

## DOSSIÊ: PONTE SALVADOR – ITAPARICA

### REPORTAGENS - DEPOIMENTOS

Numa reportagem crítica para o blog do Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU-Ba), Paulo Ormino de Azevedo exibe vários prós e contras sobre a construção da ponte Salvador-Itaparica. Em primeira instância, ele faz uma suposição da quantidade de habitantes da ilha depois da construção



Paulo Ormino de Azevedo- Arquiteto e urbanista.

da ponte. Segundo ele, a Ilha de Itaparica passará a abrigar cerca de 280 mil habitantes, muito mais do que os 55 000 habitantes coletados no CENSO IBGE 2010.

Este acréscimo de habitantes requer maiores investimentos em infraestrutura por parte dos municípios interessados (Itaparica e Vera Cruz). Os novos habitantes irão precisar de condições favoráveis para se viver, com saneamento básico, esgoto, eletricidade, alimentação, saúde e educação, mas será que os municípios têm condições para tal demanda? De certo modo, a propaganda voltada sobre a ilha oferecer paisagens paradisíacas não é suficiente.

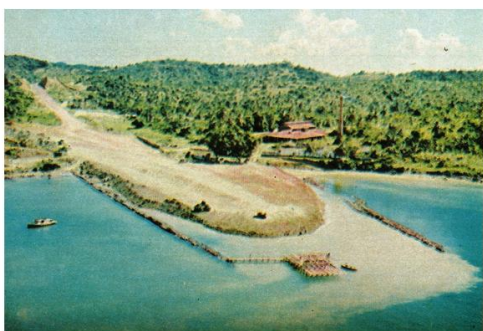
Um dos questionamentos que Paulo de Azevedo faz é acerca da população que vai residir na ilha. A alta sociedade quer estar perto de bons empreendimentos como universidades, hospitais, shoppings, teatros e cinemas, por exemplo. Atualmente, já existem alguns investimentos em residências populares do programa *Minha Casa Minha Vida* com 45-55 m<sup>2</sup>, desse modo, dá para presumir quem é de fato o público alvo. A massa trabalhadora vai transformara Ilha em uma espécie de dormitório, pois vão precisar atravessar 8,5 km todo dia a ponte para ir e voltar do trabalho, já que a ilha não garante emprego e subsistência necessária para atender toda essa população.

A reportagem no blog termina combatendo a ideia que muitas pessoas têm sobre o fato da ponte substituir o sistema *Ferry Boat*. O sistema *Ferry Boat* que

é operado pela Internacional Travessias Salvador - uma filial da empresa maranhense -atravessa a Baía de Todos os Santos,ligando o antigo bairro soteropolitano de Água de Meninos ao de Bom Despacho na ilha de Itaparica.

Em uma reportagem no portal *Visão Cidade* (agosto de 2014) é levantado o questionamento sobre a integração da ponte com o sistema Ferry Boat. Paulo Henrique de Almeida, assessor da SEPLAN e responsável pelo projeto da ponte afirma que a melhoria do sistema Ferry Boat não elimina a necessidade da construção da ponte.O Ferry Boat deverá receber maiores investimentos para melhorias no transporte de pedestres baianos e turistas, enquanto a ponte terá maior uso para transporte de veículos. Essa integração facilita a vida dos usuários que necessitam atravessar a Baía de Todos os Santos, pois cria a o benefício da opção não deixando os usuários a mercê de filas e dos maus tempos que atrapalham a travessia.

De acordo com o artigo “A implantação do sistema Ferry Boat: um resgate na história” publicado no SEPA (2003), a primeira viagem do *Ferry Boat* foi em 5 de dezembro de 1972 e desde o princípio do funcionamento, o sistema foi sempre deficitário na prestação de serviços, estando sob a gestão pública ou privada.Porém é valido ressaltar que a implantação deste sistema causou um impacto nas cidades próximas, diminuindo a distância em relação ao sul da Bahia e aquecendo a economia do Recôncavo.



Implantação do Ferry Boat - Bom Despacho (1969)



Vista do Ferry Boat - Bom Despacho (2017)

A reportagem do *Visão Cidade* de 2014 ainda faz uma comparação com o Rio de Janeiro, onde as pessoas preferem atravessar a baía de Guanabara do que enfrentar o engarrafamento de 13 km de via. Será que, se construída, a ponte Salvador-Itaparica terá o mesmo fim?

Para enfrentar todo e qualquer tipo de problema, a construção da ponte deverá ser executada com uma série de requisitos. Segundo o Portal Correio 24 horas, numa reportagem de 22 de fevereiro de 2009, um dos principais pilares de uma obra é uma engenharia financeira equacionada. A construção da ponte deve contar também com etapas bem planejadas, cronogramas e recursos definidos, para que não haja problemas como atrasos e falta de recursos no decorrer do projeto.

