
270430205060094	8	14	29	31	55	58	23
270430205060095	8	26	42	42	70	55	18
270430205060096	20	39	69	72	141	137	59
270430205060097	6	14	25	29	47	59	16
270430205060098	4	23	50	33	54	40	5
270430205060099	12	40	57	37	57	44	16
270430205060100	3	10	40	39	67	71	18
270430205060101	2	54	93	36	31	23	3
270430205060102	22	59	87	66	92	70	22
270430205060103	12	48	60	83	78	51	8
270430205060104	0	0	0	0	0	0	0
270430205060105	0	0	0	0	0	0	0
270430205060106	5	121	90	48	51	36	12
270430205060107	6	12	41	42	67	62	10
270430205060108	9	43	57	43	77	47	16
270430205060109	11	11	16	27	42	48	23
270430205060110	6	15	35	37	59	64	32
270430205060111	3	9	15	22	52	97	52
270430205060112	15	7	11	16	66	98	81
270430205060113	6	2	10	9	31	78	57
270430205060114	24	4	5	17	37	78	53

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205060115	3	2	9	11	34	71	47
270430205060116	1	9	36	45	74	94	53
270430205060117	25	99	57	15	15	8	1
270430205060118	0	24	32	29	62	126	77
270430205060119	5	47	55	24	34	43	15
270430205060120	1	80	49	25	34	12	8
270430205060121	7	25	19	23	51	73	41
270430205060122	6	14	52	61	79	61	27
270430205070001	0	0	0	0	0	0	0
270430205070002	3	69	58	15	10	3	3
270430205070003	8	74	90	54	52	41	8
270430205070004	0	0	0	0	0	0	0
270430205070005	8	78	75	52	45	26	12
270430205070006	3	129	106	48	29	14	3
270430205070007	5	99	83	45	34	20	4
270430205070008	1	83	110	75	81	44	16
270430205070009	3	145	113	57	39	26	12
270430205070010	44	163	50	13	9	2	0
270430205070011	5	185	26	8	5	3	0
270430205070012	10	238	60	11	8	3	0
270430205070013	15	161	82	36	21	13	0
270430205070014	4	137	77	33	23	6	0
270430205070015	2	135	78	46	31	4	4
270430205070016	9	122	82	26	40	12	3
270430205070017	4	162	74	31	18	9	2
270430205070018	5	143	50	8	6	3	0
270430205070019	15	181	48	7	7	3	0
270430205070020	15	235	36	12	2	0	0
270430205070021	11	189	62	25	6	4	2
270430205070022	5	141	65	35	22	12	4
270430205070023	5	237	71	16	4	6	1
270430205070024	3	260	79	19	13	3	0
270430205070025	4	260	61	12	3	1	0
270430205070026	0	97	99	64	70	33	8
270430205070027	4	94	67	32	27	21	6
270430205070028	12	80	62	21	22	9	2
270430205070029	10	274	36	12	4	1	1
270430205070030	6	213	60	10	7	3	0
270430205070031	11	329	85	15	11	2	0

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205070032	36	191	34	12	3	1	0
270430205070033	77	214	2	1	2	0	2
270430205070034	12	320	13	5	0	0	0
270430205070035	13	186	3	0	0	0	0
270430205070036	45	198	13	1	0	0	0
270430205070037	18	230	32	4	2	1	0
270430205070038	13	259	25	2	2	1	0
270430205070039	38	215	18	4	1	0	0
270430205070040	66	260	6	0	0	0	0
270430205070041	8	265	40	6	3	1	0
270430205070042	7	136	16	1	0	1	0
270430205070043	52	161	15	0	3	2	2
270430205070044	7	82	6	1	0	0	0
270430205070045	107	164	11	10	16	11	3
270430205070046	93	428	35	8	2	1	0
270430205070047	3	261	52	8	3	1	1
270430205070048	12	239	79	18	11	0	1
270430205070049	17	257	51	8	4	1	2
270430205070050	5	83	10	3	11	21	12
270430205070051	7	50	8	8	4	4	4
270430205070052	18	268	68	17	5	2	1
270430205070053	19	250	51	10	6	3	0
270430205070054	12	300	41	12	7	3	0
270430205070055	5	314	48	7	3	1	0
270430205070056	6	243	82	18	14	0	1
270430205070057	9	179	57	17	14	2	3
270430205070058	1	229	112	28	15	4	1
270430205070059	2	164	55	23	21	5	0
270430205070060	1	176	102	35	28	18	2
270430205070061	13	202	84	26	16	5	1
270430205070062	13	247	74	14	13	3	0
270430205070063	3	147	82	28	23	6	0
270430205070064	1	136	104	54	22	15	1
270430205070065	14	210	94	16	23	9	0
270430205070066	3	209	97	38	15	3	1
270430205070067	8	220	71	19	6	1	2
270430205070068	9	179	54	11	0	2	0
270430205070069	10	226	62	12	8	5	1
270430205070070	35	294	49	12	6	1	0

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205070071	16	261	53	13	7	0	0
270430205070072	7	262	65	19	1	1	0
270430205070073	13	216	36	4	0	1	0
270430205070074	9	291	29	6	1	1	0
270430205070075	41	367	55	14	3	0	0
270430205070076	15	205	14	1	0	0	0
270430205070077	28	242	9	0	1	0	0
270430205070078	7	166	8	1	0	0	0
270430205070079	24	272	28	3	0	0	0
270430205070080	31	380	42	4	2	0	0
270430205070081	9	39	0	0	0	0	0
270430205070082	9	145	32	4	0	1	0
270430205070083	7	201	30	8	6	1	0
270430205070084	130	112	1	0	0	0	0
270430205070085	8	226	22	0	0	0	0
270430205070086	7	199	48	8	7	1	0
270430205070087	10	152	2	1	0	0	0
270430205070088	10	277	68	23	7	1	0
270430205070089	1	308	55	4	1	0	0
270430205070090	28	320	47	9	3	1	0
270430205070091	10	157	9	2	0	0	0
270430205070092	18	306	21	2	1	0	0
270430205070093	46	296	33	5	4	3	0
270430205070094	28	238	39	9	0	1	0
270430205070095	12	312	52	8	7	2	0
270430205070096	8	168	91	30	23	5	0
270430205070097	22	70	13	2	1	0	0
270430205070098	9	203	79	19	5	7	0
270430205070099	14	414	39	5	2	1	0
270430205070100	9	220	10	1	0	0	0
270430205070101	20	105	1	1	0	0	0
270430205070102	60	139	15	4	3	0	0
270430205070103	16	226	11	1	0	0	0
270430205070104	7	192	61	26	15	6	2
270430205070105	0	103	98	33	30	21	1
270430205070106	0	0	0	0	0	0	0
270430205070107	3	179	59	6	6	1	1
270430205070108	8	41	58	36	34	17	5
270430205070109	2	150	52	13	9	3	0

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205070110	16	55	2	0	0	0	0
270430205070111	57	123	13	1	0	0	0
270430205070112	14	197	28	5	2	0	0
270430205070113	2	172	21	2	4	0	0
270430205070114	5	63	5	0	0	0	0
270430205070115	8	71	2	0	1	0	0
270430205070116	7	227	17	7	0	0	0
270430205070117	41	142	14	2	2	0	0
270430205070118	11	141	3	3	0	2	0
270430205070119	0	68	1	0	0	0	0
270430205080001	1	15	30	30	55	62	23
270430205080002	4	189	37	16	36	55	37
270430205080003	0	1	8	7	5	5	2
270430205080004	26	145	5	0	0	0	0
270430205080005	4	57	79	61	79	47	22
270430205080006	4	26	36	34	49	78	22
270430205080007	4	12	32	31	47	63	17
270430205080008	9	59	86	88	60	46	8
270430205080009	4	64	45	29	23	12	5
270430205080010	3	46	8	0	1	0	0
270430205080011	1	82	59	29	12	8	4
270430205080012	2	24	80	73	76	46	11
270430205080013	5	37	49	58	71	68	32
270430205080014	3	21	28	26	33	13	4
270430205080015	63	202	6	0	1	0	0
270430205080016	29	26	31	25	36	21	9
270430205080017	10	243	50	22	23	15	2
270430205080018	7	175	80	37	33	14	7
270430205080019	3	121	84	40	63	47	19
270430205080020	28	69	5	0	0	0	0
270430205080021	7	163	27	3	2	0	0
270430205080022	38	138	5	1	0	0	0
270430205080023	9	91	61	38	48	38	12
270430205080024	7	39	65	52	78	105	51
270430205080025	0	0	0	0	0	0	0
270430205080026	5	54	46	45	88	110	59
270430205080027	9	60	76	28	52	40	9
270430205080028	18	117	57	24	27	16	3
270430205080029	4	79	6	0	0	0	0

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205080030	31	83	27	17	34	20	6
270430205080031	7	79	39	12	7	2	0
270430205080032	0	49	33	16	13	10	2
270430205080033	3	181	73	57	39	30	5
270430205080034	8	34	52	55	80	80	25
270430205080035	0	38	6	0	0	0	0
270430205080036	27	178	52	21	26	17	3
270430205080037	44	126	29	10	0	0	0
270430205080038	0	42	11	0	0	0	0
270430205080039	0	0	0	0	0	0	0
270430205080040	5	54	75	58	61	41	14
270430205080041	8	73	8	0	0	0	0
270430205080042	6	211	50	27	11	6	0
270430205080043	14	127	6	0	1	0	0
270430205080044	3	70	59	32	40	7	2
270430205080045	9	120	92	53	45	34	7
270430205080046	9	44	86	88	76	41	7
270430205080047	2	43	69	49	54	45	10
270430205080048	2	27	47	58	75	60	22
270430205080049	8	93	111	49	61	30	2
270430205080050	11	155	94	48	35	10	3
270430205080051	14	187	48	8	8	3	1
270430205080052	4	48	41	50	73	61	12
270430205080053	4	67	54	40	42	45	6
270430205080054	9	185	9	1	0	0	1
270430205080055	16	104	78	59	75	69	11
270430205080056	5	58	50	38	49	25	7
270430205080057	1	82	74	34	45	27	10
270430205080058	2	139	73	24	18	15	4
270430205080059	8	210	26	7	3	3	0
270430205080060	16	161	35	8	3	0	0
270430205080061	1	158	45	7	1	1	0
270430205080062	32	174	36	6	2	0	0
270430205080063	21	166	24	0	1	0	0
270430205080064	21	240	25	8	2	0	0
270430205080065	8	122	37	4	4	0	0
270430205080066	10	119	56	71	92	74	30
270430205080067	36	109	5	1	0	0	0
270430205080068	1	7	15	22	43	70	49

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205080069	2	0	5	11	48	83	72
270430205080070	0	2	9	19	68	141	70
270430205080071	4	84	117	42	53	15	2
270430205080072	18	184	23	15	3	4	0
270430205080073	2	157	19	1	1	1	1
270430205080074	2	90	23	2	2	1	0
270430205080075	2	54	121	45	60	10	1
270430205080076	23	311	40	8	4	0	0
270430205080077	26	276	51	6	7	3	0
270430205080078	10	56	3	0	0	1	0
270430205080079	7	31	72	100	107	99	28
270430205080080	6	23	54	42	58	38	12
270430205080081	1	41	46	27	37	31	3
270430205080082	12	39	2	1	0	1	0
270430205080083	1	31	33	25	34	26	9
270430205080084	6	51	2	2	0	0	0
270430205080085	10	150	16	1	1	1	0
270430205080086	1	85	19	5	1	0	0
270430205080087	6	126	37	15	12	2	1
270430205080088	4	102	8	0	0	0	1
270430205080089	1	47	89	52	47	27	4
270430205080090	6	44	3	0	0	0	0
270430205080091	2	40	2	0	1	2	0
270430205080092	3	165	47	17	4	1	2
270430205080093	3	164	35	7	0	3	0
270430205080094	0	12	2	0	0	0	0
270430205080095	7	95	6	1	0	1	0
270430205090001	3	197	21	1	0	0	0
270430205090002	5	129	22	6	1	0	0
270430205090003	3	119	7	2	0	0	0
270430205090004	4	107	4	0	1	0	0
270430205090005	24	239	10	2	1	0	0
270430205090006	30	237	46	14	6	1	0
270430205090007	11	242	24	5	5	0	4
270430205090008	3	185	24	2	2	1	0
270430205090009	2	120	5	2	0	0	0
270430205090010	0	113	6	1	0	1	0
270430205090011	11	195	27	1	0	0	0
270430205090012	11	146	11	10	3	10	6

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205090013	0	128	35	5	4	0	0
270430205090014	4	184	61	16	9	2	0
270430205090015	5	276	19	3	2	0	0
270430205090016	11	267	26	5	0	2	0
270430205090017	5	130	11	1	0	0	0
270430205090018	18	245	24	3	2	0	0
270430205090019	1	136	34	9	3	1	0
270430205090020	7	148	83	34	14	7	2
270430205090021	5	191	89	15	22	10	1
270430205090022	5	288	57	6	6	0	0
270430205090023	0	239	45	13	4	2	1
270430205090024	6	119	48	12	14	6	1
270430205090025	6	169	32	8	4	0	1
270430205090026	0	137	41	13	4	3	0
270430205090027	38	256	29	6	3	2	0
270430205090028	79	185	23	2	1	0	0
270430205090029	83	387	24	6	2	1	0
270430205090030	15	306	64	15	3	0	0
270430205090031	10	237	63	10	3	3	1
270430205090032	29	309	13	5	1	0	0
270430205090033	17	274	13	6	2	1	0
270430205090034	23	341	22	5	1	1	0
270430205090035	20	171	21	2	0	0	0
270430205090036	25	304	32	6	2	1	0
270430205090037	31	256	29	6	1	0	0
270430205090038	7	69	89	46	39	11	0
270430205090039	12	209	83	27	12	7	1
270430205090040	1	218	86	26	23	2	2
270430205090041	17	172	75	20	9	3	2
270430205090042	10	131	77	20	14	1	1
270430205090043	15	161	71	16	6	4	1
270430205090044	63	278	52	15	7	1	0
270430205090045	6	53	91	61	55	37	6
270430205090046	1	128	76	18	7	3	1
270430205090047	6	155	60	22	6	2	0
270430205090048	3	141	23	0	1	0	0
270430205090049	0	0	0	0	0	0	0
270430205090050	0	258	47	4	5	0	0
270430205090051	3	171	74	13	6	2	0

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205090052	2	192	27	2	0	0	0
270430205090053	5	164	39	8	4	1	0
270430205090054	12	204	55	10	4	2	0
270430205090055	11	160	40	4	2	0	0
270430205090056	46	197	46	8	7	0	0
270430205090057	21	207	36	7	3	0	0
270430205090058	2	76	91	42	23	4	0
270430205090059	3	185	121	50	29	6	0
270430205090060	8	269	42	8	5	0	1
270430205090061	30	285	47	14	4	0	0
270430205090062	11	172	47	3	15	2	0
270430205090063	19	169	69	33	28	12	0
270430205090064	6	60	83	37	34	13	1
270430205090065	11	240	43	13	2	4	0
270430205090066	12	295	89	13	9	0	0
270430205090067	1	159	117	75	55	46	10
270430205090068	19	64	6	2	0	0	0
270430205090069	32	276	14	2	3	0	0
270430205090070	14	229	32	4	1	0	0
270430205090071	19	270	53	4	5	0	0
270430205090072	11	262	20	8	5	0	0
270430205090073	30	252	20	3	2	1	0
270430205090074	4	157	68	9	4	3	1
270430205090075	51	201	31	5	5	0	0
270430205090076	28	166	10	1	0	0	0
270430205090077	19	173	12	1	0	0	0
270430205090078	25	132	5	1	0	0	0
270430205090079	8	280	26	4	2	0	0
270430205090080	27	259	13	1	0	0	0
270430205090081	10	121	12	5	0	0	0
270430205090082	2	94	11	2	2	0	0
270430205090083	14	128	9	2	5	0	0
270430205090084	10	175	6	1	0	0	0
270430205090085	20	157	19	3	1	0	0
270430205090086	2	54	18	1	1	0	0
270430205090087	6	133	16	4	1	0	0
270430205090088	7	276	49	6	6	0	0
270430205090089	6	245	50	9	4	0	0
270430205090090	24	163	6	3	0	0	0

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205090091	6	245	34	11	3	0	0
270430205090092	62	116	11	1	0	0	0
270430205090093	58	141	14	1	0	0	0
270430205090094	0	32	2	0	1	0	0
270430205090095	9	83	5	1	1	0	0
270430205090096	11	107	11	2	1	0	0
270430205090097	4	121	20	5	0	0	0
270430205090098	26	50	5	0	0	0	0
270430205090099	6	38	60	44	29	21	4
270430205090100	2	95	9	0	1	1	0
270430205090101	1	53	7	1	0	0	0
270430205090102	16	342	25	4	1	0	0
270430205090103	4	48	57	80	71	55	13
270430205090104	2	112	74	47	37	13	2
270430205090105	11	240	22	2	0	0	0
270430205090106	0	107	4	1	0	0	0
270430205090107	33	129	3	2	1	0	0
270430205090108	10	166	11	0	0	0	0
270430205090109	41	18	1	0	0	0	0
270430205090110	2	72	7	0	0	0	0
270430205090111	0	18	2	0	0	0	0
270430205090112	66	196	11	0	0	0	0
270430205090113	6	95	14	2	0	0	0
270430205090114	9	114	8	6	1	0	0
270430205090115	2	71	6	1	1	0	0
270430205090116	3	57	106	28	16	5	0
270430205090117	2	107	4	3	0	0	0
270430205090118	24	206	22	2	1	0	0
270430205090119	31	158	12	2	1	0	0
270430205090120	9	167	8	1	0	1	0
270430205100001	2	36	23	16	20	8	3
270430205100002	13	123	60	30	12	7	1
270430205100003	7	85	56	24	21	10	0
270430205100004	35	126	61	39	35	21	4
270430205100005	14	312	58	20	22	11	2
270430205100006	19	238	74	17	6	10	2
270430205100007	15	260	94	34	10	12	2
270430205100008	3	99	7	0	1	0	0
270430205100009	6	154	53	13	10	6	0

