



OS IMPACTOS DO ANÚNCIO DA CONSTRUÇÃO DA PONTE SALVADOR – ILHA DE ITAPARICA NO TERRITÓRIO DA ILHA

BALTRUSIS, Nelson

*Professor do Programa de Pós-graduação em Planejamento Territorial e
Desenvolvimento Social da Universidade Católica do Salvador.
nbaltrusis@hotmail.com*

MACHADO, Camila Brandão

*Bolsista do Programa de Pós-graduação em Planejamento Territorial e
Desenvolvimento Social da Universidade Católica do Salvador.
camilabrandaom@gmail.com*

JESUS, Dayanne Almeida de

*Estudante da graduação em Direito da Universidade Católica do Salvador.
dayanneaj@hotmail.com*

ROQUE, Alessandro de Alcântara

*Estudante da graduação em Direito da Universidade Católica do Salvador.
alessandro578@hotmail.com*

38

RESUMO

O anúncio da construção da Ponte Salvador - Ilha de Itaparica vem influenciando o cotidiano dos moradores dos municípios de Vera Cruz e Itaparica. Além de gerar diversas discussões, por conta dos impactos ambientais, no patrimônio material e imaterial, no desenho e formas urbanas, econômicos e gestão. O artigo tem como objetivo refletir sobre o desenvolvimento que a Ponte Salvador - Ilha de Itaparica pretende alavancar, como também, verificar os efeitos causados por seu anúncio no território da Ilha, pontuando algumas das transformações espaciais que já estão acontecendo. Para entender melhor estes impactos, o trabalho em questão, primeiramente analisa as informações referentes à Ponte – propostas e objetivos. Em seguida, faz uma caracterização geral da Ilha, a partir de dados socioeconômicos. E, por último, faz uma reflexão sobre como a construção da Ponte vem transformando a dinâmica socioespacial da Ilha de Itaparica, e constata a falta de planejamento urbano e regional.

Palavras-chave: Ponte Salvador – Itaparica, desenvolvimento urbano, grandes projetos viários.

ABSTRACT

The announcement of the construction of the bridge Salvador - Itaparica Island has influenced the daily life of the residents of the cities of Veracruz and Itaparica. In addition to generating several discussions, on account of the environmental impacts, the tangible and intangible heritage in the design and urban forms, economic and management. The article aims to reflect on the development that the Savior Bridge - Itaparica Island intends to leverage, but also verify the effects caused by your ad in the territory of the island, emphasizing some of the spatial transformations that are already happening. To better understand these impacts, the job in question, first analyzes the information regarding the Bridge - proposals and objectives. Then, a general characterization of the island, from socioeconomic data. And lastly, is a reflection on the construction of the bridge has transformed the socio-spatial dynamics of Itaparica Island, and notes the lack of urban and regional planning.

Key-words: Salvador – Ilha de Itaparica's bridge, urban development, major road projects.



1. INTRODUÇÃO

A Ilha de Itaparica é dividida em dois municípios: Vera Cruz e Itaparica. Estes fazem parte da Região Metropolitana de Salvador (RMS). São municípios muito pobres, além de possuírem muitas carências de serviços e infraestrutura.

O deslocamento feito entre Salvador e a Ilha através do *ferry boat* ou lanchas, conecta, ou pelo menos deveria conectar, mais rapidamente, a capital aos municípios do Recôncavo Baiano. Visando o desenvolvimento econômico, o Governo do Estado propôs a construção de uma Ponte entre Salvador e a Ilha.

O objetivo alegado da atual gestão do Governo do Estado é promover o desenvolvimento da Bahia, lançando propostas como o Sistema Viário Oeste (SVO), que se trata de um complexo de obras viárias que visa melhorar a mobilidade na Região Metropolitana de Salvador, bem como em outras regiões do Estado. A construção da Ponte Salvador-Itaparica encurtará a distância e o tempo gasto entre a capital baiana e as cidades do Recôncavo, além disso, a grande expectativa do Governo do Estado é que o SVO alavanque o desenvolvimento socioeconômico e urbano nas regiões beneficiadas pelo projeto.

Contrariando a ideia central apresentada pelo Governo do Estado, vários especialistas dizem que não haverá uma revitalização do Recôncavo, além da destruição de manguezais e cidades históricas como Cachoeira e São Félix. Acreditam que a construção da Ponte afetará a economia local e a oferta de empregos, diminuindo o turismo e serviços náuticos na baía e ilhas.

O artigo tem como objetivo refletir sobre o desenvolvimento que a Ponte Salvador - Ilha de Itaparica pretende alavancar, como também, verificar os efeitos causados por seu anúncio no território da Ilha, pontuando algumas das transformações espaciais que já estão acontecendo.

Os procedimentos metodológicos adotados para o desenvolvimento deste trabalho acontecem mediante três etapas. Na primeira, foi realizada uma revisão da literatura relacionada à temática levantada, bem como o levantamento de dados socioeconômicos da região. Na segunda etapa, haverá um estudo de caso, analisando notícias nos meios de



comunicação, pesquisa em campo e entrevistas; e, na terceira, foi feito o tratamento de todos os dados adquiridos.

A partir das informações referentes à Ponte, analisaremos o desenvolvimento que o Governo do Estado da Bahia pretende alcançar. Em seguida, com base nos dados do IBGE, elaboraremos uma caracterização socioeconômica dos municípios de Vera Cruz e Itaparica. Ao confrontarmos estas informações, refletiremos sobre como a construção da Ponte influenciará nas dinâmicas socioespaciais da Ilha, de acordo com os princípios de desenvolvimento sócio espacial e urbano autêntico de Marcelo Lopes de Souza. Por último, realizaremos uma breve conclusão.

