



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

ANDRÉ LUIZ DE SOUZA FREITAS

**LIGAÇÃO SALVADOR-ITAPARICA: UMA NOTA SOBRE OPORTUNIDADES DE
FOMENTAR O DESENVOLVIMENTO LOCAL/REGIONAL**

**SALVADOR
2011**

ANDRÉ LUIZ DE SOUZA FREITAS

**LIGAÇÃO SALVADOR-ITAPARICA: UMA NOTA SOBRE OPORTUNIDADES DE
FOMENTAR O DESENVOLVIMENTO LOCAL/REGIONAL**

Trabalho de conclusão de curso apresentado no curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal da Bahia como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas.

Orientador: Prof. Ihering Alcoforado

**SALVADOR
2011**

Ficha catalográfica elaborada por Vânia Magalhães CRB5-960

Freitas, André Luiz de Souza

F938 Ligação Salvador-Itaparica: uma nota sobre oportunidades de fomentar o desenvolvimento local/regional./ André Luiz de Souza Freitas. - Salvador, 2011.

46 f. il. ; graf.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Economia) - Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Ciências Econômicas, 2011.

Orientador: Prof. Ihering Guedes Alcoforado.

1. Desenvolvimento econômico. 2. Desenvolvimento regional. 3. Ponte Salvador – Itaparica. I. Alcoforado, Ihering Guedes. II. Título. III. Universidade Federal da Bahia.

CDD – 338.98142

ANDRÉ LUIZ DE SOUZA FREITAS

LIGAÇÃO SALVADOR-ITAPARICA: UMA NOTA SOBRE OPORTUNIDADES DE
FOMENTAR O DESENVOLVIMENTO LOCAL/REGIONAL

Trabalho de conclusão de curso apresentado no curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal da Bahia como requisito parcial para obtenção do título de bacharel em Ciências Econômicas.

Aprovada em de Julho de 2011

Banca Examinadora

Orientador: _____

Prof. Ihering Alcoforado
Faculdade de Economia da UFBA

Prof.^a. Dr.^a. Gilca Garcia de Oliveira
Faculdade de Economia da UFBA

Edmilson Carvalho
Faculdade de Arquitetura da UFBA

Dedico este trabalho aos meus pais.

AGRADECIMENTOS

Sem dúvida alguma este trabalho é fruto de uma série de colaboradores, no qual, sem os mesmos, seria impossível concretiza-lo. Primeiramente, gostaria de agradecer aos meus pais, Mário e Marta e à minha irmã, Isabele, por todo o apoio que me deram, não só durante o período da faculdade, mas por toda a minha vida.

Durante o período de pesquisa tive a sorte de estar com grandes profissionais como prof. Edmilson Carvalho, prof. Paulo Ormino de Azevedo, prof. Paulo Henrique Almeida, Thiago Góes, Antônio Alberto Valença, Edgard Porto, entre outros.

Esses anos foram inesquecíveis e, sem dúvida, não o seria sem meus colegas Igor Maia, Thiago Mesquita, Rômulo Alessandro, Jesus, Marcos Souza, Bruno Cortizo, Ian Costa, e muitos outros. Não poderia esquecer de professores como Lielson Coelho, João Damásio, Murilo Philigret e meu orientador, grande Ihering Alcoforado.

Não poderia esquecer de Liège Boeker, José Bonifácio, Caio Guedes e Manuela Di Tullio. Por todo companheirismo e dedicação.

Fechando essa fase da minha vida, meus sinceros agradecimentos a todos vocês.

Façamos um pequeno exercício de lógica e imaginação. Salvador, na década de 1950, exibia, ainda, uma tranquilidade rural. Parecia parada no tempo. No ano 2000, era radicalmente outra. E como será na década de 2050? Vamos imaginar Salvador em 2050? Na segunda metade do século 21? Comparativamente, daqui a algumas décadas, o que hoje é a região metropolitana de Salvador vai aparecer como coisa menor. E a ilha não vai pairar acima desse processo. É nesse contexto que vejo a ponte Salvador-Itaparica como algo inevitável. Vejo que ela virá. Mais cedo – ou mais tarde. (RISÉRIO, 2010).

RESUMO

Este estudo visa discutir os conjuntos do tipo de desenvolvimento decorrentes das duas alternativas propostas para ligação Salvador-Itaparica: A ponte ligando a Via Expressa a Bom Despacho e a ligação contornando a Baía de Todos os Santos. O projeto da Ponte Salvador-Itaparica explicita a sua viabilidade e a sua importância na geração de renda, atração de investimentos e de abertura do novo vetor oeste, que promoverá o desenvolvimento no Estado. Como resposta ao primeiro, o projeto da Ligação em Torno da Baía de Todos os Santos tem como objetivo gerar uma opção de acesso à ilha, desenvolvendo o Recôncavo e evitando possíveis externalidades negativas derivadas do primeiro. O trabalho em questão se utilizará de conceitos como desenvolvimento econômico, circulação de mercadorias, chassi, centralidade, hierarquia urbana e externalidades e está dividido em quatro partes: A primeira trata-se do problema no qual a discussão se dá, percebendo assim o processo de metropolização da Região Metropolitana de Salvador, ou seja, o contexto no qual os projetos em questão estão inseridos. A segunda é destinada à descrição do projeto do Governo, a ligação direta entre Salvador-Itaparica, assim como a terceira resume-se ao projeto de ligação em torno da Baía de Todos os Santos. A última destina-se de uma formulação crítica referente a estas duas alternativas.

Palavras-chave: Ponte Salvador-Itaparica. Desenvolvimento econômico. Centralidade. Chassi.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	8
2	O PROBLEMA	10
2.1	UMA ANÁLISE REGIONAL	10
2.2	A DINÂMICA DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR	12
2.3	ATUAL LIGAÇÃO SALVADOR-ITAPARICA: O SISTEMA FERRY BOAT	16
3	A PONTE SALVADOR-ITAPARICA	20
3.1	REFERENCIAL TEÓRICO - CIRCULAÇÃO E A EXPANSÃO DO CHASSI	21
3.2	O PROJETO E O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	24
4	A LIGAÇÃO EM TORNO DA BAÍA DE TODOS OS SANTOS	29
4.1	REFERENCIAL TEÓRICO	29
4.1.1	Centralidade	29
4.1.2	Hierarquia Urbana	31
4.1.3	Externalidades	32
4.2	O PROJETO E O DESENVOLVIMENTO DO RECÔNCAVO	33
4.3	EXTERNALIDADES NEGATIVAS DA PONTE SALVADOR-ITAPARICA	35
4.3.1	Aumento da centralidade na área urbana de Salvador	35
4.3.2	Quebra de pólos industriais do interior da Bahia	38
4.3.3	Impactos ambientais	39
5	CONCLUSÃO	42
	REFERÊNCIAS	44

1 INTRODUÇÃO

Este estudo visa discutir os conjuntos do tipo de desenvolvimento decorrentes das duas alternativas propostas de ligação Salvador-Itaparica: A ponte ligando a Via Expressa à Bom Despacho e a ligação contornando a Baía de Todos os Santos, buscando a formulação crítica referente a estas duas alternativas.

Em janeiro de 2010, o Governo da Bahia abriu um Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) para a construção de uma ponte que ligaria Salvador à Ilha de Itaparica pela Via Expressa à Bom Despacho, respectivamente, com um orçamento inicial estimado em R\$ 2 bilhões. Uma obra dessa magnitude teria influências em todo o metabolismo da metrópole, seja na mobilidade urbana, impacto ambiental, dinâmicas no setor de saúde, logística, especulação imobiliária, dentre outros.

Em que medida a construção de uma ponte ligando Salvador à Itaparica e a ligação em torno da Baía de Todos os Santos constitui em um meio efetivo para promover o desenvolvimento econômico da região? Quais seriam as externalidades da execução desse projeto?

O projeto da Ponte Salvador-Itaparica tem como um dos seus defensores o economista e superintendente de Planejamento Estratégico da Secretaria do Planejamento da Bahia (SEPLAN), Paulo Henrique de Almeida, que explicita a sua viabilidade e a sua importância na geração de renda, atração de investimentos e de abertura do novo vetor oeste, que promoverá o desenvolvimento territorial no Estado. Os principais opositores ao projeto são profissionais ligados à urbanização, como o arquiteto Presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil, Departamento da Bahia, Paulo Ormino de Azevedo e o geógrafo especialista em desenvolvimento urbano, Clímaco Dias, argumentando que o projeto não só marginalizará o Recôncavo, como desencadeará uma série de problemas de estrutura urbana para a capital.

Contrário a construção da ponte, Paulo Ormino, alega que além de não prover o desenvolvimento do Recôncavo, a ponte Salvador-Itaparica aumentaria a centralidade da capital baiana, tornando a sua região urbana ainda mais “inchada”. Como alternativa à ponte, o arquiteto criou um projeto, visando gerar uma opção de acesso à ilha, desenvolvendo o Recôncavo e evitando impactos mais sérios sobre Salvador. Seriam pequenas pontes

envolvendo todo o Recôncavo, ligando a capital baiana à ilha de Itaparica, contornando a Baía de Todos os Santos.

Uma análise crítica das visões pró e contra os empreendimentos possibilita uma abordagem do *desenvolvimento econômico* de uma forma inovadora e atual, uma vez que o assunto está sendo amplamente debatido entre o Governo do Estado e a sociedade civil, concluindo este estudo com a oferta da minha contribuição pessoal. Além deste, o trabalho em questão se utilizará de conceitos como centralidade, hierarquia urbana e externalidades.

O trabalho está dividido em quatro partes: A primeira trata-se do problema no qual a discussão se dá, percebendo assim o processo de metropolização da Região Metropolitana de Salvador, ou seja, o contexto no qual os projetos em questão estão inseridos. A segunda é destinada à descrição do projeto do Governo, a ligação direta entre Salvador-Itaparica, assim como a terceira resume-se ao projeto de ligação em torno da Baía de Todos os Santos. A última destina-se de uma formulação crítica referente a estas duas alternativas.

2 O PROBLEMA

Nos dias atuais, a área do município de Salvador tem 7,41% da área da Região Metropolitana, mas é onde se concentra 81% da população da metrópole (AZEVEDO, 2009). A área urbana da capital baiana está em um nível de inchaço tal, que traz sérios problemas de mobilidade urbana, escoamento de produção e até fiscal. Veremos adiante as razões, mas é importante entender aqui que a Região Metropolitana de Salvador se desenvolveu de costas à Baía de Todos os Santos, gerando um vetor norte de crescimento, mas concentrou grande parte da sua população no perímetro urbano de Salvador.

A própria configuração física e geográfica da cidade de Salvador, que apesar de ser uma cidade com cerca de três milhões de habitantes, não há um hábito de designar as áreas da cidade em função dos pontos cardinais, o que é comum em todo lugar no mundo, como zona norte, sul, leste e oeste. Nos dias atuais, a capital baiana tem somente o que chamaríamos de centro e zona norte. A proposta do Governo é de quebrar essa situação, estabelecendo um vetor oeste.

Antes de discorrermos a respeito dos dois projetos dispostos a tratar deste problema, a ponte Salvador-Itaparica e a ligação envolvente à Baía de Todos os Santos, teremos as ferramentas para analisar a dinâmica regional e contextualizar o problema.

2.1 UMA ANÁLISE REGIONAL

Com a finalidade de proporcionar uma análise mais aprofundada acerca do nosso estudo de caso, entenderemos a *espacialidade* da circulação, uma vez que a mesma não acontece de forma aleatória, sob a ótica de um conceito desenvolvido por Edgard Porto e Edmilson Carvalho: O chassi.

O chassi é, pois, o arcabouço espacial da atividade econômica e social, isto é, da produção e da circulação (e de todas as demais atividades que se concentram em torno dessas) na sua unidade. Ele une o ahia de todas as unidades produtivas essenciais (fazendas, minas, empresas) ao dos mercados e aos das fontes de matérias-primas pela via da 'estrutura óssea' da circulação. Visto pela ótica dos agregados, o chassi une e articula as cidades com sua região e a região de que se trata com outras regiões.

[...] esta fórmula contém, dentro de si, uma espacialidade, na medida em que o momento da produção, P, supõe fábricas, minas, fazendas e outras

unidades de produção que possuem um aha no espaço social, enquanto que os dois momentos da circulação, $D - M$ e $M - D$, pressupõem, por sua vez, estradas, meios de comunicação, equipamentos (bancos, casas comerciais, etc), portos, armazéns e silos etc., os quais também supõem aha sobre os quais são edificadas. É esta espacialidade que vai aparecer sob a forma de regiões e cidades estruturadas. (CARVALHO, 2011, f. 37).

