

COMPANHIA DAS DOCAS DO ESTADO DA BAHIA – CODEBA

AMPLIAÇÃO DO PORTO DE SALVADOR – BAHIA

ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA

VOLUME II

Dezembro de 2005

SUMÁRIO

8.3	Meio Sócio Econômico	8-154
	Caracterização do Meio Socioeconômico	8-154
	Estrutura Sócioeconômica	8-155
	Demografia	8-155
	Circulação em Vias Públicas.....	8-157
	Descrição das Atividades Econômicas	8-158
	Impactos e Percepção Social.....	8-161
	Associação dos Pescadores da Rampa de Mercado Modelo	8-161
	Operadores do Ferry boat.....	8-161
	Associação dos Serviços de Praticagem dos Portos.....	8-162
	Entrevistas com Motoristas de Caminhão Transportadores de Contêineres no Pátio de Triagem, Portão 3.....	8-163
	Atividade Pesqueira	8-163

8.3 Meio Sócio Econômico

Caracterização do Meio Socioeconômico

Foi apreciada como área de influência indireta, para o meio socioeconômico, o município de Salvador, visando a presença de infra-estrutura para as operações do **Porto**. Esta é uma região composta pelos subdistritos de Salvador, a serem individualizados neste estudo, são eles: Conceição da Praia, Mares, Passo, Pilar, Penha, Santo Antônio, São Caetano, São Pedro e Vitória.

Foram realizados levantamentos de dados junto a órgãos públicos, a exemplo do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia - SEI e da Federação das Indústrias do Estado da Bahia - FIEB para a caracterização do meio socioeconômico das áreas de influências.

A Bahiatursa Empresa de Turismo da Bahia e da Superintendência de Desenvolvimento do Turismo – Sudetur forneceu dados para a caracterização de dados coletados. A Bahia Pesca S/A foi quem deu as informações sobre a atividade pesqueira da região de estudo.

Salvador passou a existir no período colonial, transformando-se na sede da administração da América Portuguesa. O município acrescentou ainda a função comercial, uma vez que, era a principal entrada da colônia e o núcleo urbano mais próximo da região denominada de recôncavo baiano, um dos principais celeiros agro-exportadores do período.

A construção da cidade correspondeu a uma dialética defensiva: como era comum ao urbanismo português de então, Salvador foi erguida sobre uma escarpa, em acrópole, adverso ao **Porto**, localizado na parte baixa, o que produziu uma primeira dualidade: cidade alta e cidade baixa.

Na cidade alta prevaleciam prédios públicos, as zonas residenciais e as edificações religiosas, enquanto que na cidade baixa situavam as funções portuárias e comerciais, desenvolvidas sucessivamente ao longo dos séculos, conforme o alargamento da planície litorânea com aterramentos o atual traçado do bairro do Comércio foi sendo realizado, bem como a disposição espacial do próprio **Porto**.

Salvador em decorrência de seu rico patrimônio arquitetônico e cultural é a terceira cidade mais visitada por turistas em todo o país, sendo ultrapassada apenas por São Paulo e Rio de Janeiro. A chegada de turistas ocorre através do Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães e do **Porto** Marítimo de Salvador. O **Porto** é conseqüentemente, essencial para a economia de Salvador, sejam pelos seus clássicos usos, atrelados ao transporte de mercadorias, bem como por meio dos numerários provocados pelo elemento turístico, uma das atividades que mais desenvolvem no mundo, além de agenciar inclusão social através não só dos postos

de trabalho que carece, mas também pela competência de lançar a sustentabilidade por meio da valorização cultural das comunidades receptoras.

Estrutura Sócioeconômica

Demografia

Segundo o censo demográfico de 2000 ministrado pelo IBGE, a população de Salvador é de 2.444.107 habitantes. A área é de 709,5 km² indicando uma densidade demográfica de 3.440,9 hab/km² e uma taxa de urbanização de 99,96%. O município responde por 18,69% dos habitantes do estado e 1,44% de todo o território nacional.

Os subdistritos de Conceição da Praia, Mares, Passo, Penha, Pilar, Santo Antônio, São Caetano, São Pedro e Vitória fazem parte da AID. Os dados sobre população total de cada subdistrito estão representados no **quadro 24**.

