

## SALVADOR-ILHA DE ITAPARICA: UMA PONTE PARA O DESENVOLVIMENTO



Os 12 Km de ponte reduzirão, cerca de 150 Km, o percurso entre Salvador e diversas outras cidades.

A construção da Ponte Salvador-Ilha de Itaparica faz parte de um plano de desenvolvimento socioeconômico, ambientalmente responsável, que vai alavancar o crescimento da Bahia e melhorar a qualidade de vida de

milhares de pessoas. Além da ponte, o projeto contempla a duplicação da BA-001 na Ilha de Itaparica e reconfiguração de trechos da Ponte do Funil e da BA 001, entre Nazaré, Santo Antônio de Jesus e Castro Alves.

Mais do que uma ligação entre Salvador e Itaparica, a ponte é um abraço no Recôncavo e um passo decisivo para o desenvolvimento de todo o estado.



### A segunda maior da América Latina

A Ponte Salvador-Ilha de Itaparica só será menor que a Ponte Rio-Niterói. Em um ranking mundial de pontes, ocupará a 23ª posição.

### Juntos pela ponte

O Governo do Estado e as prefeituras de Salvador, Itaparica, Vera Cruz e Jaguaripe já assinaram acordo de cooperação técnica.



### EDITAIS JÁ FORAM LANÇADOS

Os primeiros resultados dos editais, lançados em abril e maio, começam a ser entregues em setembro.

## Desenvolvimento Urbano

- Novo eixo de expansão urbana para oeste e sul
- Criação de planos municipais e intermunicipais para a ilha
- Vera Cruz e Itaparica como cidades planejadas
- Investimentos em infraestrutura básica
- Requalificação dos acessos viários de Salvador, Vera Cruz e Itaparica
- Recuperação do patrimônio histórico de Salvador e Ilha de Itaparica

## Desenvolvimento Socioeconômico

- Novo eixo de desenvolvimento para o Recôncavo Sul e Baixo Sul
- Geração de milhares de empregos diretos e indiretos
- Aumento da renda da população
- Melhoria da qualidade de vida da região
- Oportunidade de grandes investimentos, na ilha e regiões ao sul
- Aumento do turismo no Litoral Sul