40

2. O PARADIGMA DO DESENVOLVIMENTO

“Uma Ponte para o desenvolvimento”, é deste modo que é anunciada a Ponte que será construída na Baía de Todos os Santos, conectando a cidade de Salvador a Ilha de Itaparica. O Governo do Estado da Bahia, em seu discurso, afirma que “o projeto de construção da Ponte Salvador - Ilha de Itaparica faz parte de um plano de *desenvolvimento socioeconômico* da Bahia, ambientalmente responsável, que deve alavancar o crescimento do Estado por vários anos e melhorar a qualidade de vida de milhares de pessoas” (SEPLAM, 2013a, *frisos nossos*).

O paradigma do desenvolvimento tem sua origem no período da Segunda Guerra Mundial e se estabelece como um desenvolvimento estritamente econômico, em muitos países. Segundo Anete B. L. Ivo (2013, p.102),

A noção de desenvolvimento aparece no horizonte da sociedade e política como um “mito fundador” da noção moderna, na ordem urbano-industrial capitalista. A noção refere-se a um regime econômico de crescimento e bem-estar e implica um repertório de problemas relativos a um projeto de mudança social via crescimento econômico, progresso técnico, modernização das relações econômicas e superação da tradição, como “solução deliberada” pelo agenciamento do Estado nacional, via planejamento a longo prazo.

E, Marcelo Lopes de Souza (2005, p.94) apresenta, em linhas gerais, como o desenvolvimento econômico interfere nas dinâmicas sociais.



Em uma sociedade capitalista, muito principalmente em um país periférico ou semiperiférico, a riqueza material e cultural gerada é apropriada muito seletivamente, os impactos ambientais são de difícil domesticação e resultam de uma necessidade de produzir cada vez mais (pois, sob o capitalismo, o crescimento econômico é um imperativo, e não crescer é, a longo prazo, fatal, para empresas assim como países) e a diversidade cultural e sócio-espacial é, com frequência, vista antes como um estorvo pelas elites econômicas do que como um bem a preservar (afinal, a diversidade cultural pode ser um obstáculo para a difusão de gostos padronizados, e a preservação da beleza cênica da natureza e do patrimônio histórico-arquitetônico, que pode ser considerada como útil para os interesses do próprio capital imobiliário no longo prazo, pode ser um simples detalhe a ser convenientemente ignorado a curto prazo).

Entretanto, Souza (2005, p.96) afirma que, “sob um ângulo social abrangente, ou seja, que leve em conta os interesses legítimos de toda a sociedade, o desenvolvimento que importa não é ou deva ser meramente econômico, mas sim sócio-espacial”. Que o autor apresenta como “uma mudança social positiva que é, simultaneamente, uma transformação das relações sociais e do espaço” (2005, p.101).

Para o desenvolvimento urbano, Souza (2005, p.101) apresentar a seguinte definição:

Um desenvolvimento urbano autêntico, sem aspas, não se confunde com uma simples expansão do tecido urbano e a crescente complexidade deste, na esteira do crescimento econômico e da modernização tecnológica. Ele não é, meramente, um aumento da área urbanizada, e nem mesmo, simplesmente, uma sofisticação ou modernização do espaço urbano, mas, antes e acima de tudo, um desenvolvimento sócio-espacial na e da cidade: vale dizer, a conquista de melhor qualidade de vida para um número crescente de pessoas e de cada vez mais de justiça social.

Sobre a Ponte Salvador – Ilha de Itaparica, Aras (2013) acredita que a construção da mesma é visto como algo essencial ao desenvolvimento econômico da Ilha, além de considerar a mesma como uma alternativa ao *ferry boat*, que tanto castiga a população local.

Enquanto isto na Bahia, ainda há quem acredite ingenuamente que não precisamos da Ponte sobre a baía descoberta por Américo Vespúcio. Querem até que o debate fique restrito aos especialistas, olvidando que quem mais entende de uma cidade são os seus moradores. Os refratários à Ponte não sofrem por horas à espera do *ferry boat* ou não precisam fazer o contorno rodoviário pelo Recôncavo para alcançar outras paragens. Milhares de baianos precisam e fazem isto todos os dias. Atualmente, os atletas da travessia Mar Grande/Salvador chegam mais rápido a este lado da baía, a nado, que os



sofredores usuários do terminal de São Joaquim. A coisa está tão feia que nem um bom despacho resolve.

A população dos municípios de Itaparica e Vera Cruz encontra-se dividida no tocante a construção da Ponte, para alguns a Ponte trará muito mais impactos negativos que positivos. Segundo João Ubaldo Ribeiro (2010):

[...] esse progresso é na verdade uma face de nosso atraso. Atraso que transmutará Itaparica num ponto de autopista, entre resorts, campos de golfe e condomínios de veranistas, uma patética Miami de pobre. E que, em lugar de valorizar o nosso turismo, padroniza-o e esteriliza-o, matando ao mesmo tempo, por economicamente inviável, toda a riqueza de nossa cultura e nossa História. Quem não é atrasado sabe disso. Para não cometer esse tipo de atentado é que, em Paris, por exemplo, não se permite a abertura de shoppings onde isso possa ferir o comércio de rua tradicional. Tampouco, em Veneza, as gôndolas foram substituídas por modernas lanchas. Num país não submetido a esse estupro socioeconômico e cultural, os saveiros seriam subsidiados, as antigas profissões, o artesanato e o pequeno comércio também. Exercendo a vocação turística de toda a região, teríamos razão em nos mostrar com tanto orgulho quanto um europeu se mostra a nós. Mas nosso destino parece ser acentuar infinitamente a visão que enxerga em nós um país de drinques imitando jardins, danças primitivas, pouca roupa e nativas fáceis.

Em meio a tantas opiniões divergentes, se faz necessária a reflexão sobre qual o desenvolvimento que o Governo do Estado busca na prática. E como a população da Ilha será inserida neste desenvolvimento para que alcance a qualidade de vida. Não apenas a atração de investimento e empreendimentos para região realizará o desenvolvimento dos municípios de Itaparica e Vera Cruz.