O chassi funciona como uma radiografia da circulação econômica, desenhando então suas linhas no espaço físico. As vias de circulação física formam as regiões, proporcionando a leitura da totalidade que inclui as vias essenciais, ou seja, as vias centrais e decisivas para a circulação de mercadorias de uma determinada região.

Do chassi participam as principais vias da circulação física, as principais regiões e as principais cidades, todas formando uma unidade de um determinado e definido espaço territorial. É evidente que o espaço de um tal território abarca mais do que o chassi, mas é evidente também que o chassi existe e reúne a principalidade da produção e da circulação de mercadorias de referido território. O papel essencial do chassi é, portanto, produzir e carrear fluxos de mercadorias e, mais do que isso, fluxos de agentes e dinheiro, “através de equipamentos apropriados (de produção e de circulação), de uma região interna para outra região interna ou para as demais e reciprocamente, e de todas as regiões internas em sua totalidade para regiões externas, também aqui reciprocamente”. Contém as principais regiões de produção com suas respectivas cidades — as quais mantêm relações de reciprocidade com suas regiões—e as principais vias de circulação física que não só expõem mercadorias da região para fora dela ($M - D$) como coletam, em sentido oposto ($D - M$), mercadorias que vêm de outras regiões para sua unidade territorial. (CARVALHO, 2011, f. 37).

O chassi não é uma delimitação estática, uma vez que ela representa geograficamente a circulação de mercadorias e monta a estrutura básica de uma dada economia. O mesmo tende a estar sempre em movimento, transformando-se. Se o capital está sempre em processo de metamorfose, o chassi também estará. Ele terá a capacidade de ser mutável, podendo sofrer expansão ou dilatação, em função das dinâmicas econômicas locais.

Normalmente, nos extremos de um *chassi* encontram-se regiões nas quais as premissas da produção capitalista estão presentes—relações de produção, estoque de trabalhadores assalariados, capital-dinheiro disponível, mercado, etc. Uma vez ativada a produção em cada extremo, entra em cena a circulação econômica e, com ela, normalmente, a circulação física das mercadorias. Se uma ou algumas destas regiões de produção entram em processo de sucateamento completo — seja por exaustão de jazidas de matérias-primas, seja por absoluta falta de condições de competitividade, seja por queda brusca de demanda externa, seja por quais motivos forem—, essa ou essas regiões podem até deixar de participar do *chassi*, da mesma forma que, inversamente, uma região que antes dele não participava pode passar a fazê-lo, desde que emergja como uma região econômica de peso — em casos de descoberta de jazidas de recursos minerais, exploração de novos

produtos para o mercado externo ou mesmo interno, etc. No caso da Bahia, regiões como as de Guanambi e Irecê, que até algumas décadas atrás tinham presença firme no *chassi* da economia regional, podem deixar de fazer parte dele em poucos anos mais à frente, tal é o avanço do sucateamento de suas economias. Inversamente, regiões que antes dele não participavam, passaram a fazê-lo a partir de processos emergentes de expansão de algum porte, como é o caso, para ficar só neste exemplo, da região produtora de grãos centrada em torno do município de Barreiras, nos Cerrados baianos, ou a de celulose e papel, no Extremo-Sul do estado. Por outro lado, também a própria circulação física pode suscitar a emergência de novas regiões de produção ou de comércio, quando situadas em alguns dos interstícios estratégicos do movimento do *chassi*. É o caso das cidades e regiões que se localizam em certos entroncamentos de rodovias sobre as quais se movem fluxos de mercadorias e dinheiro. (CARVALHO, 2011, f. 41).

O *chassi*, ao conectar as estruturas econômicas de uma região, nos permite fazer uma análise, em conjunto com os dados socioeconômicos disponíveis, do movimento e do seu perfil, de uma determinada região. Carvalho (2011) afirma que o *chassi* é, portanto, mais do que um recurso metodológico nascido de facilidades práticas; trata-se de uma categoria para a análise do planejamento regional e serve para levar a efeito as aferições de duplo e mútuo sentido mais acima reclamadas.

Vimos que os movimentos de produção e comércio não se dão de forma uniforme e linear em todos os espaços de uma região, há então uma tendência a acumulação e aglomeração das grandes indústrias numa dada região. Ao trazer o conceito utilizado para uma realidade mais próxima, teremos uma leitura do Estado da Bahia sob a ótica do *chassi*. Segundo Carvalho (2011), oito dos municípios da Macrorregião de Salvador processam cerca de 68% do PIB estadual, sendo que Salvador responde por 37% deste montante, enquanto que Ilhéus/Itabuna ficam com cerca de 4%, Barreiras com cerca de 2%, Vitória da Conquista e Jequié com 2,2%, Juazeiro com 1,7% e Teixeira de Freitas-Mucuri com 1,4%. Os 397 municípios restantes, respondem por apenas 20% do PIB estadual.

Sendo assim, temos retratados cinco *chassis* no território do Estado da Bahia: Região Metropolitana de Salvador, Ilhéus/Itabuna, Barreiras, Vitória da Conquistas/Jequié, Juazeiro e Teixeira de Freitas/Mucuri.

2.2 A DINÂMICA DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR

O processo de metropolização ocorre a partir da polarização de uma região em torno de uma grande cidade, em dimensões físicas e, sobretudo, populacional, caracterizando-se pela alta densidade demográfica, alta taxa de urbanização, ao redor da qual se forma um núcleo metropolitano. A metrópole constitui um núcleo, ao redor do qual há várias outras cidades sob sua direta influência, mantendo forte relação de interdependência econômica e notório movimento pendular de sua população.

Esse fenômeno tem gerado problemáticas ambientais, morfológicas, políticas e socioeconômicas; levando a necessidade de se buscar soluções, de maneira abrangente e integrada, sobretudo, quanto às perspectivas da gestão e da sustentabilidade.

Uma região metropolitana é um aglomerado urbano composto por vários municípios administrativamente autônomos, mas integrados física e funcionalmente, formando uma mancha urbana praticamente contínua (...). O conceito de região metropolitana deve ir além da mera definição legal. Para Santos (1998), o fenômeno da metropolização corresponde à macrourbanização e apenas as aglomerações urbanas com mais de um milhão de habitantes deveriam merecer tal denominação (BRAGA; CARVALHO. 2004, p. 08).

A Região Metropolitana de Salvador - RMS coloca-se como a sexta região metropolitana do país em termos demográficos e a primeira do Nordeste em termos de criação de valor (CARVALHO; PEREIRA, 2009).

A Região Metropolitana de Salvador-RMS, formada por treze municípios, é relativamente compacta do ponto de vista da economia (indústria, serviços, infra-estrutura e economias de aglomeração), da densidade populacional e da conurbação. Tal região foi estruturada, num primeiro momento, com as atividades de exploração e refino de petróleo (anos 1960), do impulso da construção civil e, num segundo momento, com a implantação e operação de plantas, centros industriais e importantes economias de aglomeração, iniciadas na década de 1960 e seguidas por toda a década de 1970 e parte da de 1980, como resultado de investimentos federais e do acionamento de uma política de subsídios e incentivos fiscais ofertados pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste-SUDENE e Banco do Nordeste Brasileiro-BNB. (PORTO; CARVALHO, p. 6).

Até a primeira metade do século XX a economia da região de Salvador era predominantemente agroexportadora:

Até o final dos anos de 1940, a economia de Salvador e de seu tradicional *hinterland*, o Recôncavo Baiano, permaneceu atrelada à evolução de alguns complexos estaduais exportadores de *commodities* minerais e agrícolas. A pauta baiana de exportação incluía cerca de uma dezena de itens, mas somente três produtos se destacavam: cacau, açúcar e fumo. A dependência em relação a essas três *commodities* definia um estreito horizonte de expansão para a economia da região, pois a Bahia, além de sofrer de modo intenso com as bruscas variações da demanda e dos preços dos bens primários no mercado mundial, especializou-se em produtos cuja oferta aumentava rapidamente, com o aparecimento de novos concorrentes. Às flutuações e crises cíclicas, típicas dos mercados de matérias-primas, somou-se uma tendência secular à diminuição da fatia dos complexos baianos nos mercados nacionais e estrangeiros. (ALMEIDA, 2009, p. 1).

Na última década do século XIX, a economia baiana registrou um surto de empreendimentos industriais que marcou o nascimento da indústria fabril no Estado, independente da produção açucareira (CEPLAB, 1978). Entretanto, este momento até meados do século XX, foi caracterizado por um período, sob todos os aspectos, de estagnação econômica, reprimindo a evolução da industrialização na Bahia.

É fundamental compreender o quão importantes foram os investimentos, a partir de 1949, para a formação do que é hoje a Região Metropolitana de Salvador. Os primeiros grandes empreendimentos foram as implantações da PETROBRAS, que iniciou a exploração dos campos de petróleo do Recôncavo e a instalação da Refinaria Landolfo Alves (Mataripe). Posteriormente, mais precisamente dez anos depois, a criação da SUDENE e incentivos fiscais promoveram o fortalecimento da industrialização não só da Bahia, mas de toda região Nordeste. Esses fatos provocaram consideráveis mudanças na estrutura e no metabolismo da economia baiana, como a estruturação do parque industrial, na geração de renda e no próprio espaço econômico.

O surgimento da chamada Nova Indústria foi capaz de alterar tendências, apontando uma nova direção para o crescimento da capital: o litoral norte, dando as costas à Baía de Todos os Santos. Essa vetorização se deu com o declínio do Recôncavo, como colocou o economista Paulo Henrique de Almeida:

A conclusão e o asfaltamento da BR-116 (1949-63) ligando Salvador às regiões industriais do Centro-Sul do país, e a implantação de uma malha rodoviária no Recôncavo, a partir dos investimentos da Petrobrás, desarticularam as antigas redes de transportes regionais, de base ferroviária e flúvio-marítima. Os investimentos nas fábricas do CIA e do COPEC completaram essa desarticulação, na medida em que reduziram a

importância da já declinante economia agroexportadora regional. A decadência do açúcar e do fumo, contemporânea da ascensão do caminhão como principal meio de transporte de carga, marcou também o declínio – emblemático – dos saveiros, dos “vapores” da Companhia Baiana de Navegações e das feiras, que faziam na capital um duplo mercado, de demanda e oferta, para o entorno da Baía de Todos os Santos (BTS). Foram morrendo à míngua os antigos portos dessa orla: Cachoeira, Nazaré, Santo Amaro, Maragogipe. O tiro de misericórdia na navegação tradicional da BTS foi dado pela construção da Ponte do Funil e pela implantação do sistema de ferry-boat, ligando a ilha de Itaparica ao continente, por via rodoviária, no início dos anos 70. Cresceram, em contrapartida, as cidades que conseguiram passar de entroncamentos ferroviários para cruzamentos rodoviários – Cruz das Almas, Santo Antônio de Jesus (...).

(...) pode-se falar de um deslocamento do centro de gravidade econômico e, conseqüentemente, da hierarquia urbana regional do Recôncavo Sul (cana-de-açúcar) e dos tabuleiros do Paraguaçu (fumo), para os municípios que abrigaram a nova indústria. No Recôncavo Norte, São Francisco do Conde, Candeias, Simões Filho; no Litoral Norte, atlântico, Lauro de Freitas e Camaçari. Como se viu, o deslocamento neste último sentido foi reforçado pela implantação da Estrada do Coco (1975) e da Linha Verde (1993), que asseguraram a multiplicação dos imóveis de veraneio e dos equipamentos turísticos, inclusive grandes resorts internacionais, ao longo da costa. (ALMEIDA, 2009, p. 28-29).

Fica evidente que esse deslocamento do epicentro econômico alterou o metabolismo da área urbana de Salvador:

Na capital baiana, o abandono do antigo centro e a migração de organizações públicas e privadas para o novo pólo intra-urbano de serviços foi o resultado de uma intervenção orquestrada pelo governo estadual e pelo grande capital imobiliário local. (...) Primeiro, novas avenidas foram abertas para criar um novo eixo Sul-Norte, que ligasse espaços ainda vazios – mas já apropriados por empresas imobiliárias – ao aeroporto e aos novos bairros residenciais destinados às novas classes médias, assalariadas, da cidade. Em seguida, o governo implantou seu novo núcleo administrativo (o CAB, Centro Administrativo da Bahia) sobre o corredor principal do novo eixo (a Avenida Paralela), a meio caminho entre o aeroporto e o antigo centro comercial, situado no entorno do porto. Enfim, o Estado e o capital imobiliário instalaram alguns equipamentos estratégicos: a nova estação rodoviária, um grande shopping center regional, o primeiro hipermercado da capital e alguns dos primeiros prédios de escritórios (SCHEINOWITZ, 1998). Começa, então, a migração das empresas do centro histórico. (ALMEIDA, 2009, p. 31-32).