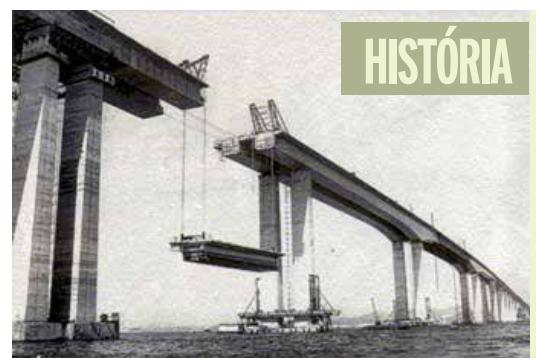
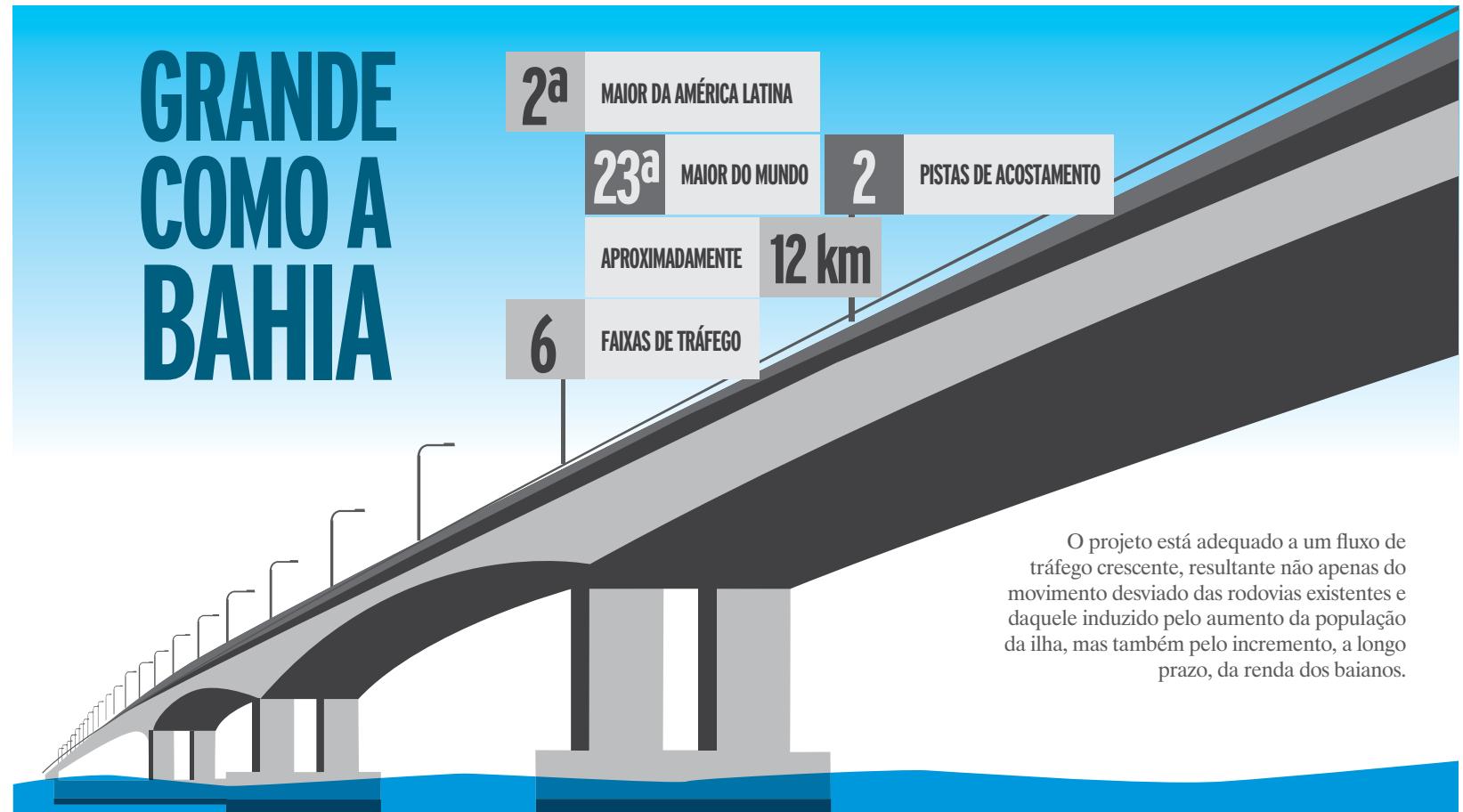
## Logística

- Nova alternativa de acesso à RMS, que hoje só dispõe da BR-324
- Maior conectividade e eficiência logística da RMS com o sul do estado
- Aumento do fluxo de pessoas, serviços e mercadorias
- Economia de mais de 40% de distância rodoviária entre Salvador e 24 cidades do entorno
- Conexão com ferrovias, hidrovia e complexos portuários para escoamento de produção agrícola e industrial

## Meio Ambiente

- Ampliar a conservação do meio ambiente
- Mitigar impactos ambientais
- Redução de 4 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub> emitido nos próximos 30 anos, equivalente a tráfego médio de 50 mil carros no mesmo período

# OS DOIS LADOS DA PONTE: DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL



## Brasil tem experiência com ponte grande

A Ponte Presidente Costa e Silva, conhecida como Rio-Niterói, foi inaugurada em 1974, com 13 km de extensão entre as margens da Baía de Guanabara, reduzindo em 100 km a conexão litorânea entre o nordeste e o sudeste do estado. A partir da ponte, Niterói se tornou uma cidade voltada para serviços, moradia e comércio de alto padrão. Hoje, 30% da sua população é

composta por classes A e B, e tem o sétimo maior Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) municipal do país. Essa construção foi possível há quase 40 anos e, desde então, o mundo conquistou inúmeros avanços em tecnologias de engenharia e segurança, prometendo mais garantias de eficiência à obra da ponte baiana.