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205100010	10	149	63	29	46	21	6
270430205100011	3	50	60	50	50	52	18
270430205100012	1	22	42	19	28	12	4
270430205100013	12	75	101	68	45	21	4
270430205100014	4	75	75	54	31	20	0
270430205100015	10	87	55	24	20	8	1
270430205100016	6	112	67	45	43	32	11
270430205100017	5	92	90	83	80	57	11
270430205100018	0	0	0	0	0	0	0
270430205100019	5	94	93	73	96	74	9
270430205100020	10	135	75	41	71	67	21
270430205100021	1	83	91	39	15	6	2
270430205100022	11	68	73	46	21	12	2
270430205100023	1	96	128	57	47	18	3
270430205100024	1	97	124	63	42	18	3
270430205100025	8	105	82	45	23	7	0
270430205100026	10	81	77	28	31	6	1
270430205100027	5	94	134	117	105	69	19
270430205100028	3	101	157	74	53	16	2
270430205100029	5	71	74	32	13	5	1
270430205100030	3	60	72	33	16	5	1
270430205100031	1	64	91	29	16	6	0
270430205100032	2	63	76	51	46	24	2
270430205100033	0	41	64	46	46	33	0
270430205100034	8	123	92	60	65	36	3
270430205100035	9	114	108	34	22	1	1
270430205100036	12	390	79	23	15	5	2
270430205100037	15	165	111	48	33	12	3
270430205100038	5	198	57	12	6	2	0
270430205100039	16	228	32	6	1	0	0
270430205100040	3	107	23	1	1	0	0
270430205100041	6	305	29	4	0	0	0
270430205100042	1	206	99	36	21	6	0
270430205100043	2	201	67	22	24	7	4
270430205100044	2	312	58	8	1	0	0
270430205100045	1	59	9	1	0	0	0
270430205100046	21	484	58	12	3	1	0
270430205100047	11	339	64	11	4	0	0
270430205100048	14	250	48	16	9	0	0

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205100049	3	118	8	0	0	0	0
270430205100050	7	102	11	1	0	0	0
270430205100051	1	221	74	13	11	1	0
270430205100052	9	320	65	10	5	1	0
270430205100053	4	240	40	5	2	0	0
270430205100054	8	143	10	0	0	0	0
270430205100055	32	140	7	0	0	0	0
270430205100056	16	253	94	24	18	1	0
270430205100057	17	213	92	21	15	1	0
270430205100058	33	164	61	12	5	4	1
270430205100059	0	115	39	6	3	1	0
270430205100060	8	154	10	0	1	0	0
270430205100061	2	150	64	7	4	2	0
270430205100062	28	208	44	7	3	2	0
270430205100063	40	95	16	1	3	2	0
270430205100064	1	201	71	14	8	1	0
270430205100065	72	217	30	2	0	0	0
270430205100066	18	324	25	4	1	0	0
270430205100067	6	307	56	19	8	0	0
270430205100068	25	347	39	4	0	0	0
270430205100069	30	301	33	7	3	0	0
270430205100070	5	245	87	25	11	5	0
270430205100071	2	174	76	27	9	1	0
270430205100072	16	150	30	5	2	0	0
270430205100073	5	271	66	26	3	1	0
270430205100074	3	240	17	3	0	0	0
270430205100075	13	212	29	7	1	0	0
270430205100076	8	289	57	6	3	0	0
270430205100077	10	272	20	5	1	0	0
270430205100078	2	111	5	2	0	0	0
270430205100079	1	101	11	0	0	0	0
270430205100080	10	168	38	7	10	1	0
270430205100081	13	267	21	2	1	1	1
270430205100082	7	153	19	1	1	0	0
270430205100083	5	207	35	6	3	6	3
270430205100084	11	260	31	2	0	0	0
270430205100085	17	182	24	3	1	0	0
270430205100086	18	443	36	4	0	0	0
270430205100087	4	61	6	0	0	0	0

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205100088	11	276	11	2	0	0	0
270430205100089	11	291	37	7	1	0	0
270430205100090	0	52	6	1	0	0	0
270430205100091	11	132	21	1	1	2	0
270430205100092	48	190	25	1	1	1	0
270430205100093	3	93	23	4	2	2	0
270430205100094	3	115	17	0	3	0	0
270430205100095	11	148	31	6	1	1	0
270430205100096	7	107	66	28	14	4	2
270430205100097	8	244	56	20	4	1	0
270430205100098	5	302	67	7	1	0	0
270430205100099	19	380	67	8	1	0	0
270430205100100	24	189	2	0	0	0	0
270430205100101	8	231	23	5	1	0	0
270430205100102	6	248	51	12	2	1	0
270430205100103	4	271	70	10	4	1	1
270430205100104	7	273	50	4	2	0	0
270430205100105	1	102	16	2	2	1	0
270430205100106	14	233	38	5	3	0	0
270430205100107	4	174	37	8	1	0	0
270430205100108	6	198	39	3	2	0	0
270430205100109	4	151	35	9	3	0	0
270430205100110	14	203	37	8	4	0	0
270430205100111	30	319	20	1	1	0	0
270430205100112	23	251	16	0	0	0	0
270430205100113	19	73	3	0	1	0	0
270430205100114	9	176	8	0	0	0	0
270430205100115	10	151	20	1	0	0	0
270430205100116	24	233	27	1	4	0	0
270430205100117	33	394	103	18	4	1	0
270430205100118	43	146	10	1	0	0	0
270430205100119	5	230	18	2	1	1	1
270430205100120	2	266	69	12	10	1	0
270430205100121	8	191	33	4	1	4	0
270430205100122	12	225	23	5	0	0	0
270430205100123	21	338	19	2	1	2	0
270430205100124	2	136	63	20	10	4	0
270430205100125	6	208	55	19	12	7	1
270430205100126	20	180	60	9	7	4	1

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205100127	17	178	14	0	0	0	0
270430205100128	3	80	6	3	0	0	0
270430205100129	5	212	60	10	6	1	0
270430205100130	2	54	3	0	0	0	0
270430205100131	1	110	39	9	4	0	0
270430205100132	1	86	16	6	2	0	0
270430205100133	7	83	130	84	46	15	2
270430205100134	6	60	97	78	81	34	4
270430205100135	4	133	32	18	27	11	2
270430205100136	19	161	10	0	0	0	0
270430205100137	3	100	5	0	0	0	0
270430205100138	3	156	86	71	70	31	7
270430205100139	0	95	44	8	5	1	0
270430205100140	7	82	102	77	72	39	8
270430205100141	1	75	58	32	32	14	2
270430205100142	4	52	48	55	52	29	5
270430205100143	10	166	73	37	46	19	5
270430205100144	23	161	88	58	50	28	3
270430205100145	10	96	64	53	41	19	1
270430205100146	6	67	63	41	44	13	6
270430205100147	9	214	35	2	5	0	0
270430205100148	6	130	34	7	1	0	0
270430205100149	0	69	5	0	0	0	0
270430205100150	1	94	12	0	0	0	0
270430205100151	4	118	38	26	25	31	8
270430205100152	5	47	64	50	33	14	1
270430205100153	2	92	143	86	81	34	1
270430205100154	2	81	6	1	1	0	0
270430205100155	3	37	34	11	18	15	4
270430205100156	5	128	81	41	44	18	6
270430205100157	1	141	22	0	0	0	0
270430205100158	13	154	9	1	1	0	0
270430205100159	3	50	4	0	0	0	0
270430205100160	6	107	6	2	0	0	0
270430205100161	2	74	7	0	0	0	0
270430205100162	2	100	14	1	0	0	0
270430205100163	5	193	14	3	1	0	0
270430205100164	18	191	24	2	0	0	0
270430205100165	5	141	19	2	1	0	0

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205100166	17	131	8	1	0	0	0
270430205100167	2	71	4	0	0	0	0
270430205100168	10	160	13	0	0	0	0
270430205100169	14	103	8	2	0	0	0
270430205100170	3	155	27	1	2	0	1
270430205100171	9	149	20	0	0	0	0
270430205100172	10	263	57	2	6	2	0
270430205100173	32	96	47	19	9	1	0
270430205100174	2	231	52	5	2	0	0
270430205100175	20	149	28	6	2	4	0
270430205100176	15	87	6	1	1	0	0
270430205100177	3	148	22	2	0	0	0
270430205100178	9	200	21	2	1	0	0
270430205100179	3	77	9	0	0	0	0
270430205100180	2	66	2	0	1	0	0
270430205100181	1	81	3	2	0	0	0
270430205100182	5	94	49	17	20	6	0
270430205100183	1	96	5	0	0	0	0
270430205100184	6	66	8	0	0	0	0
270430205100185	2	68	4	1	0	0	0
270430205100186	7	188	5	0	0	0	0
270430205100187	13	201	15	0	0	0	0
270430205100188	6	120	6	1	1	0	0
270430205100189	12	239	13	1	0	0	0
270430205100190	3	170	41	9	1	2	1
270430205110001	12	93	89	66	79	59	20
270430205110002	5	99	130	57	44	19	2
270430205110003	6	130	52	36	21	17	0
270430205110004	3	82	24	12	8	4	0
270430205110005	5	150	23	10	4	2	0
270430205110006	3	37	70	44	60	64	7
270430205110007	3	54	64	36	19	15	0
270430205110008	7	131	60	22	18	10	1
270430205110009	13	263	38	10	1	0	0
270430205110010	4	105	21	12	5	4	0
270430205110011	13	172	34	10	10	5	0
270430205110012	27	124	82	51	32	16	7
270430205110013	7	103	108	37	19	6	1
270430205110014	9	140	118	50	36	15	1

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205110015	5	107	10	4	0	0	0
270430205110016	7	58	7	1	0	0	0
270430205110017	31	293	18	1	1	1	0
270430205110018	10	152	7	1	0	0	0
270430205110019	58	169	13	1	0	0	0
270430205110020	41	208	11	1	0	0	0
270430205110021	20	271	20	3	1	0	0
270430205110022	4	159	16	5	0	0	0
270430205110023	9	199	10	2	3	0	0
270430205110024	18	186	9	0	0	0	0
270430205110025	1	99	19	4	0	0	0
270430205110026	17	195	12	2	0	0	0
270430205110027	61	227	47	9	4	2	0
270430205110028	13	318	63	10	3	3	0
270430205110029	8	277	64	10	8	0	0
270430205110030	17	228	21	4	2	0	0
270430205110031	8	218	78	16	12	2	1
270430205110032	4	114	83	25	9	2	0
270430205110033	8	215	85	13	2	0	0
270430205110034	6	193	75	26	10	3	0
270430205110035	8	271	112	16	10	7	2
270430205110036	6	199	73	18	4	6	0
270430205110037	40	329	32	7	2	0	0
270430205110038	0	0	0	0	0	0	0
270430205110039	13	182	14	1	0	0	0
270430205110040	10	140	6	2	0	0	0
270430205110041	9	130	11	2	0	0	0
270430205110042	6	117	37	14	5	2	0
270430205110043	7	167	79	18	6	3	1
270430205110044	3	165	77	24	13	1	0
270430205110045	9	299	93	23	8	2	0
270430205110046	20	264	62	10	2	1	0
270430205110047	44	183	49	4	4	1	0
270430205110048	6	188	68	16	4	3	0
270430205110049	4	184	87	23	13	2	0
270430205110050	5	160	70	17	7	2	0
270430205110051	15	209	12	2	0	0	0
270430205110052	7	197	57	18	4	0	0
270430205110053	3	197	93	20	10	1	1

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205110054	6	152	65	15	9	2	0
270430205110055	7	170	73	17	7	2	1
270430205110056	3	175	81	12	6	1	0
270430205110057	14	233	64	9	4	2	0
270430205110058	44	369	71	21	6	2	0
270430205110059	3	162	62	9	7	0	0
270430205110060	19	182	7	0	0	0	0
270430205110061	3	97	10	2	0	0	0
270430205110062	26	185	7	0	1	1	0
270430205110063	20	226	14	1	0	0	0
270430205110064	12	189	18	1	0	0	0
270430205110065	9	182	10	2	1	0	0
270430205110066	16	237	38	8	2	2	0
270430205110067	25	224	27	6	0	1	0
270430205110068	6	278	72	11	9	4	0
270430205110069	24	368	84	19	11	0	0
270430205110070	8	292	50	8	4	0	0
270430205110071	14	167	21	4	0	0	0
270430205110072	12	139	15	0	0	0	0
270430205110073	15	177	12	1	0	0	0
270430205110074	15	175	5	0	0	0	0
270430205110075	9	172	9	1	0	0	0
270430205110076	53	194	14	0	1	0	0
270430205110077	81	97	0	0	0	0	0
270430205110078	11	210	8	0	0	0	0
270430205110079	12	164	7	0	1	0	0
270430205110080	85	108	4	0	0	0	0
270430205110081	10	216	14	2	0	1	0
270430205110082	16	179	5	2	0	0	0
270430205110083	5	232	16	2	1	0	0
270430205110084	20	324	11	2	0	0	0
270430205110085	31	251	13	0	0	0	0
270430205110086	9	293	17	2	0	0	0
270430205110087	9	134	13	5	0	0	0
270430205110088	21	313	22	1	0	0	0
270430205110089	32	250	5	1	0	0	0
270430205110090	18	318	19	1	0	0	0
270430205110091	77	453	17	3	2	0	0
270430205110092	2	152	18	0	2	0	0

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205110093	7	193	17	4	0	0	0
270430205110094	2	215	15	0	0	0	0
270430205110095	18	186	18	2	0	0	0
270430205110096	0	74	7	0	0	1	0
270430205110097	0	0	0	0	0	0	0
270430205110098	4	49	3	0	0	0	0
270430205110099	3	142	105	31	18	5	2
270430205110100	7	184	106	34	16	3	1
270430205110101	15	189	34	3	0	1	0
270430205110102	6	149	3	0	0	0	0
270430205110103	6	222	14	0	0	0	0
270430205110104	19	172	8	2	0	1	0
270430205110105	5	78	8	0	0	0	0
270430205110106	43	128	10	4	1	0	0
270430205110107	18	164	5	1	1	0	0
270430205110108	6	84	0	0	0	0	0
270430205110109	0	0	0	0	0	0	0
270430205110110	14	292	11	1	0	0	0
270430205110111	22	250	7	2	0	0	0
270430205110112	92	212	6	1	0	0	0
270430205110113	27	297	14	3	1	0	0
270430205110114	29	283	12	2	1	0	0
270430205110115	41	211	11	0	0	0	0
270430205110116	23	336	10	1	0	0	0
270430205120001	21	337	61	8	5	1	0
270430205120002	15	340	73	15	6	2	1
270430205120003	6	103	90	37	25	8	3
270430205120004	16	205	15	4	0	0	0
270430205120005	7	120	41	13	10	4	2
270430205120006	0	136	27	6	1	4	0
270430205120007	1	153	21	4	0	1	0
270430205120008	9	164	20	2	2	0	0
270430205120009	7	242	55	19	8	2	0
270430205120010	3	69	6	0	1	0	0
270430205120011	11	330	64	11	6	0	0
270430205120012	92	96	14	4	1	1	0
270430205120013	4	193	31	4	1	1	0
270430205120014	21	271	29	9	1	0	0
270430205120015	6	192	12	1	0	0	0

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205120016	6	243	25	5	0	1	0
270430205120017	15	142	26	9	4	0	0
270430205120018	2	174	42	18	5	2	0
270430205120019	0	115	56	33	19	6	2
270430205120020	20	176	58	20	6	6	0
270430205120021	8	144	16	2	1	0	0
270430205120022	3	137	25	2	0	0	0
270430205120023	35	118	8	0	1	1	0
270430205120024	10	246	41	7	7	1	0
270430205120025	19	191	48	9	6	3	0
270430205120026	7	79	9	0	0	0	0
270430205120027	12	209	55	23	6	3	0
270430205120028	2	13	6	7	2	0	0
270430205120029	6	90	64	25	14	8	0
270430205120030	22	261	79	19	13	2	0
270430205120031	1	137	93	38	18	9	4
270430205120032	3	147	88	39	12	6	0
270430205120033	4	146	90	35	17	6	1
270430205120034	7	162	91	28	21	4	0
270430205120035	7	91	87	70	46	14	2
270430205120036	18	254	48	9	7	2	1
270430205120037	5	392	33	5	2	0	0
270430205120038	0	0	0	0	0	0	0
270430205120039	0	0	0	0	0	0	0
270430205120040	0	0	0	0	0	0	0
270430205120041	19	435	15	1	0	1	0
270430205120042	35	210	5	2	2	0	0
270430205120043	7	201	7	2	1	0	0
270430205120044	24	253	17	1	0	0	0
270430205120045	6	105	5	0	0	0	0
270430205120046	15	193	40	14	6	8	0
270430205120047	2	84	63	37	15	13	4
270430205120048	4	60	71	30	34	13	2
270430205120049	12	233	37	4	2	0	0
270430205120050	12	224	39	5	0	2	0
270430205120051	13	238	20	0	1	0	0
270430205120052	14	222	26	2	1	1	0
270430205120053	17	424	40	3	2	1	0
270430205120054	3	224	30	0	0	0	0

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205120055	11	270	39	6	0	0	0
270430205120056	7	186	27	7	1	1	0
270430205120057	44	182	18	1	0	0	0
270430205120058	25	253	20	3	0	1	0
270430205120059	9	342	32	3	1	1	1
270430205120060	4	151	9	2	0	1	0
270430205120061	12	281	40	4	1	2	0
270430205120062	9	285	49	7	3	0	0
270430205120063	44	243	32	5	2	0	0
270430205120064	7	166	43	4	3	1	0
270430205120065	11	269	40	6	3	1	1
270430205120066	11	304	63	11	5	0	0
270430205120067	4	136	65	12	6	3	0
270430205120068	9	101	65	16	16	3	0
270430205120069	28	111	55	23	4	3	0
270430205120070	4	118	55	12	8	2	1
270430205120071	2	97	117	33	19	9	1
270430205120072	1	129	83	23	19	5	1
270430205120073	6	123	92	24	14	5	3
270430205120074	0	146	113	46	13	0	0
270430205120075	46	145	77	18	21	4	0
270430205120076	1	142	115	32	15	5	1
270430205120077	10	79	6	1	0	0	0
270430205120078	1	108	19	0	2	0	0
270430205120079	15	221	21	3	2	0	0
270430205120080	9	234	55	14	5	0	0
270430205120081	13	282	40	11	3	1	0
270430205120082	15	211	63	10	6	2	0
270430205120083	8	250	117	40	21	4	2
270430205120084	11	283	13	1	0	0	0
270430205120085	4	106	95	45	29	11	2
270430205120086	3	155	123	59	22	14	1
270430205120087	6	133	97	37	15	8	0
270430205120088	6	151	55	21	13	3	1
270430205120089	0	107	104	35	20	5	1
270430205120090	4	183	52	9	9	0	0
270430205120091	9	201	41	7	3	0	0
270430205120092	2	121	39	8	3	1	0
270430205120093	8	192	92	31	12	4	1

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205120094	10	150	57	14	4	2	0
270430205120095	5	144	97	27	10	4	0
270430205120096	6	127	78	22	8	1	0
270430205120097	121	175	24	2	1	0	0
270430205120098	12	278	33	5	3	0	0
270430205120099	10	182	17	3	1	1	0
270430205120100	10	202	24	7	6	0	0
270430205120101	6	221	43	5	0	1	0
270430205120102	6	249	60	5	5	1	0
270430205120103	2	242	33	11	2	1	0
270430205120104	5	158	36	8	3	0	1
270430205120105	6	167	31	9	0	0	0
270430205120106	16	175	36	5	4	0	1
270430205120107	3	321	67	17	2	1	0
270430205120108	6	187	45	10	4	0	0
270430205120109	13	194	34	3	5	0	0
270430205120110	12	326	29	5	0	0	0
270430205120111	19	329	34	9	5	1	0
270430205120112	28	240	15	2	0	0	0
270430205120113	10	79	2	0	0	0	0
270430205120114	10	154	56	17	8	0	1
270430205120115	18	213	69	15	11	6	1
270430205120116	16	204	65	16	12	4	0
270430205120117	11	250	66	13	3	5	0
270430205120118	16	76	33	13	5	1	0
270430205120119	26	282	43	12	1	0	0
270430205120120	8	155	69	19	16	5	1
270430205120121	13	161	44	16	6	4	1
270430205120122	15	254	67	18	5	3	0
270430205120123	17	191	87	19	5	4	1
270430205120124	11	195	66	19	5	3	1
270430205120125	1	261	68	8	8	0	0
270430205120126	2	203	44	8	1	2	0
270430205120127	4	254	54	14	4	2	0
270430205120128	54	197	18	6	1	0	0
270430205120129	9	255	53	6	4	3	0
270430205120130	20	239	39	6	1	0	0
270430205120131	15	302	46	9	3	5	0
270430205120132	14	294	64	14	3	2	0