Quadro 24 - População total da área de influência do empreendimento, 2000

SUB-DISTRITO	POPULAÇÃO (hab)
Conceição da Praia	719
Mares	5.237
Passo	1.998
Penha	148.978
Pilar	1.287
Santo Antônio	206.789
São Caetano	431.983
São Pedro	15.003
Vitória	167.803
Município de Salvador	2.443.107
Total da área de estudo	3.422.904

Fonte: Elaborado com base nos dados do IBGE, Censo Demográfico 2000 e Anuário Estatístico da Bahia vol. 1

O **quadro 25** mostra os números comparativos da composição etária da capital baiana nos anos de 1991 e 2000, a população apresenta uma faixa etária entre 15 e 64 anos, expondo uma redução no crescimento, em cerca de 1,89% ao ano.:

Quadro 25 - Estrutura etária da população soteropolitana nos anos de 1991 e 2000

ESTRUTURA ETÁRIA	1991	2000
Menos de 15 anos	699.998	638.476
Entre 15 e 64 anos	1.303.330	1.693.283
65 anos ou mais	74.125	111.348
População total	2.077.256	2.443.107

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil – Perfil Municipal de Salvador (BA). IBGE, 2004.

Outro fator que sugere um progresso geral na qualidade de vida da população é em referência a escolaridade, esses índices são mostrados no **quadro 26**, que indica um aumento de valores nos últimos 14 anos.

Quadro 26 - Nível educacional da população jovem de Salvador, 1991 e 2000

Faixa etária (anos)	Taxa de analfabetismo		% com menos de 04 anos de estudo		% com menos de 08 anos de estudo		% freqüentando escola	
	1991	2000	1991	2000	1991	2000	1991	2000
07 a 14 anos	19,3	10,3	-	-	-	-	87,9	96,1
10 a 14 anos	10,6	4,2	63,2	43,7	-	-	89,8	96,6
15 a 17 anos	5,9	2,3	24,9	13,0	78,6	64,1	75,8	88,5
18 a 24 anos	5,4	2,7	16,5	10,9	49,5	38,1	-	-

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil – Perfil Municipal de Salvador (BA). IBGE, 2004

Até o ano de 2002, segundo dados do IBGE, Salvador dispunha de 110 estabelecimentos de saúde públicos e 933 estabelecimentos privados, contendo 13.894 leitos ao total e 123 centros de saúde instalados em diversos bairros da cidade.

A renda *per capita* municipal no ano de 1991 era de R\$ 289,30, atravessando em 2000 para R\$ 341,32, alcançando um crescimento de 17,89%. Por outro lado, o nível de pobreza, sofreu uma redução de 12,98% no mesmo período, passando de 35,3 em 1991, para 30,7 em 2000. No entanto, o índice de Gini municipal divulga um aumento da desigualdade, variando de 0,65, em 1991, para 0,66, em 2000. No **quadro 27** é vista a dimensão da renda adequada pelos distintos extratos da população de Salvador:

Quadro 27 - Porcentagem da renda apropriada por extratos da população soteropolitana (1991-2000)

Porcentagem da População	1991	2000
20% mais pobres	1,9	1,6
40% mais pobres	6,4	6,1
60% mais pobres	14,5	14,2
80% mais pobres	30,6	30,0
20% mais ricos	69,4	70,0

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil – Perfil Municipal de Salvador (BA). IBGE, 2004.

A partir dos valores de rendimento, fornecidos pelo IBGE 2000, é possível observar que nos subdistritos ao sul, de maneira especial os de São Pedro e Vitória, onde estão encontrados alguns dos bairros mais tradicionais da capital baiana, com renda variando de R\$ 1.217,26 e R\$ 1.874,09, concomitantemente, os números são dispares em relação aos demais subdistritos, em particular Conceição da Praia, com R\$ 308,44, e Pilar, com R\$ 381,15 de renda média mensal. O **quadro 28** demonstra os valores de renda média mensal da população residente na área de estudo por subdistrito.