O secretário estadual de Planejamento Antônio Alberto Valença (2009) comunicou ao *Portal Bahia Notícias* que a ponte Salvador-Itaparica deverá articular conexões com o complexo viário e com a Via Expressa. Por não se configurar apenas como uma ponte que liga dois punhados de terra, a idealização e construção deste sistema se torna um processo complexo.

Em 2010, sugeriram estudos de viabilização para execução da obra. Algumas sugestões de investimento foram a Parceria Público Privada (PPP), concessão e concorrência internacional. Passadas as fases de projeto e idealização, as sugestões foram analisadas em parceria com uma consultoria para que sejam lançados os processos licitatórios.

Somente em 2013, foi apresentado o projeto do Sistema Viário Oeste (SVO) numa audiência na Assembleia Legislativa da Bahia (ALBA) realizada pela Comissão de Infraestrutura, Desenvolvimento Econômico e Turismo com a participação de mais de 30 deputados estaduais. Com 12,2 quilômetros de extensão, a ponte será a segunda maior da América Latina e ocupará a 23ª posição em um ranking mundial de pontes sobre mar, rio ou baía. Segundo este estudo, o custo da ponte está avaliado em cerca de R\$ 7 bilhões.



O termo de cooperação técnica para a construção da ponte Salvador-Itaparica foi assinado em fevereiro de 2013. Faziam parte deste documento os seguintes governantes da época: o governador Jaques Wagner, prefeitos ACM Neto (Salvador), Raimundo Nonato (Itaparica), Antônio Magno (Vera Cruz) e Heráclito

João Leão- Vice- governador da Bahia

Arandas (Jaguaripe).A SEPLAN iniciou nesta assembleia os estudos de viabilidade econômica - financeira acerca do pedágio da ponte. De acordo como órgão, os valores não deverão ultrapassar aos já cobrados pelo sistema *Ferry Boat*.

Numa reportagem do Bahia Notícias (2019), o vice-governador do estado da Bahia João Leão afirmou que os moradores da ilha de Itaparica deverão ter descontos de cerca de 50% do valor do pedágio que custará entre 40-50 reais para carro comum.

No Portal Bahia Notícia, podem ser lidos comentários de usuários insatisfeitos com o valor do pedágio que será cobrado. Comentam que este valor - mesmo com o desconto para morador - é oneroso já que o preço para a travessia da ponte vai além do valor do pedágio. Fora tal gasto, o condutor também terá custos com combustível.

Em 2019, o preço para a travessia de um carro comum no *Ferry Boat* é R\$ 45,00 em dias de semana. Este valor é bastante criticado pelos usuários do sistema, mas levando-se em conta que o condutor não gaste mais dinheiro com combustível, este valor é fixo. Outro comentário descontente acerca do preço é a inevitável e recorrente comparação com a Ponte Rio-Niterói. Em 2019 o valor cobrado pela travessia desta última é de apenas R\$ 4,30.

Em 2017, a SEPLAN publicou no diário oficial um edital de chamamento público para a licitação do Sistema Viário Oeste. O processo de licitação é direcionado para empresas de infraestrutura, mercado financeiro e de capitais nacionais e internacionais para realizar estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, complementares ao projeto de construção e operação do sistema.

A China desde a antiguidade desenvolveu grandes construções, mas atualmente vem sendo extremamente reconhecida no setor da Construção Civil pelas suas técnicas, rapidez e eficiência aplicadas em obras excepcionais e grandiosas. Sendo assim, desde o início das especulações sobre a ponte Salvador- Itaparica, a China tem mostrado interesse pela construção desta tão comentada obra.

De acordo com o Jornal Correio, duas das empresas mais conhecidas da China – a *China Communications Construction Company (CCCC)* e *China Railway 20 Bureau Group (CR20)*– estudam-se juntar para disputar a licitação desta obra em parceria público-privada com o governo do Estado. A CR20 é uma das maiores construtoras de ponte do mundo enquanto a CCC já tem alguns projetos no Brasil, como é o caso do Porto em São Luís- Maranhão.

O prazo para o lançamento do edital foi prorrogado mais uma vez (para o segundo semestre de 2019) desta vez com a desculpa da demora e dificuldade de coletar dados de uma consultoria pública. Nesta consultoria, interessados no tema poderiam enviar para a SEINFRA, através de um e-mail, sugestões e contribuições para servir de subsídio para a confecção do edital e dos documentos referentes à construção da ponte.