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205120133	2	185	40	7	5	1	0
270430205120134	4	185	46	12	0	1	0
270430205120135	8	121	101	25	20	2	0
270430205120136	11	179	36	5	3	1	0
270430205120137	14	293	99	34	29	15	1
270430205120138	15	208	75	32	18	1	0
270430205120139	7	181	54	22	6	4	2
270430205120140	11	332	59	16	14	2	1
270430205120141	0	0	0	0	0	0	0
270430205120142	0	0	0	0	0	0	0
270430205120143	2	271	99	35	12	6	1
270430205120144	6	206	37	7	6	2	1
270430205120145	7	229	77	22	13	4	3
270430205120146	3	131	30	5	1	0	0
270430205120147	6	160	37	3	2	2	0
270430205120148	14	150	45	9	3	4	0
270430205120149	14	211	33	4	6	0	0
270430205120150	4	206	60	7	6	3	0
270430205120151	2	216	49	14	3	3	1
270430205120152	7	209	57	14	3	1	0
270430205120153	20	256	39	8	2	0	0
270430205120154	19	296	86	9	7	2	0
270430205120155	12	270	72	25	9	1	0
270430205120156	5	216	40	5	1	0	0
270430205120157	12	134	30	2	6	0	0
270430205120158	8	198	32	6	2	0	0
270430205120159	9	183	37	7	3	0	0
270430205120160	20	150	33	5	0	2	0
270430205120161	1	172	39	11	5	3	0
270430205120162	3	300	45	5	4	3	0
270430205120163	16	156	30	13	2	2	0
270430205120164	9	213	36	5	1	2	0
270430205120165	3	186	16	1	0	0	0
270430205120166	19	323	17	0	0	0	0
270430205120167	10	302	23	1	1	0	0
270430205120168	16	277	14	0	3	1	0
270430205120169	24	205	15	3	0	0	0
270430205120170	57	178	17	1	0	0	0
270430205120171	19	369	33	2	1	1	0

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205120172	27	283	17	1	0	0	0
270430205120173	39	297	27	2	1	0	0
270430205120174	3	264	42	5	3	1	0
270430205120175	16	233	41	4	1	0	0
270430205120176	12	194	21	1	1	0	0
270430205120177	20	363	65	12	2	1	1
270430205120178	2	286	36	7	3	3	0
270430205120179	19	180	14	2	0	0	0
270430205120180	9	247	26	4	0	0	0
270430205120181	4	290	39	5	5	2	0
270430205120182	65	176	16	2	0	0	0
270430205120183	54	204	9	1	0	0	0
270430205120184	13	245	15	2	0	0	0
270430205120185	18	395	15	4	2	0	0
270430205120186	25	225	15	0	0	0	0
270430205120187	15	255	31	2	1	0	0
270430205120188	1	40	68	25	9	4	1
270430205120189	96	181	9	0	0	0	0
270430205120190	15	283	9	1	1	0	0
270430205120191	1	328	48	9	0	0	0
270430205120192	24	278	37	8	1	0	0
270430205120193	6	207	30	1	1	0	0
270430205120194	16	195	37	3	0	0	0
270430205120195	12	206	36	8	2	0	0
270430205120196	10	300	48	4	2	0	0
270430205120197	6	216	48	5	1	1	0
270430205120198	4	187	48	2	1	1	0
270430205120199	7	250	52	5	6	1	0
270430205120200	7	160	29	2	3	1	0
270430205120201	25	145	28	7	1	0	0
270430205120202	1	140	16	2	1	0	0
270430205120203	4	190	51	14	2	0	0
270430205120204	4	154	37	8	3	0	0
270430205120205	4	266	50	2	2	1	0
270430205120206	4	126	142	51	30	9	3
270430205120207	3	78	97	41	31	12	3
270430205120208	1	108	122	55	38	12	3
270430205120209	8	229	60	5	1	0	0
270430205120210	19	300	25	1	2	0	1

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205120211	24	170	31	9	4	2	1
270430205120212	3	73	84	43	11	7	0
270430205120213	1	31	7	5	0	1	0
270430205120214	18	264	16	3	2	0	0
270430205120215	41	271	13	1	0	0	0
270430205120216	5	140	6	0	0	0	0
270430205120217	14	194	13	1	0	0	0
270430205120218	20	196	18	1	0	1	0
270430205120219	13	318	36	2	5	0	0
270430205120220	6	203	17	0	0	1	0
270430205120221	5	240	20	3	3	0	0
270430205120222	8	218	28	3	0	0	0
270430205120223	17	178	42	10	0	0	0
270430205120224	12	216	38	10	1	0	1
270430205120225	4	193	31	2	1	0	0
270430205120226	2	94	77	27	24	4	0
270430205120227	18	175	55	26	9	3	0
270430205120228	1	177	33	3	0	1	0
270430205120229	0	53	4	1	0	0	0
270430205120230	8	318	50	8	5	0	1
270430205120231	8	223	42	7	0	1	0
270430205120232	4	137	47	13	10	2	0
270430205120233	3	254	56	4	4	0	0
270430205120234	10	154	80	28	9	2	0
270430205120235	10	133	40	12	3	0	1
270430205120236	6	186	31	5	1	1	0
270430205120237	15	208	28	5	3	0	0
270430205120238	14	205	20	6	1	0	1
270430205120239	33	163	14	5	0	0	0
270430205120240	8	211	21	4	1	1	0
270430205120241	8	241	60	3	5	0	1
270430205120242	22	206	44	16	10	0	0
270430205120243	8	186	31	2	0	0	0
270430205120244	18	168	29	2	5	1	0
270430205120245	8	247	55	18	4	2	0
270430205120246	2	71	5	0	0	0	0
270430205120247	2	198	13	2	0	1	0
270430205120248	19	189	13	1	0	1	0
270430205120249	26	122	3	2	1	0	0

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205120250	5	115	68	42	13	7	1
270430205120251	2	92	72	13	10	5	0
270430205120252	14	71	58	25	10	1	0
270430205130001	4	92	90	52	40	25	5
270430205130002	16	83	88	36	38	14	5
270430205130003	5	116	64	28	36	24	9
270430205130004	0	148	133	44	26	6	4
270430205130005	3	13	36	50	59	35	8
270430205130006	7	93	101	53	82	61	16
270430205130007	15	294	54	30	37	27	13
270430205130008	22	391	62	13	7	2	0
270430205130009	19	290	46	10	2	0	1
270430205130010	17	59	63	42	60	51	21
270430205130011	80	88	1	0	0	0	0
270430205130012	4	61	40	28	34	39	6
270430205130013	70	93	20	5	4	7	4
270430205130014	9	269	27	5	3	0	0
270430205130015	6	48	89	51	47	28	5
270430205130016	7	48	81	45	33	12	1
270430205130017	1	53	84	32	30	9	0
270430205130018	1	44	82	38	26	17	3
270430205130019	1	41	9	2	2	1	2
270430205130020	12	36	16	11	24	28	18
270430205130021	12	82	34	17	17	14	8
270430205130022	6	176	25	12	8	4	0
270430205130023	25	202	50	22	17	16	4
270430205130024	11	341	48	10	6	3	0
270430205130025	6	213	40	12	7	4	1
270430205130026	12	322	22	1	1	3	0
270430205130027	30	366	48	6	5	0	2
270430205130028	20	353	28	3	4	1	0
270430205130029	18	322	26	7	1	2	0
270430205130030	11	201	52	13	6	9	3
270430205130031	2	141	22	9	6	6	5
270430205130032	5	122	20	7	1	2	0
270430205130033	0	15	10	5	7	2	3
270430205130034	8	255	36	13	5	3	1
270430205130035	6	90	71	25	17	12	1
270430205130036	31	142	27	8	6	1	2

Setor Censitário	Domicílio Renda						
	Sem Renda	Até 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	Mais de 10 SM
	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
270430205130037	8	92	1	0	0	0	0
270430205130038	6	202	10	1	0	0	0
270430205130039	21	230	14	0	1	1	0
270430205130040	24	155	23	2	1	1	0
270430205130041	11	31	0	0	0	0	0
270430205130042	3	50	5	2	0	0	0
270430205130043	7	135	9	3	1	0	0
270430205130044	19	42	2	0	1	0	0

8.2 ANEXO 2 – DADOS DAS TRANSFERÊNCIAS DAS FAMÍLIAS

8.2.1 Quantidade de pessoas por renda individual (Pesquisa pós-compensação)

Bairro de Origem	Quantidade de Pessoas por Renda Individual									
	Mais de 9 SM	De 6 a 9 SM	De 3 a 6 SM	De 1 a 3 SM	Até 1 SM	Mais de 9 SM	De 6 a 9 SM	De 3 a 6 SM	De 1 a 3 SM	Até 1 SM
	A	B	C	D	E	A	B	C	D	E
Bebedouro	0	3	0	59	117	0,0%	1,7%	0,0%	33,0%	65,4%
Bom Parto	0	0	0	21	109	0,0%	0,0%	0,0%	16,2%	83,8%
Farol	0	0	0	0	18	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Mutange	0	0	15	199	777	0,0%	0,0%	1,5%	20,1%	78,4%
Pinheiro	9	15	100	390	972	0,6%	1,0%	6,7%	26,2%	65,4%
TOTAL	9	18	115	669	1993	0,3%	0,6%	4,1%	23,9%	71,1%

8.2.2 Quantidade de pessoas por renda familiar (Pesquisa pós-compensação)

Bairro de Origem	Quantidade de Pessoas por Renda Familiar									
	Mais de 9 SM	De 6 a 9 SM	De 3 a 6 SM	De 1 a 3 SM	Até 1 SM	Mais de 9 SM	De 6 a 9 SM	De 3 a 6 SM	De 1 a 3 SM	Até 1 SM
	A	B	C	D	E	A	B	C	D	E
Bebedouro	0	1	0	17	39	0,0%	1,8%	0,0%	29,8%	68,4%
Bom Parto	0	0	0	6	36	0,0%	0,0%	0,0%	14,3%	85,7%
Farol	0	0	0	0	8	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Mutange	0	0	5	69	252	0,0%	0,0%	1,5%	21,2%	77,3%
Pinheiro	3	5	34	151	304	0,6%	1,0%	6,8%	30,4%	61,2%
TOTAL	3	6	39	243	639	0,3%	0,6%	4,2%	26,1%	68,7%

8.2.3 Quantidade de pessoas por família (Pesquisa pós-compensação)

Bairro de Origem	Quantidade de Pessoas por Família				
	A	B	C	D	E
Bebedouro	0,0	3,0	0,0	3,5	3,0
Bom Parto	0,0	0,0	0,0	3,5	3,0
Farol	0,0	0,0	0,0	0,0	2,3
Mutange	0,0	0,0	3,0	2,9	3,1
Pinheiro	3,0	3,0	2,9	2,6	3,2
Total	3,0	3,0	2,9	2,8	3,1

8.2.4 Características econômicas da área em estudo (CENSO 2010)

Bairro de Origem	Setor Censitário	% Pop. dos setores	Características Econômicas da área (Pessoa Renda)										Características Econômicas da área (Domicílio Renda)									
			Pessoa Renda										Domicílio Renda									
			Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - De 10 a 15 SM	Pessoa Renda - Mais de 15 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 5 SM	Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 5 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 5 SM
			E	E	D	D	C	B	A				E	E	D	D	C	B	A			
Bebedouro	270430205090020	100,00%	337	338	163	69	56	39	11				7	148	83	34	14	7	2			
Bebedouro	270430205090021	100,00%	321	339	203	63	50	50	16				5	191	89	15	22	10	1			
Bebedouro	270430205090022	100,00%	417	465	166	26	21	7	0				5	288	57	6	6	0	0			
Bebedouro	270430205090023	100,00%	394	375	144	41	40	4	2				0	239	45	13	4	2	1			
Bebedouro	270430205090024	100,00%	254	165	106	33	37	31	9				6	119	48	12	14	6	1			
Bebedouro	270430205090025	98,86%	286	234	100	21	15	11	2				6	168	32	8	4	0	1			
Bebedouro	270430205090026	74,24%	173	145	71	26	24	8	1				0	102	31	10	3	3	0			
Bebedouro	270430205090027	100,00%	467	342	122	18	16	1	2				38	256	29	6	3	2	0			
Bebedouro	270430205090028	12,86%	71	29	10	2	2	0	0				11	24	3	1	1	0	0			
Bebedouro	270430205090101	100,00%	68	87	22	3	1	0	0				1	53	7	1	0	0	0			
Bebedouro	270430205090115	100,00%	111	113	21	9	1	1	0				2	71	6	1	1	0	0			
Bom Parto	270430205090012	48,48%	137	102	16	6	5	7	10				6	71	6	5	2	5	3			
Bom Parto	270430205090014	56,46%	163	142	92	26	20	4	2				3	104	35	10	6	2	0			
Bom Parto	270430205090015	100,00%	324	425	82	12	8	2	0				5	276	19	3	2	0	0			
Bom Parto	270430205090016	100,00%	367	400	85	14	15	4	2				11	267	26	5	0	2	0			
Bom Parto	270430205090098	0,93%	2	1	1	0	0	0	0				1	1	1	0	0	0	0			
Farol	270430205080036	66,94%	300	158	92	31	32	33	14				19	120	35	15	18	12	3			
Farol	270430205080037	100,00%	376	143	89	27	15	10	0				44	126	29	10	0	0	0			
Farol	270430205080038	100,00%	63	58	21	3	3	2	0				0	42	11	0	0	0	0			

		Características Econômicas da área (Pessoa Renda)										Características Econômicas da área (Domicílio Renda)									
% Pop. dos setores	Área abrangida /ATH	Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM		Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM					
Bairro de Origem	Setor Censitário	E	E	D	D	C	B	A		E	E	D	D	C	B	A					
Farol	270430205080039	100,00%	7	22	1	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0					
Farol	270430205080040	23,67%	67	43	29	23	33	12		2	13	18	14	15	10	4					
Farol	270430205080086	100,00%	122	150	50	15	9	1		1	85	19	5	1	0	0					
Mutange	270430205090017	100,00%	190	160	64	11	1	0		5	130	11	1	0	0	0					
Mutange	270430205090018	100,00%	389	363	89	15	12	1		18	245	24	3	2	0	0					
Mutange	270430205090019	100,00%	195	197	95	25	10	0		1	136	34	9	3	1	0					
Mutange	270430205090100	100,00%	157	128	33	14	5	1		2	95	9	0	1	1	0					
Pinheiro	270430205080041	100,00%	126	106	30	3	2	0		8	73	8	0	0	0	0					
Pinheiro	270430205080042	100,00%	408	307	135	41	48	23		6	211	50	27	11	6	0					
Pinheiro	270430205080043	100,00%	211	184	35	2	1	0		14	127	6	0	1	0	0					
Pinheiro	270430205080044	100,00%	230	130	79	49	75	69		3	70	59	32	40	7	2					
Pinheiro	270430205080045	100,00%	330	250	161	75	110	104		9	120	92	53	45	34	7					
Pinheiro	270430205080046	100,00%	270	58	115	106	137	160		9	44	86	88	76	41	7					
Pinheiro	270430205080047	66,24%	161	85	75	40	63	89		2	29	46	33	36	30	7					
Pinheiro	270430205080048	0,47%	2	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1					
Pinheiro	270430205080049	100,00%	290	147	159	96	119	94		8	93	111	49	61	30	2					
Pinheiro	270430205080050	100,00%	348	217	167	84	89	60		11	155	94	48	35	10	3					
Pinheiro	270430205080051	100,00%	333	255	122	23	31	16		14	187	48	8	8	3	1					
Pinheiro	270430205080052	100,00%	279	103	107	69	90	161		4	48	41	50	73	61	12					
Pinheiro	270430205080053	100,00%	244	137	101	44	86	118		4	67	54	40	42	45	6					
Pinheiro	270430205080054	100,00%	275	280	43	5	0	1		9	185	9	1	0	0	1					

% Pop. dos setores		Características Econômicas da área (Pessoa Renda)										Características Econômicas da área (Domicílio Renda)													
Área abrangida /ATH		Pessoa Renda - Sem Renda	Pessoa Renda - Até 1 SM	Pessoa Renda - De 1 a 2 SM	Pessoa Renda - De 2 a 3 SM	Pessoa Renda - De 3 a 5 SM	Pessoa Renda - De 5 a 10 SM	Pessoa Renda - Mais de 10 SM											Domicílio Renda - Sem Renda	Domicílio Renda - Até 1 SM	Domicílio Renda - De 1 a 2 SM	Domicílio Renda - De 2 a 3 SM	Domicílio Renda - De 3 a 5 SM	Domicílio Renda - De 5 a 10 SM	Domicílio Renda - Mais de 10 SM
Bairro de Origem	Setor Censitário	%	E	E	D	D	C	B	A	E	E	E	D	D	C	B	A	E	E	E	D	D	C	B	A
Pinheiro	270430205080055	89,97%	326	155	126	77	124	141	63	15	94	71	54	68	63			10							
Pinheiro	270430205080056	1,81%	5	3	2	2	2	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1							
Pinheiro	270430205080087	100,00%	249	175	95	31	26	28	6	6	126	37	15	12	2			1							
Pinheiro	270430205080088	100,00%	136	165	42	4	4	1	2	4	102	8	0	0	0	0	1	1							

