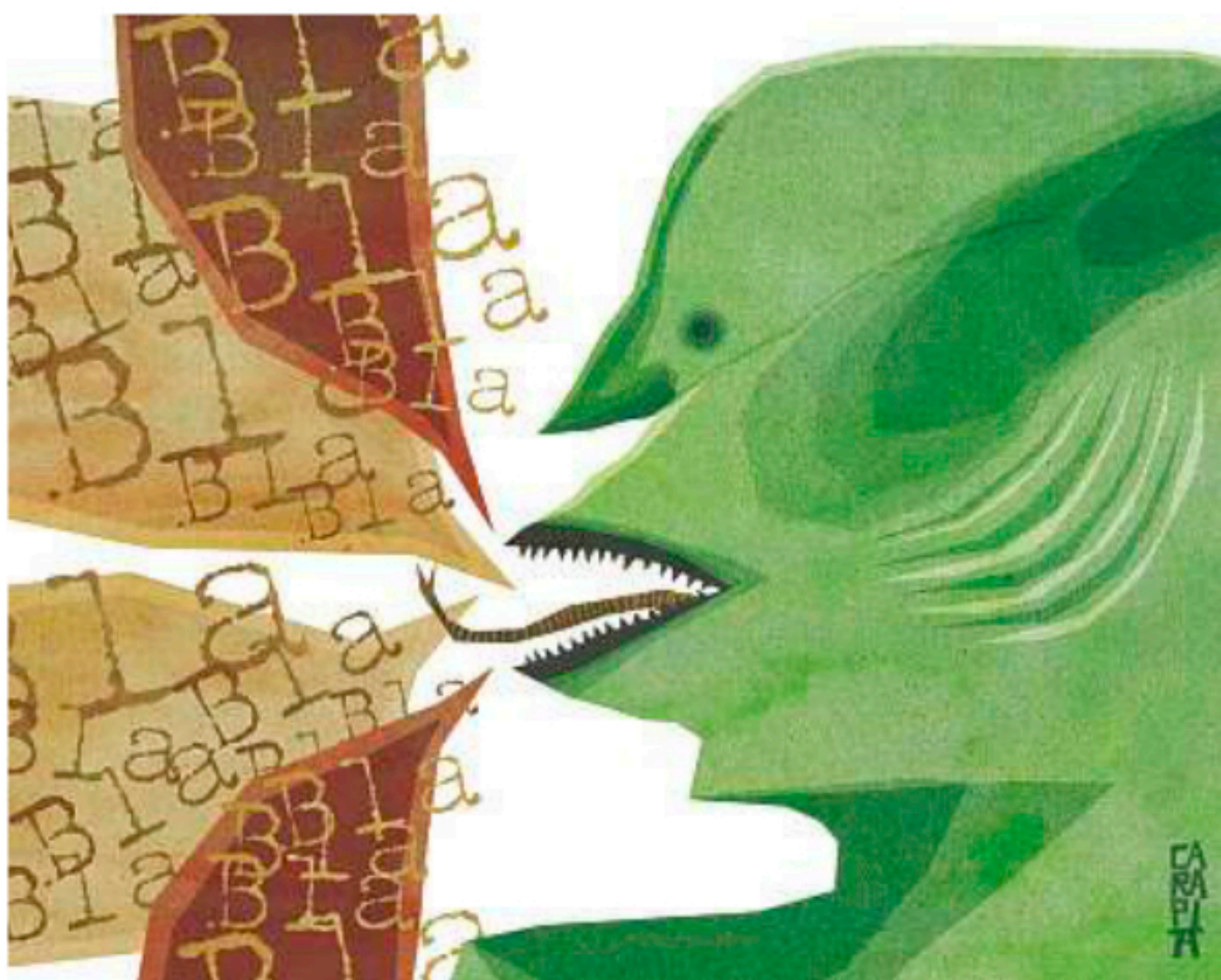


# Quem é o déspota esclarecido?



**José Sergio Gabrielli**

Secretário do Planejamento do Estado da Bahia

[sergio.gabrielli@seplan.ba.gov.br](mailto:sergio.gabrielli@seplan.ba.gov.br)

No último artigo, o arquiteto e urbanista Paulo Ormino defende o sonho de duplicação do eixo da BR-324 em oposição à ponte Salvador-Ilha de Itaparica e confunde a monarquia com a democracia representativa de hoje. Confunde ainda o século de superação do domínio dos jesuítas em Portugal com a expansão da Bahia do século XXI, que procura responder às demandas de integração logística do complexo industrial de Aratu com Feira de Santana, tão importante no início da nossa industrialização, com uma via envoltória. Porém, é uma via que deprecia os desafios atuais de integração da RMS com o Baixo Sul, Portal do Sertão e Recôncavo Sul, que serão impactados com a curta ligação de 12 km pela Baía de Todos-os-Santos (BTS).