3. SISTEMA VIÁRIO OESTE (SVO): A CONSTRUÇÃO DA PONTE SALVADOR – ILHA DE ITAPARICA

O Sistema Viário Oeste (SVO) é um complexo de obras que pretende melhorar a mobilidade na RMS e demais regiões do estado, visando incentivar a atração de investimentos. O SVO faz parte de um conjunto de propostas que a atual gestão do Governo do Estado tem para o desenvolvimento da Bahia, através de obras de infraestrutura viária, a exemplo da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL), a Via Expressa Baía de Todos os Santos e a



Hidrovia do São Francisco. As obras do SVO integrarão diversas regiões do estado. A Ponte Salvador - Ilha de Itaparica é a mais importante intervenção do sistema.

A Ponte Salvador - Itaparica encurtará a distância entre a capital baiana e as demais cidades do Recôncavo e, conseqüentemente, o tempo gasto para os deslocamentos e o fluxo de automóveis que é polarizado todos os dias para a BR-324. Toda a infraestrutura viária projetada se fecha em um anel viário que, segundo a Secretaria de Planejamento do Estado da Bahia - SEPLAN, dará maior eficiência logística e integração com os portos da Baía de Todos os Santos. O Jornal da Ponte (2013a) pontua as obras a serem realizadas:

Para viabilizar e ter condições de atender o crescimento acentuado do fluxo de veículos de passeio e de carga, um anel viário foi formatado, com melhoria ou criação de novas vias. Estão previstas a duplicação da BA-001 na Ilha e da Ponte do Funil e a ampliação da BA-028, de Nazaré para Santo Antônio de Jesus, que ganhará uma ligação com Castro Alves. Este município, por sua vez, terá melhorias na conexão com a BR-116.

Contudo, para que o SVO realmente alcance sua eficiência, os problemas de mobilidade urbana na cidade de Salvador têm que ser solucionados. Nestes últimos anos, vêm ocorrendo várias intervenções na cidade, como a construção de novas avenidas e viadutos e a inauguração do Metrô. Todos esses eixos estruturantes e o sistema metroviário facilitarão a vazão do fluxo vindo da Ponte.

A decisão da construção de grandes eixos viários e/ou de transporte coletivo deveria ser tomada através da elaboração de um Plano de Mobilidade de forma participativa envolvendo todos os atores da região.

A expectativa do Governo é que com a implantação do SVO ocorra o desenvolvimento socioeconômico e urbano nas regiões beneficiadas, com a ampliação do número de empregos, renda e melhoria da qualidade de vida.

De acordo com o Plano de Desenvolvimento Socioeconômico da Macro Área de Influência da Ponte Salvador – Itaparica, apresentado pelo secretário do Planejamento do Estado, José Sérgio Gabrielli, serão dois os elementos que contribuirão para a obtenção do resultado esperado: a consolidação da Baía de Todos os Santos como complexo industrial e portuário, tornando-se o maior complexo portuário do Norte e Nordeste; e a criação do novo



polo industrial e logístico no Recôncavo.

Entretanto, qual serão os efeitos sobre a população residente? A mão de obra local será absorvida pelas vagas criadas por este desenvolvimento?

Especula-se que as regiões do Recôncavo e Baixo Sul passem a concentrar os investimentos turísticos da Bahia, que nas últimas décadas foi absorvido pelo Litoral Norte. Um dos primeiros empreendimentos que se pretende se instalar na região é o Projeto Turístico-Imobiliário Fazenda Ponta dos Castelhanos, que prevê a ocupação de 20% da Ilha de Boipeba, no Baixo Sul.

A Ilha de Boipeba que está integrada numa Área de Proteção Ambiental – APA, onde seus moradores, que são em grande maioria pescadores, marisqueiras e extrativistas, retiram da biodiversidade de Boipeba sua subsistência, será preservada? Como se dará a inclusão desta população neste desenvolvimento socioeconômico? Quais serão os impactos ambientais causados pela implantação deste novo sistema viário?

A despeito de todos os benefícios do projeto apresentado pelo Governo do Estado, a Ponte e todo o complexo viário complementar criarão uma série de outros impactos no cotidiano da população e incentiva a especulação imobiliária. Para tanto, a Secretaria de Desenvolvimento Urbano da Bahia - SEDUR vem desenvolvendo um estudo para elaboração do Plano Urbanístico Integrado para a Ilha de Itaparica e dos planos de habitação, saneamento e mobilidade para os municípios que serão influenciados pelo SVO, bem como revisando os Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano dos municípios de Itaparica e Vera Cruz. Estes ficarão prontos ao mesmo tempo que a Ponte?

O Jornal da Ponte ao tratar sobre a situação habitacional na Ilha de Itaparica, afirma que parte dos investimentos será aplicada em melhorias e construções de novas residências, o que nos faz constatar a necessidade da elaboração e revisão desses planos, visto que Itaparica elaborou o plano de habitação simplificado.

Como o acesso entre ilha e capital será facilitado com a Ponte, haverá também aumento, a médio prazo, na quantidade de habitações. Atualmente a região já enfrenta problemas de infraestrutura básica, e parte do investimento é designada para melhorar essas condições para quem já mora e quem vai morar lá (SEPLAM, 2013a).



O fato é que para o Governo do Estado a Ponte gerará grande desenvolvimento socioeconômico. Contudo, para a população da Ilha de Itaparica, a Ponte é uma realidade que já interfere na dinâmica espacial, visto que a população já sofre com a especulação imobiliária, com a expectativa das desapropriações e através das novas ocupações dos terrenos.