Na perspectiva desta análise, fica evidenciada a capacidade de morfogênese do espaço, no trecho “O cotidiano e o território”, passagem do livro “Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal”, do pensador Milton Santos:

O território tanto quanto o lugar são esquizofrênicos, porque de um lado acolhem os vetores da globalização, que neles se instalam para impor sua

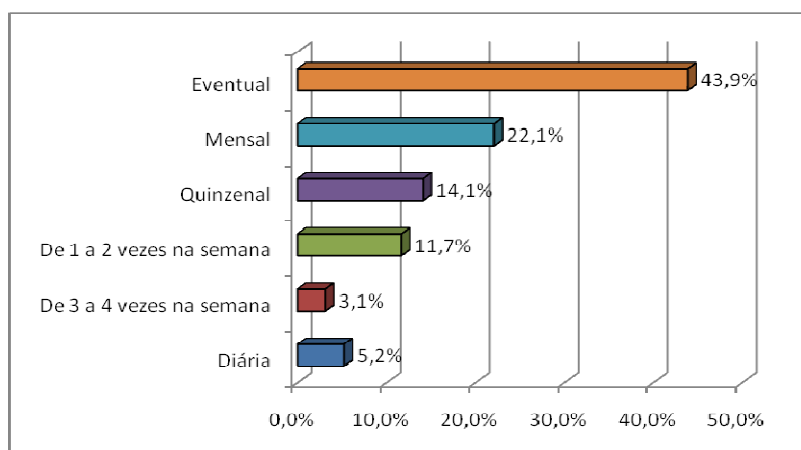
nova ordem, e, de outro lado neles se produz uma contra-ordem, porque há uma produção acelerada de pobres, excluídos, marginalizados. Crescentemente reunidas em cidades cada vez mais numerosas e maiores, e experimentando a situação de vizinhança, essas pessoas não se subordinam de forma permanente à racionalidade hegemônica e, por isso, com frequência podem se entregar a manifestações que são a contraface do pragmatismo. Assim, junto à busca da sobrevivência, vemos produzir-se, na base da sociedade, um pragmatismo mesclado com a emoção, a partir dos lugares e pessoas juntos. Esse é, também, um modo de insurreição em relação à globalização, com a descoberta de que, a despeito de sermos o que somos, podemos também desejar ser outra coisa.

Nisso, o papel do lugar é determinante. Ele não é apenas um quadro de vida, mas um espaço vivido, isto é, de experiência sempre renovada, o que permite, ao mesmo tempo, a reavaliação das heranças e a indagação sobre o presente e o futuro. A existência naquele espaço exerce um papel revelador sobre o mundo. (SANTOS, 2001, p. 114).

2.3 A ATUAL LIGAÇÃO SALVADOR-ITAPARICA: O SISTEMA FERRY BOAT

Com o resultado de uma Pesquisa de Satisfação realizada pela Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia - AGERBA, órgão que regula transporte intermunicipal de passageiros, no Terminal Hidroviário de São Joaquim e Bom Despacho durante o Carnaval de 2008, fica explícito o perfil do consumidor no período de pico e a qualidade do serviço ofertado:

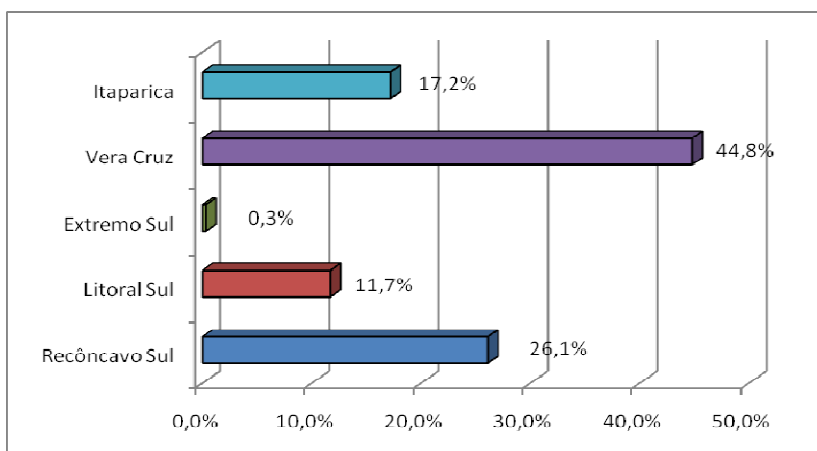
Gráfico 1 - Frequência



Fonte: AGERBA, 2008

Dos consumidores entrevistados 43,9% viajam eventualmente; 22,1% mensalmente; 14,1% quinzenalmente; 11,7% de 1 a 2 vezes na semana; 5,2% diariamente e 3,1% de 3 a 4 vezes na semana.

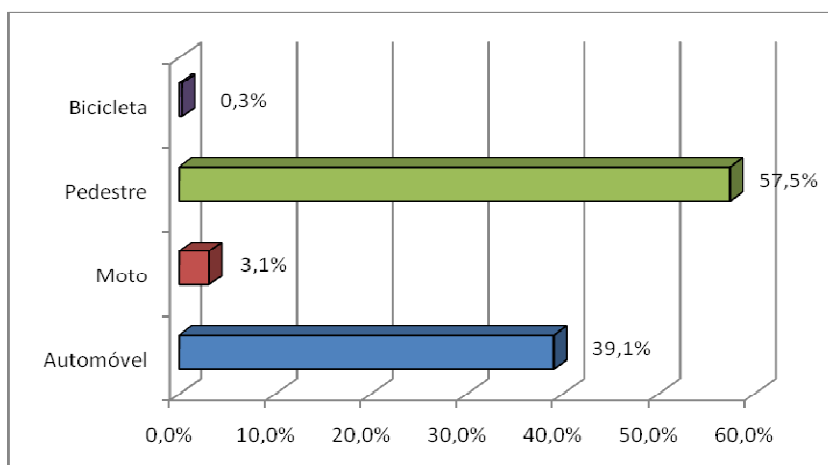
Gráfico 2 - Destino



Fonte: AGERBA, 2008

Vimos que 44,8 % dos 326 entrevistados têm como destino o município de Vera Cruz; 26,1% a Região do Recôncavo Sul; 17,2% o município de Itaparica; 11,7% a Região do Litoral Sul e 0,3% à Região do Extremo Sul.

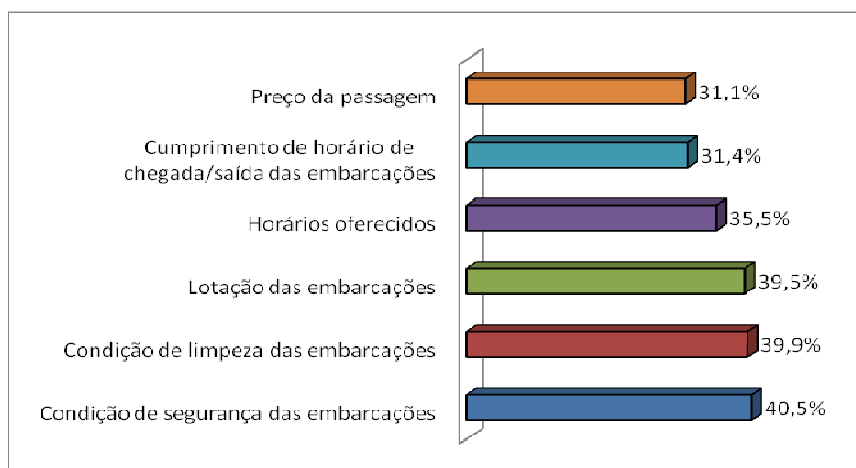
Gráfico 3 – Meio de locomoção



Fonte: AGERBA, 2008

Dos entrevistados, 57,5% dos 327 são pedestres; 39,1% utilizam automóveis, 3,1% estão de moto e 0,3% se locomovem através de bicicleta.

Gráfico 4 - Satisfação



Fonte: AGERBA, 2008

No que diz respeito à satisfação: 40,5% dos entrevistados se disseram satisfeitos com as condições de segurança das embarcações; 39,9% satisfeitos com as condições de limpeza das embarcações; 39,5% satisfeitos com a lotação das embarcações; 35,5% satisfeitos com os horários oferecidos; 31,4% satisfeitos com o cumprimento dos horários das embarcações e 31,1% estão satisfeitos com os preços das passagens.

Percebemos que uma parte considerável dos consumidores do serviço de ferry boat está utilizando a travessia para encurtar a distância para o recôncavo sul e litoral sul, exatamente como a ponte prevê. É uma demanda extremamente sazonalizada e insatisfeita, uma vez que o grau de satisfação do usuário é muito aquém do que um serviço de qualidade precisa.

Quem está disposto a bancar essa ociosidade, no caso de ter uma oferta constante à demandada nos pico dos períodos festivos? A ponte mudará o perfil da demanda do ferry boat, uma vez que se cria uma área de expansão da Região Metropolitana, mais especificamente, da área urbana de Salvador, tende-se a desenvolver fluxos de interesses entre a capital baiana e a área da Ilha de Itaparica, que poderão potencializar e revitalizar o serviço de travessia, deixando então de ser um mero transporte de veraneio. (VALENÇA, 2011).

Paulo Henrique alega que o sistema de transporte marítimo Salvador-Itaparica, não tem como dar conta do tráfego da capital para o sul do Estado, principalmente por sua “sazonalidade”. "O ferry, quando foi implantado, em 1972, não foi pensado para funcionar como vetor de transporte de massa. E o aumento da frota não é uma saída porque o sistema opera com sazonalidade. Durante a baixa estação, as embarcações ficam ociosas".

Segundo Valença (2011), com exceção das duas mais novas, Ivete Sangalo e Ana Nery, as embarcações utilizadas nos dias de hoje para a travessia Salvador-Itaparica foram concebidas a 40 anos atrás e construídas a 35 anos, estão sucateadas e totalmente obsoletas, assim como os seus terminais.

O ferry boat nunca teve vocação para transporte de massa. A solução seria colocar mais embarcações, construir novas gavetas? Essa não é a questão, o Governo não está preocupado com a questão do fluxo restrito à ilha, a questão discutida aqui se trata do fluxo do Estado com Salvador. O ferry boat não tem característica de transporte de carga pesada, não há como colocar container nessas embarcações. (ALMEIDA, 2011).

Segundo Valença (2011), a ponte em momento algum, foi projetada para ser uma alternativa ao ferry boat. Temos um exemplo muito claro no Rio de Janeiro, onde as barcas e aerobarcos convivem harmoniosamente com a ponte Rio Niterói. Não há quem banque a sazonalidade dos serviços do Ferry Boat, temos grandes picos de demanda nos feriados prolongados, mas ao longo do ano inteiro a demanda fica abaixo do que se oferece.

3 A PONTE SALVADOR-ITAPARICA

O projeto da ponte Salvador-Itaparica refere-se à abertura de um novo vetor, a partir de um sistema viário, também chamado de Sistema Viário Oeste – SVO. A ponte é apenas um elemento, o principal, porém parte de toda integração. Segundo o superintendente de Planejamento Estratégico da Secretaria de Planejamento do Estado, Paulo Henrique de Almeida, a idéia não é simplesmente ligar a área urbana de Salvador à ilha de Itaparica, se fosse somente isso, seriam disponibilizadas mais embarcações ao sistema ferry boat ou o projeto seria restrito a ligação em torno à Baía de Todos os Santos, proposta pelos arquitetos da Universidade Federal da Bahia.

Paulo Henrique de Almeida colocou que com a opção por expandir o Litoral Norte baiano, a Cidade Baixa, o Subúrbio Ferroviário e as Ilhas ficaram completamente abandonados, o que criou problemas para a integração da região à economia baiana e, conseqüentemente, à geração de renda. Esse projeto viabiliza o encurtamento da Região Metropolitana de Salvador com os eixos que vêm do sul e, também, com o oeste.

Paulo Henrique também registra que a sua extensão será na faixa de 12km, suas concepções arquitetônicas, estéticas, quantidade de pilares, espaçamento entre os vãos estão em aberto, mas a exigência é que sejam duplicadas as pistas que fazem as ligações da ponte Salvador-Itaparica, com a ponte do funil e por sua vez, à BR 242.

Dentro das quatro propostas inscritas no Processo de Manifestação de Interesse publicado em janeiro de 2010, existem duas, onde temos concepções para avaliarmos o que entrará no Termo de Referência, para o estudo das etapas seguintes, inclusive a implantação. Esse momento em que nós estamos antecede o projeto. (VALENÇA, 2011).

Para compreender o cerne desta análise, é fundamental perceber que uma ligação direta entre a capital baiana e a ilha de Itaparica não representa somente a conexão entre estas cidades, mas sim, uma conexão de grandes pólos econômicos: a Região Metropolitana de Salvador com o baixo sul, com a nascente Região Metropolitana de Ilhéus e por que não também, com o oeste baiano.