## Governo e Prefeituras estão de acordo

Para facilitar o acesso e interação entre os órgãos durante os estudos para a construção da Ponte, foi assinado um acordo de cooperação técnica entre o Governo do Estado e as Prefeituras de Salvador, Itaparica, Vera Cruz e Jaguaripe.

Sendo os principais municípios afetados pelo empreendimento, esta participação é essencial para elaboração do plano de desenvolvimento socioeconômico da ponte, o que inclui modelagem econômico-financeira, projetos conceituais de engenharia e análise de impactos ambientais e culturais.

Além deste acordo, a Secretaria de Desenvolvimento Urbano também assinou um Termo de Cooperação Técnica com as Prefeituras de Itaparica e Vera Cruz para viabilizar os estudos voltados ao desenvolvimento urbano planejado e ordenado da ilha.

## Cadastramento lista imóveis e principais necessidades das comunidades

Membros da Coordenação de Desenvolvimento Agrário (CDA), da Secretaria da Agricultura, Pecuária, Irrigação, Reforma Agrária, Pesca e Aquicultura (Seagri) estão discriminando todos os terrenos e imóveis das áreas decretadas de utilidade pública na zona rural da Ilha de Itaparica.

Além disso, os laudos técnicos dessas áreas diagnosticarão a infraestrutura do local, tais como saneamento básico, energia elétrica, água potável, entre outros aspectos que, havendo carência identificada, poderão ser incluídos nas ações do projeto e nos planos diretores dos municípios da ilha.

As demais áreas rurais não inclusas nos decretos serão cadastradas em seguida. Já a parte urbana será catalogada pela empresa que vencer o edital para realização dos estudos urbanísticos.

## A VOZ DA BAÍA

Perguntamos a estudiosos e moradores do entorno da Baía de Todos-os-Santos que eles pensam sobre a ponte. Confira algumas respostas:



“A ponte vai trazer o desenvolvimento para a ilha, além de ser uma oportunidade do Governo do Estado fazer os investimentos de que precisamos.”

Janildes Borges Conceição, presidente do Sindicato dos Servidores Públicos e Municipais de Vera Cruz - Simprev



“Santo Antônio de Jesus tem um comércio muito forte, e a ponte será um grande investimento que permitirá a distribuição para toda a região do entorno e capital. E ainda vai encurtar o trajeto para Salvador, dispensando a volta mais longa pelo Recôncavo.”

Fernando Henrique Batista Chagas, diretor da RBR e presidente da Associação Baiana de Rádio e Televisão - Abart



# ESTUDOS PARA CONHECER O FUNDO DA BAÍA JÁ COMEÇARAM

As estacas e fundações para construção da Ponte Salvador-Ilha de Itaparica devem corresponder a cerca de 40% do orçamento total da obra. Por isto, foi publicado o edital de sondagem, dedicado exclusivamente à explorar e conhecer as características do solo e das águas da Baía de Todos-os-Santos, no traçado e cabeceiras da ponte. Concorreram com propostas de menor preço duas empresas, vencendo a paraense Geofort Fundações Ltda. Em entrevista ao Jornal da Ponte, o engenheiro e diretor da Geofort Fernando Navarro explica como conduzirão o trabalho, assim como a importância dessa etapa para a construção do empreendimento.



## JP - A GEOFORT TEM EXPERIÊNCIA EM OUTROS TRABALHOS SIMILARES A ESTE ESTUDO?

FN - Sim. São quase 20 anos atuando em obras de grande profundidade, como o Porto de São Luís, no Maranhão, que tem grande variação de maré, e a travessia da linha de transmissão de Tucuruí sobre o Rio Amazonas, com trecho de 70 m de profundidade e até 2.200 m de largura, onde foram instaladas duas torres de 320 m de altura.