4. ILHA DE ITAPARICA: UMA CARACTERIZAÇÃO GERAL

A Ilha de Itaparica é composta pelos municípios de Itaparica e Vera Cruz e integra a Região Metropolitana de Salvador (RMS). A Ilha fica distante da capital baiana cerca de 12 km. Itaparica é a maior das 56 ilhas da Baía de Todos os Santos, são mais de 40 quilômetros de praia, onde a vegetação é abundante e tropical.

45



Fonte: CONDER/INFORMES, 2009. Elaboração: MACHADO, C.B..

O processo de ocupação da Ilha de Itaparica pelos colonizadores portugueses se iniciou com a doação das terras como sesmaria^a ao Conde de Castanheira, em 1552, e, posteriormente, se intensificou com a emergência de pequenos núcleos de povoamento constituídos pelos jesuítas na contra costa, onde hoje se encontra a localidade de Baiacu. Entretanto, o território da Ilha já era habitado por índios tupinambás.

A emancipação da Ilha em relação a Salvador ocorreu em 8 de agosto de 1833, mas só

^a As sesmarias consistiam em doações de terras que pertenciam a Coroa aos seus súditos, visto que toda terra que não pertencia a nenhuma pessoa, fazia parte das propriedades da Coroa.



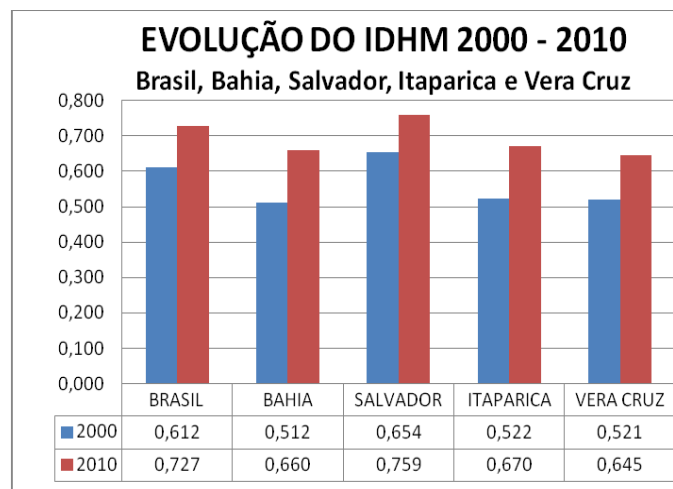
foi elevada a cidade em 30 de julho de 1962. Na mesma época, a Ilha foi dividida em dois municípios, Itaparica e Vera Cruz, isso por conta do “crescimento da cidade, o aumento do turismo e frente as dificuldade administrativas” (SEPLAM, 2013a).

A economia da Ilha, até o século XVI, era baseada nas plantações de cana-de-açúcar e trigo e criação de gado. Nos séculos seguintes, a atividade que predominou foi a pesca de baleias. A partir da segunda metade do século XX, a Ilha de Itaparica tornou-se o destino de turistas oriundos de todo o Brasil e inclusive de outros países.

Porém, essa intensa exploração destruiu mananciais aquíferos, espalhados pelo território. A paisagem natural da Ilha foi degradada através de várias práticas predatórias, como, por exemplo, a pesca com explosivos, as queimadas e o desmatamento pela expansão desordenada dos condomínios.

Atualmente, com 58.292 habitantes, sendo que o município de Vera Cruz possui 37.567 habitantes e o município de Itaparica possui 20.725 habitantes (IBGE, 2010). Em Vera Cruz, cerca de 13% desses habitantes são extremamente pobres e 30,59% são considerados pobres. Já em Itaparica encontramos um percentual de 28,32% de pobres e os extremamente pobres chegam a 13,55%. Vera Cruz tem uma renda *per capita* de R\$408,64. Enquanto que a renda *per capita* em Itaparica chega a R\$476,99 (IBGE, 2010).

Esses números mostram o grau de desigualdade da Ilha, para constatar apresentamos alguns dados do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM)^b. Em Vera Cruz, o IDHM (2010) é de 0,645. Já Itaparica possui 0,670 de IDHM (2010). Os dois municípios ficam abaixo da média



Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil 2013.

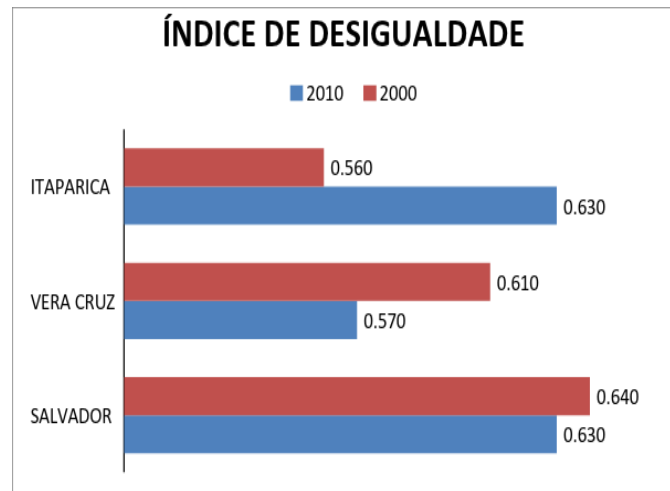
nacional, porém ainda na faixa de IDHM médio. Observa-se um aumento do IDHM nos

^b Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) é formulado a partir do Censo do IBGE, com “mais de 180 indicadores socioeconômicos, que dão suporte à análise do IDHM e ampliam a compreensão dos fenômenos e dinâmicas voltados ao desenvolvimento municipal” (Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil 2013).



municípios da Ilha, esta melhora é menor que a média nacional, porém, muito próxima da média estadual. Tanto Itaparica com 0,670 e Vera Cruz com 0,645 possuem um indicador inferior ao da capital.