Quadro 28 - Renda média mensal dos subdistritos em estudo, 2000

Subdistrito	Renda média – mês (R\$)
Conceição da Praia	308,44
Mares	803,05
Passo	726,27
Penha	603,16
Pilar	381,15
Santo Antônio	575,32
São Caetano	520,06
São Pedro	1.217,26
Vitória	1.874,09

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000 e Anuário Estatístico da Bahia vol. 1

No período de 1991-2000, **Índice de Desenvolvimento Humano (IDH)** municipal, passou de 0,751 para 0,805, ocasionando um crescimento de 7,19% o que, segundo classificação do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), indica a capital baiana entre as áreas consideradas de alto desenvolvimento humano (0,8 ou mais). A manutenção das taxas atuais faria com que Salvador alcançasse o IDH de São Caetano do Sul, em São Paulo (0,919), o mais alto do Brasil, em 16,5 anos.

Circulação em Vias Públicas

De acordo com o **Detran**, BA, trafegam hoje, em Salvador cerca de 510 mil veículos. A previsão é de atingir-se um milhão de veículos em circulação nos próximos 10 anos. Os automóveis representam 76% da frota em circulação na cidade. Esta cifra indica uma falta de transporte público de qualidade. O metrô de Salvador encontra-se em implantação.

Existe um planejamento para recuperação de vias marginais em Salvador. A possibilidade de construções de novas vias expressas, na cidade de Salvador, está esgotada. Na década de 70 foram implantadas as chamadas “vias de vale”. A outra grande obra viária foi a Av. Luiz Viana Filho (“via paralela”) foi implantada na década de 80. Com a finalidade de melhorar o transporte público, existe o planejamento da construção de 38 km de vias exclusivas para ônibus.

Segundo a **Superintendência de Engenharia de Tráfego (SET)**, os principais corredores viários de Salvador apresentam os fluxos de veículos:

- Av. Paralela (Av. Luiz Viana Filho): 169 mil veic./dia; pico de 4 mil veic./hora;
- Região da Rótula, sentido Av. Bonocô (acesso norte, Av. ACM e Rótula): 37 mil veic./dia; pico 3 mil veic./hora;
- Av. Bonocô, com 4 km de extensão: 77.500 veic./dia;

- Iguatemi (Av. ACM, Ponto Bonocô, Rótula): 123 mil veic./dia; pico de 10 mil veic./dia;
- Iguatemi (área do Desen. Bahia): 112 mil veic./dia; pico de 10 mil veic./hora;
- Iguatemi (próximo do jornal A Tarde): 60 mil veic./dia; pico 6 mil veic./hora;
- Iguatemi (sentido Hospital Sarah): 68 mil veic./dia; pico 6 mil veic./hora;
- Iguatemi (Hospital Sarah, Rodoviária e Av. Paralela): 113 mil veic./dia; pico 11 mil veic./hora.

Descrição das Atividades Econômicas

A atividade econômica predominante na área de estudo, é o setor terciário (comércio, serviços e até mesmo o setor financeiro), estas atividades são predominantes na área central, na Cidade Baixa (bairro do Comércio), apesar da recente tendência no agrupamento dessas no novo centro terciário da Pituba – Iguatemi. Estão localizados, no bairro do Comércio, respeitáveis empreendimentos conectados ao comércio e serviços, dentre alguns relacionados à atividade portuária, além de agências bancárias e financeiras.

A Prefeitura de Salvador, Governo do Estado da Bahia, a **CODEBA** e a Associação Comercial, no Projeto de Revitalização do Comércio, apresenta como escopo devolver a região histórica da área do “comércio da cidade baixa”, as características perdidas ao longo dos últimos anos, fazendo-o ressurgir como área residencial e pólo de desenvolvimento comercial, industrial e de serviços. Considera-se a geração de cerca de 7.000 empregos diretos e indiretos. São elementos atuais da revitalização:

- Faculdade da Cidade;
- Em conjunto com o SEBRAE capacitação dos empresários e funcionários das lojas do Comércio;
- Convênio com o SEBRAE para estudo socioeconômico do comércio através do Censo Empresarial, em fase de conclusão;
- Call Center Comuniquê com 100 postos de trabalho;
- Unidade do Call Center do Banco do Brasil, com 3.000 postos de trabalho com previsão de instalação para janeiro de 2005;
- Unidade do Call Center Telemar, com 1.300 funcionários e previsão até outubro de 2004 e aumento para 2.000 funcionários até o 1º semestre de 2005;
- Instalação do TRT, com 14 varas cíveis;
- Instalação da Faculdade de São Salvador;

- Incremento de 40% na circulação de veículos nos principais estacionamentos;
- Implantação do Condomínio Digital pelo Governo do Estado da Bahia com 80 empresas, 40 empresas incubadas, 520 postos de trabalho especializado e 700 postos de trabalho técnico-administrativo.