Faz-se objetivo neste momento, explicar como o capital apropria-se da cidade e como um encurtamento de distâncias pode acarretar em uma maior velocidade de circulação, alterando

as atividades logísticas, proporcionando maior agilidade da rotação do capital, ou seja, reduzindo o tempo em que o investimento torna-se mercadoria e retorna na sua forma original, o dinheiro. Essa premissa causaria então uma expansão nos mercados e proveria crescimento econômico, condição para o desenvolvimento econômico.

3.1 REFERENCIAL TEÓRICO - CIRCULAÇÃO E A EXPANSÃO DO CHASSI

O ato de projetar resultados antes de, de fato, tomar atitudes práticas propriamente ditas, diz-se que ali houve um ato telológico de trabalho. Quando uma equipe com profissionais de diversas áreas pensam e projetam resultados de uma obra da magnitude da ponte Salvador-Itaparica, trata-se de um ato telológico. O que caracteriza este conceito é o fato do homem fixar um objetivo, previamente desejado e pensado, e de arregimentar os meios de trabalho necessários para atingir aquele fim. Sendo assim, todo ato de trabalho, que parte da idéia procurando um objetivo, é um ato telológico.

Após passarem pelo momento telológico em si e pela concretização do objetivo, finalmente disponibiliza-se o projeto aos seus usuários. Desde então, o mesmo é inserido em um contexto dinâmico, onde todos aqueles desígnios particulares convivem agora com a realidade e todas as suas nuances, não havendo mais possibilidade de telologia alguma, já que há o que Carvalho (2011) chamou de engrenagem, a cidade, ou totalidade social, sujeita a leis e relação autônomas não mais ditadas por nenhuma vontade, intenção ou finalidade particular.

A cidade, segundo Carvalho (2011), é o *locus* preferido e privilegiado do capital, o lugar onde as diretrizes básicas da produção capitalista encontram-se presentes, provendo o contexto ideal para a acumulação capitalista. Nela o capital encontra o *exército ativo* de portadores da força de trabalho; rede bancária provedora do crédito; mercado consumidor dos produtos por ele produzido e economias de escala, aquelas que organizam o processo produtivo de maneira que se alcance a máxima utilização dos fatores produtivos envolvidos, de forma a ter custos baixos de produção e incrementos de bens e serviços.

Em qualquer contexto social, onde a produção provê excedente objetivando a troca, ocorre circulação de mercadorias. Esta movimentação pode ser compra, venda, armazenamento, troca, transferência ou doação. A produção é o pressuposto da troca e a troca é condição *sina qua non* para reprodução da primeira. A troca é prerrogativa para circulação, que se dá em

duas formas básicas: a forma-mercadoria, que corresponde ao termo relativo na relação direta de valor mercadoria/dinheiro, e a forma-dinheiro, que representa o termo equivalente nesta mesma relação.

Carvalho (2011) evidencia o movimento da circulação em uma exemplificação simplificada:

A “mercadoria A”, pertencente ao seu possuidor João, passa às mãos de José, possuidor de dinheiro, enquanto que o dinheiro, antes nas mãos de seu possuidor original José, passa, em contrapartida e dentro do mesmo processo, só que agora em sentido inverso, às mãos de João, possuidor original da “mercadoria A”. Aqui já entramos em contacto com a mudança básica na qual se lastreia o processo e o conceito mais geral de circulação: as duas formas alternam seus lugares. Tomando como referência seus respectivos possuidores, ou seus correspondentes lugares na posição inicial, ocorre mudança de forma: o que era antes mercadoria para João, passou a ser dinheiro, enquanto que, por seu lado, o que era antes dinheiro para José, passou a ser mercadoria. Este movimento, traçado em sentidos opostos, constitui um *metabolismo social*, a mudança de forma ou *metamorfose das mercadorias*. A mudança de forma da mercadoria pode ser representada pela seguinte expressão: M – D – M. Nesta expressão, podemos distinguir e separar, para efeito de análise, dois intervalos que constituem os momentos basilares do processo de intercâmbio de mercadorias: o momento M – D, inicial, que representa a *venda*—ou a primeira metamorfose da mercadoria—, e o momento D – M, final, que representa a *compra*, a segunda metamorfose ou metamorfose final da mercadoria. É fácil perceber que M – D e D – M, que se ligam em unidade no processo de intercâmbio da mercadoria, são momentos antitéticos que se completam entre si no citado movimento. (CARVALHO, 2011, f. 20).

O processo de circulação é mais amplo que o ato de troca em si, na realidade, é formado por um conjunto de movimento de trocas que se relacionam em um espaço social muito maior: os mercados.

No Livro III de *O Capital*, Marx analisa o efeito da rotação do capital sobre a taxa de lucro nos seguintes termos:

[...] devido ao lapso de tempo requerido para a rotação, todo o capital não pode ser empregado ao mesmo tempo na produção; [...] portanto, parte do capital está continuamente em alqueive, seja na forma de capital monetário, de estoque de matéria-prima, de capital mercadoria pronto mas ainda não vendido ou de créditos não vencidos; [...] o capital que intervém na produção ativa, portanto na geração e apropriação da mais-valia, está continuamente diminuído dessa parte, e [...] a mais-valia produzida e apropriada está continuamente reduzida na mesma proporção. (MARX, 1984, p.55).

e que, portanto,

[...] quanto mais breve o tempo de rotação, tanto menor se torna essa parte em alqueive do capital, comparada com o todo; tanto maior se torna também, com as demais circunstâncias constantes, a mais-valias apropriada. (MARX, 1984, p.55).

O tempo de rotação do capital é composto de duas partes: o tempo de produção e o tempo de circulação. Como a taxa de lucro “[...] só expressa a relação entre a massa produzida de mais-valia e o capital global engajado na sua produção, então é evidente que qualquer redução dessa espécie aumenta a taxa de lucro.” (MARX, 1984, p. 55).

Chegamos então ao que posso chamar de tônica de todo este arcabouço teórico para a nossa discussão: O ciclo que vai de D a D’, dura um intervalo, um período que é chamado tempo de rotação do capital, que é composto de outros tempos circulação: o tempo circulação compra D – M e o tempo de circulação venda M – D’, além do tempo de produção. Fica evidente então, que quanto menor o tempo de rotação do capital, o intervalo entre o investimento inicial, D e a sua maturação, D’, maiores serão os lucros.

[...] mantidas as demais circunstâncias constantes, a massa e a taxa de lucro variam na proporção inversa aos tempos de rotação do capital, ou, o que dá na mesma, a massa e a taxa de lucro aumentam com a redução do tempo de rotação do capital; vimos também que o tempo de rotação do capital varia proporcionalmente aos tempos de produção, que depende da produtividade do trabalho e do tempo de circulação, que, por sua vez, depende também da produtividade do trabalho (técnicas empregadas nos meios de comunicação) e, em especial, do desempenho dos meios de transporte e comunicação em geral. Agora sim, mantidas as demais circunstâncias dos meios de transporte constantes, resulta óbvio que os tempos de circulação variam em função das *distancias* entre as empresas capitalistas e suas fontes de suprimento e dos mercados nos quais elas vão realizar as suas mercadorias. Tem mais, pois as taxas de lucro das empresas capitalistas vão depender também dos custos de circulação que os deslocamentos atrás aludidos vão sofrer nos seus trajetos — custos de combustível, desgaste de caminhões, alimentação e descanso dos trabalhadores que operam com esses meios de transportes, entre outros. [...] (CARVALHO, 2011, f. 11).

Além de entendermos quão relevante a distância se faz no processo de circulação, e por tabela, na rotação do capital, fica evidente que a localização espacial das plantas industriais não se dão de forma aleatória, muito pelo contrário. A cidade é o local escolhido, preferencialmente as grandes cidades:

[...] melhor que seja uma metrópole assentada numa região metropolitana que, além de lhes dar garantias no que se refere ao consumo de seus produtos, também lhes ofereça todo tipo de insumo, barato e no menor prazo possível, beneficiado com os ganhos advindos da proximidade, da escala e da aglomeração que é próprio das grandes regiões metropolitanas. Daí que, *quanto mais estejam distantes desses aglomerados metropolitanos, maiores os tempos de rotação dos seus capitais, menores, portanto, suas massa e*

taxas de lucro. A partir do imperativo dessa inclinação estrutural, a tendência dos capitais de uma dada região é a de se implantarem no âmago mesmo das regiões metropolitanas: o adensamento do maior número de empresas capitalistas se dá pelo fato de que essas regiões, além de constituir fontes de suprimento de componentes físicos do capital constante e mercados consumidores dos produtos elaborados nelas próprias e nas regiões interioranas, mantêm também uma ponderável massa de economias de escala, as quais, ao receber mais e mais capitais, aumentam e dão mais consistência e coesão à massa de economias de aglomeração, que, no retorno, atraem mais capitais num regime de reprodução ampliada de capitais que aqui aparece, à vista desarmada do analista, na forma de um processo de anarquia urbana, formada de indústrias, habitações proletárias, favelas, conurbação, etc. (CARVALHO, 2011, f. 12).

É fundamental deixar claro aqui, que até então, chegamos à conclusão de que uma conexão entre pólos econômicos ativos, chassis, e em crescimento podem agilizar o tempo de rotação do capital e aumentar a taxa de lucro, proporcionando crescimento econômico. Isso não quer dizer, de forma alguma, que qualquer estrada ligando dois pontos aleatórios, proverá o mesmo resultado. É necessário haver pressupostos de crescimento, caso contrário não há resultado algum, além de uma estrada ligando duas cidades, Carvalho (2011) colocou da seguinte forma: “É preciso haver um motivo de um ponto, para sair, e de outro, para chegar”, referindo assim à relações sociais como o capital numa ponta da estrada e um insumo, como a mão de obra, por exemplo.

3.2 O PROJETO E O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Segundo Valença (2011), o projeto da ponte não se restringe à ligação da região urbana de Salvador à ilha de Itaparica, ele está inserido num âmbito muito maior, num conjunto de outros investimentos do Governo do Estado, como o Sistema Viário Oeste, o aeroporto internacional de Ilhéus, o Porto sul, também em Ilhéus e a Via Expressa, na capital baiana. Todo esse conglomerado não decorre de projetos isolados, trata-se de projetos interligados e visam à promoção do desenvolvimento econômico, além da descentralização da atividade econômica. Os benefícios esperados estão baseados no pleito de encurtamento de distâncias, aumentando a capacidade de circulação de mercadorias entre os chassis no espaço do estado da Bahia.

Como primeiro resultado, a ligação direta entre a capital baiana, área essa extremamente inchada, e a Ilha de Itaparica, proporciona uma expansão do chassis da cidade de Salvador de

forma a desafogar esse contexto que desencadeia problemas de ordem ambiental, de mobilidade urbana e até fiscal, pois muitas pessoas vivem na área urbana de Salvador e trabalham nos municípios da Região Metropolitana, gerando tributos para outros municípios. Essa relação metropolitana está relacionada pelos movimentos pendulares, ou seja, as idas e vindas diárias, pessoas que moram em uma cidade, mas trabalham em outra dentro da Região Metropolitana. Segundo Valença (2011), a cidade de Salvador já se fundiu ao município de Lauro de Freitas, de forma que não se distingue uma cidade da outra, é algo contínuo, a ponte poderá fazer o mesmo, só que tomando a direção oposta.

Então, vemos que, na visão do Governo do Estado, no primeiro momento, a opção por abrir um vetor oeste, deverá expandir a cidade de Salvador, desafogando-a, provendo mobilidade e revitalizando o Recôncavo, uma vez que esse fluxo trará investimentos e aquecerá a economia local e adjacências. Segundo Paulo Henrique, algo em torno de 98% dos investimentos feitos atualmente na área de turismo, é direcionado ao litoral norte. O veraneio será retomado na ilha de Itaparica, já que assim como os investimentos, também tomou a direção do litoral norte.

A malha rodoviária que constitui o chassi de todo o Estado da Bahia conflui, na entrada de Salvador, como se fora um funil que deságua grande parcela de todos os fluxos econômicos para dentro da metrópole, por meio de uma conexão com a BR-324, logo depois com a Via Parafuso e, mais na frente, com a Avenida Paralela para ir ligar-se, através desta artéria, com toda a malha rodoviária urbana da cidade, esta última constituída de todo o sistema circulatório interno baseado nas avenidas de vale. O trecho Paralela/Iguatemi constitui e conecta, em seu proveito, as duas malhas: a externa, que entra pela Paralela, com a interna, que flui pelas avenidas de vale. Isso quer dizer que esta zona de conexão despeja—e é este o papel da Rodoviária ali implantada em posição estratégica — uma grande massa de consumidores, provenientes de municípios e cidades do interior e de toda a cidade de Salvador, para o grande centro comercial comandado pelo shopping-center Iguatemi. Assim, como resultado desta dupla confluência ergue-se a zona urbana de maior peso econômico não só de Salvador e da Bahia como de todo o Nordeste brasileiro. É por conta deste peso que a “zona Iguatemi/Rodoviária” é a área de maior arrecadação de ICMS de todo o Estado: 17%.. (CARVALHO, 2011, f. 12).