Quando observamos o índice Gini^c constatamos que em Itaparica a desigualdade de renda aumentou entre os anos de 2000 e 2010, passando de 0,56



Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil 2013.

para 0,63. Enquanto que em Vera Cruz diminuiu. De acordo com esses dados, podemos dizer que houve uma melhora em Vera Cruz, enquanto que em Itaparica se nota um aumento da desigualdade no município, aproximando-se do indicador de Salvador.

Em 2010, somente 4% da população com 25 ou mais anos de Vera Cruz possuía o curso superior completo, em Itaparica essa taxa é de apenas 3,33%. Para os outros períodos escolares tem-se que 11,03% dos jovens entre 18 e 20 anos tem ensino médio completo e 35,71% dos jovens entre 15 e 17 anos tem o ensino fundamental completo, no município de Vera Cruz. Da população na faixa etária com 18 ou mais anos são 44,46% com o ensino fundamental completo. No município de Itaparica, 26,44% dos jovens entre 18 e 20 anos tem ensino médio completo e 35,40% dos jovens entre 15 e 17 anos tem o ensino fundamental completo. Para a população na faixa etária com 18 ou mais anos são 51,43% com o ensino fundamental completo.

Esta condição escolar se reflete no tipo de ocupação e renda. Em Vera Cruz, 62,94% da população dessa faixa etária (18 ou mais anos) está trabalhando. Destes, 29,04% tem ensino médio completo, 48,08% tem o ensino fundamental, 86,87% tem rendimentos de até 2 salários mínimos, sendo que 47,60% trabalha no setor de serviços. Visto que, em Itaparica 62,94% da

^c Índice Gini é um instrumento usado para medir o grau de concentração de renda. Ele aponta a diferença entre os rendimentos dos mais pobres e dos mais ricos. Numericamente, varia de 0 a 1, sendo que 0 representa a situação de total igualdade, ou seja, todos têm a mesma renda, e o valor 1 significa completa desigualdade de renda, ou seja, se uma só pessoa detém toda a renda do lugar (Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil 2013).



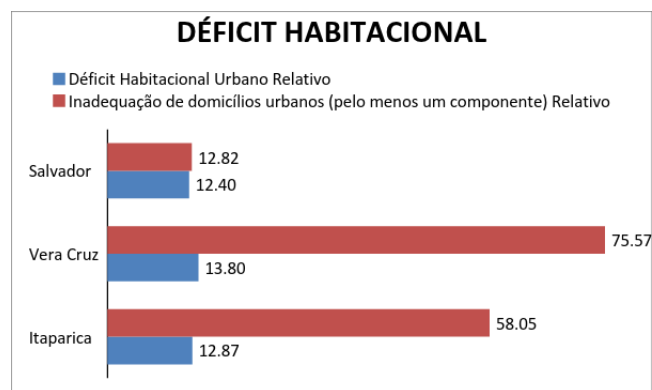
população desta faixa etária está trabalhando, destes, 42,83% tem ensino médio completo, 59,44% tem o ensino fundamental, 86,89% tem rendimentos de até 2 salários mínimos e 54,47% trabalha no setor de serviços.

Apesar de ter uma taxa de urbanização alta, segundo os dados do IBGE (2010) Vera Cruz e Itaparica possuem 100% de urbanização, entretanto, a Ilha de Itaparica possui características rurais. A isto, levantamos algumas hipóteses e concordamos com Marcelo Lopes de Souza (2005, p.27-28) que afirma que esse aspecto rural é

48

Uma “maquiagem” para glebas mantidas como reserva de valor por empreendimentos urbanos; são, assim, terras para a especulação, “em *pousio social*”, por assim dizer, e que serão convertidas, depois de muitos anos ou mesmo décadas, em loteamentos populares ou condomínios fechados de alto status, dependendo da localização.

No âmbito dos problemas habitacionais, os municípios da Ilha apresentam um Déficit Habitacional Relativo^d baixo. Em Vera Cruz o déficit é de 13,80 e em Itaparica é de 12,87. Enquanto que o Déficit Habitacional Urbano Relativo, se comparado com outros municípios, é muito próximo do índice de Salvador, a Inadequação dos Domicílios^e na Ilha é muito alta, chegando a 58,05% em Itaparica e 75,57% em Vera Cruz.



Fonte: Fundação João Pinheiro, 2014.

^d O déficit habitacional é calculado como a soma de quatro componentes: domicílios precários (soma dos domicílios improvisados e dos rústicos), coabitação familiar (soma dos cômodos e das famílias conviventes secundárias com intenção de constituir um domicílio exclusivo), ônus excessivo com aluguel urbano e adensamento excessivo de domicílios alugados.

^e Para o cálculo da Inadequação de domicílios são consideradas as habitações que “não proporcionam condições desejáveis de habitação, o que não implica, contudo, necessidade de construção de novas unidades” (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 2013). Esta inadequação ocorre devido à deficiência de infraestrutura e/ou adensamento excessivo de domicílio próprio.



A partir desta caracterização socioeconômica da população da Ilha de Itaparica podemos refletir sobre como a construção da Ponte influenciará nas dinâmicas socioespaciais deste território. Bem como, entender, talvez em virtude deste panorama apresentado, o porquê a crença da população de que a implementação de um equipamento de infraestrutura viária, como a Ponte, é algo benéfico e visto como a única opção ao tão ansiado desenvolvimento.

Sem dúvida este empreendimento trará o desenvolvimento: novos empregos, desenvolvimento econômico e turismo. Entretanto, quem serão os beneficiários deste desenvolvimento?

Desde a década de 1960 existem discussões a respeito de uma Ponte ligando Salvador a Itaparica, mas até então, nada muito efetivo, apenas especulações. Porém, em 2010, o Governo do Estado dá o primeiro passo, faz um primeiro anúncio dirigido a empresas, para aquelas que possuíssem interesse em apresentar um projeto de viabilidade da Ponte, que o fizessem em 2011. Pode-se dizer que tal ato gerou alterações significativas na dinâmica sócio espacial, principalmente da população mais carente, que é maioria no território.