## JP - DE QUE FORMA FARÃO ESSAS SONDAGENS?

FN - A partir da lâmina d'água, a perfuração pode chegar a, aproximadamente, 120 metros de profundidade. Diante das características do local e do empreendimento, usamos equipamentos especiais, adaptados especificamente para este uso, devido à faixa d'água, resistência do solo e fortes correntezas, condições que nos submetem a grandes esforços durante as sondagens. Usamos balsas com tamanhos em torno de 8 metros de largura e 30 metros de comprimento.

## JP - QUANTOS PROFISSIONAIS ESTARÃO DEDICADOS?

FN - São cerca de três conjuntos de equipamentos, com seis a oito homens a bordo, entre sondadores, engenheiro geotécnico, marítimos, geólogo e auxiliares, além dos profissionais que atuam em terra firme.

## JP - QUAL É O PRAZO PARA TÉRMINO DOS ESTUDOS?

FN - Esse trabalho é fundamental para definir a estrutura que será necessária para sustentar a ponte. Serão cinco meses dedicados à coleta de dados para, então, organizar os relatórios que serão entregues em dezembro deste ano.

## JP - A PRESENÇA DAS BALSAS VAI INTERFERIR NA NAVEGAÇÃO DA BAÍA DE TODOS-OS-SANTOS?

FN - Não. A baía tem uma extensão longa e trabalharemos em pontos isolados. Além disso, a Marinha do Brasil recebe nossos Planos de Fundo, que sinalizam o local e a data das pesquisas para que os comandantes das outras embarcações sejam instruídos.

## JP - QUAIS PODEM SER OS PRINCIPAIS OBSTÁCULOS PARA CONDUZIR O TRABALHO?

FN - As variantes naturais, como a grande profundidade, os ventos, chuvas e marés, podem interferir. Atrapalham, mas, como sabemos que podem ocorrer, elaboramos planos para contorná-los, a fim de não interromper as atividades e seguir o cronograma.



Balsa de sondagem com os equipamentos no mar em São Luís/MA



Equipe de sondagem trabalhando na cravação dos revestimentos



Equipamento: perfuratriç hidráulica que auxilia na cravação dos revestimentos

# Orçamento total inclui obras rodoviárias e de mobilidade nas cidades

Diante dos efeitos previstos com a construção da ponte que conectará Salvador e a Ilha de Itaparica, o orçamento total preliminar do projeto (ponte, obras viárias e desenvolvimento urbano) de cerca de R\$ 7 bilhões já inclui obras em terra firme, para otimizar a logística de transporte no estado e melhorar a qualidade de vida da população mais afetada pelo empreendimento.

Como o acesso entre ilha e capital será facilitado com a ponte, haverá também aumento, a médio prazo, na quantidade de habitações. Atualmente, a região já enfrenta problemas de infraestrutura básica, e parte

