Palácio da ACB, jóia da arquitetura colonial

Álvaro Pinto Dantas

A melhor opção para o transporte urbano em Salvador

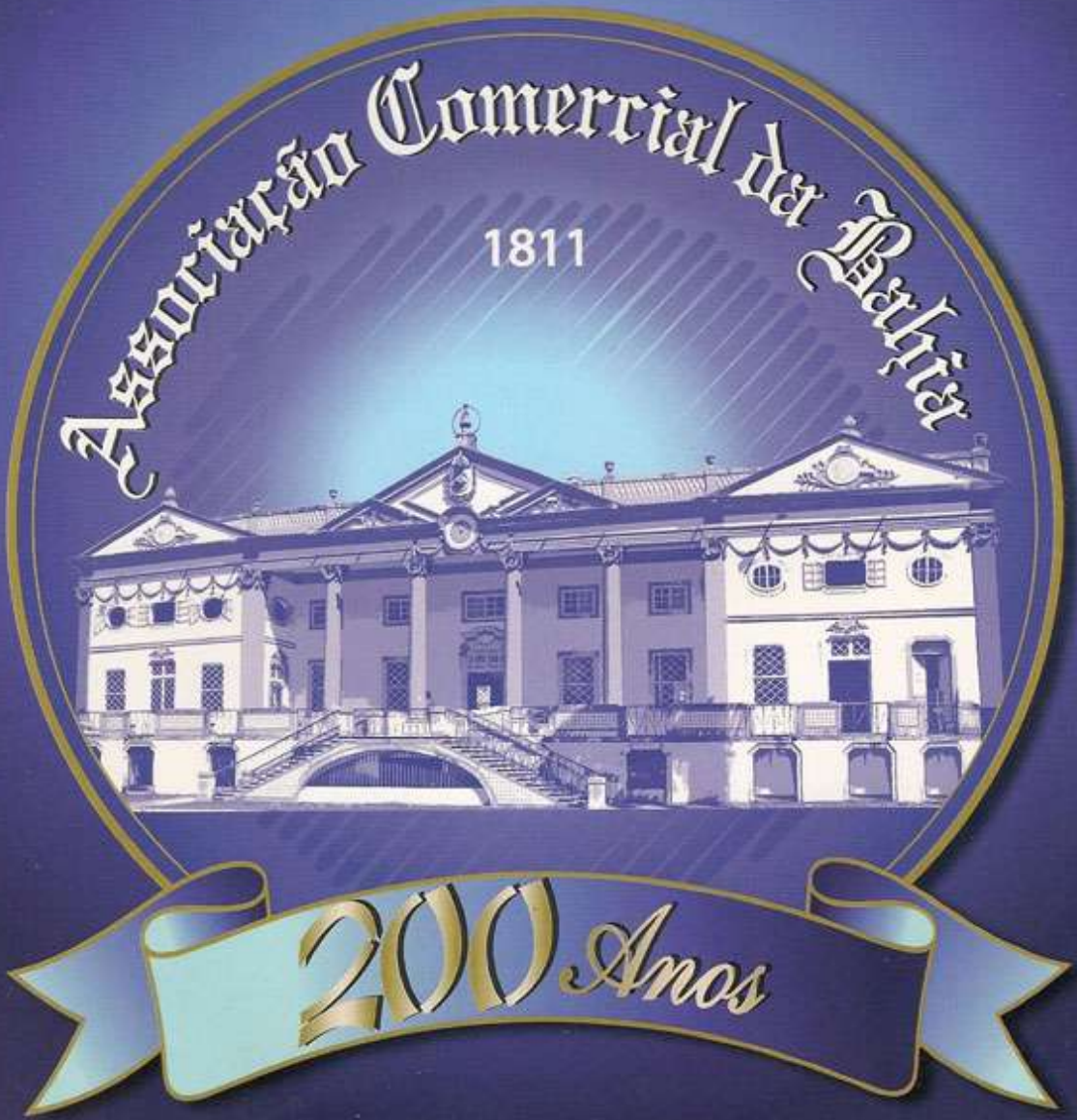
José Carlos Rodeiro

AL reedita cinco livros com a história da ACB

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DA BAHIA
desde 1811

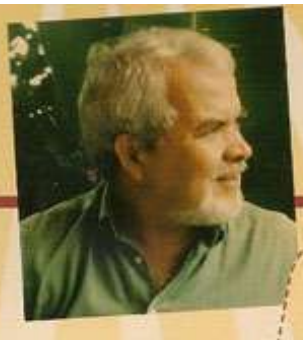
ACB

Ano XVII | nº 74 | Junho/Julho 2011



ARTIGO

POR PAULO ORMINDO DE AZEVEDO



Arquiteto e Presidente do
Instituto dos Arquitetos da Bahia

Uma variante para o oeste e o sul

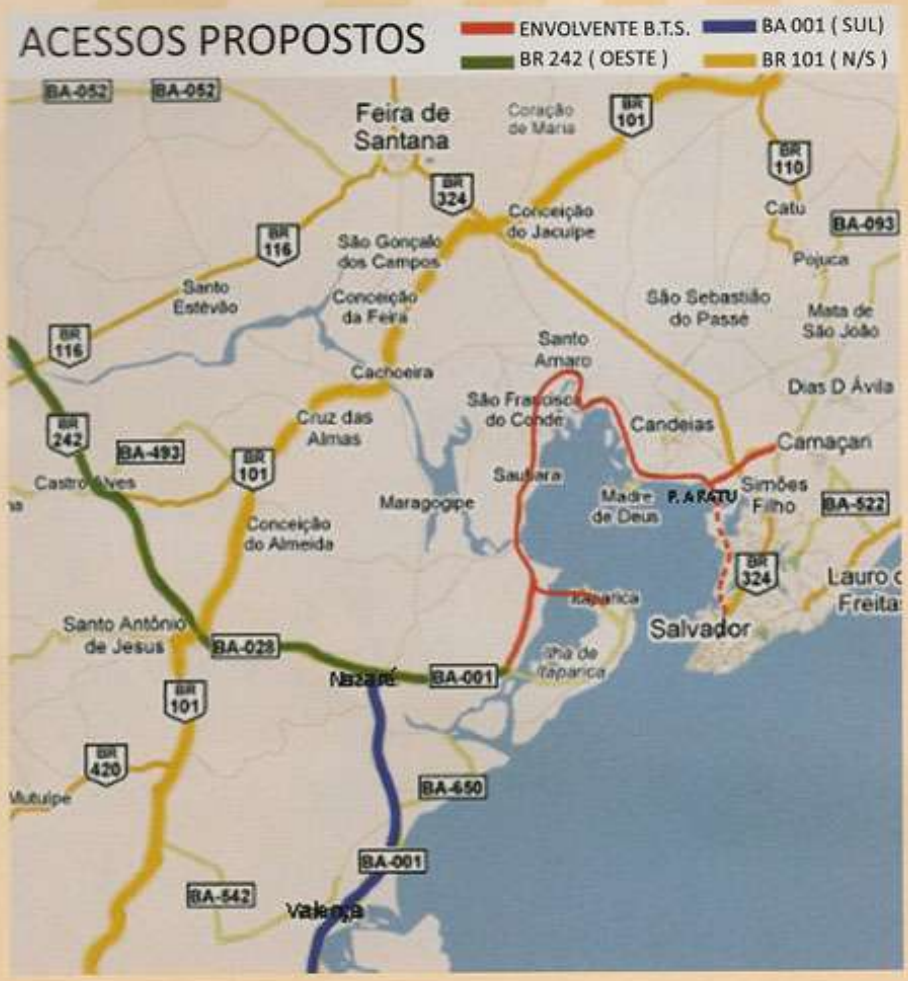
O Governo do Estado busca, com razão, uma saída para a produção do oeste baiano através da BA-242, estrada que vem das margens do São Francisco e se conectaria com a ponte Salvador/Itaparica. Esta via facilitaria também a ligação da capital com o sul da Bahia e supostamente resolveria o imbróglio do *ferry boat*. A questão é o impacto da ponte sobre a baia, a navegação, a ilha de Itaparica e Salvador, além de seu alto custo, estimado em R$ 15 bilhões, o que daria para construir 300.000 habitações populares e reduzir à metade o déficit habitacional do Estado.