Não é necessário muito para identificar estas modificações no cenário atual de toda Ilha: novas ocupações de terras e novos condomínios residenciais de alto padrão. Em um futuro próximo a expulsão de moradores tradicionais, por conta das desapropriações que devem ocorrer em devido redefinição do traçado da BA-001 na Ilha de Itaparica e pela própria especulação imobiliária.

Estas transformações no território da Ilha são uma consequência da falta de planejamento do Governo do Estado, que se encontra mergulhado em um deslumbre por conta da magnitude da obra, que parece não querer enxergar os impactos desastrosos e quem sabe até irreversíveis ocasionados pelo empreendimento.

5. OS IMPACTOS DA PONTE SALVADOR- ITAPARICA

Com a construção da Ponte a população da Ilha, tanto em Itaparica quanto em Vera Cruz, crescerá consideravelmente, como bem salienta o secretário do Planejamento do Estado, José Sergio Gabrielli:

[...] o estudo é fundamental, pois dados preliminares apontam que nos próximos 30 anos, com a construção da Ponte, a Ilha terá entre 60 e 80 mil



novas residências, o que significa que a população saltará de aproximadamente 60 mil para 360 mil pessoas (GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA, 2014).

Esse aumento populacional ampliará a demanda por habitação, infraestrutura (sanitária, viária, iluminação e etc.) e equipamentos públicos e privados, causando impacto urbano - ambiental, com a forte possibilidade de precarização nas condições de moradia em toda a Ilha, tendo em vista que as políticas urbanas, principalmente as voltadas para a habitação e regularização fundiária tem pouca efetividade, isso poderá dar início a uma destruição das comunidades tradicionais ali existentes, vilas de pescadores, marisqueiras, rendeiras e a destruição de uma diversidade natural, como os manguezais e boa parte da mata atlântica remanescente.

Desde 2010, quando o Governo do Estado apresentou a intenção da construção da Ponte, novas dinâmicas socioespaciais aconteceram. As quais, podemos ilustrar através das colocações em público do atual prefeito de Vera Cruz, Antônio Magno, que afirmou que o desafio enfrentado pela sua administração se dá pelo alto índice de invasões em áreas privadas, sem mencionar ainda construções desordenadas, que dão início a um processo de favelização. Em Itaparica também é visível a migração de populações que estão sendo atraídas pela promessa da Ponte.

As ocupações desordenadas que vêm surgindo por conta do anúncio da Ponte, se proliferam em ambientes frágeis, dificultando mais ainda a implementação de infraestrutura urbana, bem como, contribuindo para o aumento do déficit habitacional. O que se tem é um quadro de proliferação de pobreza e miséria, pessoas vivendo em casas inadequadas e na maioria das vezes insalubres a moradia.

Podemos comparar esse processo de migração, em sua grande maioria, de cidades do Recôncavo Baiano para Itaparica, com o êxodo rural na década de 60, no governo de Juscelino Kubitscheck, onde o Brasil, depois de abrir sua economia para o capital internacional, e a instalação de varias industrias no país, localizadas na região Sudeste, para onde muitos trabalhadores e suas famílias, do Norte e Nordeste migraram em peso para região, em busca de empregos, educação e melhor qualidade de vida. Infelizmente a história se repete, e a grande maioria destas famílias acabam por se estabelecer em áreas precárias, impróprias para



habitação como encostas, barrancos e, na maioria das vezes, distantes do centro. O que se pode observar nestas ocupações irregulares é uma completa ausência do Estado em todas as suas modalidades.

A exemplo, as ocupações na localidade do Pedrão, Vera Cruz, começaram a cerca de quatro anos. Os terrenos têm sido ocupados por pessoas vindas de outras cidades do Recôncavo Baiano. No Pedrão existem, atualmente, casas de alvenaria, mas há também casebres em taipa. Os serviços de água e luz são utilizados informalmente. E não há infraestrutura para o esgotamento sanitário, tampouco para drenagem das águas pluviais.

Ao se observar a paisagem dos núcleos urbanos da Ilha, fica evidente sua carência em planejamento urbano, isso, por falta de técnicos, vontade política e desenvolvimento da cidade. Esses fatores contribuem para a formação de periferias sem infraestrutura que se espalham pelo município. São locais onde prevalece às construções irregulares sob o aspecto legal e inadequadas sob o âmbito técnico da construção, tal como acontece nas grandes cidades.

Outro aspecto a se considerar é a especulação imobiliária que já se tornou visível. Enquanto a Ponte não sai, novos investimentos começam, aos poucos, a aportar na Ilha. Nos próximos oito anos, cerca de R\$ 100 milhões serão aplicados na construção do empreendimento Viver Bem Itaparica, um condomínio fechado e localizado a 10 minutos do Terminal Marítimo de Bom Despacho. A previsão é de que sejam construídas cerca de 1.160 unidades residenciais, entre casas duplex e apartamentos.

Segundo o Jornal da Ponte (2013),

[...] é importante lembrar que apenas uma parte menor do território da ilha será destinada à ocupação urbana. Muitas áreas continuarão destinadas a uso rural e/ou preservação ambiental e não devem ser, portanto, alvo de especulação imobiliária. O decreto que torna áreas de utilidade pública também tem como objetivo conter estas especulações.

A preocupação com o tema é relevante porque o imóvel, seja urbano ou rural, deve ter seu uso demarcado no plano diretor. A demarcação de áreas especiais de proteção ambiental, de interesse social ou do patrimônio seria um indicador para que a propriedade pudesse cumprir a sua função social, e são instrumentos importantes para combater a especulação imobiliária. Para que o município se beneficie com esses instrumentos, basta os implantar nos seus planos



conforme o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), que regulamentou os artigos 82 e 83 da Constituição de 1988 sobre a função social da propriedade e da cidade, estabelecendo limites à especulação imobiliária e condicionando o direito de propriedade ao interesse coletivo, entendendo a cidade como produção social, logo direito de todos os cidadãos.