Será que o arquiteto pensa que essa ponte pode ser construída sem análises profundas e planejamento detalhado? Com certeza, não é a que conectará Salvador e a Ilha de Itaparica, não no plano deste governo. Pois esta tem seguido rigorosos procedimentos para ser uma solução viável e compatível com o que a região precisa para seu desenvolvimento socioeconômico.

Os estudos para avaliar todo o projeto, minimizar seus efeitos negativos e maximizar os positivos estão em contratação, enquanto Ormino se manifesta contra, considerando como suficientes sua sapiência, capacidade analítica e conhecimento das realidades culturais e arquitetônicas da região do Norte da BTS.

Mantendo o propósito de debater, naquilo que ele chama de espírito voltairiano de defender até a morte o direito de cada um expor suas ideias, é necessário esclarecer alguns pontos:

1. Se fosse de interesse do Estado extinguir os transportes por via marítima, não estaria investindo R\$ 150 milhões na reforma e ampliação da frota do sistema ferryboat, nem haveria regulamentado o serviço das lanchas Mar Grande-Salvador, que ganhará reforma do terminal na ilha.

2. Falta coerência quando o arquiteto critica a ação do governo de “decidir despejar

até 140 mil veículos diários na área central da cidade”. Não se trata de despejar, mas constatar que o fluxo efetivo chegará a 70 mil veículos nas duas direções (ida e volta), mas só em 2050. Hoje temos apenas a BR-324. A ponte será outra opção, já com a Via Expressa facilitando a mobilidade, tendo como diferencial uma via segregada do trânsito urbano.

3. O projeto está sendo conduzido conforme os procedimentos convencionais, com estudos preliminares para orientar a escolha e decisão final, avaliação da viabilidade técnica e econômica, descrição precisa dos métodos construtivos, pré-dimensionamento dos sistemas previstos na obra, detalhes de fundações, estudos de geotecnia sobre as características do solo e subsolo, localização de canteiros, origem de materiais e sua logística de descarte.

4. O modelo de lançamento dos editais para estudos em Sondagem, EIA/RIMA, Engenharia e Urbanismo, de forma quase simultânea é, justamente, para que o projeto seja preciso, com o mínimo de riscos e imprevistos.

5. A modelagem econômico-financeira é um elemento básico para definir a viabilidade do projeto. Vamos buscar a redução do custo total do investimento, perseguir um modelo institucional com os mínimos custos operacionais e dividir as fontes de financiamento para reduzir ao máximo os impactos sobre consumidores diretos.

Faltou lembrar que: a) o investimento na contratação da consultoria e estudos técnicos será integralmente reembolsado ao Estado pelo vencedor da licitação do projeto, que será realizada no primeiro trimestre de 2014; b) o retorno para a Bahia em termos de investimentos alavancados, empregos diretos e indiretos, e para o Estado, em tributos, serão da ordem de várias dezenas de bilhões de reais nas próximas décadas.

Os alertas do arquiteto Paulo Ormino parecem revelar também uma pretensão onisciência dele em definir o que é bom para o povo, mais do que os legitimamente eleitos para decidir o que precisa ser feito. É isto que significa implementar as etapas preliminares da construção da ponte que sai de um sonho para se tornar um estudo, antes de ser um empreendimento.

ESTE ARTIGO RESPONDE AO DE P. ORMINDO PUBLICADO DOMINGO, QUE PODE SER LIDO NO PORTAL A TARDE: [ATARDE.COM.BR/OPINIAO](http://atarde.com.br/opiniaio)

*Será que o arquiteto Paulo Ormino pensa que a ponte Salvador-Ilha de Itaparica pode ser construída sem análises profundas e planejamento detalhado?*