Desde a fundação da cidade, o **Porto de Salvador** é um dos liderantes do país no contexto socioeconômico local, regional e nacional, com valores de movimentação de carga, segundo informações da **CODEBA**, superiores a 2,6 milhões de toneladas em 2003, o que representa um acréscimo de 12% em comparação ao ano anterior e uma receita de cerca de 62 milhões de reais.

No entorno do **Porto**, principalmente no bairro do Comércio, localizam-se:

- 7 sindicatos;
- 1 órgão gestor de mão-de-obra;
- 27 agências marítimas;
- 18 despachantes aduaneiros;
- 3 vistoriadores de carga;
- 5 empresas especializadas em armazenagem de carga com área arrendada no **Porto**, sendo 2 terminais para contêineres e carga em geral, 2 terminais de armazenagem de granito e 1 terminal para armazenagem de ferro-liga.

O comércio varejista se localiza, principalmente, no eixo correspondente às avenidas Sete de Setembro e Carlos Gomes até o Campo Grande, no subdistrito de São Pedro e no bairro da Barra, no subdistrito de Vitória. Desenvolve-se, também no eixo Calçada-Roma, onde também se encontra empreendimentos atacadistas.

Além da feira de São Joaquim, onde são comercializados gêneros alimentícios dos mais diversificados, existem também nos subdistritos de Conceição da Praia, São Pedro, Mares e Penha, atividades ligadas à pesca e mariscagem, localizado nas proximidades do limite norte do **Porto**.

Uma das atividades mais expressivas na região é o turismo, área onde estão centrados os principais atrativos histórico-culturais da capital baiana, além de estar próximo do subdistrito da Sé, ponto de centralização do maior acervo do patrimônio arquitetônico barroco de toda a América, restaurado a partir de 1991 em um empenho conjunto do setor público, por meio dos governos federal e estadual e de entidades financeiras de caráter supranacional, como o Banco Mundial e o BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento, comprometidos em originar a requalificação do Centro Histórico de Salvador, tendendo a ser o principal núcleo de turístico.

O **quadro 29** apresenta os principais navios transatlânticos em visitação à cidade do Salvador na temporada 2004/2005, entre os meses de outubro e março dos respectivos anos.

Quadro 29 - Movimentação de navios de turismo no Porto (temporada 2004/2005)

Navio	Agência	Passageiros	Chegada
Endeavour	Brandão Filhos	138	25 out 2004
Saga Pearl	Wilson Sons	429	27 out 2004
Island Escape (05)*	Brandão Filhos	9.315	17 nov 2004
MS Explorer	Oceanus	836	19 nov 2004
M/S Clipper Adventurer	Brandão Filhos	116	19 nov 2004
M/V Crystal Symphony	Brandão Filhos	975	20 nov 2004
Europa	Williams	408	21 nov 2004
Queen Elizabeth II	Brandão Filhos	1.850	22 nov 2004
M/S Andrea	Brandão Filhos	169	23 nov 2004
Silver Wind (02) *	Bahiaship	593	27 nov 2004
Costa Tropicale (02) *	Opção Turismo	2.822	06 dez 2004
Sunbird	Caboto	-	07 dez 2004
Le Diamant (02) *	Brandão Filhos	530	10 dez 2004
MS Armonia (09) *	Pennant	12.528	10 dez 2004
Costa Victoria (11) *	Opção Turismo	25.622	11 dez 2004
Vistamar (02) *	Brandão Filhos	700	13 dez 2004
R Five (04) *	Navemar	3.108	29 dez 2004
Maxim Gorkiv	Brandão Filhos	650	03 jan 2005
Monalisa	Brandão Filhos	847	18 jan 2005
Deutschland	Brandão Filhos	600	31 jan 2005
Seabourn Pride	Brandão Filhos	212	17 fev 2005
Silver Shadow	Bahiaship	388	10 mar 2005

OBS: * Os navios assinalados com (*) têm programação para mais de um atracamento na cidade do Salvador, cuja referência à quantidade de vezes é feita ao lado do nome da embarcação. Neste caso, o número de passageiros foi multiplicado pela quantidade de vezes em que o navio aporta. Quanto à data constante, será considerada apenas a da primeira chegada.