5.1. As ocupações no Pedrão, Vera Cruz

52

Para verificar a transformação das dinâmicas socioespaciais na Ilha, identificamos, através de conversas com moradores, casos de ocorrência de ocupações de terrenos. Bem como, após conversas com os moradores da Ilha constatamos a ocupação recente de terrenos na localidade do Pedrão. Após as visitas de campo e aplicação do questionário traçamos um perfil socioeconômico e da situação habitacional do local.

O Pedrão, localizado no município de Vera Cruz, foi ocupado inicialmente, a cerca de 40 anos, por uma população que construiu suas moradias as margens da BA-001 (Rodovia que atravessa a Ilha de Itaparica). Entretanto, mais recentemente, ocorreram novas ocupações em áreas mais distante da rodovia.

O Pedrão, como a maioria das localidades do município de Vera Cruz, apresenta-se com vias sem pavimentação, logo sem sistema de drenagem urbana, gerando inúmeros problemas nos períodos chuvosos aos moradores. Para a infraestrutura de saneamento básico encontramos duas situações: as das habitações antigas, servidas com água encanada e esgotamento sanitário; e as habitações recentes, com encanamentos clandestinos para água e fossas para a eliminação dos dejetos. Não há iluminação pública em todas as vias e muitos moradores fazem “gato” da energia elétrica, devido à ilegalidade das ocupações.

A tipologia das moradias no Pedrão é homogênea. Em visita de campo, encontramos casas em construção e materiais, como bloco cerâmico, em todas as novas vias do local. O que indica a melhoria no padrão construtivo das moradias que se faz devido à obtenção de crédito e/ou a ampliação da renda da população. 86% das casas dos moradores entrevistados são em alvenaria de bloco cerâmico, 7% em taipa e 4% em madeirite. São moradias com apenas um pavimento - apenas 3% tem mais de um pavimento-.

Para o perfil socioeconômico se tem que 81 % dos chefes de família dos entrevistados



são homens, logo, apenas 19% são mulheres. 66% dos chefes de famílias tem o 1º grau incompleto, 7% tem o 2º grau completo e apenas 4% concluíram o 3º grau. A renda mensal das famílias de 88% dos entrevistados varia de 0 a 1 salário mínimo. 4% recebem de 1 a 3 salários mínimos, assim como, apenas 4% recebem entre 3 e 6 salários mínimos. Nenhum entrevistado informou receber mais de 6 salários mínimos. As ocupações dos chefes de família são as mais variadas, conforme pode ser visto no quadro abaixo:

Os imóveis no Pedrão são predominantemente para uso residencial, 89%. 7% têm uso misto (residencial e comercial) e 4% dos imóveis são para uso comercial. Para a situação dos imóveis temos: 46% dos entrevistados alegam ter comprado o imóvel e destes 69% possuem contrato de compra e venda, 16% não possuem e 15% não informaram. 43% ocuparam os terrenos e autoconstruiu suas habitações. Para 7% dos entrevistados foram cedidos e apenas 4% aluga os imóveis.

A situação fundiária no Pedrão se caracteriza por 61% dos lotes não terem sido regularizados, 28% os entrevistados afirmarem a regularização e 11% não soube informar. Dos entrevistados que informaram ter regularizado a situação de suas habitações, as respostas para o questionamento sobre que órgão realizou a regularização foram: a Prefeitura, o Cartório de Imóveis, Fórum, a Justiça e muitos não souberam informar. Estas respostas demonstram medo e insegurança, visto a necessidade de afirmar de alguma forma o direito de propriedade, ressaltando ainda mais a importância e a necessidade de políticas habitacionais no município.

Os motivos para a mudança para o Pedrão foram para 42% dos entrevistados a melhor condição de vida, 19% alegaram ser mais seguro, 12% pelo lazer, 11% devido à oportunidade de trabalho e 4% não tinham moradia. Dois dos 28 entrevistados são nativos do Pedrão.

Segundo 64% dos entrevistados, o poder público não realizou nenhuma ação do tipo de urbanização ou regularização fundiária ou implementou infraestrutura ou equipamentos públicos que beneficiasse aos moradores do Pedrão. Apenas 4% informaram a construção de uma creche – escola, os demais não souberam informar. 93% destes entrevistados não conhecem qualquer tipo de projeto que possam vir a ser implementado na localidade por parte da Prefeitura ou Governo do Estado.

Sobre a construção da Ponte Salvador – Ilha de Itaparica, 96% afirmaram já conhecer



esta informação. Quando questionados sobre as possíveis melhorias trazidas pela Ponte, 78% dos entrevistados acreditam que a Ponte irá melhorar suas vidas, 18% afirmaram que não e 4% não souberam informar. Sobre o que acontecerá após a construção da Ponte, 75% opinaram que serão beneficiados com melhorias, principalmente, no transporte e ampliação das vagas de trabalho, 25% acreditam que a violência e o tráfico de drogas aumentarão e que os benefícios serão aproveitados apenas por poucos.

São muitas as externalidades negativas que se podem observar num projeto grandioso como este, visto que sua complexidade e ambição causarão grandes impactos ambientais, no patrimônio material e imaterial, no desenho e formas urbanas, econômicos e gestão.

Muita gente acredita que o projeto da Ponte não saia do papel e, de acordo com Paulo Ormindo (AZEVEDO, 2013), “o mais provável é que ele [o projeto da Ponte] não passe de alguns pilares perdidos na baía, enfeitando e atrapalhando a navegação”. Contudo, enquanto a Ponte não sai, a população já sofre.