8.2.5 Distribuição da população em faixas econômicas por setor censitário (CENSO 2010)

		Características Econômicas da área				
		Mais de 9 SM	De 6 a 9 SM	De 3 a 6 SM	De 1 a 3 SM	Até 1 SM
Bairro de Origem	Setor Censitário	A	B	C	D	E
Bebedouro	270430205090020	1,1%	3,8%	5,5%	22,9%	66,6%
Bebedouro	270430205090021	1,5%	4,8%	4,8%	25,5%	63,3%
Bebedouro	270430205090022	0,0%	0,6%	1,9%	17,4%	80,0%
Bebedouro	270430205090023	0,2%	0,4%	4,0%	18,5%	76,9%
Bebedouro	270430205090024	1,4%	4,9%	5,8%	21,9%	66,0%
Bebedouro	270430205090025	0,3%	1,6%	2,2%	18,1%	77,7%
Bebedouro	270430205090026	0,2%	1,8%	5,4%	21,7%	71,0%
Bebedouro	270430205090027	0,2%	0,1%	1,7%	14,5%	83,6%
Bebedouro	270430205090028	0,0%	0,0%	1,8%	10,5%	87,7%
Bebedouro	270430205090101	0,0%	0,0%	0,6%	13,8%	85,6%
Bebedouro	270430205090115	0,0%	0,4%	0,4%	11,7%	87,5%
Bom Parto	270430205090012	3,5%	2,5%	1,8%	7,8%	84,5%
Bom Parto	270430205090014	0,4%	0,9%	4,5%	26,3%	67,9%
Bom Parto	270430205090015	0,0%	0,2%	0,9%	11,0%	87,8%
Bom Parto	270430205090016	0,2%	0,5%	1,7%	11,2%	86,5%
Bom Parto	270430205090098	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	75,0%
Farol	270430205080036	2,1%	5,0%	4,8%	18,6%	69,4%
Farol	270430205080037	0,0%	1,5%	2,3%	17,6%	78,6%
Farol	270430205080038	0,0%	1,3%	2,0%	16,0%	80,7%
Farol	270430205080039	0,0%	0,0%	0,0%	3,3%	96,7%
Farol	270430205080040	5,1%	14,1%	11,5%	22,2%	47,0%
Farol	270430205080086	0,3%	0,3%	2,6%	18,7%	78,2%
Mutange	270430205090017	0,0%	0,0%	0,2%	17,6%	82,2%
Mutange	270430205090018	0,0%	0,1%	1,4%	12,0%	86,5%
Mutange	270430205090019	0,0%	1,9%	1,9%	22,6%	73,7%
Mutange	270430205090100	0,0%	0,3%	1,5%	13,9%	84,3%
Pinheiro	270430205080041	0,0%	0,0%	0,7%	12,4%	86,9%
Pinheiro	270430205080042	0,7%	2,4%	5,0%	18,2%	73,8%
Pinheiro	270430205080043	0,0%	0,0%	0,2%	8,5%	91,2%
Pinheiro	270430205080044	2,3%	10,7%	11,6%	19,8%	55,6%
Pinheiro	270430205080045	3,6%	9,7%	10,3%	22,1%	54,3%
Pinheiro	270430205080046	2,9%	18,4%	15,7%	25,4%	37,7%
Pinheiro	270430205080047	4,6%	16,5%	11,7%	21,4%	45,7%
Pinheiro	270430205080048	12,5%	12,5%	12,5%	25,0%	37,5%

		Características Econômicas da área				
		Mais de 9 SM	De 6 a 9 SM	De 3 a 6 SM	De 1 a 3 SM	Até 1 SM
Bairro de Origem	Setor Censitário	A	B	C	D	E
Pinheiro	270430205080049	2,9%	10,1%	12,8%	27,4%	46,9%
Pinheiro	270430205080050	1,6%	6,1%	9,1%	25,6%	57,6%
Pinheiro	270430205080051	0,3%	2,0%	4,0%	18,5%	75,2%
Pinheiro	270430205080052	9,1%	18,1%	10,1%	19,8%	42,9%
Pinheiro	270430205080053	6,5%	15,1%	11,0%	18,6%	48,8%
Pinheiro	270430205080054	0,5%	0,2%	0,0%	7,9%	91,4%
Pinheiro	270430205080055	6,2%	13,9%	12,3%	20,1%	47,5%
Pinheiro	270430205080056	5,9%	11,8%	11,8%	23,5%	47,1%
Pinheiro	270430205080087	1,0%	4,6%	4,3%	20,7%	69,5%
Pinheiro	270430205080088	0,6%	0,3%	1,1%	13,0%	85,0%

8.2.6 Quantidade de pessoas por renda individual (CENSO 2010)

		Quantidade de Pessoas por Renda Individual									
		Mais de 9 SM	De 6 a 9 SM	De 3 a 6 SM	De 1 a 3 SM	Até 1 SM	Mais de 9 SM	De 6 a 9 SM	De 3 a 6 SM	De 1 a 3 SM	Até 1 SM
Bairro de Origem		A	B	C	D	E	A	B	C	D	E
Bebedouro		43	152	263	1439	5531	0,6%	2,0%	3,5%	19,4%	74,5%
Bom Parto		14	17	48	334	2063	0,6%	0,7%	1,9%	13,5%	83,3%
Farol		27	79	86	381	1509	1,3%	3,8%	4,1%	18,3%	72,5%
Mutange		0	12	28	346	1779	0,0%	0,6%	1,3%	16,0%	82,2%
Pinheiro		364	1068	1008	2347	6981	3,1%	9,1%	8,6%	19,9%	59,3%
Total		448	1328	1433	4847	17863	1,7%	5,1%	5,5%	18,7%	68,9%

8.2.7 Quantidade de pessoas por renda familiar (CENSO 2010)

		Quantidade de Pessoas por Renda Familiar									
		Mais de 9 SM	De 6 a 9 SM	De 3 a 6 SM	De 1 a 3 SM	Até 1 SM	Mais de 9 SM	De 6 a 9 SM	De 3 a 6 SM	De 1 a 3 SM	Até 1 SM
Bairro de Origem		A	B	C	D	E	A	B	C	D	E
Bebedouro		6	30	72	537	1740	0,3%	1,3%	3,0%	22,5%	73,0%
Bom Parto		3	9	10	110	745	0,3%	1,0%	1,1%	12,5%	84,9%
Farol		7	22	34	156	452	1,0%	3,3%	5,1%	23,2%	67,4%
Mutange		0	2	6	91	632	0,0%	0,3%	0,8%	12,4%	86,5%
Pinheiro		62	334	510	1322	1862	1,5%	8,2%	12,5%	32,3%	45,5%
Total		78	397	632	2216	5431	0,9%	4,5%	7,2%	25,3%	62,0%

8.2.8 Quantidade de pessoas por família (CENSO 2010)

Bairro de Origem	Quantidade de Pessoas por Família				
	A	B	C	D	E
Bebedouro	7,2	5,1	3,7	2,7	3,2
Bom Parto	4,7	1,9	4,8	3,0	2,8
Farol	3,9	3,6	2,5	2,4	3,3
Mutange	0,0	6,0	4,7	3,8	2,8
Pinheiro	5,9	3,2	2,0	1,8	3,7
Total	5,7	3,3	2,3	2,2	3,3

8.2.9 População e área dos bairros de Maceió

Bairro	Área hm ²	Área km ²	População Censo 2020*
ANTARES	599,39	5,99	18.902
BARRO DURO	238,98	2,39	15.893
BEBEDOIRO	225,30	2,25	11.128
BENEDITO BENTES	2463,49	24,63	96.978
BOM PARTO	56,01	0,56	14.142
CANAÃ	56,96	0,57	5.534
CENTRO	165,73	1,66	3.004
CHÃ DA JAQUEIRA	128,78	1,29	18.299
CHÃ DE BEBEDOIRO	71,50	0,71	11.611
CIDADE UNIVERSITÁRIA	1949,39	19,49	77.805
CLIMA BOM	466,25	4,66	61.610
CRUZ DAS ALMAS	230,76	2,31	12.891
FAROL	299,66	3,00	18.477
FEITOSA	261,57	2,62	33.408
GRUTA	320,27	3,20	15.730
JACARECICA	1013,02	10,13	6.323
JACINTINHO	360,02	3,60	95.267
JARDIM PETRÓPOLIS	268,69	2,69	5.595
JATIÚCA	298,06	2,98	41.879
LEVADA	87,55	0,88	11.984
MANGABEIRAS	87,34	0,87	4.581
OURO PRETO	53,46	0,53	6.854
PAJUÇARA	72,15	0,72	4.087
PETRÓPOLIS	471,44	4,71	26.020
PINHEIRO	197,48	1,97	20.992
PITANGUINHA	101,34	1,01	5.274
POÇO	186,71	1,87	22.877
PONTA DA TERRA	42,50	0,43	9.253
PONTA GROSSA	128,33	1,28	23.999

Bairro	Área hm ²	Área km ²	População Censo 2020*
PONTA VERDE	147,19	1,47	26.874
PRADO	160,56	1,61	19.559
RIACHO DOCE	1020,60	10,21	5.746
RIO NOVO	276,68	2,77	8.048
SANTA AMÉLIA	235,27	2,35	11.727
SANTA LÚCIA	400,42	4,00	28.673
SANTO AMARO	25,97	0,26	2.123
SANTOS DUMONT	711,09	7,11	22.541
SÃO JORGE	223,69	2,24	9.299
SERRARIA	755,31	7,55	24.894
TABULEIRO DO MARTINS	859,55	8,60	71.306
TRAPICHE	176,75	1,77	27.862
VERGEL DO LAGO	140,05	1,40	34.729

**Estimativa populacional segundo o IBGE para 2020.*

8.2.10 Quantitativo de pessoas por bairro segundo a faixa de renda

QUANTIDADE DE PESSOAS POR BAIRRO										
FAIXA:	A				B				C	
CENSO 2010:	1,7%				5,1%				5,5%	
BAIRRO	FAMÍLIAS	%	PESSOAS	%	FAMÍLIAS	%	PESSOAS	%	FAMÍLIAS	%
SANTA LÚCIA	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
CIDADE UNIVERSITÁRIA	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
TABULEIRO DO MARTINS	1	33%	1	11%	-	0%	-	0%	1	3%
BENEDITO BENTES	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
SERRARIA	-	0%	-	0%	2	40%	5	42%	4	11%
CLIMA BOM	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
CHÃ DA JAQUEIRA	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	2	6%
FAROL	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	6	17%
PONTA VERDE	1	33%	5	56%	1	20%	3	25%	2	6%
GRUTA	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	3	8%
PETRÓPOLIS	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	2	6%
JARDIM PETRÓPOLIS	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
SANTA AMÉLIA	-	0%	-	0%	1	20%	1	8%	1	3%
BARRO DURO	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	4	11%
ANTARES	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	2	6%
JATIÚCA	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	3	8%
OURO PRETO	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	1	3%
PINHEIRO	1	33%	3	33%	-	0%	-	0%	1	3%
CANAÃ	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
BOM PARTO	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
JACINTINHO	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	1	3%
									8	7%

QUANTIDADE DE PESSOAS POR BAIRRO										
FAIXA:	A				B				C	
CENSO 2010:	1,7%				5,1%				5,5%	
BAIRRO	FAMÍLIAS	%	PESSOAS	%	FAMÍLIAS	%	PESSOAS	%	FAMÍLIAS	%
SANTOS DUMONT	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
JACARECICA	-	0%	-	0%	1	20%	3	25%	-	0%
FEITOSA	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
TRAPICHE	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
PONTA GROSSA	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
CHÃ DE BEBEDOURO	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
PITANGUINHA	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
MANGABEIRAS	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	2	6%
POÇO	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
SÃO JORGE	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
VERGEL DO LAGO	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
RIO NOVO	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
PRADO	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
BEBEDOURO	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
CRUZ DAS ALMAS	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	1	3%
LEVADA	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
RIACHO DOCE	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
SANTO AMARO	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
CENTRO	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
PAJUÇARA	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
FERNÃO VELHO	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
PONTA DA TERRA	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%

QUANTIDADE DE PESSOAS POR BAIRRO									
FAIXA:	D					E			
CENSO 2010:	18,7%					68,9%			
BAIRRO	FAMÍLIAS	%	PESSOAS	%	FAMÍLIAS	%	PESSOAS	%	
SANTA LÚCIA	22	11%	64	11%	71	13%	240	14%	
CIDADE UNIVERSITÁRIA	9	4%	24	4%	67	12%	222	13%	
TABULEIRO DO MARTINS	10	5%	26	4%	48	9%	173	10%	
BENEDITO BENTES	9	4%	28	5%	44	8%	173	10%	
SERRARIA	15	7%	39	7%	14	3%	44	3%	
CLIMA BOM	8	4%	32	6%	36	7%	95	5%	
CHÃ DA JAQUEIRA	8	4%	23	4%	31	6%	96	5%	
FAROL	9	4%	15	3%	22	4%	64	4%	
PONTA VERDE	4	2%	15	3%	3	1%	7	0%	
GRUTA	8	4%	25	4%	13	2%	44	3%	
PETRÓPOLIS	10	5%	34	6%	13	2%	38	2%	
JARDIM PETRÓPOLIS	3	1%	8	1%	23	4%	63	4%	
SANTA AMÉLIA	7	3%	21	4%	11	2%	33	2%	
BARRO DURO	6	3%	14	2%	13	2%	43	2%	
ANTARES	10	5%	34	6%	7	1%	19	1%	
JATIÚCA	6	3%	13	2%	6	1%	26	1%	
OURO PRETO	3	1%	5	1%	11	2%	38	2%	
PINHEIRO	10	5%	24	4%	4	1%	10	1%	
CANAÃ	2	1%	4	1%	16	3%	42	2%	
BOM PARTO	5	2%	15	3%	12	2%	31	2%	
JACINTINHO	2	1%	8	1%	10	2%	25	1%	
SANTOS DUMONT	4	2%	12	2%	10	2%	30	2%	
JACARECICA	1	0%	2	0%	1	0%	3	0%	
FEITOSA	5	2%	14	2%	9	2%	25	1%	

QUANTIDADE DE PESSOAS POR BAIRRO									
FAIXA:	D					E			
CENSO 2010:	18,7%					68,9%			
BAIRRO	FAMÍLIAS	%	PESSOAS	%	FAMÍLIAS	%	PESSOAS	%	
TRAPICHE	2	1%	8	1%	8	1%	26	1%	
PONTA GROSSA	3	1%	6	1%	8	1%	25	1%	
CHÃ DE BEBEDOURO	-	0%	-	0%	7	1%	24	1%	
PITANGUINHA	3	1%	6	1%	6	1%	19	1%	
MANGABEIRAS	3	1%	9	2%	3	1%	8	0%	
POÇO	2	1%	8	1%	4	1%	13	1%	
SÃO JORGE	1	0%	5	1%	6	1%	15	1%	
VERGEL DO LAGO	1	0%	9	2%	4	1%	10	1%	
RIO NOVO	2	1%	4	1%	3	1%	14	1%	
PRADO	2	1%	8	1%	3	1%	7	0%	
BEBEDOURO	1	0%	8	1%	2	0%	7	0%	
CRUZ DAS ALMAS	1	0%	4	1%	-	0%	-	0%	
LEVADA	1	0%	2	0%	1	0%	3	0%	
RIACHO DOCE	2	1%	3	1%	-	0%	-	0%	
SANTO AMARO	-	0%	-	0%	1	0%	2	0%	
CENTRO	-	0%	-	0%	1	0%	1	0%	
PAJUÇARA	1	0%	1	0%	-	0%	-	0%	
FERNÃO VELHO	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	
PONTA DA TERRA	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	

8.2.11 Quantidade de pessoas por bairro e delta populacional extrapolando para 30 mil pessoas

QUANTIDADE DE PESSOAS POR BAIRRO												
BAIRRO'	EXTRAPOLAÇÃO PARA 30 MIL PESSOAS						DELTA POPULACIONAL					
	A	B	C	D	E	TOTAL	%	ÁREA (km ²)	POPULAÇÃO CENSO 2020	DENSIDADE ANTES	DENSIDADE DEPOIS	DELTA
SANTA LÚCIA	-	-	-	620	2823	3443	11,5%	4,00	28.673	7.160,74	8.020,59	12,0%
CIDADE UNIVERSITÁRIA	-	-	-	233	2611	2844	9,5%	19,49	77.805	3.991,26	4.137,15	3,7%
TABULEIRO DO MARTINS	58	-	77	252	2035	2422	8,1%	8,60	71.306	8.295,73	8.577,50	3,4%
BENEDITO BENTES	-	-	-	271	2035	2306	7,7%	24,63	96.978	3.936,61	4.030,22	2,4%
SERRARIA	-	641	169	378	518	1706	5,7%	7,55	24.894	3.295,88	3.521,75	6,9%
CLIMA BOM	-	-	-	310	1118	1428	4,8%	4,66	61.610	13.213,85	13.520,12	2,3%
CHÃ DA JAQUEIRA	-	-	47	223	1130	1400	4,7%	1,29	18.299	14.209,96	15.297,12	7,7%
FAROL	-	-	246	146	753	1145	3,8%	3,00	18.477	6.166,07	6.548,17	6,2%
PONTA VERDE	288	385	62	146	83	964	3,2%	1,47	26.874	18.257,54	18.912,46	3,6%
GRUTA	-	-	200	242	518	960	3,2%	3,20	15.730	4.911,47	5.211,22	6,1%
PETRÓPOLIS	-	-	47	329	447	823	2,7%	4,71	26.020	5.519,30	5.693,88	3,2%
JARDIM PETRÓPOLIS	-	-	-	78	741	819	2,7%	2,69	5.595	2.082,35	2.387,17	14,6%
SANTA AMÉLIA	129	77	204	389	389	799	2,7%	2,35	11.727	4.984,39	5.323,99	6,8%
BARRO DURO	-	-	139	136	506	781	2,6%	2,39	15.893	6.650,29	6.977,09	4,9%
ANTARES	-	-	108	329	224	661	2,2%	5,99	18.902	3.153,54	3.263,82	3,5%
JATIÚCA	-	-	154	126	306	586	1,9%	2,98	41.879	14.050,57	14.247,17	1,4%
OURO PRETO	-	-	62	49	447	558	1,9%	0,53	6.854	12.821,21	13.865,01	8,1%
PINHEIRO	173	-	16	233	118	540	1,8%	1,97	20.992	10.630,00	10.903,45	2,6%
CANAÃ	-	-	-	39	494	533	1,8%	0,57	5.534	9.716,18	10.651,98	9,6%
BOM PARTO	-	-	-	146	365	511	1,7%	0,56	14.142	25.246,87	26.159,13	3,6%
JACINTINHO	-	-	123	78	295	496	1,7%	3,60	95.267	26.461,35	26.599,12	0,5%