Além de inchada demograficamente, a região de Salvador também concentra boa parte dos investimentos:

A Macrorregião de Salvador “concentra 90% da indústria de transformação na Bahia (...) e 60% das vagas de trabalho no setor formal da Bahia”. Mesmo na produção agrícola pode ser constatada uma acentuada concentração espacial — portanto também social — da produção. De fato, 42,0% da produção agrícola do Estado da Bahia está localizada nas regiões de

Barreiras (grãos), Juazeiro (frutas tropicais) e o trecho, margeando o litoral, que se estende de Ilhéus ao Extremo-Sul do estado (cacau, madeira). Todas as demais regiões, reunindo muito mais de 300 municípios, alcançam os 58% restantes da produção agrícola. (CARVALHO, 2011, f. 45).

É nesse contexto descentralizador que o Governo pretende prover essa expansão, como fica claro durante a entrevista concedida pelo economista e assessor chefe da Secretaria de Planejamento do Governo do Estado da Bahia:

O Governo, ao contrário do arquiteto urbanista Paulo Ormino, acredita que a ponte não aumentará ainda mais essa densidade demográfica, mas sim expandirá seu território, diluindo assim essa proporção. Faz-se objetivo do Governo criar alternativas para não só viabilizar moradia, como desenvolver uma estrutura de serviços. A partir do momento que o projeto for ganhando profundidade, é preciso envolver as municipalidades de Salvador, Itaparica e Vera Cruz, para entrarem no processo de concepção dessa ocupação. A idéia é estabelecer um vetor de desenvolvimento oeste, proporcionando uma expansão da cidade de Salvador nesta direção, ocupando a Ilha de Itaparica. Sem dúvida, a capital baiana possui uma das maiores densidades demográficas do Brasil. O objetivo do Governo não é transformar a Ilha de Itaparica numa cidade dormitório, mas sim criar alternativas de tornar os municípios de Itaparica e Vera Cruz em cidades satélites de Salvador. (VALENÇA, 2011).

Após esse primeiro momento, a integração transcende movimentos pendulares e logísticos locais e fomenta a intensificação da integração de pólos econômicos, chassis, no âmbito do Estado da Bahia.

Vimos no capítulo destinado à explanação do processo histórico da formação da Região Metropolitana de Salvador, que a mesma coloca-se como a sexta região metropolitana do país em termos demográficos e a primeira do Nordeste em termos de criação de valor (CARVALHO; PEREIRA, 2009). O encurtamento das distâncias entre a maior Região Metropolitana do Nordeste com o sul, baixo sul e oeste do Estado vai alterar todo metabolismo da economia baiana, aumentando a agilidade do capital, gerando lucros e crescimento econômico, condição para o desenvolvimento econômico.

Atualmente, nota-se que a economia baiana passa por um processo de transformação cujas principais características são a gradativa verticalização e a densificação produtiva, traduzidas pela intensificação da produção de bens finais em cadeias industriais e pelo maior grau de inter-relações setoriais. Neste contexto, destacam-se ainda a modernização da agricultura em determinadas regiões e o crescimento do setor de serviços, com ênfase na evolução das atividades vinculadas ao turismo. Vale ressaltar que parcela

significativa dos investimentos previstos ainda localiza-se na região Metropolitana de Salvador, o que contribui para a concentração do desenvolvimento. No entanto, um movimento contrário pode ocorrer, à medida que os empreendimentos do chamado agribusiness e o turismo induzam uma desconcentração rumo ao Baixo Sul. (NASCIMENTO, 2007. p. 154).

Segundo Paulo Henrique, há uma demanda em potencial na região sul, explicitada no processo de construção do último trecho da rodovia BA-001 entre Itacaré e Camamu, a ponte sobre o Rio de Contas. Somente esta ligação aumentou em 20% o fluxo de pessoas na região. Com a abertura da ponte, o acesso a Itacaré ficou mais rápido e fácil vindo de Salvador e do norte do estado. A distância entre o terminal do ferry de Bom Despacho e Itacaré, pela BA-001, será de apenas 233 km, reduzindo o trajeto em cerca de 200 km.

Trata-se de uma integração de Salvador por outra rota mais rápida, com uma economia de pouco mais de 100 km de Salvador à BR 242, BR 101, BR 116 e também, a BA 001, que é a estrada litorânea. Em função disso, podemos falar de um link entre a Região Metropolitana de Salvador e a segunda região metropolitana do Estado, que vai surgir em função da conurbação entre os municípios de Ilhéus e Itabuna, em função dos investimentos feitos nessa região, tais como o Porto Sul, o aeroporto internacional de Ilhéus, a ferrovia oeste leste. Economia esta, que está deprimida desde a crise do cacau. (ALMEIDA, 2011).

Faz parte dos planos do Governo fazer essa interação inter portos, provendo um incremento na atividade logística e facilitando o escoamento da produção de todo o Estado para os portos da Região Metropolitana de Salvador e a futura conurbação da região de Ilhéus.

O porto de Salvador está sendo duplicado, aumentando o fluxo de mercadorias entrando e saindo da Bahia, fazendo a ligação direta da Bahia com a China, além do novo terminal turístico destinado à atracação dos cruzeiros. Sem falar no porto de Aratu e nos outros situados à beira da Baía de Todos os Santos.

Quando passamos pelo comércio e avistamos uma série de navios parados, boa parte deles são destinados a outros portos como Aratu, São Roque, Mataripe, Ford, etc. A realidade é que funcionamos como um porto com diversos cais. Temos o melhor porto natural da América do Sul, senão do mundo, que é a Baía de Todos os Santos. O porto de Salvador é um lugar onde só se precisa de quebra mar quatro dias por ano, sendo que os outros não precisam de quebra mar em momento algum. (ALMEIDA, 2011).

Essa via proverá um fluxo pendular entre Salvador-Itaparica e abrirá um vetor de intensificação de integração da Região Metropolitana para o sul e para o oeste. Segundo Paulo Henrique, entra nesse contexto o fluxo de cargas, a idéia é que se tenham retro áreas do porto

de Salvador no continente, fazendo armazenagem. Como a ponte integra-se com a via expressa, essa carga passa sem afetar a área urbana da cidade de Salvador. Além disso, a ponte ligará o sul ao norte, sendo essas, preocupações do Governo do Estado, de forma que esse transporte (de carga) terá que ser desviado. A nova concepção da via expressa é pensada de forma integrada à ponte Salvador-Itaparica, de forma que se possa transpor o transporte de cargas da ponte para a BR 324. Não teremos transporte de carga pesada desaguando diretamente na área urbana de Salvador.

É fundamental compreender o caráter de infra-estrutura dos projetos que o Governo da Bahia pretende prover para fomentar o desenvolvimento econômico. A integração inter-chassi facilitará a circulação das mercadorias e o fluxo de capital, além da mobilidade urbana como um todo. Carvalho (2011) faz um retrato da integração rodoviária na Bahia.

São Paulo contém 4 vezes mais estradas pavimentadas do que a Bahia e, mais do que isso, sua relação PIB/km linear de estrada é 5 vezes maior do que a da Bahia. Já daqui se conclui que o nível de aproveitamento das rodovias pavimentadas de São Paulo é muito maior que o da Bahia. É óbvio que tanto nas rodovias paulistas como nas baianas circulam, além de grande parte de seus PIBs — que são consumidos (produtiva e improdutivamente) tanto dentro dos respectivos estados como fora deles (parte deles é exportada por rodovias) —, parcelas de PIBs de outros estados, de outras regiões e, até, de outros países (importações). Mas, nisso aí, obviamente, o volume de circulação que deambula pelas rodovias de São Paulo é comparativamente muito maior do que a que viaja pelas rodovias baianas — porque não é só o PIB de São Paulo que é maior do que o da Bahia, mas também as exportações e as importações naquele Estado. Isso eleva muito mais ainda o grau de aproveitamento desses componentes básicos do chassi do Estado de São Paulo. De fato, se levamos em conta que na Bahia a rede rodoviária é relativamente extensa e que as suas principais regiões têm tão pouca representatividade no PIB baiano, poderemos concluir comodamente que, no geral—com exceção de uma ou outra rodovia ou trecho de rodovia (BR-101, BR-324)—, é muito baixo o grau de aproveitamento da malha rodoviária baiana como suporte físico da circulação de mercadorias. De fato, e como já vimos mais atrás, apenas 17 municípios na Bahia concentram cerca de 78,7% do PIB estadual, enquanto que os 398 municípios restantes detêm apenas 21,3% do PIB do Estado—sendo que, para cada um desses municípios restantes, a média de participação no PIB estadual não passa de paupérrimos 0,05%. (CARVALHO, 2011, f. 50-51).

4 A LIGAÇÃO EM TORNO DA BAÍA DE TODOS OS SANTOS

A alternativa de ligação em torno da Baía de Todos os Santos foi proposta pelo arquiteto urbanista Paulo Ormino de Azevedo. Esta proposta tem como principal objetivo desenvolver o Recôncavo baiano sem aumentar a centralidade exercida pelo município de Salvador. Seu surgimento deveu-se ao fato de que o projeto proposto pelo Governo do Estado da Bahia de construção da ponte Salvador-Itaparica teria mais externalidades negativas do que positivas, além de não atingir os objetivos estipulados.

Antes de colocar a argumentação do arquiteto e discorrer sobre seu projeto, é fundamental entender alguns conceitos básicos apresentados a seguir.

4.1 REFERENCIAL TEÓRICO

4.1.1 Centralidade

O conceito de centralidade é utilizado tanto para explicar tendências de formação de centros urbanos dentro da região limítrofe de uma cidade, quanto para explicar a formação de vetores entre cidades distintas.

Segundo Christaller (1966) existem princípios gerais que regulam o número, tamanho e distribuição dos núcleos de povoamento: grandes, médias e pequenas cidades, e ainda minúsculos núcleos semi-rurais, todos são considerados como localidades centrais. Todas são dotadas de funções centrais, isto é, atividades de distribuição de bens e serviços para uma população externa, residente na região complementar, região de influência, em relação à qual a localidade central tem uma posição central. A centralidade de um núcleo, por outro lado, refere-se ao seu grau de importância a partir de suas funções centrais: quanto maior o número delas, maior a sua região de influência, maior a população externa atendida pela localidade central e maior sua centralidade.

Christaller (1966) define ainda dois outros conceitos, o de alcance espacial máximo e o de alcance espacial mínimo. O primeiro refere-se à área de influência por um raio a partir da localidade central: dentro desta área os consumidores efetivamente deslocam-se para a localidade central visando à obtenção de bens e serviços. Para além dela os consumidores

deslocam-se para outros centros que lhe estão mais próximos, implicando isto em menores custos de transporte. O alcance espacial mínimo, por sua vez, compreende a área em torno de uma localidade central que engloba o número mínimo de consumidores que são suficientes para que uma atividade comercial ou de serviços, uma função central, possa economicamente se instalar. As cidades atraíam para si os consumidores do seu entorno, conforme os custos dos seus deslocamentos. Ou seja, a atração do lugar estaria diretamente relacionada ao custo de deslocamento dos consumidores, conforme os serviços oferecidos.

Segundo Whitacker (2003), a expressão territorial dessa centralidade, atualmente se apresenta cada vez mais fragmentada, tanto em nível intra-urbano quanto interurbano, devido ao rearranjo do centro tornando-se mais funcional. A cidade, então, se redesenha, pois nota-se uma elevada expansão do seu tecido urbano acarretada pelo maior desenvolvimento do transporte ao longo dos anos. Percebe-se também um crescimento na intensificação da circulação dentro e fora da cidade, em diferentes representações (circulação de pessoas, informações, mercadorias, idéias e símbolos) o que caracteriza o aspecto fluido da cidade.

Para Santos (2008), um aspecto que caracteriza a urbanização brasileira refere-se a uma extrema concentração de uma vasta parcela da população em grandes cidades, dando origem assim às metrópoles. Os grandes centros urbanos abrigam empresas e serviços de alto padrão e sofisticação. Neles estão presentes universidades, centros de pesquisas, laboratórios, clínicas especializadas, além dos meios de comunicação de massa e revenda de produtos importados.

Uma cidade se destaca em diferentes níveis de acordo com a função e o grau de importância que ela exerce em escala regional ou nacional em relação aos outros centros urbanos. Desta forma, fica evidente o poder de atração que uma cidade grande possui sobre suas cidades de médio e pequeno porte, seja por demanda de bens e serviços especializados ou pela procura de melhores oportunidades de emprego, por exemplo.