Com as informações coletadas na consultoria, foi marcada uma audiência pública no auditório da SEINFRA no dia 21 de março deste ano, na qual moradores da região e empresários do ramo da construção civil debateram contribuições ao projeto. Além de sugestões vindas do público, nesta audiência foi tratado o projeto de PPP da construção da ponte. Como resultado desta audiência, a SEINFRA divulgou para o *Jornal Correio*:

*“Além da ponte, a PPP prevê a inclusão dos acessos a ela em Salvador e Vera Cruz, e a construção de um novo trecho de 9,3 quilômetros na BA-001, que vão compor o contorno da zona urbana de Vera Cruz. Também faz parte do projeto o trecho da BA-001 entre a interseção do novo contorno e a Ponte do Funil, que deverá ser duplicada, mantida e operada pela concessionária que vencer a futura licitação.”*

Audiência Pública, Seinfra, 21 de março de 2019

Além de gerar controversas em relação ao crescimento desordenado da ilha de Itaparica, a construção da ponte também é alvo de críticas acerca dos impactos da natureza que possivelmente vai causar. De acordo com uma reportagem do portal *A Tarde* baseada em estudos do INEMA, a construção da ponte Salvador-Itaparica vai gerar 167 impactos ambientais, dos quais 81 no meio físico, 32 no biótico e 34 socioeconômicos.

O INEMA lançou um relatório de impacto ambiental (RIMA) abordando temas como flora, fauna, manguezais, recursos hídricos e áreas diretamente influenciadas pela construção da ponte Salvador- Itaparica.

Neste relatório, fez-se um comparativo entre vantagens e desvantagens acerca de três principais tópicos: meio físico, meio biótico e meio socioeconômico.

**Meio físico** -As desvantagens sobre o meio físico circulam em torno do aumento do nível de ruído e de emissões atmosféricas e diminuição da



cobertura vegetal. Como vantagem tem-se o investimento em infraestrutura e saneamento.

**Meio biótico** – Haverá a permanência das características de florestas nativas e continuidade de manguezais e restingas, uma vez que essas áreas de preservação ambiental (APA) serão respeitadas e conservadas durante o processo de construção da ponte. Como desvantagem, o estudo aponta um aumento da pressão antrópica nas áreas de influência que pode gerar supressão de algumas espécies da fauna e flora locais.

**Meio socioeconômico** – O crescimento populacional vai gerar aumento da arrecadação de impostos e taxas municipais. Estes subsídios poderão ser investidos em infraestrutura e na criação de postos de trabalho, contribuindo para o aumento da renda da população. Neste tópico, o mesmo fator tem o poder de ser apontado como vantagem e desvantagem. O crescimento populacional trará aumento na pressão sobre saúde, educação e saneamento, por exemplo, e cabe aos municípios se organizarem bem com a situação para vencer esta demanda.

Os demais resultados deste relatório estão disponíveis para download no portal do INEMA ([www.inema.ba.org.br](http://www.inema.ba.org.br)).

Após uma audiência pública que ocorreu em Itaparica em 2015, os moradores auxiliaram na elaboração de um Estudo de Impacto Ambiental (EIA). O EIA foi realizado pelo consórcio das empresas V&S (Bahia) e Nemus (Portugal) e, por fim, rotulou viável a implantação da ponte sobre a Baía de Todos os Santos.

## **RELATO DE MORADORA E PESQUISADORA/BOLSISTA DO PROJETO**

Durante anos, em toda Itaparica, muito se ouviu falar sobre a ponte Salvador - Itaparica, mas para muita gente essa ideia não passava de especulação ou jogo eleitoral.

Atualmente, existem muitas dificuldades que envolvem o sistema de transporte que conecta as duas porções de terra. No *Ferry Boat*, existem problemas com filas quilométricas em datas comemorativas, equipamentos sucateados e preços altos de passagens, por exemplo. Quanto a lancha - que é mais usada

pelos moradores por conta do tempo de viagem reduzido – os problemas enfrentados são um pouco incontroláveis, a maior parte por fatores climáticos/ambientais, como variação da maré (que fazem com que o serviço não funcione parte do dia) e tempos chuvosos, onde muitos optam por atravessar a Baía de Todos os Santos de *Ferry*.

Para os moradores que viajam diariamente, a ponte seria um sonho realizado. A existência desta intervenção significaria atravessar o mar em poucos minutos e sem enfrentar as turbulências e instabilidades da travessia.

Há poucos anos - quando houve a confirmação de que seria realmente construída - a ponte dividiu a ilha em três grandes grupos: os a favor, os contra e os que ainda não acreditam na possibilidade da construção.

No grupo dos contra, há a disseminação da ideia de que ao ser construída, a ponte vai funcionar como uma evacuação de pessoas. A ilha se tornará uma espécie de quintal de Salvador causando inchamento populacional, uso descontrolado dos serviços existentes e degradação da beleza ambiental existente. Esses são os principais fatores que fazem as pessoas olharem para a Ponte com maus olhos.