QUANTIDADE DE PESSOAS POR BAIRRO												
BAIRRO'	EXTRAPOLAÇÃO PARA 30 MIL PESSOAS						DELTA POPULACIONAL					
	A	B	C	D	E	TOTAL	%	ÁREA (km²)	POPULAÇÃO CENSO 2020	DENSIDADE ANTES	DENSIDADE DEPOIS	DELTA
SANTOS DUMONT	-	-	-	117	353	470	1,6%	7,11	22.541	3.169,91	3.236,00	2,1%
JACARECICA	-	385	-	20	36	441	1,5%	10,13	6.323	624,17	667,70	7,0%
FEITOSA	-	-	-	136	295	431	1,4%	2,62	33.408	12.771,93	12.936,70	1,3%
TRAPICHE	-	-	-	78	306	384	1,3%	1,77	27.862	15.763,84	15.981,10	1,4%
PONTA GROSSA	-	-	-	59	295	354	1,2%	1,28	23.999	18.701,11	18.976,97	1,5%
CHÃ DE BEBEDOURO	-	-	-	-	283	283	0,9%	0,71	11.611	16.239,53	16.635,34	2,4%
PITANGUINHA	-	-	-	59	224	283	0,9%	1,01	5.274	5.204,07	5.483,32	5,4%
MANGABEIRAS	-	-	77	88	95	260	0,9%	0,87	4.581	5.244,87	5.542,55	5,7%
POÇO	-	-	-	78	153	231	0,8%	1,87	22.877	12.252,99	12.376,71	1,0%
SÃO JORGE	-	-	-	49	177	226	0,8%	2,24	9.299	4.157,17	4.258,20	2,4%
VERGEL DO LAGO	-	-	-	88	118	206	0,7%	1,40	34.729	24.798,09	24.945,19	0,6%
RIO NOVO	-	-	-	39	165	204	0,7%	2,77	8.048	2.908,76	2.982,49	2,5%
PRADO	-	-	-	78	83	161	0,5%	1,61	19.559	12.181,70	12.281,97	0,8%
BEBEDOURO	-	-	-	78	83	161	0,5%	2,25	11.128	4.939,11	5.010,56	1,4%
CRUZ DAS ALMAS	-	-	62	39	-	101	0,3%	2,31	12.891	5.586,41	5.630,18	0,8%
LEVADA	-	-	-	20	36	56	0,2%	0,88	11.984	13.688,94	13.752,90	0,5%
RIACHO DOCE	-	-	-	30	-	30	0,1%	10,21	5.746	563,00	565,94	0,5%
SANTO AMARO	-	-	-	-	24	24	0,1%	0,26	2.123	8.174,39	8.266,80	1,1%
CENTRO	-	-	-	-	12	12	0,0%	1,66	3.004	1.812,62	1.819,86	0,4%
PAJUÇARA	-	-	-	10	-	10	0,0%	0,72	4.087	5.664,59	5.678,45	0,2%
FERNÃO VELHO	-	-	-	-	-	-	0,0%	#N/D	#N/D	#N/D	#N/D	#N/D
PONTA DA TERRA	-	-	-	-	-	-	0,0%	0,43	9.253	21.771,45	21.771,45	0,0%

8.3 ANEXO 3 – DADOS DAS SIMULAÇÃO DO TRÁFEGO

8.3.1 Zona de tráfego por setor censitário

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205110001	1	Antares	Interno
270430205110002	1	Antares	Interno
270430205110003	1	Antares	Interno
270430205110004	1	Antares	Interno
270430205110005	1	Antares	Interno
270430205110006	1	Antares	Interno
270430205110007	1	Antares	Interno
270430205110008	1	Antares	Interno
270430205110009	1	Antares	Interno
270430205110010	1	Antares	Interno
270430205110011	1	Antares	Interno
270430205110012	1	Antares	Interno
270430205110013	1	Antares	Interno
270430205110014	1	Antares	Interno
270430205110015	1	Antares	Interno
270430205110016	1	Antares	Interno
270430205110098	1	Antares	Interno
270430205110099	1	Antares	Interno
270430205110100	1	Antares	Interno
270430205110101	1	Antares	Interno
270430205110105	1	Antares	Interno
270430205100001	2	Barro Duro	Interno
270430205100002	2	Barro Duro	Interno
270430205100003	2	Barro Duro	Interno
270430205100004	2	Barro Duro	Interno
270430205100005	2	Barro Duro	Interno
270430205100006	2	Barro Duro	Interno
270430205100007	2	Barro Duro	Interno
270430205100008	2	Barro Duro	Interno
270430205100009	2	Barro Duro	Interno
270430205100010	2	Barro Duro	Interno
270430205100011	2	Barro Duro	Interno
270430205100012	2	Barro Duro	Interno
270430205100014	2	Barro Duro	Interno
270430205100016	2	Barro Duro	Interno
270430205100147	2	Barro Duro	Interno
270430205100148	2	Barro Duro	Interno
270430205100149	2	Barro Duro	Interno
270430205100150	2	Barro Duro	Interno
270430205100151	2	Barro Duro	Interno
270430205100152	2	Barro Duro	Interno
270430205100153	2	Barro Duro	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205110017	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110018	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110019	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110020	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110021	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110022	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110023	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110024	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110025	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110026	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110027	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110028	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110029	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110030	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110031	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110032	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110033	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110034	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110035	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110036	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110037	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110038	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110039	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110041	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110042	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110043	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110044	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110045	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110046	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110047	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110048	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110049	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110050	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110051	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110052	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110053	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110054	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110055	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110056	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110057	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110058	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110059	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110060	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110061	3	Benedito Bentes	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205110062	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110063	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110064	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110065	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110066	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110067	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110068	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110069	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110102	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110103	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110104	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110106	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110107	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110108	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110109	3	Benedito Bentes	Interno
270430205110040	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110070	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110071	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110072	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110073	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110074	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110075	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110076	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110077	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110078	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110079	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110080	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110081	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110082	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110083	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110084	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110085	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110086	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110087	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110088	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110089	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110090	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110091	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110092	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110093	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110094	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110095	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110110	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110111	4	Benedito Bentes2	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205110112	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110113	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110114	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110115	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205110116	4	Benedito Bentes2	Interno
270430205080030	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205080031	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205080032	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205080033	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205080034	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205080035	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205080036	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205080037	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205080038	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205080039	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205080040	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205080086	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205090001	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205090002	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205090003	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205090004	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205090005	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205090006	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205090007	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205090008	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205090009	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205090010	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205090011	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205090012	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205090013	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205090014	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205090015	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205090016	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205090098	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205090099	5	Farol/Bom Parto	Interno
270430205070002	6	Centro/Farol3	Interno
270430205070003	6	Centro/Farol3	Interno
270430205070004	6	Centro/Farol3	Interno
270430205070005	6	Centro/Farol3	Interno
270430205070106	6	Centro/Farol3	Interno
270430205080021	6	Centro/Farol3	Interno
270430205080026	6	Centro/Farol3	Interno
270430205080027	6	Centro/Farol3	Interno
270430205080028	6	Centro/Farol3	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205080029	6	Centro/Farol3	Interno
270430205090070	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205090071	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205090072	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205090073	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205090074	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205090075	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205090076	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205090077	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205090078	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205090079	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205090080	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205090081	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205090082	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205090083	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205090084	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205090085	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205090086	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205090107	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205090114	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205090117	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205090118	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205090120	7	Cha da Jaqueira	Interno
270430205070001	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090026	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090027	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090028	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090046	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090087	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090088	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090089	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090090	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090091	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090092	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090093	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090094	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090095	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090096	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090097	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090103	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090104	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090108	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090109	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090110	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205090111	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090112	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090113	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090115	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205090119	8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	Interno
270430205120049	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120050	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120051	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120052	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120053	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120054	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120055	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120056	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120057	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120058	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120059	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120060	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120061	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120062	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120063	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120064	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120065	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120066	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120067	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120068	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120069	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120070	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120071	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120072	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120073	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120074	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120075	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120076	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120077	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120078	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120079	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120080	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120081	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120082	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120217	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120218	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120219	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120220	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120221	9	Cidade Universitaria	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205120222	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120223	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120224	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120225	9	Cidade Universitaria	Interno
270430205120037	10	Cidade Universitaria3	Interno
270430205120038	10	Cidade Universitaria3	Interno
270430205120039	10	Cidade Universitaria3	Interno
270430205120040	10	Cidade Universitaria3	Interno
270430205120041	10	Cidade Universitaria3	Interno
270430205120042	10	Cidade Universitaria3	Interno
270430205120043	10	Cidade Universitaria3	Interno
270430205120044	10	Cidade Universitaria3	Interno
270430205120045	10	Cidade Universitaria3	Interno
270430205120046	10	Cidade Universitaria3	Interno
270430205120047	10	Cidade Universitaria3	Interno
270430205120048	10	Cidade Universitaria3	Interno
270430205120216	10	Cidade Universitaria3	Interno
270430205120250	10	Cidade Universitaria3	Interno
270430205120251	10	Cidade Universitaria3	Interno
270430205120252	10	Cidade Universitaria3	Interno
270430205090029	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205090030	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205090031	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205090032	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205090033	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205090034	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205090035	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205090036	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205090037	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205090045	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205090102	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120165	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120166	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120167	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120168	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120169	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120170	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120171	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120172	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120173	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120174	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120175	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120176	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120177	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205120178	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120179	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120180	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120181	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120182	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120183	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120184	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120185	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120186	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120187	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120188	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120189	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120190	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120191	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120192	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120193	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120194	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120195	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120196	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120197	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120198	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120199	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120200	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120201	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120202	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120203	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120204	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120205	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120206	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120207	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120208	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120209	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120237	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120238	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120239	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120240	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120241	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120242	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120243	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120244	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120245	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120248	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205120249	11	Clima Bom/Rio Novo	Interno
270430205130001	12	Cruz das Almas	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205130002	12	Cruz das Almas	Interno
270430205130003	12	Cruz das Almas	Interno
270430205130004	12	Cruz das Almas	Interno
270430205130005	12	Cruz das Almas	Interno
270430205130006	12	Cruz das Almas	Interno
270430205130007	12	Cruz das Almas	Interno
270430205130008	12	Cruz das Almas	Interno
270430205130009	12	Cruz das Almas	Interno
270430205130010	12	Cruz das Almas	Interno
270430205130035	12	Cruz das Almas	Interno
270430205080019	13	Farol2/Feitosa	Interno
270430205080020	13	Farol2/Feitosa	Interno
270430205080022	13	Farol2/Feitosa	Interno
270430205080023	13	Farol2/Feitosa	Interno
270430205080024	13	Farol2/Feitosa	Interno
270430205080025	13	Farol2/Feitosa	Interno
270430205080085	13	Farol2/Feitosa	Interno
270430205100116	13	Farol2/Feitosa	Interno
270430205100117	13	Farol2/Feitosa	Interno
270430205100118	13	Farol2/Feitosa	Interno
270430205100119	13	Farol2/Feitosa	Interno
270430205100120	13	Farol2/Feitosa	Interno
270430205100122	13	Farol2/Feitosa	Interno
270430205080014	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205080015	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205080016	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205080017	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205080018	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205080084	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205100121	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205100123	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205100124	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205100125	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205100126	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205100127	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205100128	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205100129	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205100130	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205100131	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205100132	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205100133	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205100134	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205100135	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205100136	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205100137	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205100139	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205100140	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205100179	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205100180	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205100181	14	Feitosa/Pitanguinha	Interno
270430205130019	15	Garca Torta/Guaxuma	Interno
270430205130020	15	Garca Torta/Guaxuma	Interno
270430205130021	15	Garca Torta/Guaxuma	Interno
270430205130036	15	Garca Torta/Guaxuma	Interno
270430205130039	15	Garca Torta/Guaxuma	Interno
270430205130040	15	Garca Torta/Guaxuma	Interno
270430205130041	15	Garca Torta/Guaxuma	Interno
270430205130042	15	Garca Torta/Guaxuma	Interno
270430205080001	16	Gruta de Lourdes	Interno
270430205080002	16	Gruta de Lourdes	Interno
270430205080003	16	Gruta de Lourdes	Interno
270430205080004	16	Gruta de Lourdes	Interno
270430205080005	16	Gruta de Lourdes	Interno
270430205080006	16	Gruta de Lourdes	Interno
270430205080007	16	Gruta de Lourdes	Interno
270430205080008	16	Gruta de Lourdes	Interno
270430205080009	16	Gruta de Lourdes	Interno
270430205080010	16	Gruta de Lourdes	Interno
270430205080011	16	Gruta de Lourdes	Interno
270430205080012	16	Gruta de Lourdes	Interno
270430205080013	16	Gruta de Lourdes	Interno
270430205080078	16	Gruta de Lourdes	Interno
270430205080079	16	Gruta de Lourdes	Interno
270430205080080	16	Gruta de Lourdes	Interno
270430205080081	16	Gruta de Lourdes	Interno
270430205080082	16	Gruta de Lourdes	Interno
270430205080083	16	Gruta de Lourdes	Interno
270430205130028	17	Ipioca	Interno
270430205130029	17	Ipioca	Interno
270430205130030	17	Ipioca	Interno
270430205130031	17	Ipioca	Interno
270430205130032	17	Ipioca	Interno
270430205130033	17	Ipioca	Interno
270430205130034	17	Ipioca	Interno
270430205130037	17	Ipioca	Interno
270430205130038	17	Ipioca	Interno
270430205100036	18	Jacarecica/Sao Jorge	Interno
270430205100037	18	Jacarecica/Sao Jorge	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205100155	18	Jacarecica/Sao Jorge	Interno
270430205100156	18	Jacarecica/Sao Jorge	Interno
270430205100157	18	Jacarecica/Sao Jorge	Interno
270430205100158	18	Jacarecica/Sao Jorge	Interno
270430205130011	18	Jacarecica/Sao Jorge	Interno
270430205130012	18	Jacarecica/Sao Jorge	Interno
270430205130013	18	Jacarecica/Sao Jorge	Interno
270430205130014	18	Jacarecica/Sao Jorge	Interno
270430205130015	18	Jacarecica/Sao Jorge	Interno
270430205130016	18	Jacarecica/Sao Jorge	Interno
270430205130017	18	Jacarecica/Sao Jorge	Interno
270430205130018	18	Jacarecica/Sao Jorge	Interno
270430205060106	19	Jacintinho	Interno
270430205100041	19	Jacintinho	Interno
270430205100071	19	Jacintinho	Interno
270430205100072	19	Jacintinho	Interno
270430205100073	19	Jacintinho	Interno
270430205100074	19	Jacintinho	Interno
270430205100075	19	Jacintinho	Interno
270430205100076	19	Jacintinho	Interno
270430205100077	19	Jacintinho	Interno
270430205100078	19	Jacintinho	Interno
270430205100079	19	Jacintinho	Interno
270430205100080	19	Jacintinho	Interno
270430205100081	19	Jacintinho	Interno
270430205100082	19	Jacintinho	Interno
270430205100083	19	Jacintinho	Interno
270430205100084	19	Jacintinho	Interno
270430205100085	19	Jacintinho	Interno
270430205100086	19	Jacintinho	Interno
270430205100087	19	Jacintinho	Interno
270430205100088	19	Jacintinho	Interno
270430205100089	19	Jacintinho	Interno
270430205100090	19	Jacintinho	Interno
270430205100091	19	Jacintinho	Interno
270430205100092	19	Jacintinho	Interno
270430205100164	19	Jacintinho	Interno
270430205100165	19	Jacintinho	Interno
270430205100166	19	Jacintinho	Interno
270430205100167	19	Jacintinho	Interno
270430205100168	19	Jacintinho	Interno
270430205100169	19	Jacintinho	Interno
270430205100170	19	Jacintinho	Interno
270430205100171	19	Jacintinho	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205100186	19	Jacintinho	Interno
270430205100187	19	Jacintinho	Interno
270430205100188	19	Jacintinho	Interno
270430205100189	19	Jacintinho	Interno
270430205100042	20	Jacintinho2	Interno
270430205100043	20	Jacintinho2	Interno
270430205100047	20	Jacintinho2	Interno
270430205100048	20	Jacintinho2	Interno
270430205100049	20	Jacintinho2	Interno
270430205100050	20	Jacintinho2	Interno
270430205100051	20	Jacintinho2	Interno
270430205100052	20	Jacintinho2	Interno
270430205100053	20	Jacintinho2	Interno
270430205100054	20	Jacintinho2	Interno
270430205100055	20	Jacintinho2	Interno
270430205100056	20	Jacintinho2	Interno
270430205100057	20	Jacintinho2	Interno
270430205100058	20	Jacintinho2	Interno
270430205100059	20	Jacintinho2	Interno
270430205100060	20	Jacintinho2	Interno
270430205100061	20	Jacintinho2	Interno
270430205100062	20	Jacintinho2	Interno
270430205100063	20	Jacintinho2	Interno
270430205100064	20	Jacintinho2	Interno
270430205100065	20	Jacintinho2	Interno
270430205100066	20	Jacintinho2	Interno
270430205100067	20	Jacintinho2	Interno
270430205100068	20	Jacintinho2	Interno
270430205100069	20	Jacintinho2	Interno
270430205100070	20	Jacintinho2	Interno
270430205100093	20	Jacintinho2	Interno
270430205100094	20	Jacintinho2	Interno
270430205100095	20	Jacintinho2	Interno
270430205100160	20	Jacintinho2	Interno
270430205100161	20	Jacintinho2	Interno
270430205100162	20	Jacintinho2	Interno
270430205100163	20	Jacintinho2	Interno
270430205060104	21	Jacintinho3	Interno
270430205060105	21	Jacintinho3	Interno
270430205100096	21	Jacintinho3	Interno
270430205100097	21	Jacintinho3	Interno
270430205100098	21	Jacintinho3	Interno
270430205100099	21	Jacintinho3	Interno
270430205100100	21	Jacintinho3	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205100101	21	Jacintinho3	Interno
270430205100102	21	Jacintinho3	Interno
270430205100103	21	Jacintinho3	Interno
270430205100104	21	Jacintinho3	Interno
270430205100105	21	Jacintinho3	Interno
270430205100106	21	Jacintinho3	Interno
270430205100107	21	Jacintinho3	Interno
270430205100108	21	Jacintinho3	Interno
270430205100109	21	Jacintinho3	Interno
270430205100110	21	Jacintinho3	Interno
270430205100111	21	Jacintinho3	Interno
270430205100112	21	Jacintinho3	Interno
270430205100113	21	Jacintinho3	Interno
270430205100114	21	Jacintinho3	Interno
270430205100115	21	Jacintinho3	Interno
270430205100172	21	Jacintinho3	Interno
270430205100173	21	Jacintinho3	Interno
270430205100174	21	Jacintinho3	Interno
270430205100175	21	Jacintinho3	Interno
270430205100176	21	Jacintinho3	Interno
270430205100177	21	Jacintinho3	Interno
270430205100178	21	Jacintinho3	Interno
270430205100190	21	Jacintinho3	Interno
270430205080062	22	Jardim Petropolis/Canaa/Ouro P	Interno
270430205080063	22	Jardim Petropolis/Canaa/Ouro P	Interno
270430205080064	22	Jardim Petropolis/Canaa/Ouro P	Interno
270430205080065	22	Jardim Petropolis/Canaa/Ouro P	Interno
270430205080066	22	Jardim Petropolis/Canaa/Ouro P	Interno
270430205080067	22	Jardim Petropolis/Canaa/Ouro P	Interno
270430205080068	22	Jardim Petropolis/Canaa/Ouro P	Interno
270430205080069	22	Jardim Petropolis/Canaa/Ouro P	Interno
270430205080070	22	Jardim Petropolis/Canaa/Ouro P	Interno
270430205080071	22	Jardim Petropolis/Canaa/Ouro P	Interno
270430205080072	22	Jardim Petropolis/Canaa/Ouro P	Interno
270430205080073	22	Jardim Petropolis/Canaa/Ouro P	Interno
270430205080074	22	Jardim Petropolis/Canaa/Ouro P	Interno
270430205080075	22	Jardim Petropolis/Canaa/Ouro P	Interno
270430205080076	22	Jardim Petropolis/Canaa/Ouro P	Interno
270430205080077	22	Jardim Petropolis/Canaa/Ouro P	Interno
270430205080092	22	Jardim Petropolis/Canaa/Ouro P	Interno
270430205080093	22	Jardim Petropolis/Canaa/Ouro P	Interno
270430205080094	22	Jardim Petropolis/Canaa/Ouro P	Interno
270430205080095	22	Jardim Petropolis/Canaa/Ouro P	Interno
270430205060059	23	Jatiuca	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205060060	23	Jatiuca	Interno
270430205060061	23	Jatiuca	Interno
270430205060062	23	Jatiuca	Interno
270430205060063	23	Jatiuca	Interno
270430205060064	23	Jatiuca	Interno
270430205060065	23	Jatiuca	Interno
270430205060066	23	Jatiuca	Interno
270430205060067	23	Jatiuca	Interno
270430205060068	23	Jatiuca	Interno
270430205060069	23	Jatiuca	Interno
270430205060070	23	Jatiuca	Interno
270430205060071	23	Jatiuca	Interno
270430205060072	23	Jatiuca	Interno
270430205060074	23	Jatiuca	Interno
270430205060093	23	Jatiuca	Interno
270430205060096	23	Jatiuca	Interno
270430205060097	23	Jatiuca	Interno
270430205060100	23	Jatiuca	Interno
270430205060101	23	Jatiuca	Interno
270430205060102	23	Jatiuca	Interno
270430205060103	23	Jatiuca	Interno
270430205060122	23	Jatiuca	Interno
270430205060073	24	Jatiuca2	Interno
270430205060075	24	Jatiuca2	Interno
270430205060076	24	Jatiuca2	Interno
270430205060077	24	Jatiuca2	Interno
270430205060078	24	Jatiuca2	Interno
270430205060079	24	Jatiuca2	Interno
270430205060080	24	Jatiuca2	Interno
270430205060081	24	Jatiuca2	Interno
270430205060082	24	Jatiuca2	Interno
270430205060083	24	Jatiuca2	Interno
270430205060084	24	Jatiuca2	Interno
270430205060085	24	Jatiuca2	Interno
270430205060086	24	Jatiuca2	Interno
270430205060087	24	Jatiuca2	Interno
270430205060088	24	Jatiuca2	Interno
270430205060089	24	Jatiuca2	Interno
270430205060090	24	Jatiuca2	Interno
270430205060091	24	Jatiuca2	Interno
270430205060092	24	Jatiuca2	Interno
270430205060094	24	Jatiuca2	Interno
270430205060095	24	Jatiuca2	Interno
270430205060098	24	Jatiuca2	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205060099	24	Jatiuca2	Interno
270430205060107	24	Jatiuca2	Interno
270430205060108	24	Jatiuca2	Interno
270430205060121	24	Jatiuca2	Interno
270430205070064	25	Levada	Interno
270430205070096	25	Levada	Interno
270430205070097	25	Levada	Interno
270430205070098	25	Levada	Interno
270430205070099	25	Levada	Interno
270430205070100	25	Levada	Interno
270430205070101	25	Levada	Interno
270430205070102	25	Levada	Interno
270430205070103	25	Levada	Interno
270430205070104	25	Levada	Interno
270430205070105	25	Levada	Interno
270430205070114	25	Levada	Interno
270430205070115	25	Levada	Interno
270430205070116	25	Levada	Interno
270430205070117	25	Levada	Interno
270430205080041	26	Mutange	Interno
270430205080042	26	Mutange	Interno
270430205080043	26	Mutange	Interno
270430205080044	26	Mutange	Interno
270430205080045	26	Mutange	Interno
270430205080050	26	Mutange	Interno
270430205080051	26	Mutange	Interno
270430205080087	26	Mutange	Interno
270430205080088	26	Mutange	Interno
270430205090017	26	Mutange	Interno
270430205090018	26	Mutange	Interno
270430205090019	26	Mutange	Interno
270430205090100	26	Mutange	Interno
270430205060025	27	Pajucara/Ponta da Terra/Jaragu	Interno
270430205060026	27	Pajucara/Ponta da Terra/Jaragu	Interno
270430205060027	27	Pajucara/Ponta da Terra/Jaragu	Interno
270430205060028	27	Pajucara/Ponta da Terra/Jaragu	Interno
270430205060029	27	Pajucara/Ponta da Terra/Jaragu	Interno
270430205060030	27	Pajucara/Ponta da Terra/Jaragu	Interno
270430205060031	27	Pajucara/Ponta da Terra/Jaragu	Interno
270430205060032	27	Pajucara/Ponta da Terra/Jaragu	Interno
270430205060033	27	Pajucara/Ponta da Terra/Jaragu	Interno
270430205060034	27	Pajucara/Ponta da Terra/Jaragu	Interno
270430205060035	27	Pajucara/Ponta da Terra/Jaragu	Interno
270430205060036	27	Pajucara/Ponta da Terra/Jaragu	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205060037	27	Pajucara/Ponta da Terra/Jaragu	Interno
270430205060038	27	Pajucara/Ponta da Terra/Jaragu	Interno
270430205060054	27	Pajucara/Ponta da Terra/Jaragu	Interno
270430205060055	27	Pajucara/Ponta da Terra/Jaragu	Interno
270430205060117	27	Pajucara/Ponta da Terra/Jaragu	Interno
270430205060118	27	Pajucara/Ponta da Terra/Jaragu	Interno
270430205060119	27	Pajucara/Ponta da Terra/Jaragu	Interno
270430205060120	27	Pajucara/Ponta da Terra/Jaragu	Interno
270430205130022	28	Pescaria/Riacho Doce	Interno
270430205130023	28	Pescaria/Riacho Doce	Interno
270430205130024	28	Pescaria/Riacho Doce	Interno
270430205130025	28	Pescaria/Riacho Doce	Interno
270430205130026	28	Pescaria/Riacho Doce	Interno
270430205130027	28	Pescaria/Riacho Doce	Interno
270430205130043	28	Pescaria/Riacho Doce	Interno
270430205130044	28	Pescaria/Riacho Doce	Interno
270430205090047	29	Petropolis	Interno
270430205090048	29	Petropolis	Interno
270430205090049	29	Petropolis	Interno
270430205090050	29	Petropolis	Interno
270430205090051	29	Petropolis	Interno
270430205090052	29	Petropolis	Interno
270430205090053	29	Petropolis	Interno
270430205090054	29	Petropolis	Interno
270430205090055	29	Petropolis	Interno
270430205090056	29	Petropolis	Interno
270430205090057	29	Petropolis	Interno
270430205090105	29	Petropolis	Interno
270430205080060	30	Petropolis2/Santo Amaro	Interno
270430205080061	30	Petropolis2/Santo Amaro	Interno
270430205080090	30	Petropolis2/Santo Amaro	Interno
270430205080091	30	Petropolis2/Santo Amaro	Interno
270430205090058	30	Petropolis2/Santo Amaro	Interno
270430205090059	30	Petropolis2/Santo Amaro	Interno
270430205090060	30	Petropolis2/Santo Amaro	Interno
270430205090061	30	Petropolis2/Santo Amaro	Interno
270430205090062	30	Petropolis2/Santo Amaro	Interno
270430205090063	30	Petropolis2/Santo Amaro	Interno
270430205090064	30	Petropolis2/Santo Amaro	Interno
270430205090065	30	Petropolis2/Santo Amaro	Interno
270430205090066	30	Petropolis2/Santo Amaro	Interno
270430205090067	30	Petropolis2/Santo Amaro	Interno
270430205090068	30	Petropolis2/Santo Amaro	Interno
270430205090069	30	Petropolis2/Santo Amaro	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205090106	30	Petropolis2/Santo Amaro	Interno
270430205090116	30	Petropolis2/Santo Amaro	Interno
270430205080046	31	Pinheiro	Interno
270430205080049	31	Pinheiro	Interno
270430205080052	31	Pinheiro	Interno
270430205080053	31	Pinheiro	Interno
270430205080054	31	Pinheiro	Interno
270430205090020	31	Pinheiro	Interno
270430205090021	31	Pinheiro	Interno
270430205090022	31	Pinheiro	Interno
270430205090023	31	Pinheiro	Interno
270430205090024	31	Pinheiro	Interno
270430205090025	31	Pinheiro	Interno
270430205090101	31	Pinheiro	Interno
270430205080047	32	Pinheiro2	Interno
270430205080048	32	Pinheiro2	Interno
270430205080055	32	Pinheiro2	Interno
270430205080056	32	Pinheiro2	Interno
270430205080057	32	Pinheiro2	Interno
270430205080058	32	Pinheiro2	Interno
270430205080059	32	Pinheiro2	Interno
270430205080089	32	Pinheiro2	Interno
270430205060039	33	Poco	Interno
270430205060040	33	Poco	Interno
270430205060041	33	Poco	Interno
270430205060042	33	Poco	Interno
270430205060043	33	Poco	Interno
270430205060044	33	Poco	Interno
270430205060045	33	Poco	Interno
270430205060046	33	Poco	Interno
270430205060047	33	Poco	Interno
270430205060048	33	Poco	Interno
270430205060049	33	Poco	Interno
270430205060050	33	Poco	Interno
270430205060051	33	Poco	Interno
270430205060052	33	Poco	Interno
270430205060053	33	Poco	Interno
270430205060056	33	Poco	Interno
270430205060057	33	Poco	Interno
270430205060058	33	Poco	Interno
270430205070017	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070018	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070019	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070046	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205070047	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070048	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070049	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070050	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070051	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070052	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070053	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070054	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070055	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070056	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070057	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070058	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070059	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070060	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070061	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070062	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070063	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070065	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070066	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070067	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070068	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070069	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070070	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070071	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070072	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070073	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070074	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070075	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070076	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070077	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070078	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070079	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070080	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070081	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070082	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070083	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070084	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070085	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070086	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070087	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070088	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070089	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070090	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070091	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205070092	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070093	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070094	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070095	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070111	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070112	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205070113	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago	Interno
270430205060001	35	Ponta Verde	Interno
270430205060002	35	Ponta Verde	Interno
270430205060003	35	Ponta Verde	Interno
270430205060004	35	Ponta Verde	Interno
270430205060005	35	Ponta Verde	Interno
270430205060006	35	Ponta Verde	Interno
270430205060007	35	Ponta Verde	Interno
270430205060008	35	Ponta Verde	Interno
270430205060009	35	Ponta Verde	Interno
270430205060010	35	Ponta Verde	Interno
270430205060011	35	Ponta Verde	Interno
270430205060012	35	Ponta Verde	Interno
270430205060013	35	Ponta Verde	Interno
270430205060014	35	Ponta Verde	Interno
270430205060015	35	Ponta Verde	Interno
270430205060016	35	Ponta Verde	Interno
270430205060017	35	Ponta Verde	Interno
270430205060018	35	Ponta Verde	Interno
270430205060019	35	Ponta Verde	Interno
270430205060020	35	Ponta Verde	Interno
270430205060021	35	Ponta Verde	Interno
270430205060022	35	Ponta Verde	Interno
270430205060023	35	Ponta Verde	Interno
270430205060024	35	Ponta Verde	Interno
270430205060109	35	Ponta Verde	Interno
270430205060110	35	Ponta Verde	Interno
270430205060111	35	Ponta Verde	Interno
270430205060112	35	Ponta Verde	Interno
270430205060113	35	Ponta Verde	Interno
270430205060114	35	Ponta Verde	Interno
270430205060115	35	Ponta Verde	Interno
270430205060116	35	Ponta Verde	Interno
270430205070006	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070007	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070008	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070009	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070010	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205070011	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070012	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070013	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070014	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070015	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070016	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070020	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070021	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070022	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070023	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070024	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070025	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070026	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070027	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070028	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070029	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070030	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070031	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070032	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070033	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070034	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070035	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070036	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070037	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070038	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070039	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070040	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070041	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070042	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070043	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070044	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070045	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070107	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070108	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070109	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070110	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070118	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205070119	36	Prado/Trapiche da Barra	Interno
270430205120140	37	Santa Lucia	Interno
270430205120141	37	Santa Lucia	Interno
270430205120142	37	Santa Lucia	Interno
270430205120143	37	Santa Lucia	Interno
270430205120144	37	Santa Lucia	Interno
270430205120145	37	Santa Lucia	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205120146	37	Santa Lucia	Interno
270430205120147	37	Santa Lucia	Interno
270430205120148	37	Santa Lucia	Interno
270430205120149	37	Santa Lucia	Interno
270430205120150	37	Santa Lucia	Interno
270430205120151	37	Santa Lucia	Interno
270430205120152	37	Santa Lucia	Interno
270430205120153	37	Santa Lucia	Interno
270430205120154	37	Santa Lucia	Interno
270430205120155	37	Santa Lucia	Interno
270430205120156	37	Santa Lucia	Interno
270430205120157	37	Santa Lucia	Interno
270430205120158	37	Santa Lucia	Interno
270430205120159	37	Santa Lucia	Interno
270430205120160	37	Santa Lucia	Interno
270430205120161	37	Santa Lucia	Interno
270430205120162	37	Santa Lucia	Interno
270430205120163	37	Santa Lucia	Interno
270430205120164	37	Santa Lucia	Interno
270430205120233	37	Santa Lucia	Interno
270430205120234	37	Santa Lucia	Interno
270430205120235	37	Santa Lucia	Interno
270430205120236	37	Santa Lucia	Interno
270430205120001	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120002	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120003	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120004	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120005	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120006	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120007	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120008	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120009	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120010	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120011	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120012	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120013	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120014	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120015	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120016	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120017	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120018	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120019	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120020	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120021	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205120022	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120023	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120024	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120025	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120026	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120027	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120028	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120029	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120030	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120031	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120032	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120033	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120034	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120035	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120036	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120210	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120211	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120212	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120213	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120214	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205120215	38	Santos Dumont/Cidade Universit	Interno
270430205100038	39	Feitosa/Sao Jorge	Interno
270430205100039	39	Feitosa/Sao Jorge	Interno
270430205100040	39	Feitosa/Sao Jorge	Interno
270430205100044	39	Feitosa/Sao Jorge	Interno
270430205100045	39	Feitosa/Sao Jorge	Interno
270430205100046	39	Feitosa/Sao Jorge	Interno
270430205100138	39	Feitosa/Sao Jorge	Interno
270430205100141	39	Feitosa/Sao Jorge	Interno
270430205100142	39	Feitosa/Sao Jorge	Interno
270430205100143	39	Feitosa/Sao Jorge	Interno
270430205100144	39	Feitosa/Sao Jorge	Interno
270430205100145	39	Feitosa/Sao Jorge	Interno
270430205100146	39	Feitosa/Sao Jorge	Interno
270430205100159	39	Feitosa/Sao Jorge	Interno
270430205100182	39	Feitosa/Sao Jorge	Interno
270430205100183	39	Feitosa/Sao Jorge	Interno
270430205100184	39	Feitosa/Sao Jorge	Interno
270430205100185	39	Feitosa/Sao Jorge	Interno
270430205100013	40	Serraria	Interno
270430205100015	40	Serraria	Interno
270430205100017	40	Serraria	Interno
270430205100018	40	Serraria	Interno
270430205100019	40	Serraria	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205100020	40	Serraria	Interno
270430205100021	40	Serraria	Interno
270430205100022	40	Serraria	Interno
270430205100023	40	Serraria	Interno
270430205100024	40	Serraria	Interno
270430205100025	40	Serraria	Interno
270430205100026	40	Serraria	Interno
270430205100027	40	Serraria	Interno
270430205100028	40	Serraria	Interno
270430205100029	40	Serraria	Interno
270430205100030	40	Serraria	Interno
270430205100031	40	Serraria	Interno
270430205100032	40	Serraria	Interno
270430205100033	40	Serraria	Interno
270430205100034	40	Serraria	Interno
270430205100035	40	Serraria	Interno
270430205100154	40	Serraria	Interno
270430205120083	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120084	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120085	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120086	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120087	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120088	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120089	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120090	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120091	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120092	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120093	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120094	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120095	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120096	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120097	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120098	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120099	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120100	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120101	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120102	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120103	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120104	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120105	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120106	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120107	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120108	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120109	41	Tabuleiro do Martins	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205120110	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120111	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120112	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120113	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120114	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120115	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120116	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120117	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120118	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120119	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120226	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120227	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120228	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120229	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120230	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205120231	41	Tabuleiro do Martins	Interno
270430205090038	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205090039	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205090040	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205090041	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205090042	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205090043	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205090044	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120120	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120121	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120122	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120123	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120124	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120125	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120126	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120127	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120128	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120129	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120130	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120131	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120132	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120133	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120134	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120135	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120136	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120137	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120138	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120139	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120232	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno

Setor Censitário	Zona de Tráfego	Nome ZT	Tipo
270430205120246	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205120247	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia	Interno
270430205110096	43	Zona Rural	Interno
270430205110097	43	Zona Rural	Interno
	44	BR-101 Norte	Externo
	45	BR-101 Sul	Externo
	46	BR-104 Norte	Externo
	47	BR-316 Oeste	Externo

8.3.2 Zonas de tráfego

ZT	Nome ZT	ZT	Nome ZT
1	Antares	25	Levada
2	Barro Duro	26	Mutange
3	Benedito Bentes	27	Pajucara/Ponta da Terra/Jaragu
4	Benedito Bentes2	28	Pescaria/Riacho Doce
5	Farol/Bom Parto	29	Petropolis
6	Centro/Farol3	30	Petropolis2/Santo Amaro
7	Cha da Jaqueira	31	Pinheiro
8	Cha de Bebedouro/Bebedouro	32	Pinheiro2
9	Cidade Universitaria	33	Poco
10	Cidade Universitaria3	34	Ponta Grossa/Vergel do Lago
11	Clima Bom/Rio Novo	35	Ponta Verde
12	Cruz das Almas	36	Prado/Trapiche da Barra
13	Farol2/Feitosa	37	Santa Lucia
14	Feitosa/Pitanguinha	38	Santos Dumont/Cidade Universit
15	Garca Torta/Guaxuma	39	Feitosa/Sao Jorge
16	Gruta de Lourdes	40	Serraria
17	Ipioca	41	Tabuleiro do Martins
18	Jacarecica/Sao Jorge	42	Tabuleiro do Martins2/S_Amelia
19	Jacintinho	43	Zona Rural
20	Jacintinho2	44	AL-101 Norte
21	Jacintinho3	45	AL-101 Sul
22	Jardim Petropolis/Canaa/Ouro P	46	BR-104 Norte
23	Jatiuca	47	BR-316 Oeste
24	Jatiuca2		