6. Considerações finais

O fato de que a Ponte Salvador - Ilha de Itaparica fomenta, desde que o Governo do Estado apresentou intenção de construí-la, modificações na dinâmica socioespacial, nos obriga a constatar a falta de planejamento. Podemos observar isto, desde a ausência desse empreendimento nos planos diretores dos municípios de Vera Cruz e Itaparica, visto que estão sendo revisados atualmente, bem como do Plano de Mobilidade, que deveria existir e constar o SVO, e dos planos de habitação e saneamento que, por conta do aumento populacional e alteração da dinâmica territorial, deveriam se antecipar aos problemas que vem ocorrendo.

Sendo o planejamento uma atividade de pensar e imaginar o futuro, que neste caso são os impactos da implementação dessa grandiosa infraestrutura viária, o Plano Urbanístico Integrado e os planos de habitação, saneamento e mobilidade que serão concluídos junto com a construção da Ponte, não evitarão os problemas com a inadequação das habitações, em áreas sem nenhum tipo de infraestrutura urbana e a degradação ambiental que já estão ocorrendo, como visto nesse artigo. Não permitirão a efetividade das gestões municipais atuais e futuras, devido aos inúmeros problemas que estas terão que lidar.



Do ponto de vista econômico, podemos constatar que a população da Ilha, devido ao baixo nível de escolaridade, encontrará problemas para ser absorvida pelas novas vagas de empregos que pretendem ser gerados. Possivelmente, o setor da construção civil se aquecerá, por conta da construção dos condomínios e *resorts* na Ilha, tornando-se um setor de grande atração dos trabalhadores da Ilha. Porém, contrariando a expectativa do Governo do Estado, "a Ponte do desenvolvimento" não irá ampliar a renda da população.

Deste modo, o desenvolvimento social que proporciona a melhor qualidade de vida para a população também não será alcançado. O aumento populacional esperado ampliará os problemas urbanos existentes, no âmbito da habitação, saneamento e meio ambiente. A especulação imobiliária expulsará as populações minoritárias da Ilha e, portanto, concluímos que a Ponte Salvador - Itaparica não gera o desenvolvimento urbano autêntico.

REFERÊNCIAS

ARAS, Vladimir. **Pontes alavancam o desenvolvimento**. 2013. Disponível em: <<http://www.Pontesalvadorilhadeitaparica.ba.gov.br/duas-visoes-sobre-a-Ponte/>>. Acesso em: Junho de 2014.

ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL 2013. IDHM. Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/o_atlas/idhm/>. Acesso em: Junho de 2014

ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL 2013. Perfil municipal. Disponível em: <<http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil/>>. Acesso em: Junho de 2014

AZEVEDO, Paulo Ormino de. Um presente de grego. IN: **Artigos de Paulo Ormino sobre a ligação Salvador Recôncavo**. 2013. Disponível em: <<http://www.moodle.ufba.br/mod/resource/view.php?id=162612>>. Acesso em: Junho de 2014.

AZEVEDO, Paulo Ormino de. Itaparica e Recôncavo já! IN: **Artigos de Paulo Ormino sobre a ligação Salvador Recôncavo**. 2013. Disponível em: <<http://www.moodle.ufba.br/mod/resource/view.php?id=162612>>. Acesso em: Junho de 2014.

FERRARI, Walter Junior. **A expansão territorial urbana de Marechal Cândido Rondon – PR: a produção da cidade a partir do campo**. Dissertação (Mestrado). Dourados, MS: UFGD, 2009.



FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. Centro de Estatística e Informações. Déficit habitacional municipal no Brasil. Belo Horizonte, 2013.

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. **Publicado o edital de estudos urbanísticos para construção da Ponte.** 2014. Disponível em: <<http://www.seplan.ba.gov.br/noticias/publicado-edital-de-estudos-urbanisticos-para-construcao-da-Ponte-salvador-itaparica.html>>. Acesso em: Junho de 2014.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Série Estatísticas: Cidades.** Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>>. Acesso em: Julho de 2014.

IVO, Anete Brito Leal. Desenvolvimento e atores sociais. IN: IVO, Anete Brito Leal (Coord.) **Dicionário temático desenvolvimento e questão social: 81 problemáticas contemporâneas.** São Paulo: Annablume; Brasília: CNPq; Salvador: Fapesb, 2013.

Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

RIBEIRO, João Ubaldo. **Adeus, Itaparica.** [S.I.]: Terra Magazine, 2010. Disponível em: <<http://terramagazine.terra.com.br/interna/0,,OI4223867-EI6578,00-Adeus+Itaparica.html>>. Acesso em: Junho de 2014.

SANTOS NETA, Maria da Paz; SANTOS, Miguel Cerqueira. **Dinâmica espacial e condições de vida na cidade de Itaparica: Implicações para o desenvolvimento.** In: Simpósio de cidades médias e pequenas da Bahia, 2, 2011, Vitória da Conquista. Disponível em: <http://www.uesb.br/eventos/simposio_cidades/anais/artigos/eixo1/1c.pdf>. Acesso em: Junho de 2014.

SEPLAM. SECRETARIA DO PLANEJAMENTO DA BAHIA. **Jornal da Ponte.** Edição 01, 2013a. Disponível em: <http://www.seplan.ba.gov.br/wp-content/uploads/2013/08/jornal_Ponte_ed01.pdf>. Acesso em: Junho de 2014.

SEPLAM. SECRETARIA DO PLANEJAMENTO DA BAHIA. **Apresentação do Plano de Desenvolvimento Socioeconômico da Macro Área de Influência da Ponte Salvador – Itaparica.** 2013b. Disponível em:< <http://pt.slideshare.net/romeutemporal/Ponte-itaparica-e-sistema-irio-oeste>>. Acesso em: Junho de 2014.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano.** 2ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.