Para os entusiastas, a ponte trará a evolução para a Ilha com novos empreendimentos, empregos, moradia e lazer. Enfim, a estrutura dos municípios tendem a ganhar com a implantação. Por outro lado, ainda há a parcela da população que entende que para os empreendimentos chegarem na ilha, há a necessidade de adequar a infraestrutura existente nos dois municípios e dinamizar a relação entre estes.

Como pesquisadora, através dessa análise, amadureci o senso crítico sobre a implantação da Ponte Salvador Itaparica e toda a extensão do Sistema Viário Oeste. Pude perceber e entender quais são os benefícios e malefícios desta intervenção, principalmente sobre as questões de uso do solo e acessibilidade.



- REFERÊNCIAS:

Sobre a ponte Salvador Itaparica. **Conselho de Arquitetura e Urbanismo da Bahia.** Disponível em: <<https://www.cauba.gov.br/sobre-a-ponte-salvador-itaparica/>> Acesso em: março de 2019.

Ponte Salvador-Ilha de Itaparica será integrada ao sistema ferry-boat. **Portal Visão Cidade.** Disponível em: <<http://visaocidade.com.br/2014/08/ponte-salvador-ilha-de-itaparica-sera.html>> Acesso em: março de 2019.

ANDRADE, Débora Safira. **A implantação do sistema ferry boat- Um resgate histórico.** SEPA. SEMINÁRIO ESTUDANTIL DE PRODUÇÃO ACADÊMICA, Salvador/Bahia, v. 7, p. 65-68, 2003.

A implantação do sistema Ferry Boat entre Salvador e a Ilha de Itaparica. **IBahiablogs.** Disponível em: <<http://blogs.ibahia.com/a/blogs/memoriasdabahia/2013/02/15/a-implantacao-do-sistema-ferry-boat-entre-salvador-e-a-ilha-de-itaparica/>> Acesso em: março de 2019.

**A ponte Salvador Itaparica.** Disponível em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/a-ponte-salvador-itaparica/>> Acesso em: março 2019.

A ponte Salvador-Itaparica vale mesmo a pena? **Portal Correio 24 horas.** <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/a-ponte-salvador-itaparica-vale-mesmo-a-pena/>> Acesso em: março de 2019.

Ponte Salvador-Itaparica pode sucumbir. **Portal Bahia Notícias.** Disponível em: <<https://www.bahianoticias.com.br/noticia/69816-ponte-salvador-itaparica-pode-sucumbir.html>> Acesso em: março de 2019.

Editais para licitação da ponte Salvador-Itaparica devem sair em abril. **Portal Visão Cidade.** Disponível em: <<http://visaocidade.com.br/2013/03/editais-para-licitacao-da-ponte.html>> Acesso em: março de 2019.

Pedágio da ponte Salvador- Itaparica será mais barato para moradores da ilha. **Portal Bahia Notícias.** Disponível em: <<https://www.bahianoticias.com.br/noticia/231359-pedagio-da-ponte-salvador-itaparica-sera-maisbarato-para-moradores-da-ilha-diz-vice.html>> Acesso em: março de 2019.

Pedágio da ponte Salvador- Itaparica será em torno dos 40 reais. **Portal Bahia Notícias.** Disponível em: <<https://www.bahianoticias.com.br/noticia/231113->

[pedagio-da-ponte-salvador-itaparica-sera-em-torno-de-r-40-diz-vice-governador.html](#)> Acesso em: março de 2019.

**Empresas chinesas se unem para disputar a obra de 5,3 bi.** Disponível em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/ponte-salvador-itaparica-chinasas-se-unem-para-disputar-obra-de-r-53-bi/>> Acesso em: março 2019.

Governo lança edital para construção da ponte Salvador-Itaparica. **Portal Visão Cidade.** Disponível em: <<http://visaocidade.com.br/2017/08/governo-lanca-edital-para-construcao-da-ponte-salvador-itaparica.html>> Acesso em: março de 2019.

Audiência pública debate projeto da Ponte Salvador-Itaparica. **Portal Política Livre.** Disponível em: <<http://www.politicalivre.com.br/2019/03/audiencia-publica-debate-projeto-da-ponte-salvador-itaparica/>> Acesso em: março de 2019.

Audiência pública debate ponte Salvador-Itaparica. **Portal A Tarde.** Disponível em: <<http://atarde.uol.com.br/bahia/noticias/1720501-audiencia-publica-debate-ponte-salvador-itaparica>> Acesso em: março de 2019

**Relatório de Impacto Ambiental(RIMA) - INEMA.**