Há, contudo, uma alternativa de traçado que contornaria todos estes inconvenientes. Em primeiro lugar, o porto de Salvador não tem condições de processar granéis, como soja e minérios, e o destino dessas cargas é inevitavelmente Aratu. Neste sentido, uma estrada indo diretamente aquele porto pode significar uma diminuição de caminho se comparado a atual rota, que passa por Feira de Santana. Mas sua principal vantagem é a diminuição de cerca de 65 Km da ligação com o sul do Estado, através da BA-001.

Quanto à ligação de Salvador/Itaparica, um desvio da referida estrada na altura de Salinas da Margarida cruzando o canal de Itaparica e chegando à Estação Agropecuária de Mocambo, poria aquela ilha a uma distancia de Salvador equivalente à Sauipe, reduzindo à menos de um terço a atual ligação rodoviária com cidade de Itaparica. Teria ainda a vantagem de poder ser feita em dois anos, e não nos oito avaliados pelas construtoras selecionadas no PMI da ponte, pois seria atacada em várias frentes e não apenas nas extremidades. Já sabemos que aquele orçamento e prazo serão dificilmente cumpridos, devido a problemas técnicos e inexistência de recursos alocados para tal fim. Não solucionaria, portanto, o problema do *ferry*, em menos de uma década.

A alternativa a que nos referimos é a Envolvente da Baia de Todos os Santos, que partindo do Porto de Aratu seguiria margeando a baia

▼



por Candeias, São Francisco do Conde e se articulando com a BA-878 em Acupe, Santo Amaro, seguindo por Saubara até chegar a Monte Cristo, onde cruzaria o Rio Paraguaçu e se articularia com a BA- 534 em Salinas da Margarida. Ali, desvios levariam à Ilha de Itaparica e ao estaleiro de São Roque. Prosseguindo pelo litoral do continente chegaria até o Funil, onde se articularia com a BA-001, que leva a Ilhéus e com a BR 242, que conduz às barrancas do São Francisco. Este circuito ficaria ainda mais atrativo e abreviado se o ligarmos à Av. Suburbana com uma ponte sobre a barra de Aratu.

É fácil imaginar a importância econômica dessa via que ligaria o Copec e o Complexo da Ford ao Porto de Aratu prosseguindo para a Refran, Temadre e estaleiro de plataformas de petróleo para finalmente se articular com a BR 101 e BR-242. Em médio prazo, poderemos pensar em uma linha férrea em sua faixa de domínio articulando o Porto de Aratu à Ferrovia Oeste/Leste. Mas ela terá uma importância social e cultural ainda maior, pois permitirá reintegrar o Recôncavo e a Baía de Todos os Santos, com suas cidades históricas, tradições e ilhas, à vida contemporânea da Bahia e consolidar um novo pólo turístico-náutico criando milhares de empregos.

Em outras palavras, estaríamos mantendo e encurtando a ligação com o oeste e o sul, mas entrando por uma porta de serviço e não pela sala de visitas, o que iria complicar, ainda mais, o transito em Salvador, para onde convergem as rodovias BR 324, Salvador/Feira, e BA-099, Salvador/Aracaju. Com a Ponte Salvador/Itaparica entrando em São Joaquim teremos todo o tráfego da BR-101 e BR- 242 cruzando Salvador em direção ao Litoral Norte, onde estão o Aeroporto, o Copec, a Ford e as paias ensolaradas, que tanta atração exerce sobre as populações do interior. A variante proposta é mais funcional, rápida e barata que a ponte. E ela nos livraria ainda de competir com Feira de Santana.

Temos ainda que considerar o aspecto político. Uma obra sem recursos alocados devendo se prolongar por várias administrações corre o risco de não se concluir, o que não só representa um desperdício de dinheiro público, como um grande desgaste para quem a iniciou. Temos uma serie de experiências desastrosas em Salvador: o Bonde Moderno, o Parque do Aeroclube, a Via Náutica e o Metrô. Ao contrario do que acontece com os médicos, que quando erram enterram o morto, uma a obra de infraestrutura inconclusa se transforma em um cadáver insepulto. Aposto que ninguém gostaria de ver em noite escura um esqueleto gigante assombrando esta bela e misteriosa Baia de Todos os Santos.