Fonte: **CODEBA**. Movimentação de navios nos portos da **CODEBA** – Salvador, out 2004 a mar 2005.

A **BTS** está localizada em uma área onde oferece a infra-estrutura necessária aos navegantes e turistas náuticos tornando-se um dos principais atrativos para as atividades náuticas, tanto ligadas às atividades de navegação à vela e motor, quanto ao mergulho esportivo e à caça submarina. Outra atração importante dentro da **BTS** é a visitação de naufrágios. O **Anexo 21** lista estes sítios.

Estrategicamente localizado no centro de Salvador, nas adjacências do primeiro cais do **Porto**, no bairro do Comércio, dentro da **BTS**, muito próximo de pontos turísticos como o Forte de São Marcelo, Mercado Modelo, Elevador Lacerda e Pelourinho encontra-se o **CENAB**, com sua moderna estrutura, disponibiliza durante todo o ano 80 vagas para embarcações de até 80 pés. O local conta com toda infra-estrutura de apoio necessária para acolher os visitantes. Próximos ao **CENAB** encontram-se os postos de Imigração, Alfândega, Autoridade Portuária e Departamento de Saúde dos

Portos. Durante o transcurso do ano o **CENAB** ainda promove feiras, exposições, regatas e rallyes; que atraem turistas de vários lugares do país e do mundo.

A primeira marina do estado com os serviços e as facilidades encontradas nas mais importantes marinas internacionais, foi inaugurada em 1999, a Bahia Marina, localizada no bairro do Comércio, na borda leste da **BTS**, inserida no Centro Histórico de Salvador. O local disponibiliza de vários serviços, restaurantes com padrão internacional, lojas de artigos náuticos, além de infra-estrutura completa com aluguel de vagas para visitantes e vagas permanentes.

Impactos e Percepção Social

Associação dos Pescadores da Rampa de Mercado Modelo

Foram realizadas diversas entrevistas com a comunidade de pescadores, representada pelo Sr. José Souza, um dos organizadores da Associação. Esta associação está sendo implantada e congregar cerca de 90 pescadores.

Os membros desta associação utilizam-se de barcos a remo e praticam a pesca a rede, no interior da baía, fora do quebra-mar. As espécies pescadas com mais frequência são: chixarro, agulha, vermelho e a sardinha. A captura média diária varia de 500 a 800 kg.

Os pescadores não consideram que as obras de ampliação do **Porto** afetem sua atividade.

Operadores do Ferry boat

Da entrevista com o Sr. Sérgio Souza (mestre do ferry boat) e seu imediato Sr. José Evangelista Braga, foram levantadas informações relativas à rota de aproximação dos ferry boats, as manobras de atracação e as interferências nestas operações da ampliação do **Porto** e, em particular, do quebra-mar.

A rota do ferry boat é regulada pela Capitania dos Portos, tendo sido estabelecido o rumo, entre 120° e 140° para a rota de travessia de Itaparica a Salvador. Também, de acordo com o estabelecido pela Capitania ficou definida uma faixa de preferência do ferry boat, com uma largura total de 600 m entorno do rumo.

Os ferry boats sempre atracam de ré. Quando de sua aproximação aos terminais, fazem uma evolução de modo a entrarem de ré nas “gavetas” dos terminais.

Na operação atual, durante a noite, citam o fato da iluminação dos portaineres do Tecon ofuscarem o farolete de sinalização existente na extremidade norte do quebra-mar existente. Este problema existe, basicamente, por considerarem a altura do farolete muito pequena, tornando-o quase imperceptível.

Explicado sobre o projeto de ampliação do **Porto**, mencionaram que o mesmo deve levar em consideração a operação segura dos ferry boats e o balizamento adequado para tal. As viagens ocorrem a, aproximadamente, cada uma hora, das 6 horas às 23h, no sentido São Joaquim - Bom Despacho e das 5 h às 22:45 h, no sentido inverso.

Os operadores do ferry boat consideram que a distância mínima segura da área da ampliação é da ordem de 100 m. Outra informação foi que as máximas amplitudes de onda que encontram durante a travessia ocorrem a meia distância do trajeto. Com ventos da ordem de 20 m/s podem existir ondas de amplitude, aproximadamente, de 2 m.