As cidades médias muitas vezes não dispõem de tantas variedades de serviços, mesmo com o atenuante fator do processo de globalização, dinamizando as informações e o acesso ao consumo. Nas cidades pequenas é oferecido somente o necessário à sua população, geralmente o serviço de saúde não consegue cuidar de casos mais complexos e não há variedade em serviços e acesso ao consumo.

4.1.2 Hierarquia Urbana

Estudos associados às redes urbanas têm se intensificado cada vez mais em função da consciência do significado que o processo de urbanização passou a ter após a acentuação da diferenciação das cidades, impulsionadas pelo capitalismo. Neste processo, as redes urbanas passaram a ser o meio, através do qual, a produção, circulação e consumo se realizam efetivamente.

Segundo Corrêa (1989), entende-se por rede urbana o conjunto funcionalmente articulado de centros, que se constitui na estrutura territorial onde se verifica a criação, apropriação e circulação do valor excedente. A compreensão da singularidade de cada uma das redes urbanas, comandadas pelas metrópoles ou capitais regionais, no processo de criação, apropriação ou circulação do valor excedente, deve ser o objetivo mais geral dos estudos de casos: tais estudos não são senão a procura do entendimento de uma singularidade enquanto especificação da totalidade, e uma fonte de compreensão desta mesma totalidade social.

O conceito de hierarquia urbana está baseado na noção de rede urbana, um conjunto integrado de cidades que estabelecem relações econômicas, sociais e políticas entre si, de forma que se procura compreender a natureza da rede urbana segundo um ângulo específico que é o da hierarquia dos seus centros. A escala prevê que pequenas cidades se subordinam às cidades médias, essas às cidades intermediárias e estas últimas, às grandes cidades ou metrópoles (sendo que o número de cidades vai se reduzindo ao subirmos na hierarquia).

Um aspecto da natureza da hierarquia urbana é o de que em uma localidade central de mais alto nível hierárquico, o número de funções centrais é maior do que em um centro de nível inferior, e isto representa maior número de empregos. Verifica-se que a população total da cidade de hierarquia mais elevada é maior que a dos demais centros.

Quanto maior o centro urbano, mais diversificada é sua infra-estrutura econômica e maiores as suas possibilidades de coordenar os principais fluxos de mercadorias e de serviços, influenciando as outras cidades da sua rede. Portanto, o conceito de hierarquia urbana nada mais é do que a escala de subordinação entre as cidades, em função do seu tamanho, poder de atração populacional, produção e nível tecnológico.

Mostra-se evidente a relação entre os conceitos de hierarquia urbana e centralidade quando entende-se que o primeiro é mensurado em função da força de atração do segundo. Corrêa (1989) colocou que a hierarquia das localidades centrais expressa um padrão hierárquico sistemático e acumulativo de funções centrais: à medida que se eleva o nível de hierarquia verifica-se um acúmulo, em cada nível, das funções centrais dos níveis inferiores e mais algumas que definem o nível hierárquico em consideração.

Em resumo, quanto maior o nível hierárquico de uma localidade central, maior o número de funções centrais, sua população urbana, sua região de influência e o total da população servida. Inversamente, quanto maior o nível hierárquico, menor o número de centros do mesmo nível e mais distanciados estão entre si. (CORRÊA, 1989., p. 24).

4.1.3 Externalidades

As externalidades são decorrentes de atividades que envolvem a imposição involuntária de custos ou de benefícios, isto é, que têm efeitos positivos ou negativos sobre terceiros sem que estes tenham oportunidade de impedi-las e sem que tenham a obrigação de pagar ou o direito de ser indenizados.

Segundo Mankiw (2007), a externalidade é o impacto das ações de uma pessoa sobre o bem-estar de outras que não tomam parte da ação. Uma característica intrínseca das externalidades é a de serem bens/serviços que são valorizados pelas pessoas, mas não negociadas no mercado.

Quando o custo social da ação excede o custo privado, ocorre uma externalidade negativa. E quando os benefícios sociais são maiores que os benefícios privados, ocorre uma externalidade positiva.

Quando os efeitos provocados pelas atividades são positivos, estas são designadas por externalidades positivas. Quando os efeitos são negativos, designam-se por externalidades negativas. Um exemplo de externalidades positivas é a pesquisa & desenvolvimento, pois seus efeitos sobre a sociedade são geralmente muito positivos, sem acarretar ônus algum à mesma. Outro exemplo de externalidades positivas é a descoberta por parte de um cientista, de um novo tratamento para uma doença, uma vez que seus benefícios são distribuídos. Exemplos de externalidades negativas são a poluição ambiental provocada pelas atividades econômicas, a

produção de bens não seguros, a produção e consumo de drogas ilícitas, entre outros.

Dado que, tal como referido e ao contrário das transações realizadas no mercado, as externalidades envolvem uma imposição involuntária, estas constituem uma ineficiência de mercado. Por isso é necessária a intervenção do Estado através da oferta ou da criação de incentivos à oferta de atividades que constituem externalidades positivas e através do impedimento ou criação de incentivos à não produção de externalidades negativas.

4.2 O PROJETO E O DESENVOLVIMENTO DO RECÔNCAVO

A ligação proposta visa criar uma opção de acesso à ilha, desenvolvendo o Recôncavo e evitando impactos mais sérios sobre Salvador. Seria uma ponte envolvendo todo o Recôncavo, ligando a capital baiana à ilha de Itaparica, contornando-a.

Ela seria uma via envolvente da Baía de Todos os Santos que, partindo do COPEC, iria até o CIA e o complexo portuário/naval de Aratu, dali seguindo pela orla da baía ligando este complexo à RELAN, à Usina de Biodiesel, ao Temadre e cruzando o Paraguaçu ao Estaleiro de São Roque. Da ponte a via seguiria para Salinas da Margarida, das mariculturas, e dali até a Ponta do Dendê, aonde, através da Ponte do Canal, chegaria à contracosta de Itaparica. Outro ramo seguiria até o Funil. Uma ponte em São Roque com outras ligações e função já foi cogitada por outrem.

A estrada proposta está em grande parte feita, dependendo apenas de conexões e benfeitorias. As obras d'arte são poucas. Uma ponte sobre o Subaé (650 m), outra na foz do Paraguaçu (1.800 m) e a Ponte do Canal (3.900 m) entre a Ponta do Dendê e a contracosta de Itaparica. Esta ponte, que tem menos de um terço do comprimento da Salvador-Itaparica, não mergulhará 42 m, não terá vãos de 560 e 285 m e altura de 90 m. Será como a atual do Funil, mas menor que sua sucessora duplicada (5.300m). (AZEVEDO, 2009).

A execução desta proposta encurtaria a distância entre Salvador e Itaparica de forma menos intensa. O maior efeito da implementação deste projeto seria no Recôncavo, provendo desenvolvimento principalmente no setor de turismo, em municípios como São Félix, Cachoeira, Madre de Deus, Santo Amaro, Maragogipe, Candeias e na própria ilha de Itaparica.

A partir dessa estrada se pode chegar, de barco, às ilhas de Maré, dos Frades, Cajaíba, Bom Jesus, Bimbarra, das Fontes, Monte Cristo e aos piscosos espelhos d'água do Iguape e Canal de Itaparica. Por meio de estradas vicinais se pode visitar cidades como Madre de Deus, Santo Amaro, Maragogipe, São Félix e Cachoeira, as vilas de Nagé e Coqueiros,

as ruínas de São Francisco do Paraguaçu e Santiago do Iguape. Este é um enorme potencial turístico e cultural inexplorado, que será mais uma vez esquecido e abandonado com a via expressa Salvador/BR-101.

Através da armação de barcos, da pesca, do artesanato, da horti-fruticultura e da culinária, revitalizados pelo turismo, estaríamos desenvolvendo o Recôncavo. Em contraposição, a ponte Salvador-Itaparica e os 66 km de via expressa anunciados não têm em sua margem nenhuma atividade produtiva, de serviços ou cultural.

(...) Esta envolvente seria também uma via de lazer, dando vida a pontos turísticos, como a Baía de Aratu, Museu Freguesia, São Francisco do Conde, e praias de Itapema, Saubara, Cabuçu, Bom Jesus, Monte Cristo, Barra do Paraguaçu, Salinas da Margarida, Encarnação, Mutá e Cações. (AZEVEDO, 2009).

As águas calmas da Baía de Todos os Santos, no Recôncavo Baiano, são ideais para a prática de esportes náuticos e aquáticos como windsurf, vela, remo, canoagem, mergulho, esqui aquático e jet ski. Para amantes do ecoturismo há trilhas em meio à Mata Atlântica e rios navegáveis que cortam manguezais.

Segundo o Instituto Brasileiro de Turismo – EMBRATUR (1994), o ecoturismo é um segmento da atividade turística que utiliza de forma sustentável o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista através da interpretação do ambiente, levando em consideração também, os aspectos culturais da região explorada. Nos últimos anos, o ecoturismo vem crescendo rapidamente, aumentando a procura por este tipo de turismo, o número de publicações, de programas de televisão, de órgãos ligados ao assunto, etc. Segundo a Organização Mundial do Turismo, enquanto o turismo cresce 7,5% ao ano, o ecoturismo cresce mais de 20%.

A região do Recôncavo tem grande potencial ecoturístico, não só pelos aspectos naturais, mas também pelo que tange seus aspectos culturais. Construções coloniais, cultos e ritos peculiares e tradições, fazem dessas cidades locais onde o ecoturismo pode ser muito explorado, beneficiando tanto os visitantes, que terão oportunidades de conhecer belos lugares, quanto a população local que terá sua economia movimentada, provendo geração de renda, e sua cultura valorizada.

Uma vez que a oferta do serviço de travessia pelo Sistema Ferry Boat é extremamente ineficiente durante os períodos de alta estação, fazer o traslado Salvador-Itaparica, ou o contrário, pelo Recôncavo baiano, seria mais rápido, além de aumentar as possibilidades turísticas, como fica evidente na argumentação do arquiteto:

Hoje para se chegar à Fonte da Bica de carro rodamos 290 km e gastamos 3 horas e 15 minutos. Com o novo traçado ficará reduzida para 110 km e 1 hora e 15 minutos, a mesma distância e tempo para ir a Saúípe, em uma estrada muito mais interessante. Se considerarmos que os ferryboats saem a cada 50 minutos e levam 40 minutos na travessia, o tempo é 17% menor, fora a espera na fila. (AZEVEDO, 2009).

O projeto permite também uma melhoria da integração de complexos industriais-portuários, ou seja, haveria uma melhora na dinâmica do escoamento da produção que ali transita. Além do porto de Salvador, existem outros três portos às margens da Baía de Todos os Santos: O porto de Aratú, o porto de granéis líquidos em Madre de Deus e o porto de produção de plataforma de petróleo em São Roque. Essa ligação permeia o bordo da Baía de Todos os Santos, cruzando todas as cidades tradicionais do Recôncavo, ligando-as ao grande porto do estado da Bahia, o porto de Aratú.

Esta nova via não se destina a expandir a Região Metropolitana de Salvador, onde estão as indústrias e muita terra firme por ocupar, nem escoar a soja do oeste, ou desativar o ferryboat. Destina-se a integrar indústrias e portos metropolitanos, desenvolver o Recôncavo e o turismo, evitar uma avalanche de carros em Salvador e viabilizar o sistema de ferryboats e lanchas regulando a flutuação da demanda responsável por uma frota sucateada, que não atende ao pique do verão e opera deficitária e ociosamente o restante do ano. O ferry poderá ser o fecho de um belo circuito em volta da baía. (AZEVEDO, 2009).

4.3 EXTERNALIDADES NEGATIVAS DA PONTE SALVADOR-ITAPARICA

Vimos que o projeto de Paulo Ormino foi uma resposta à proposta da ponte pelo Governo do Estado da Bahia e tem como principal objetivo fomentar o desenvolvimento do Recôncavo, evitando as externalidades negativas advindas da ponte Salvador-Itaparica:

4.3.1 Aumento da centralidade na área urbana de Salvador

A Região Metropolitana de Salvador coloca-se como a sexta região metropolitana do país em termos demográficos e a primeira do Nordeste em termos de criação de valor (CARVALHO; PEREIRA, 2009).

Nessa perspectiva, Salvador, o pólo da região, também assume proeminência, respondendo por mais da metade do PIB baiano e pela quase totalidade do PIB metropolitano. Observa-se

ainda que as iniciativas mais relevantes de desenvolvimento econômico da Região Metropolitana de Salvador, baseadas na atração de novas indústrias e no incremento do turismo, acentuam a tendência de que para lá convirja a maior parte da riqueza da Bahia.