8.3.3 Matriz OD pico da manhã

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1	1.465	202	679	357	136	395	73	27	416	294	218	116	180	144	23	344	6	118	53	56	132	445	172
2	108	634	37	71	96	279	69	14	20	47	40	247	158	188	29	551	7	302	117	138	111	216	147
3	767	96	887	343	85	202	42	15	383	197	135	75	107	96	20	188	0	77	45	40	88	137	114
4	464	99	423	259	49	139	21	6	75	47	48	47	64	52	14	136	7	96	14	18	58	127	83
5	36	40	6	12	404	437	26	15	10	26	38	39	462	267	6	111	0	16	13	48	127	33	64
6	54	47	23	20	302	1.680	33	23	34	42	56	61	473	165	5	126	0	30	35	46	304	61	228
7	14	47	11	7	58	109	53	42	6	18	24	14	51	59	0	194	0	14	9	14	21	61	39
8	24	23	11	6	50	118	52	60	9	27	67	13	49	34	0	80	0	11	11	5	22	35	33
9	513	50	427	63	53	167	22	6	462	321	141	43	77	58	9	122	4	34	31	33	54	87	81
10	265	47	141	25	65	189	30	18	245	485	480	40	75	60	6	140	0	25	19	23	39	77	43
11	217	56	142	41	125	325	76	82	136	498	1.305	41	144	109	9	242	0	28	24	27	78	130	123
12	35	167	34	10	44	196	20	0	17	35	26	540	79	57	33	96	27	176	265	108	140	34	317
13	61	80	33	16	455	736	38	18	33	41	48	73	678	372	8	184	8	35	74	189	393	60	225
14	54	162	31	18	325	384	74	20	24	41	36	77	455	457	4	401	6	34	89	241	216	55	161
15	19	18	18	19	11	40	5	0	0	7	5	51	12	8	60	20	7	96	13	11	27	7	44
16	112	439	51	48	193	364	220	49	36	65	65	106	250	399	4	1.334	0	87	65	97	133	451	171
17	0	4	0	0	3	25	4	0	4	0	0	26	7	0	25	11	5	18	7	5	7	10	14
18	91	292	59	89	48	214	20	5	18	40	19	231	96	73	79	154	17	405	70	51	96	99	138
19	34	105	28	10	53	195	13	8	9	27	22	282	127	105	11	83	5	58	343	251	269	15	489
20	38	101	47	16	112	265	24	8	12	13	23	151	263	254	10	125	0	44	243	392	315	28	297
21	45	57	33	7	155	522	24	9	16	32	33	132	415	181	12	117	6	49	213	271	584	36	682
22	420	255	76	97	115	319	117	41	44	52	61	73	166	122	6	680	0	98	35	32	98	729	131
23	52	63	33	12	117	532	37	9	18	44	32	271	262	127	19	143	7	77	380	209	713	53	1.494
24	92	132	37	32	158	549	34	7	21	57	43	681	275	130	29	161	37	152	534	171	521	64	1.670

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
25	16	19	9	7	147	475	11	10	3	13	20	30	127	63	0	35	4	5	17	15	56	15	52
26	12	24	5	0	112	137	40	21	3	13	19	19	99	136	0	150	0	12	8	9	24	22	24
27	26	32	14	14	92	720	18	8	20	31	39	104	219	74	12	86	29	48	59	54	310	31	507
28	21	10	15	16	5	44	0	0	5	3	0	60	13	4	36	9	15	51	9	11	27	8	47
29	44	28	15	9	56	138	61	71	17	24	72	18	51	38	0	105	3	10	17	9	27	73	40
30	112	76	25	20	110	264	104	96	18	55	147	37	120	88	6	305	0	24	24	14	57	263	100
31	14	42	11	8	104	156	65	38	8	22	33	27	102	179	3	257	0	19	8	16	40	45	35
32	21	62	11	0	107	145	64	26	7	21	18	24	122	189	3	305	3	15	10	27	39	50	45
33	34	40	19	10	134	809	19	9	23	39	40	113	313	115	6	103	9	35	89	96	485	50	677
34	28	11	13	3	63	297	11	8	4	13	19	22	69	32	6	35	0	6	11	18	25	16	44
35	81	84	30	22	139	896	49	15	29	62	48	385	256	111	29	187	75	145	188	106	465	51	1.350
36	40	30	21	4	131	773	23	3	10	28	39	49	127	80	7	83	0	13	34	19	73	31	110
37	672	71	151	97	82	213	39	34	97	104	176	47	88	81	5	178	0	44	14	23	54	203	78
38	335	113	216	45	138	461	76	36	251	757	798	75	214	143	9	306	3	40	42	46	113	161	133
39	59	283	31	15	58	198	23	7	21	24	17	125	129	184	6	228	0	62	125	194	118	32	134
40	410	702	122	228	166	493	99	17	58	85	76	227	243	205	25	731	6	357	88	94	178	636	211
41	1.032	95	385	108	114	331	51	41	439	548	568	68	132	105	16	214	3	50	35	38	90	153	134
42	228	46	64	21	138	294	74	95	58	160	596	32	140	106	10	215	0	20	23	28	72	114	98
43	313	83	592	178	87	282	37	14	217	156	104	161	120	81	112	146	38	141	57	49	96	77	150
44	65	56	112	30	49	282	19	6	38	39	45	163	108	58	132	86	339	154	72	56	151	47	172
45	103	84	44	28	304	1.489	87	48	49	135	269	160	452	208	14	286	6	63	78	80	313	98	398
46	343	108	192	65	174	425	84	47	129	399	508	94	196	137	0	298	5	45	32	39	120	173	136
47	192	70	141	36	152	506	65	41	96	479	716	55	228	117	0	224	0	31	30	32	104	118	103

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

O/D	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
1	195	116	42	106	6	37	144	61	96	120	19	188	134	588	251	47	535	1.030	270	262	159	277	264	282
2	215	66	30	94	9	11	53	43	91	91	21	198	75	34	26	264	604	97	41	43	83	162	78	86
3	164	58	35	77	11	25	56	43	64	80	11	182	61	159	159	27	210	398	116	537	128	112	145	135
4	90	36	21	78	7	10	29	23	40	61	11	126	41	94	44	19	272	120	57	206	63	66	70	68
5	78	195	77	70	7	16	25	60	78	94	52	100	104	14	33	23	40	31	18	15	34	126	63	71
6	205	400	49	506	6	18	50	43	58	509	106	421	433	26	57	33	74	67	53	26	94	482	101	129
7	51	41	41	32	0	52	72	64	65	34	8	50	37	12	27	15	51	27	38	6	13	65	26	25
8	38	39	38	32	0	63	88	51	39	30	7	47	37	24	27	8	22	48	97	19	9	88	27	42
9	87	53	23	53	0	13	37	34	48	54	8	98	50	120	209	19	120	500	90	217	76	92	137	131
10	73	60	29	48	3	28	69	30	48	52	13	119	73	100	601	17	85	484	166	103	77	162	287	393
11	130	99	63	92	6	51	157	62	84	96	33	235	145	159	693	14	106	642	686	99	69	413	352	567
12	688	34	11	145	24	7	19	17	25	133	0	364	53	7	28	82	99	38	25	126	450	188	54	55
13	191	185	63	205	4	14	39	63	93	293	46	260	149	21	34	67	72	59	37	36	77	269	67	105
14	170	113	108	121	6	16	26	146	187	129	22	194	94	22	35	165	112	57	34	38	85	170	70	93
15	56	5	0	20	30	0	3	0	4	27	0	59	15	0	9	8	22	11	3	77	96	25	7	10
16	226	97	136	111	0	63	195	221	322	135	35	194	112	52	69	180	499	112	89	43	76	193	150	134
17	21	6	0	12	18	4	0	0	0	9	0	34	11	0	0	0	5	0	0	46	192	16	8	0
18	235	53	16	113	32	0	15	23	30	112	12	200	62	24	28	54	370	44	23	102	269	122	67	56
19	590	30	12	140	4	3	11	13	18	176	7	327	57	4	18	133	55	23	22	34	121	107	42	42
20	289	82	23	110	5	7	15	25	42	136	20	269	70	16	20	203	63	28	20	36	104	112	49	45
21	450	94	23	340	12	7	21	24	35	506	22	434	129	12	27	77	62	39	21	33	132	240	58	58
22	157	99	42	78	3	62	252	71	116	96	17	139	94	167	51	41	616	161	94	27	67	161	117	121
23	1.522	101	25	536	17	8	31	37	49	682	16	1.145	163	25	34	73	75	40	24	54	281	374	91	107
24	3.045	109	33	493	38	12	22	30	50	456	25	1.967	179	30	40	90	124	81	52	161	782	609	118	139
25	43	384	32	53	0	8	17	22	19	79	208	64	304	7	16	10	23	16	12	7	55	141	22	47
26	40	50	66	31	4	15	27	84	105	35	23	32	35	0	15	19	26	11	13	4	13	66	31	26
27	436	114	13	1.459	23	14	21	29	32	875	27	1.296	249	8	28	29	38	43	14	109	658	864	100	107

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

O/D	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
28	53	4	0	21	25	0	0	0	4	28	3	64	18	0	6	11	11	5	0	78	149	30	8	8
29	49	56	31	40	4	65	111	52	45	41	10	56	38	31	37	8	32	66	93	14	15	107	36	53
30	100	86	43	72	8	103	225	77	81	78	16	108	76	82	65	12	125	118	180	25	36	183	80	105
31	46	45	84	39	6	28	49	121	146	39	17	48	34	9	25	23	40	15	27	8	14	89	29	40
32	48	39	90	37	0	18	34	118	149	39	10	53	41	14	27	41	58	20	17	12	22	80	36	43
33	406	122	32	937	12	4	24	34	51	981	19	743	183	14	31	40	46	44	25	40	256	509	80	69
34	74	264	18	59	4	11	12	22	22	47	295	94	364	6	20	0	19	11	17	16	35	216	19	36
35	2.153	136	33	1.534	57	13	35	40	58	808	46	4.664	279	29	43	61	113	93	48	297	1.547	1.391	229	226
36	124	425	26	234	8	8	17	35	39	174	307	174	1.066	10	24	28	38	34	37	23	72	554	57	104
37	79	61	33	59	0	47	121	34	56	74	14	87	80	370	103	28	185	492	269	41	74	175	121	121
38	174	119	54	135	9	51	139	67	108	135	23	239	158	157	1.594	31	158	559	347	205	109	378	1.108	1.316
39	141	43	25	72	4	5	10	35	54	81	12	124	52	26	28	220	162	52	24	24	72	83	38	52
40	268	120	53	154	9	30	147	70	117	159	28	231	153	124	57	164	1.310	148	98	92	149	228	173	148
41	124	111	35	108	6	44	112	49	61	114	26	130	127	491	413	31	171	1.426	473	205	123	290	308	352
42	106	96	54	71	0	107	223	64	86	88	27	142	109	238	202	16	88	459	577	47	56	283	174	195
43	201	86	23	131	86	15	44	32	50	122	10	257	96	71	133	39	120	240	85	678	728	171	317	145
44	218	77	6	116	254	13	24	17	27	127	18	214	106	26	43	24	80	70	34	1.224	-	-	-	-
45	435	426	66	690	15	51	112	80	103	604	336	712	1.369	54	171	50	122	132	147	76	-	-	-	-
46	180	127	70	195	6	56	164	88	110	175	30	278	140	139	1.019	46	169	396	315	265	-	-	-	-
47	148	110	50	199	5	63	128	60	73	157	32	240	270	83	1.206	36	134	322	254	103	-	-	-	-

8.3.4 Matriz OD pico da tarde

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1	1.959	174	894	513	72	154	47	30	679	377	274	91	98	67	12	240	4	128	52	55	90	501	107
2	183	943	68	89	67	131	62	20	55	41	44	297	112	195	32	590	5	429	163	139	134	265	159
3	991	79	1.154	495	32	80	19	14	570	202	126	29	62	45	8	99	3	67	28	38	59	103	58
4	584	95	453	359	8	42	9	0	80	39	34	38	18	15	16	74	0	98	13	16	28	143	39
5	89	78	35	23	556	447	57	36	35	35	70	69	700	425	7	216	0	41	55	100	238	87	160
6	292	229	151	78	628	2.701	94	76	127	122	207	210	962	425	29	392	12	115	162	188	742	213	672
7	58	70	24	13	41	67	81	56	22	29	59	31	53	70	0	247	0	25	11	13	30	107	43
8	31	21	5	3	26	47	60	74	4	16	88	14	34	23	0	68	0	10	3	9	13	57	17
9	689	54	543	85	28	59	13	10	705	362	135	20	41	38	5	71	4	27	18	24	33	59	41
10	430	64	217	46	39	104	31	28	393	664	588	40	76	54	0	106	0	31	28	17	58	58	66
11	341	55	150	55	61	125	42	94	174	481	1.690	32	75	59	4	136	3	21	31	24	76	86	96
12	86	291	31	22	43	103	15	9	21	20	41	875	88	85	43	120	17	332	404	186	227	56	436
13	135	127	73	33	676	785	63	38	54	80	106	124	1.023	620	15	318	0	74	123	273	610	128	390
14	128	207	54	33	387	284	78	36	38	48	65	120	600	617	4	522	0	71	118	300	287	120	186
15	14	29	13	21	7	24	0	0	7	6	3	66	11	11	45	14	17	76	16	14	18	12	36
16	283	623	118	88	166	248	253	79	92	97	162	187	285	489	11	1.671	7	143	88	110	192	646	214
17	7	0	5	6	5	16	3	0	0	0	5	41	4	6	30	12	8	14	4	0	18	3	30
18	154	453	77	101	26	99	18	0	28	27	26	396	56	66	71	147	12	553	91	59	98	104	149
19	52	137	22	17	34	96	8	5	16	18	20	375	113	106	15	80	3	60	562	323	404	37	666
20	53	130	31	20	84	103	17	5	24	17	25	173	267	302	8	102	0	51	316	482	430	35	403
21	128	128	67	33	213	553	45	22	45	47	73	204	605	282	28	190	8	101	425	417	1.209	101	1.485
22	506	283	111	128	58	115	107	54	61	63	85	52	83	78	3	624	0	97	23	25	64	821	81
23	159	187	73	45	152	541	46	28	58	42	101	445	428	198	37	197	15	159	738	422	1.523	96	2.908
24	145	225	71	65	136	359	46	21	40	48	99	964	309	164	59	197	26	255	824	331	911	84	2.512
25	57	49	31	16	191	610	27	28	26	40	52	43	200	121	3	79	7	31	38	51	120	44	113

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
26	41	43	7	8	121	75	52	32	8	5	35	27	118	160	0	180	6	18	19	21	32	38	33
27	113	89	63	48	102	740	34	22	50	46	84	196	321	104	18	131	6	97	167	118	577	70	893
28	13	20	11	11	10	22	3	0	4	8	11	62	19	6	41	5	20	34	19	10	20	10	39
29	52	24	15	10	27	57	70	93	15	19	67	13	33	25	0	88	0	9	7	5	29	77	31
30	143	74	38	27	48	107	109	129	28	50	157	30	65	51	3	235	0	19	10	14	55	293	61
31	55	53	17	17	99	61	71	43	19	13	38	31	120	216	4	316	0	23	24	35	35	58	45
32	85	100	30	18	118	85	85	37	32	22	50	49	166	260	0	417	0	29	30	43	57	94	70
33	120	103	61	23	140	856	31	21	42	48	87	166	447	140	23	154	10	99	185	175	904	82	1.147
34	29	20	11	11	69	191	12	8	12	12	25	20	80	43	4	45	0	8	22	24	51	15	64
35	171	215	99	53	127	655	44	28	56	69	95	555	319	163	46	208	10	234	358	232	771	96	1.951
36	72	68	40	26	162	649	40	33	29	41	93	90	199	117	13	118	6	40	71	71	147	55	212
37	766	56	178	111	39	83	24	35	161	117	201	38	47	36	4	84	4	32	16	14	28	190	55
38	440	56	212	57	57	143	44	31	305	739	854	53	92	61	7	144	0	32	37	33	93	86	95
39	78	363	33	18	39	68	18	11	20	20	22	170	110	209	0	249	0	78	189	241	150	61	147
40	635	907	165	324	81	193	86	23	93	75	86	208	131	151	25	689	5	447	109	101	151	734	191
41	1.517	105	551	145	75	155	34	37	751	632	703	54	102	72	8	161	0	64	35	43	78	163	108
42	310	61	87	58	61	124	53	127	102	170	794	45	92	70	5	142	0	26	26	24	68	111	85
43	417	89	766	256	53	113	17	8	304	159	76	218	98	57	118	95	50	120	56	44	105	55	161
44	80	89	124	48	49	159	18	0	29	20	45	378	120	57	154	80	274	238	86	64	183	52	282
45	178	137	74	52	242	869	61	60	64	102	374	333	436	190	30	231	9	106	116	99	354	125	510
46	386	126	167	62	122	278	45	23	185	291	385	161	201	115	12	212	11	77	50	43	140	138	182
47	344	105	148	42	108	239	37	37	153	361	675	76	159	99	4	197	0	44	36	44	97	117	136

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

O/D	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
1	107	40	17	75	6	52	148	30	56	91	25	119	35	739	393	56	534	1.428	273	353	77	108	311	216
2	260	28	27	57	17	26	73	41	74	71	21	149	47	59	83	382	870	96	45	83	59	78	100	81
3	62	17	12	30	15	10	41	14	24	43	26	37	25	173	219	33	165	592	93	698	71	67	144	122
4	40	9	0	19	14	4	17	0	11	29	6	34	20	103	59	25	329	137	40	225	33	31	44	46
5	170	180	124	98	9	31	54	92	125	144	86	192	123	58	90	55	114	73	69	48	50	224	100	96
6	640	671	115	907	20	87	171	123	146	1.052	351	995	688	174	261	126	314	253	223	171	385	1.332	283	385
7	60	16	54	32	0	70	102	73	77	29	11	46	29	28	50	27	89	53	48	19	18	61	39	47
8	24	17	31	16	0	85	120	56	34	15	8	22	21	33	34	8	21	39	113	14	10	54	28	48
9	35	13	12	21	5	13	35	8	22	33	3	50	23	136	283	28	86	712	74	251	35	39	141	139
10	91	24	12	48	0	24	51	22	26	49	16	85	28	126	804	19	95	652	168	161	44	114	349	399
11	85	34	31	76	4	76	159	36	40	60	27	96	47	215	838	40	98	768	762	112	47	331	428	650
12	952	29	8	149	33	10	29	18	30	132	10	496	51	39	37	154	205	53	39	108	191	143	75	60
13	358	158	112	278	5	34	82	106	162	432	89	393	133	82	139	117	176	119	102	77	68	347	132	137
14	184	84	157	104	8	33	74	205	249	116	37	168	88	62	100	215	190	85	77	63	44	158	89	93
15	65	0	0	40	36	0	7	0	6	27	4	65	14	10	11	7	22	10	12	104	83	14	22	5
16	265	58	178	133	12	105	269	303	380	137	29	194	99	123	185	264	718	190	157	95	80	191	177	161
17	52	0	0	32	23	0	3	0	0	15	0	66	5	5	4	7	3	9	4	54	235	7	0	5
18	304	15	13	73	33	9	24	15	27	67	9	216	19	34	38	92	479	68	21	121	130	61	46	41
19	783	18	7	133	14	8	19	11	22	151	21	329	38	21	31	183	90	34	15	43	51	60	37	42
20	302	20	19	103	5	0	22	26	40	153	23	188	37	24	33	240	109	41	23	34	51	83	49	49
21	926	75	30	489	16	26	51	41	53	863	43	795	97	59	91	146	170	84	62	79	142	291	121	98
22	100	37	25	51	0	79	278	49	73	73	14	85	32	219	100	46	756	165	136	58	44	68	101	81
23	2.517	78	25	807	34	23	47	36	53	1.168	39	1.964	114	52	98	151	222	115	79	107	212	352	133	125
24	4.201	64	27	560	45	20	46	39	55	560	48	2.782	113	55	97	140	239	100	74	160	211	331	157	100
25	137	461	36	122	6	23	36	35	39	129	307	164	436	27	58	43	65	51	47	41	98	331	79	95
26	55	34	84	26	0	23	26	102	116	28	19	33	44	16	18	18	49	27	32	17	10	67	45	39
27	660	110	20	1.978	19	23	51	28	39	1.316	71	2.173	227	41	91	65	128	86	63	94	110	424	136	123