Junto ao terminal de São Joaquim, o problema maior durante a operação de atracação é devido à ação de correntes de maré e a ação do vento sobre as obras vivas (superestruturas) do ferry boat.

Associação dos Serviços de Praticagem dos Portos

A Associação dos Práticos foi dividida em duas empresas: a Salvador Pilots Serviços de Praticagem dos Portos da Baía de Todos os Santos e a Bahia Pilots Serviços de Praticagem da Baía de Todos os Santos, e durante a realização do presente Estudo foi realizada entrevista com o Sr. Iramir N. M. Mamede e o Sr. Severino da Fonseca Filho que fazem parte da praticagem no Porto.

Os membros da associação descreveram as manobras efetuadas na entrada e saída de embarcações de grande porte na **BTS**, principalmente os navios porta contêineres. Explicaram que a aproximação e a saída desses navios é sempre feita no chamado “canal por fora”, que se situa entre o quebra-mar e a ilha de Itaparica. A entrada na área do **Porto** é sempre feita pelo acesso norte do quebra-mar. A atracação pode ser feita com a proa voltada para o sul ou voltada para o norte, existindo sempre o giro do navio na bacia de evolução.

Indagados sobre a necessidade da extensão do quebra-mar, citaram que o mesmo era mais necessário antes do emprego de rebocadores para a atracação dos navios. Os navios porta contêineres balançam-se sobre a ação de rajadas de ventos em suas obras vivas e contêineres estivados no convés.

As ondas eventualmente existentes no interior da baía não afetam estas embarcações dadas as suas dimensões. Os ventos predominantes na região são do **S** e o **SW**. A ocorrência de ressacas na **BTS** é muito pequena.

O mar, normalmente, “corre” paralelo ao quebra-mar. Desta forma, os práticos manifestaram dúvidas sobre a real necessidade de ampliação do quebra-mar. Não consideram essencial a extensão do quebra-mar para aumento da segurança das manobras de atracação.

Citaram que, ocasionalmente, ventos **SW** ocasionam pequenas vagas que atingem o cais. Alertaram, também, que uma extensão excessiva do quebra-mar na direção norte poderá dificultar a manobra de entrada no terminal e giro da embarcação.

A Capitania dos Portos interdita a entrada de embarcações quando ocorrem ventos acima de 20 nós. Consideram pequenas as possíveis interferências das operações de atracação quando da ampliação do **Porto**, com as operações do ferry boat. Citam, entretanto, que a Capitania dos Portos deve ser ouvida quando o projeto da ampliação estiver em fase de detalhamento, para estabelecer as normativas apropriadas.

Entrevistas com Motoristas de Caminhão Transportadores de Contêineres no Pátio de Triagem, Portão 3

A entrevista foi feita com um grupo de motoristas aguardando a liberação da triagem. Inicialmente descreveram o seu trajeto até o local. A maioria vem do Pólo Petroquímico de Camaçari, através da BR-324, prosseguindo através das vias urbanas de Salvador, até o **Porto**.

Citaram que o trânsito pelas vias urbanas de Salvador tem durações que variam de 1 a 2 horas. A entrega dos contêineres no **Porto** é feita num intervalo de 2 a 7 dias, anteriores à data do embarque. A antecipação mais freqüente é de 2 a 3 dias. O tempo de espera, na triagem, varia entre 3 a 4 horas. Citaram que a fila máxima de caminhões pode atingir cerca de 120 veículos. Quando isto ocorre, parte da fila de espera ocupa a via pública. Entretanto citam que, anteriormente, a demora para a triagem era muito grande, podendo chegar a até 10 horas.

O prazo foi reduzido em função de protestos feitos pelos caminhoneiros, que foram objeto de matéria da TV Bahia, após a qual foram tomadas as providências para as melhorias da atividade de triagem.

Após a triagem, os veículos entram para a área de transferência para terem os contêineres descarregados. A demora adicional para esta atividade é de cerca de 1 a 2 horas. Criticaram, de maneira enfática, a falta de infraestrutura para atendimento e conforto dos motoristas durante a espera.

A espera para a retirada de contêineres desembarcados é, da ordem ,de 1 hora a 1 ½ hora.