Neste trecho do texto “Pequena e Grande Salvador”, Paulo Ormino contextualiza o quão inflada está a região urbana da cidade de Salvador nos dias atuais:

A área do município de Salvador tem 7,41% da área da Região Metropolitana, mas é onde se concentra 81% da população da metrópole. Por aí se pode compreender porque Salvador se transformou em um aglomerado de espigões e favelas, que avança sobre seus últimos verdes. Isto explica também sua pobreza estrutural. Toda atividade industrial está fora de Salvador e ela é responsável por fornecer habitação, transporte, saneamento, saúde, educação, cultura e lazer a cerca de 1,5 milhões de habitantes que geram riqueza e impostos em benefícios de outros municípios. Só Camaçari tem um PIB de quase metade do de Salvador e muito pouco custo com seu exército de operários. (AZEVEDO, 2009).

A ponte Salvador-Itaparica não servirá somente a Salvador, mas fará a ligação da Região Sudeste ao Nordeste. Os caminhoneiros que trafegam pela BR 101, não mais passariam pela BR 324 e sim, optariam por passar pela área urbana de Salvador, uma vez que a mesma disponibiliza todas as atratividades comuns aos grandes centros urbanos.

Segundo o mentor da ligação em torno da Baía de Todos os Santos, a maior externalidade da ligação direta entre Salvador e Itaparica, é a explosão da capacidade de aumentar, ainda mais, o poder de centralidade que a capital baiana exerce sobre seus vizinhos menores, além de não prover o desenvolvimento da Ilha de Itaparica, muito menos do Recôncavo:

A ponte, a meu ver, não fará de Itaparica uma extensão de Salvador, tanto quanto a Rio - Niterói não expandiu Niterói, nem desafogou o Rio, que cresce na direção oposta. Itaparica, como Niterói, será apenas um atalho para a BR-101 e BR-242. Continuará como um conjunto de condomínios fechados usados um mês por ano, como o litoral de Lauro de Freitas e Camaçari.

Mesmo porque, a ponte será uma nova Paralela, engarrafada 24 horas por dia, apesar de suas oito pistas, pois o gargalo está na entrada de Salvador. Não será também uma saída para a soja do oeste, pois o nosso porto, mesmo ampliado, não tem condição de operar granéis e tem uma sobrevida de 25 anos. Ela será, sim, uma ponte sobre o Recôncavo e ilhas, cujas estradas serão marginalizadas, o sistema hidroviário e patrimônio abandonados. Não digo adeus à ilha, que continuará sendo apenas uma passagem, lamento por Salvador, que poderá receber cerca de 60.000 carros e caminhões diários entrando por São Joaquim e cruzando seu centro antigo em direção

ao Litoral Norte, onde estão as praias mais badaladas e os principais centros de produção da Região Metropolitana de Salvador – RMS, o Copec e a Ford. Imaginem o engarrafamento do Américo Simas, da San Martin, da Contorno e do Iguatemi nos dois sentidos. Pela conformação do cabo de S. Antônio, não podemos ter um anel rodoviário, senão um fundo de saco. Para ele, o já congestionado Iguatemi, convergem duas estradas, a BR-324 e a Estrada do Coco/Linha Verde. Agora teremos uma terceira, a BR-242. Enquanto em todo o mundo se evita a entrada de carros no centro, nós vamos despejar ali uma estrada de oito pistas. (AZEVEDO, 2009).

Semelhante ao que ocorre hoje: a população da região metropolitana vem a Salvador para ter acesso a serviços públicos como saúde e educação. A capital irá bancar os serviços públicos para toda a região, que não têm serviços suficientes, sendo que Salvador também não tem como sustentar serviços para a sua população atualmente.

Mário Mantovani, diretor da ONG Mata Atlântica, colocou a situação preocupante da capital baiana. Salvador tem problemas de trânsito tão graves quanto São Paulo. O arquiteto, mentor do projeto, complementa:

As duas saídas rodoviárias da cidade, a Paralela e a BR-324, estão no limite e ainda se fala em construir uma ponte para Itaparica para trazer os caminhões da BR-101 para o nó do Iguatemi, em vez de construir um arco rodoviário. Isto quando Manhattan e cidades européias cobram pedágios e proíbem a construção de novas garagens para evitar a entrada de mais carros. (...) São cerca de 35 mil novos automóveis e o dobro de motos são licenciados a cada ano. A cidade acumulou índices assustadores de compactação demográfica e veicular, concentração de pobreza, insegurança e destruição do meio ambiente, que apontam para seu colapso em curto prazo. A cidade possui hoje 4.172 habitantes por km², densidade superior à de Bombaim, segunda colocada. Para piorar, a urbe se transformou, por falta de política metropolitana, em dormitório e provedor das necessidades de 3,76 milhões de moradores da Grande Salvador.

Camaçari, Lauro de Freitas, Simões Filho e Candeias juntas faturam receita igual à de Salvador, transferindo para esta o passivo de serviços e infraestrutura. Seu déficit habitacional é de 100 mil habitações, das quais 80% são de famílias fora do mercado imobiliário. Para satisfazer aos 10% dos candidatos com renda superior a cinco salários mínimos, o novo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) consentiu que o setor imobiliário devorasse as entranhas verdes da cidade, a orla e os bairros consolidados. (AZEVEDO, 2009).

O professor doutor Juan Moreno Delgado deixa clara sua leitura a respeito da centralidade dentro do perímetro urbano de Salvador:

Estamos na contramão da história. A tendência mundial é construir cidades descentralizadas, que são sustentáveis e têm uma relação harmônica com o ambiente. Salvador é uma cidade fortemente centralizada. Isto se pode perceber na região das avenidas Tancredo Neves e ACM, no Iguatemi, onde

temos uma grande concentração de atividades urbanas, comércio, serviço e grandes empregadores. o que provoca um grande número de viagens de carro. A maior frequência de ônibus urbanos da cidade também está nesse eixo - são mais de 500 no sentido centro por hora, nos momentos de pico. (DELGADO, 2008).

Neste trecho, o professor refere-se ao conceito de centralidade restrito à área urbana da capital baiana, ou seja, a capacidade de centralização que os bairros centrais exercem sobre os periféricos, mas é evidente que ao permitir uma explosão da centralidade que a cidade de Salvador poderá exercer sobre seus vizinhos menores, haverá uma influência incomensurável na centralidade dentro da sua área urbana, agravando ainda mais o seu quadro.

4.3.2 Quebra de pólos industriais do interior da Bahia

Vimos que a principal externalidade negativa que este projeto é capaz de causar é o aumento da capacidade de centralidade que a Região Metropolitana de Salvador pode exercer sobre as suas proximidades. Esse fenômeno tem diversos outros efeitos colaterais, mas um deles é especialmente colocado pelo urbanista mentor da ligação envolvente à Baía de Todos os Santos: A quebra de pólos industriais do interior da Bahia.

Paulo Ormino acredita que a ponte Salvador-Itaparica vai concentrar as atividades econômicas da Bahia em Salvador, “matando” os pólos que começam a surgir no interior, como a pequena industrialização de Santo Antônio de Jesus, por exemplo.

Santo Antônio de Jesus, cidade do recôncavo baiano com população de 90.985 habitantes e crescimento de 31% em 15 anos (IBGE - Censo 2010), é hoje uma das sedes da nova Universidade Federal do Recôncavo Baiano. O ponto forte da sua economia é o comércio, mas a indústria já começa a ter sua importância, referida pelo arquiteto como "indústria nascente". Além disso, devido às suas características espaciais, locacionais e físicas lhe deveram a condição de pólo comercial da região, centralizando cerca de 38 cidades, que se situam a um raio de 100km de distância, e totalizam uma população de 732.784 habitantes. Por esses e outros motivos, Santo Antônio de Jesus é hoje conhecida como a "capital do recôncavo". (PORTO; CARVALHO, 1993).

Por situar-se num entroncamento rodoviário de grande importância, a cidade absorve o fluxo de rendas, mercadorias e de pessoas. Dessa forma, a industrialização doméstica é

induzida (fabrico de doces e massas, sabões, óleos, móveis e outros processadores de matérias primas destinados ao mercado local), contudo, essa produção não tem porte, escala ou produtividade para inserir a região numa divisão de trabalho mais ampla, além da local.

A implantação de um Distrito Industrial, de área de 202.180m² divididos em 40 lotes distribuídos em sete quadras, foi projetado para instalar indústria de pequeno e médio porte, com o intuito de reverter esse quadro de indústria local. Além disso, o DI foi criado também para atender a necessidade de deslocar atividades industriais consideradas poluentes, como as torrefações de café e renovadoras de pneus, do centro da cidade para fora do perímetro urbano.

Uma tentativa de reverter esse quadro foi a implantação do DI (Distrito Industrial), que abrange uma área de 202.180 m², divididos em 40 lotes distribuídos em sete quadras. Projetado para instalar indústria de pequeno e médio porte. O DI foi criado em função da necessidade de deslocar atividades industriais consideradas poluentes (como as torrefações de café e renovadoras de pneus) do centro da cidade para fora do perímetro urbano.

Não é objetivo deste trabalho, aprofundar-se neste ponto, mas é de fundamental importância compreender que uma ligação direta ao grande pólo que é a economia da Região Metropolitana de Salvador será capaz de alterar todo o metabolismo econômico da região que a cerca. Facilitando o acesso aos bens e serviços da capital, cidades como Santo Antônio de Jesus perdem essa capacidade de centralidade sobre seu entorno, desencadeando assim a “morte” desses pequenos pólos industriais.

4.3.3 Impactos ambientais

Segundo a legislação brasileira, considera-se impacto ambiental “qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que direta ou indiretamente, afetam: I - a saúde, segurança e o bem estar da população; II – as atividades sociais e econômicas; III – a biota; IV – as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente; e V – a qualidade dos recursos ambientais” (Resolução CONAMA 001, de 23.01.1986).

Segundo Souza (2008), durante séculos, o desenvolvimento econômico decorrente da

Revolução Industrial impediu que os problemas ambientais fossem considerados. O meio ambiente era predominante visto como acessório do desenvolvimento, e não como parte intrínseca. A poluição e os impactos ambientais do desenvolvimento desordenado eram visíveis, mas os benefícios proporcionados pelo progresso os justificavam como um “mal necessário”, algo com que se deveria resignar.

A partir da década de 1960, os temas relacionados a impactos ambientais foram intensamente discutidos, de forma que esse período é considerado até hoje como ápice das discussões a respeito dos problemas ambientais. Durante a Conferência de Estocolmo (1972), foram produzidas diretrizes ambientais que deram origem a grande parte das legislações ambientais conhecidas nos dias de hoje. Essas questões tinham como finalidade conscientizar a sociedade a melhorar sua relação com o meio ambiente, atendendo as necessidades da população presente sem comprometer as gerações futuras. Foi neste período que surgiu o termo desenvolvimento sustentável.

O objetivo de se estudar impactos ambientais tem como cerne avaliar as conseqüências de uma dada ação, de forma a possibilitar a prevenção da qualidade de determinado ambiente. Através deste estudo, é possível mensurar os impactos causados por algum empreendimento antes mesmo da sua execução.

A necessidade de uma regulamentação que proteja o ambiente tem sido objetivo de aceitação ampla, mas relutante: ampla porque todos querem um planeta habitável; relutante, em razão da crença persistente de que a regulamentação ambiental solapa a competitividade. A visão predominante é no sentido da existência de um dilema intrínseco e inevitável: ecologia versus economia. De um lado do dilema, situam-se os benefícios sociais decorrentes das normas ambientais rigorosas. Do outro lado os custos que acarretam aumento de preços e redução da competitividade. Com a questão assim estruturada, o progresso em termos de qualidade ambiental se tornou uma espécie de queda-de-braço. Um lado se empenha por normas mais severas, o outro peleja pelo retrocesso na regulamentação. O equilíbrio do poder pende para um lado ou para o outro, dependendo da direção dos ventos políticos. (PORTER, 1999. p. 371).

Segundo Azevedo (2009), a ponte Salvador-Itaparica terá um impacto ambiental enorme sobre a maior baía do Brasil e segunda maior no mundo, a Baía de Todos os Santos. Penetrando 80 km adentro no continente, a Baía de todos os Santos possui um contorno litorâneo de 300 km, sendo na realidade um pequeno golfo composto por três baías. Suas

margens possuem uma das maiores reservas de petróleo em terras continentais do Brasil. De uma barra à outra da baía medem-se 14 metros de amplitude, sendo que da Ponta da Penha até a Ponta de Itaparica temos aproximadamente 9 km de extensão.

Para o arquiteto, a construção de uma ponte como essa demanda a construção de modelos reduzidos para simulações de marés, ventos e descargas de rios e assim evitar assoreamentos e correntezas indesejáveis. Pequenas obras nos portos de Fortaleza e Recife acabaram com as praias de Iracema e de Olinda. O porto de Suape atraiu tubarões para a praia de Boa Viagem.

Quanto perdeu Recife e perderá Salvador com um monstro que já arranca a 35 m de altura, prejudicando a paisagem, a navegação, os esportes náuticos e o turismo?