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

O/D	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
28	70	0	3	45	32	0	0	0	0	17	0	74	6	7	6	6	15	9	7	97	166	11	20	3
29	19	22	31	13	4	88	141	53	35	23	3	32	18	45	36	3	44	63	119	10	13	58	34	65
30	56	35	39	40	5	134	276	64	50	42	13	63	28	104	90	13	152	137	256	29	26	112	94	144
31	62	19	98	41	6	42	65	143	165	36	13	41	39	21	34	38	70	36	40	20	16	60	59	44
32	82	31	123	47	0	31	62	169	195	46	15	60	49	32	58	57	104	51	47	32	28	78	63	55
33	632	113	20	1.254	15	23	57	32	45	1.479	58	1.163	176	54	95	75	139	101	82	70	126	441	117	116
34	70	280	20	63	0	5	14	27	25	45	425	59	428	11	15	14	22	21	17	13	14	311	24	27
35	2.817	96	30	1.954	33	24	60	47	53	1.105	83	6.906	162	65	125	135	215	98	105	161	171	482	265	150
36	239	395	43	312	10	23	49	37	39	236	437	349	1.239	42	73	55	81	78	76	60	103	1.031	98	251
37	49	23	11	30	0	35	97	20	21	30	9	56	17	439	145	22	133	609	273	68	47	70	115	99
38	106	34	13	65	4	41	96	32	43	68	25	109	38	144	1.758	30	109	610	290	155	48	179	1.057	1.289
39	155	11	21	46	0	8	21	30	53	51	9	103	28	35	46	269	222	33	25	46	27	42	49	32
40	272	39	37	85	12	39	137	50	81	97	29	158	68	182	122	204	1.759	212	97	118	100	114	109	110
41	91	32	25	52	6	48	120	33	38	60	23	116	48	567	589	44	186	1.885	520	288	86	155	416	361
42	70	42	25	51	0	116	232	39	49	56	17	82	44	281	295	16	105	571	680	62	36	230	210	248
43	264	17	15	176	119	9	28	20	30	97	9	317	28	71	182	42	117	331	52	864	846	83	366	124
44	604	36	9	394	243	4	21	16	22	212	16	688	48	39	52	37	114	62	27	1.048	-	-	-	-
45	892	215	65	942	23	76	143	86	89	561	313	1.307	826	96	235	62	159	223	223	118	-	-	-	-
46	290	70	35	210	14	43	102	45	60	120	24	412	78	132	1.124	45	200	397	211	344	-	-	-	-
47	205	59	37	157	0	49	111	31	48	118	21	299	117	122	1.292	41	121	414	233	135	-	-	-	-

8.3.5 Matriz OD diária

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1	10.727	988	5.070	2.950	540	1.436	294	179	3.532	1.960	1.357	514	754	607	87	1.457	25	685	279	345	658	2.893	781
2	869	5.068	353	532	406	1.114	380	101	229	231	270	1.512	692	1.106	169	3.400	15	2.331	805	752	750	1.564	905
3	5.360	428	6.394	2.604	301	784	144	78	2.996	1.140	707	291	443	346	83	652	14	419	184	212	409	612	499
4	3.076	555	2.730	1.913	158	477	91	33	462	230	238	206	212	180	108	539	11	634	91	107	229	820	310
5	407	328	192	105	3.009	2.846	235	155	156	210	334	261	3.627	2.140	25	865	15	170	224	455	1.147	365	735
6	985	862	502	290	2.762	14.869	390	292	410	450	874	771	4.451	1.714	88	1.523	55	513	684	718	3.192	816	2.728
7	250	351	115	66	278	479	406	297	76	117	234	123	290	399	12	1.423	4	108	75	75	154	599	217
8	176	117	69	37	203	431	306	405	58	109	493	58	191	160	6	467	0	43	42	31	99	302	135
9	3.703	250	2.991	480	212	575	99	56	3.727	2.059	866	171	286	244	28	475	6	160	117	135	247	341	334
10	2.119	270	1.098	224	269	719	155	107	1.983	3.642	3.282	211	379	303	30	618	10	157	121	114	276	354	335
11	1.515	330	743	234	449	1.259	273	495	885	3.219	9.764	226	552	420	24	889	8	172	127	149	426	514	545
12	376	1.486	198	144	269	868	100	41	116	176	174	4.473	490	414	232	618	97	1.672	2.062	898	1.091	284	2.264
13	653	608	326	167	3.523	4.554	265	145	237	325	430	533	5.242	3.142	46	1.422	20	329	628	1.470	3.138	567	2.050
14	566	1.104	264	162	2.164	1.983	413	151	198	258	334	517	3.188	3.356	33	2.688	17	334	614	1.686	1.544	485	1.030
15	92	166	81	110	36	183	17	8	22	28	27	273	67	46	294	78	88	500	67	52	128	35	218
16	1.229	3.385	504	426	921	1.768	1.451	440	360	480	693	755	1.452	2.659	49	9.364	23	786	406	580	877	3.620	1.040
17	24	27	15	19	22	108	0	0	6	18	17	136	35	22	116	36	17	89	32	25	60	13	102
18	693	2.402	410	622	225	807	120	37	132	161	139	1.792	376	340	483	832	74	3.133	450	309	542	594	880
19	267	824	145	94	244	772	68	29	87	127	97	2.069	674	609	64	427	19	467	2.970	1.748	2.068	173	3.520
20	274	755	213	91	528	991	85	35	117	114	118	982	1.590	1.743	52	628	13	300	1.764	2.645	2.285	189	2.125
21	545	647	298	154	1.125	3.220	157	79	183	238	295	1.066	3.086	1.476	88	875	46	483	1.976	2.076	5.706	400	7.009
22	2.837	1.647	548	788	444	1.129	647	288	291	343	440	315	632	549	30	3.830	17	597	165	166	434	4.756	567
23	677	773	334	216	760	3.070	214	102	240	303	408	2.208	2.025	952	167	1.012	61	752	3.487	1.938	7.060	489	13.888
24	689	1.207	326	264	780	2.660	245	91	229	327	397	5.220	1.686	892	238	1.136	121	1.413	4.220	1.537	4.211	505	12.766
25	214	191	126	57	1.159	3.687	108	97	98	125	217	201	1.075	526	29	357	21	103	162	216	521	172	480
26	154	177	75	35	685	564	293	178	63	79	167	100	632	908	11	1.015	4	70	62	98	155	163	189
27	393	397	227	183	551	4.427	156	89	184	228	333	874	1.524	528	99	649	72	428	666	532	2.628	281	4.129
28	61	88	60	56	29	187	14	10	21	22	24	261	60	34	196	69	98	248	67	45	117	25	201
29	253	155	94	42	207	492	402	482	74	118	398	68	226	180	12	564	0	49	40	36	136	444	191
30	798	428	220	116	366	931	625	706	169	271	901	155	460	366	14	1.550	6	146	93	85	282	1.632	392
31	215	263	104	51	578	587	435	262	82	112	197	143	600	1.195	16	1.772	10	106	83	131	203	303	250
32	320	472	144	81	661	661	454	197	121	146	228	182	825	1.384	16	2.229	8	146	122	203	257	430	311
33	469	446	254	138	767	5.052	163	81	174	244	344	820	2.218	679	89	758	41	387	817	756	4.304	355	5.638

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
34	139	92	76	33	420	1.439	57	55	54	63	120	126	406	207	17	176	5	59	96	111	249	91	300
35	704	869	350	258	830	4.596	289	118	261	401	486	2.748	1.787	843	263	1.199	186	1.141	1.676	982	3.741	512	9.841
36	352	293	188	107	825	4.159	181	139	143	195	335	363	928	546	41	591	22	210	265	260	702	231	938
37	4.348	315	949	612	280	744	159	191	753	651	1.090	191	351	276	24	653	0	179	93	121	266	1.150	332
38	2.202	419	1.287	306	501	1.488	283	197	1.706	4.678	5.003	331	754	520	50	1.043	21	220	203	208	560	558	633
39	384	1.934	188	125	254	695	111	34	123	128	137	822	647	1.154	26	1.392	10	490	984	1.383	784	272	761
40	3.043	5.005	909	1.943	599	1.744	507	159	444	402	444	1.124	953	935	155	4.074	21	2.620	514	496	928	4.339	1.141
41	7.924	473	2.868	724	427	1.217	235	222	3.694	3.535	3.915	305	586	458	47	984	20	287	186	235	446	913	613
42	1.651	292	483	233	433	1.082	314	692	450	932	4.513	204	534	423	26	886	11	137	122	142	365	651	467
43	2.065	421	4.229	1.318	298	1.047	126	62	1.593	886	541	884	514	338	577	588	254	742	259	259	530	301	772
44	430	343	648	187	273	1.349	90	38	188	196	257	1.275	558	299	641	393	1.451	898	362	268	802	188	1.091
45	774	582	361	209	1.356	6.229	362	336	312	615	1.736	1.176	2.116	968	94	1.296	50	451	516	467	1.690	582	2.319
46	1.797	574	916	330	699	1.961	323	195	864	1.919	2.286	667	1.029	668	78	1.292	52	345	239	259	715	752	935
47	1.364	449	742	251	594	1.902	250	227	681	2.382	3.784	355	899	535	37	978	24	211	161	201	542	565	662

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

O/D	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
1	818	391	176	508	54	257	809	254	367	567	133	753	432	4.201	1.949	325	3.126	7.773	1.581	1.935	545	910	1.508	1.235
2	1.344	251	161	473	82	129	376	236	474	495	92	896	330	272	326	1.934	4.883	479	274	361	367	621	473	393
3	526	232	116	340	60	103	251	150	204	338	83	505	281	985	1.147	157	995	3.056	512	4.105	486	497	795	723
4	340	108	50	237	49	47	150	75	104	220	57	366	155	558	256	116	1.934	748	268	1.321	195	252	259	265
5	720	1.218	617	514	20	154	277	503	618	720	399	834	717	202	355	215	483	313	310	184	269	1.100	455	455
6	2.418	3.487	448	4.235	82	296	600	444	560	4.769	1.267	4.260	3.689	535	919	537	1.245	885	795	668	1.320	4.957	1.178	1.450
7	281	137	293	166	12	377	577	437	458	160	55	283	161	115	199	98	426	217	272	96	97	322	218	207
8	149	139	202	117	0	458	679	300	220	107	49	156	141	169	182	36	151	222	662	63	56	346	155	209
9	291	181	95	234	16	76	174	111	148	217	46	346	158	779	1.572	98	555	3.908	454	1.519	242	367	724	712
10	403	218	97	297	25	115	266	127	187	286	61	541	239	671	4.454	115	469	3.607	963	793	281	710	1.633	2.242
11	529	347	198	440	20	349	853	243	300	465	129	709	462	1.105	4.831	147	493	4.162	4.551	588	296	1.780	2.123	3.263
12	5.165	216	71	864	188	59	132	108	155	806	73	2.565	326	152	215	775	976	242	171	697	1.367	1.105	391	282
13	1.686	1.025	579	1.471	39	157	365	523	781	2.182	363	1.863	891	283	496	590	792	517	438	327	493	1.769	662	721
14	974	549	858	599	34	156	301	1.104	1.353	727	203	985	560	239	400	1.164	898	416	354	262	303	881	458	482
15	305	32	10	147	182	3	20	12	25	130	13	321	55	24	38	29	150	52	19	507	444	94	63	34
16	1.260	437	921	666	43	493	1.380	1.586	2.168	755	163	1.139	554	539	737	1.321	3.985	891	749	427	401	1.133	881	811
17	167	20	5	100	120	7	7	7	6	53	7	206	39	7	16	13	31	22	15	292	1.133	61	22	16
18	1.506	178	78	492	230	45	134	109	169	491	67	1.212	239	161	182	437	2.670	276	138	684	822	502	269	241
19	4.286	143	62	762	55	41	86	81	117	873	73	1.733	258	92	131	1.006	472	167	119	225	388	510	200	168
20	1.737	235	100	616	38	42	96	135	224	826	117	1.156	299	93	131	1.420	470	199	130	188	308	489	220	202
21	4.185	510	145	2.532	79	103	221	185	264	4.243	218	3.624	642	205	370	728	767	356	271	367	719	1.467	478	421
22	617	307	182	363	22	422	1.592	313	496	411	87	600	292	1.139	436	248	4.423	905	621	259	244	537	576	488
23	12.511	509	160	3.976	143	123	280	212	295	5.555	231	9.645	838	241	447	712	920	477	361	546	1.038	1.963	665	592
24	22.916	500	187	3.031	202	95	261	249	345	2.973	208	14.582	894	250	442	779	1.174	505	380	882	1.962	2.724	920	638
25	484	2.731	198	552	28	89	144	145	175	629	1.656	654	2.358	117	240	139	259	193	184	167	353	1.392	264	363
26	215	231	430	153	11	137	167	511	644	165	120	217	226	73	130	102	211	122	150	76	68	324	202	187
27	3.100	586	120	10.329	89	101	200	163	224	6.735	301	10.551	1.353	161	343	267	536	343	231	563	1.302	3.401	789	610
28	262	37	8	151	158	0	13	12	20	125	15	289	60	20	34	28	86	39	19	514	815	107	49	28
29	188	160	154	140	14	473	749	269	198	131	44	193	151	207	219	44	213	287	619	64	57	386	185	293
30	400	281	187	285	16	735	1.477	377	325	274	74	413	272	545	474	100	854	655	1.271	155	151	752	455	595
31	278	194	533	198	10	236	353	781	948	206	117	273	231	96	171	163	293	179	194	101	94	358	242	228
32	363	208	622	243	15	178	279	886	1.081	242	99	359	237	131	239	288	477	238	223	124	128	391	283	265
33	2.993	672	155	6.702	74	98	224	193	242	7.590	266	5.819	1.033	178	362	340	592	381	281	381	865	2.451	577	556
34	300	1.717	115	375	7	42	77	121	111	296	2.403	380	2.465	63	100	72	117	108	90	63	121	1.730	119	156
35	14.926	699	193	10.327	234	130	328	245	362	5.653	328	35.628	1.254	299	549	548	1.014	559	395	1.248	2.743	4.359	1.395	962
36	986	2.473	218	1.527	40	110	204	211	245	1.134	2.385	1.401	7.463	167	323	208	398	345	294	219	454	4.563	419	807

Estudo de Circulação e Proposta de Intervenções Viárias
para Restauração do Tráfego do Município de Maceió - AL

O/D	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
37	345	193	96	223	9	230	580	137	186	256	62	359	219	2.571	726	123	888	3.377	1.641	318	236	593	603	542
38	676	380	164	567	46	243	539	217	323	540	124	860	453	770	10.779	198	655	3.335	1.731	1.039	398	1.311	6.039	7.738
39	870	164	97	335	24	44	99	152	279	353	57	611	208	177	187	1.540	1.142	241	151	203	225	328	264	195
40	1.432	384	219	625	78	200	831	306	523	683	136	1.061	524	845	504	1.072	9.882	939	513	554	535	823	707	662
41	585	346	146	443	34	261	654	203	272	432	107	662	373	3.378	2.992	202	940	10.690	3.028	1.420	510	1.056	1.933	1.823
42	455	324	190	341	21	626	1.303	252	308	380	101	519	348	1.608	1.575	116	521	3.012	3.957	330	242	1.359	1.069	1.135
43	1.094	271	90	731	567	72	174	127	180	552	82	1.310	327	367	946	202	641	1.607	369	4.849	4.099	650	1.967	758
44	1.820	311	60	1.061	1.158	50	100	85	120	811	84	2.062	392	168	263	161	489	363	158	5.368	-	-	-	-
45	3.159	1.703	368	3.793	80	380	736	443	497	2.802	1.772	4.739	5.332	440	1.070	296	807	909	1.171	582	-	-	-	-
46	1.418	516	248	1.167	77	233	634	312	414	853	148	2.156	546	663	6.085	261	863	2.163	1.353	1.857	-	-	-	-
47	929	438	184	838	42	299	636	212	282	711	146	1.252	874	550	7.604	194	652	1.935	1.309	755	-	-	-	-

8.3.6 Viagens por hora ao longo da semana

Horário	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo	Média (2ª a 5ª)
0:00	43.178	42.704	46.251	45.582	49.996	59.484	57.514	44.429
1:00	27.580	23.785	24.540	24.987	27.930	34.620	35.792	25.223
2:00	16.960	15.158	16.160	16.581	19.451	25.493	26.864	16.215
3:00	12.719	13.682	13.152	12.002	15.232	18.800	20.070	12.889
4:00	14.905	14.657	15.842	13.833	18.486	19.527	17.699	14.809
5:00	32.045	32.698	31.582	28.503	34.012	26.154	21.162	31.207
6:00	68.601	68.826	69.063	65.401	68.589	43.827	31.375	67.973
7:00	103.948	105.360	104.490	107.079	108.422	67.504	42.194	105.219
8:00	111.850	112.752	108.511	114.157	117.697	84.229	53.020	111.818
9:00	109.014	109.432	103.873	107.577	112.752	89.652	62.569	107.474
10:00	104.167	108.230	100.943	106.115	111.498	95.584	69.114	104.864
11:00	110.878	111.268	103.432	108.423	114.710	96.330	73.908	108.500
12:00	121.106	126.351	118.727	123.554	128.626	102.324	76.197	122.435
13:00	116.398	116.320	111.927	117.989	123.204	96.239	70.951	115.659
14:00	103.919	106.847	99.208	105.649	116.156	89.815	71.123	103.906
15:00	101.343	105.460	96.804	102.333	113.700	85.346	70.569	101.485
16:00	105.752	106.596	104.585	102.287	116.350	82.561	72.433	104.805
17:00	118.120	119.902	115.437	119.117	127.253	85.759	72.280	118.144
18:00	121.422	120.266	116.253	122.215	123.978	86.050	72.838	120.039
19:00	101.651	97.627	93.140	101.271	109.912	80.573	63.531	98.422
20:00	76.334	76.331	71.749	78.642	82.186	66.813	56.793	75.764
21:00	57.621	59.186	56.963	64.576	68.686	56.319	44.376	59.587
22:00	39.373	42.101	39.126	44.109	47.042	41.939	28.550	41.177
23:00	14.061	15.576	13.412	17.572	20.383	20.068	10.777	15.155
Total	1.832.945	1.851.115	1.775.170	1.849.554	1.976.251	1.555.010	1.221.699	1.827.196