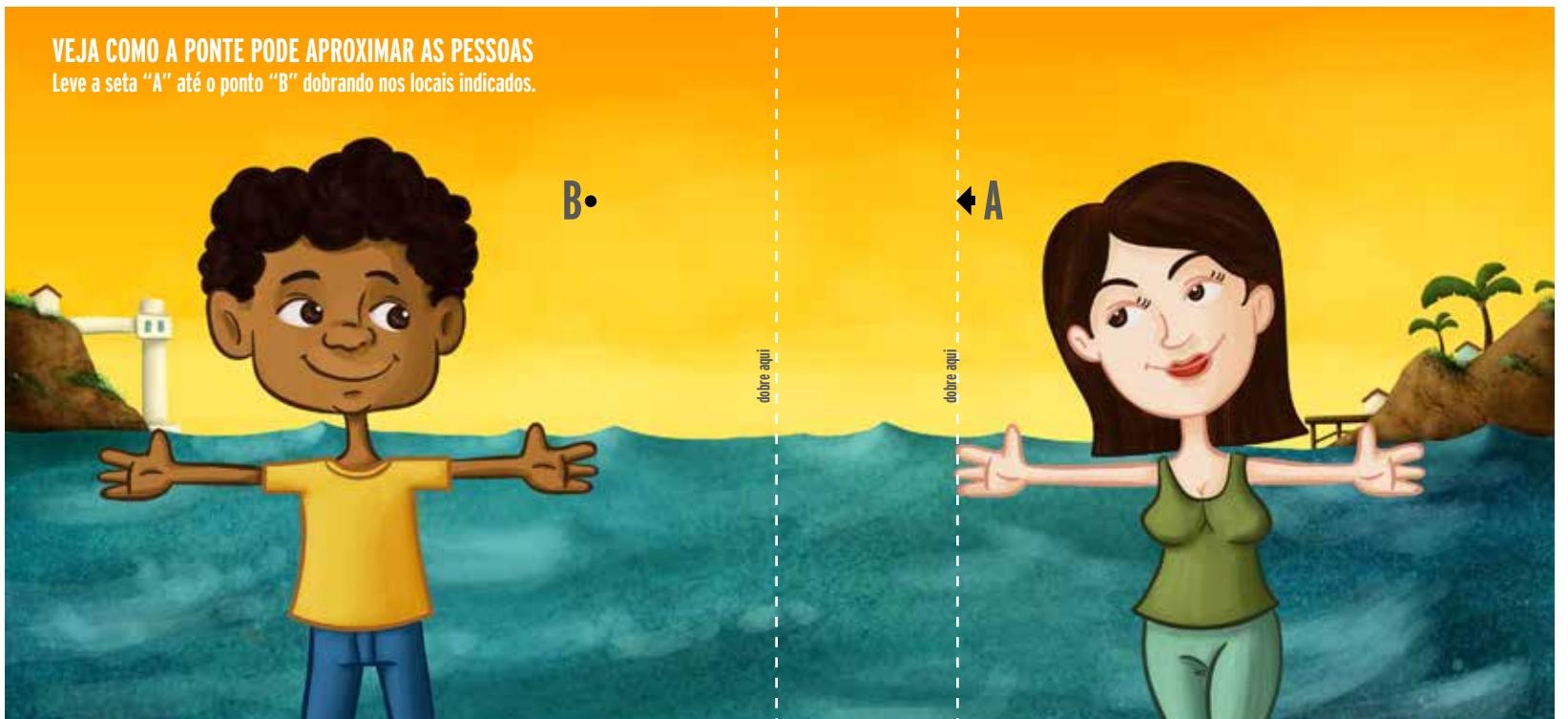
do investimento é designada para melhorar essas condições para quem já mora e quem vai morar lá.

Quanto a Salvador, além da revisão do plano de reabilitação do Centro Antigo, contemplado no estudo de urbanismo, as mudanças nos acessos viários da cidade estão sendo discutidas diretamente com a Prefeitura Municipal e serão detalhadas pelos estudos de engenharia, para que haja soluções ideais para o fluxo que a ponte trará.



## VEJA COMO A PONTE PODE APROXIMAR AS PESSOAS

Leve a seta "A" até o ponto "B" dobrando nos locais indicados.



# ESTUDOS ESPECÍFICOS VISAM MENOS IMPACTOS E MAIS SOLUÇÕES



## SONDAGEM

O edital avaliará em até 40 m de profundidade o solo e subsolo da BTS e das proximidades das cabeceiras da ponte. Essa etapa ajudará a definir as necessidades técnicas das fundações da ponte, que podem chegar a 40% do orçamento total da obra.