Atividade Pesqueira

A Bahia Pesca organizou expedições oceanográficas, integrando a Bahia ao Programa Nacional de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva (Revizee), que se estende até as 200 milhas do litoral. O estado integra o comitê executivo do programa, coordenado pela **Comissão Interministerial para Recursos do Mar (CIRM)**.

Um dos primeiros resultados alcançados com a iniciativa foi a descrição do ambiente pelágico, sob condições de inverno e verão. As expedições permitiram também verificar a ocorrência abundante de grandes pelágicos de alto valor comercial junto à plataforma continental.

Considerando a importância da pesca em pequena escala como meio de subsistência das comunidades pesqueiras, a Bahia Pesca está incrementando esta atividade com a organização da produção. As ações focam a educação e priorizam a qualidade de vida das comunidades que estão sendo capacitadas para uso de tecnologia de pesca e técnicas de beneficiamento.

Os pescadores e seus familiares recebem também informações sobre o acesso a linhas de crédito, legislação e política ambiental. Para valorizar o produto final, garantindo a sua qualidade sanitária, estão sendo instalados entrepostos de pesca e unidades de beneficiamento de peixes e mariscos.

Um importante incentivo aos pescadores da Bahia foi a criação, em 2002, do Boapesca - Programa de Desenvolvimento Sustentável da Pesca Artesanal, que beneficia 2.405 famílias dos municípios de Taperoá, Valença, Aratuípe, Salinas da Margarida e Saubara. O programa é uma parceria entre Bahia Pesca, Secretaria de Combate à Pobreza e às Desigualdades Sociais (Secomp), municípios e associações de pescadores e marisqueiros. A iniciativa tem apoio do Sebrae e da Uneb, através da Escola de Nutrição.

O programa tem como objetivos a implantação de equipamentos para agregar valor à produção, através da utilização de técnicas de beneficiamento do pescado, aquisição e distribuição de máquinas e equipamentos de pesca, capacitação de mão-de-obra e apoio às organizações na busca de autonomia para gestão econômica e social. A meta é expandir o programa para todo o estado.

Em 2003, a Bahia Pesca concluiu seu levantamento estatístico do setor pesqueiro, que apresenta dados importantes para o direcionamento das ações como produção por município, tipos de embarcação utilizados, entre outros.

Junto à Bahia Pesca foram colhidos dados referentes à pesca e mariscagem e entrevistas informais na área de influência direta do **Porto**.

A concentração de embarcações de pesca foi notada nas seguintes regiões: (a) Gamboa de Baixo, nas proximidades do Solar do Unhão; (b) na Rampa do Mercado, nas cercanias do Mercado Modelo; e (c) nas proximidades da Feira de São Joaquim, com sua constituição quase absoluta de canoas e pequenas catraias, o que mostra uma prática artesanal da pesca. A ressalva ocorre na Rampa do Mercado, onde pequenas embarcações podem ser encontradas junto àquelas motorizadas.

Foram apresentados no item Recursos Pesqueiros os tipos de embarcações utilizadas pelos pescadores das áreas observadas, notando a partir dos apetrechos empregados na atividade a tendência à pesca de caráter artesanal, ainda que, entre

os pescadores que utilizam embarcações a motor haja uso de instrumentos maiores e mais complexos.

A segunda maior quantidade de produção pesqueira coletada no estado da Bahia ocorreu na cidade de Salvador, segundo os dados da Bahia Pesca, tendo chegado a uma produção de cerca de 9,4 toneladas, equivalentes a 15,3% dos desembarques estaduais, informam também, juntamente com os pescadores entrevistados que as principais espécies coletadas são a sardinha, o camarão e o vermelho.

Os pescadores que utilizam barco a motor possuem preferência por realizar a pesca fora da **BTS**, na costa oceânica, onde ficam por cerca de uma semana realizando a atividade, ao contrário dos que utilizam embarcações menores, que pescam nas proximidades da orla da baía, fora das rotas de navegação dos navios que atracam no **Porto**.

Com estes resultados conclui-se que a área de influência do empreendimento proposto, não possui uma participação expressiva na economia local uma vez que a pesca tem caráter artesanal. Neste estudo não foi detectada a ocorrência de possíveis impactos negativos associados aos recursos pesqueiros da região.

A avaliação dos impactos do empreendimento proposto em relação as atividades pesqueiras da região está avaliado em capítulo específico – **Impactos Ambientais**.