(...) É inconcebível que se licite um projeto dessa complexidade sem estudos de viabilidade e impactos? Nem eles podem ser feitos em 120 dias.

Ao que tudo indica o Convite a Manifestação de Interesse é apenas a legitimação do projeto do “Consórcio” já apresentado pelo secretário de Infraestrutura, cujo orçamento inicial é de R\$ 2,5 bilhões, mas que poderá ser triplicado com os custos financeiros e operacionais. (AZEVEDO, 2009).

O argumento do urbanista pode ser embasado pelos estudos publicados por profissionais do Departamento de Oceanografia da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE)

O Governo do Estado de Pernambuco elaborou, entre 1973 e 1976, um Plano Diretor para a implantação de um Complexo Industrial Portuário, na área de Suape, localizada ao sul da cidade do Recife, com funções industriais e comerciais. Este plano surgiu como uma forma de solução ao crescimento econômico do Estado. A fim de evitar maiores riscos e danos à área, foi desenvolvido um programa de pesquisas sobre impactos ambientais. Esse programa teve início com um Estudo de Impacto Ambiental, antes da implantação do Porto, em 1977, patrocinado pelo próprio Governo do Estado. Com construção de molhes para atracagem dos navios no Complexo Portuário foi bloqueada a comunicação dos rios Ipojuca e Merepe com o mar, ocasionando inundações nas áreas utilizadas pela agroindústria da cana-de-açúcar. Para minimizar esse impacto, uma abertura foi feita no próprio recife, próxima à desembocadura do rio Ipojuca, para permitir a penetração do mar. Como consequência, constatou-se um retardo de mais de duas horas na maré dinâmica, registrando-se atualmente 8 horas de baixa-mar e apenas 4 horas de preamar ao invés dos ciclos normais de 6 horas. As marés apresentam amplitude máxima em torno de 2 metros na desembocadura. As modificações provocaram ainda um forte assoreamento e grande deposição de sedimentos em suspensão na área estuarina, aumentando a turbidez da água e transformando a foz do estuário do rio Ipojuca numa laguna costeira que, em consequência da diminuição da profundidade local, causou aumento da salinidade. (KOENING, et al., 2002, p. 408).

5 CONCLUSÃO

Segundo o conceito de chassi econômico, onde temos a noção da espacialidade da circulação, ou seja, o caminho traçado pelas mercadorias e agentes econômicos de uma dada macrorregião, os seus movimentos de expansão e retração estão diretamente relacionados com o aquecimento da sua economia. Nos momentos de crescimento econômico, o movimento de rotação do capital está mais rápido, atrelado ao aumento do consumo e dos investimentos, assim expandindo seu chassi e o contrário se dá quando sua economia encontra-se em movimento de retração, seu chassi também o faz, pondo em ação a força na direção inversa, ou seja, captando tudo ou parte daquilo que foi expandido no seu momento de dilatação.

Haja vista que a ligação da ponte se dá de uma forma mais intensa, esse movimento de expansão e retração do chassi pode ser potencializado, portanto, ao aumentar a influência da Região Metropolitana de Salvador com sua adjacência, tornará a dinâmica econômica do entorno do chassi da macrorregião da capital baiana mais vulnerável às oscilações da primeira.

Não há dúvida de que os dois projetos dispostos neste trabalho possuem naturezas distintas. A ponte Salvador-Itaparica trabalha em um viés econômico, provendo meios para o aquecimento e agilidade nas trocas de mercadorias e a expansão do chassi da cidade de Salvador, induzindo assim ao desenvolvimento econômico. A proposta da ligação envolvente à Baía de Todos os Santos é uma alternativa à primeira, defendida pelo arquiteto Paulo Ormino de Azevedo, havendo assim um viés urbanístico, evitando o aumento da capacidade de centralidade que a capital baiana pode exercer sobre suas adjacências.

Uma vez que as propostas têm finalidades distintas, não cabe aqui escolher entre uma das duas. A proposta da ligação envolvente à Baía de Todos os Santos é um projeto mais barato, enxuto e visa evitar as externalidades negativas da ponte Salvador-Itaparica, possuindo um efeito de caráter extremamente local: o desenvolvimento do Recôncavo baiano, principalmente através do turismo. A ponte representa uma parte de uma série de outros projetos do Governo do Estado da Bahia que visam dar uma nova dinâmica na integração entre os chassis da economia baiana, portanto possui uma área de influência muito maior.

Se as discussões ficam restritas ao embate no qual se relaciona o ganho econômico com a execução da ponte Salvador-Itaparica e seus impactos na região urbana da capital baiana, não percebemos que será possível, inclusive, por em prática os dois projetos simultaneamente, de forma a desenvolver o recôncavo, sem deixar de abrir um novo vetor de expansão para a cidade de Salvador. Ao longo do desenvolvimento deste trabalho, ficou evidente que os dois projetos além de não serem antagônicos, podem funcionar harmoniosamente juntos.

É de fundamental importância compreender que é preciso ter investimentos de infra-estrutura urbana, quanto infra-estrutura social, para haver uma expansão organizada da cidade de Salvador. Uma vez que a Região Metropolitana de Salvador já experimentou a expansão demográfica casada ao processo de favelização, é preciso um processo contínuo de planejamento e execução. Caso contrário, teremos uma ocupação desordenada, tanto na ilha de Itaparica quanto da costa da Baía de Todos os Santos, acarretando em problemas como a degradação do meio ambiente com assoreamento dos rios, causando inundações, ocupação irregular das margens da Baía de Todos os Santos, poluição, perda de identidade cultural, especulação imobiliária e favelização.

Como queremos estar ao final dos próximos cinquenta anos? Muitos acreditam que essa reintegração da capital da Bahia com o Recôncavo é um processo inevitável, fazendo parte de um contexto muito mais amplo: a globalização. Durante os anos da metade do século passado, período no qual discutimos ao começo deste trabalho, tivemos os investimentos necessários para mudar a direção do crescimento da cidade de Salvador, neste período não havia ainda uma região metropolitana e a economia local exibia um caráter extremamente rural. Muito provavelmente estamos passando agora por um novo processo de mudança, dando assim uma nova dinâmica e principalmente, um novo metabolismo à economia baiana.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Paulo Henrique de. **A ligação Salvador-Itaparica: a visão do Governo do Estado da Bahia**, Salvador, 26 maio 2011. Entrevista a André Luiz de Souza Freitas.

ALMEIDA, Paulo Henrique de. **Conjuntura urbana - como anda Salvador**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2009. (Observatório das Metrôpoles).

ARAÚJO, Ubiratan Castro de. **Radicalismo e desenvolvimento**. Disponível em: <<http://jeitobaiano.wordpress.com/category/gente-da-bahia/page/2/>>. Acesso em: 11 maio 2010.

AZEVEDO, Paulo Ormino de. **A pequena x grande Salvador**. Disponível em: <<http://terramagazine.terra.com.br/interna/0,,OI4076265-EI6578,00.html>>. Acesso em: 21 set. 2009.

AZEVEDO, Paulo Ormino de. **Envolvente da baía versus ponte**. Disponível em: <<http://jeitobaiano.wordpress.com/2010/03/09/envolvente-da-baia-versus-ponte/>>. Acesso em: 21 set. 2010.

AZEVEDO, Paulo Ormino de. **Uma ponte sobre Recôncavo e ilhas**. Disponível em: <<http://jeitobaiano.wordpress.com/2010/02/23/uma-ponte-sobre-o-reconcavo/>>. Acesso em: 22 set. 2010.

AZEVEDO, Paulo Ormino de. **Salvemos Salvador enquanto é tempo**. Disponível em: <<http://jeitobaiano.atarde.com.br/?p=727>>. Acesso em: 13 nov. 2010.

BAHIA. Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia. **Indicadores sociais**. Salvador: CEPLAB, 1978.

BRAGA, Roberto; CARVALHO, Pompeu. **Cidade: espaço da cidadania**. São Paulo : Unesp-Propp, 2004.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. **Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA n. 001 de 23/01/86**. Brasília, 1986.

BRITTO, Luiz Navarro de. **Política e espaço regional**. São Paulo: Nobel, 1986.

CARVALHO, Edmilson. **A Cidade do capital e outros estudos**. 2011. No prelo.

CARVALHO, Edmilson. **A circulação e a expansão do chassi**, Salvador, 18 maio 2011. Entrevista a André Luiz de Souza Freitas.

CARVALHO, Inaiá de; PEREIRA, Gilberto Corso. **Como anda a Região Metropolitana de Salvador**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2009. (Observatório das metrôpoles).

CHRISTALLER, Walter. **Central planes in southern Germany**. Trad. do alemão por Carlisle W. Baskin. São Paulo. Prentice-Hall, 1966.

CORBUSIER, Le. **Planejamento urbano**. São Paulo: Perspectiva, 1971.

DELGADO, Juan Moreno. **Salvador está na contramão da história**, Disponível em: <<http://www.atarde.com.br/cidades/noticia.jsf?id=891483>>. Acesso em: 26 out. 2010.

EMBRATUR. **Diretrizes para uma política nacional de ecoturismo**. Brasília, 1994.

FRANCO, Ângela. Dimensões da crise urbana: uma pauta para Salvador e sua Região Metropolitana. **Bahia: Análise & Dados**, v. 3, n. 3, dez. 1993.

KOENING, Maria Luise; LEÇA, Edineide E.; LEITÃO, Sigrid N.; MACÊDO, Silvio José de. Impactos da construção do Porto de SUAPE sobre a comunidade fitoplanctônica no estuário do rio Ipojuca (Pernambuco – Brasil). **Acta Bot. Brás**, São Paulo, v.16, n.4, oct./dec. 2002.

LOPES, Guilherme. **Arquitetos e urbanistas debatem ponte bilionária na Bahia**. Disponível em: <<http://terramagazine.terra.com.br/interna/0,,OI4302573-EI6578,00-Arquitetos+e+urbanistas+debatem+ponte+bilionaria+na+Bahia.html>>. Acesso em: 10 set 2010.

GIL, Antônio Carlos. **Técnicas de pesquisa em economia**. São Paulo: Atlas, 1995.

MANKIW, Gregory N. **Introdução à economia**. São Paulo: Thomson Learning, 2007.

MOREIRA, Raimundo **O Processo de metropolização da RMS**. Salvador: Instituto Miguel Calmon, 1981.

NASCIMENTO, Antônio, et al. **Baixo Sul da Bahia: uma proposta de desenvolvimento territorial**. Salvador: CIAGS/UFBA, 2007.

PORTER, Michael E. **On competition: estratégias competitivas essenciais**. Rio de Janeiro: Elsevier, 1999.

PORTO, Edgard; CARVALHO, Edmílson. **A estrutura espacial da Ilha de Itaparica**. Salvador: Instituto de Pesquisas Econômicas Sociais, 1991.

PORTO, Edgard; CARVALHO, Edmílson. **Chassi metropolitano de Salvador: características, funções, relações e graus de comparabilidade**. Salvador: Instituto de Pesquisas Econômicas Sociais, Territoriais e Ambientais, 2004.

PORTO, Edgard; CARVALHO, Edmílson. **Plano diretor do município de Santo Antônio de Jesus**, 1993. Manuscrito.

ROCHA, Francisco Ulisses Santos. A mobilidade a pé em Salvador. **Cadernos PPG-AU**, Salvador, v.1, p. 41-60, jul. 2003.

RISÉRIO, Antônio. **A ponte Salvador-Itaparica.** Disponível em: <<http://jeitobaiano.wordpress.com/2010/02/21/riserio-entra-no-debate-sobre-a-ponte/>>. Acesso em: 18 maio 2010.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira.** 5. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, Milton. **Por uma globalização do pensamento e consciência universal.** Rio de Janeiro: Record, 2001.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana.** São Paulo: Nacional, 1977.

SOUSA, Nali de Jesus de. **Desenvolvimento econômico.** São Paulo: Atlas, 1997.

SOUSA, Ana Cristina A. de. **A evolução da política ambiental no Brasil do século XX.** Disponível em: < <http://pt.scribd.com/doc/7120786/A-Evolucao-da-politica-ambiental-no-brasil-do-seculo-xx> >. Acesso em: 11 dez. 2010.

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA - SEI. **Salvador e região - integração global com inclusão social:** rodadas de discussão de temas estratégicos. Salvador e RMS. Salvador, 2008.

VALENÇA, Antônio Alberto. **A ligação Salvador-Itaparica:** a visão do Governo do Estado da Bahia, Salvador, 23 maio 2011. Entrevista a André Luiz de Souza Freitas.

WHITACKER, A. M. **Reestruturação urbana e centralidade em São José do Rio Preto - SP.** 2003. (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Geografia, Universidade Estadual Paulista, São Paulo, 2003.