## ESTUDOS URBANÍSTICOS

O último edital lançado contempla os estudos urbanísticos para, entre outros resultados, revisar os Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano (PDDUs) de Vera Cruz e Itaparica, construir um plano urbano intermunicipal, englobando os dois municípios, e criar um plano urbanístico detalhado para as áreas a serem urbanizadas. Os estudos ainda envolverão a proposição de soluções para o impacto urbano e de tráfego em Salvador e cidades vizinhas, cadastramento imobiliário da faixa urbana da Ilha de Itaparica e reavaliação do Plano de Reabilitação do Centro Antigo da capital.



## EIA/RIMA

Diante da grande preocupação com os impactos da obra, haverá também o EIA/RIMA (Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental), que contempla análise e diretrizes não só da ponte, mas também da requalificação da Ponte do Funil e da BA-001, para garantir as condições ambientais e sociais essenciais à baía e à ilha. O estudo para elaboração do plano de manejo da BTS é inédito no estado.



## ENGENHARIA

Esse estudo será utilizado para detalhamento técnico do projeto básico da ponte, não só características físicas (comprimento, altura, cabeceiras etc.), mas também as peças, ferramentas e técnicas a serem utilizadas. Além disso, vai estabelecer o cronograma e orçamento de forma que haja o mínimo de alterações e imprevistos ao longo da construção.



## IMPACTO IMATERIAL

Entre as ações voltadas à preservação do patrimônio histórico e cultural, o estudo prevê um inventário de referências culturais, avaliação estratégica dos impactos - para mitigar e compensar possíveis danos - e um plano mestre de ações. Todos para o entorno da cabeceira em Salvador e mais oito municípios.



## HIDRÁULICA

Este estudo vai identificar as condições variáveis de mar, vento e correntes marítimas, assim como a influência da ponte no movimento dos sedimentos no solo da Baía de Todos-os-Santos.

## ARTIGO

# Ponte mudará geografia econômica do estado

Considerando uma projeção futura, em longo prazo, serão grandes os benefícios gerados pela construção da Ponte Salvador-Ilha de Itaparica para toda a região de influência das rodovias BA-001 e BR-101, sul e oeste do estado, Itaparica, litoral entre Jaguaripe e Valença etc., em face da rápida conexão com a capital. Seu custo será alto, evidentemente, mas deverá ser diluído durante o período da obra.

Salvador hoje é refém do tráfego intenso da BR-324, já próxima à exaustão da sua capacidade operacional. A ponte proverá a

capital de uma nova via de acesso, chegando, com uma alça direta, ao porto, permitindo o transporte originário do sul e oeste, sem trafegar pelas avenidas próximas, que receberão apenas os veículos leves. Na capital teremos reativada a zona do Comércio, em face do aumento das operações no porto, e, por influência, reintegração à capital dos bairros da Calçada até a Ribeira, hoje quase esquecidos.

A ilha deverá ter um projeto de urbanização completo, com sistema viário, áreas residenciais, comerciais, infraestrutura e todo zoneamento

relativo a uma cidade planejada, inclusive bairros populares. Assim, será evitado o risco de uma ocupação desordenada do solo e favelização da mesma. Logicamente, será intocável na sua parte histórica e áreas de preservação ambiental.

A BA-001 terá um novo traçado na ilha, com pista dupla até Nazaré, e seguirá assim pela BA-028 até o entroncamento com a BR-101. Com o acesso em apenas 10 minutos, Itaparica vai se integrar à Grande Salvador, assim como hoje são Lauro de Freitas, Simões Filho e Camaçari. O tráfego na malha viária

será distribuído racionalmente em toda a região, entre a BR-101, BR-242 e BA-001, reduzindo o uso da BR-324.

A ponte, portanto, vai além da função turística. Seu objetivo é intervir positivamente na geografia econômica do estado, pois será um embrião que vai gerar um complexo rodoviário e urbano com grandes benefícios, principalmente para a capital, sul e oeste, incentivando atividades econômicas diversas, criação de empregos e outras melhorias significantes para centenas de milhares de pessoas.

Ayrton Faria engenheiro civil