

## OS IMPACTOS NA CONSTRUÇÃO DE PONTES E A RESPONSABILIDADE CIVIL AMBIENTAL: UMA ANÁLISE DA CONSTRUÇÃO DA PONTE SALVADOR-ITAPARICA

Renatiana Rezende de Souza<sup>1</sup>  
Dartagnan Plinio Souza Santos<sup>2</sup>

**RESUMO:** É evidente o atual crescimento populacional, que resulta no aumento da superlotação das cidades, dificultando a mobilidade das pessoas. Portanto, a construção de novas vias, em particular pontes que conectam cidades, torna-se necessária. O propósito deste artigo é abordar a formulação de propostas destinadas a minimizar os impactos decorrentes da construção de novas pontes, bem como apresentar sugestões para reduzir os danos ao meio ambiente. Isto inclui a investigação dos impactos causados pela construção de pontes, a identificação da responsabilidade civil e a apresentação de ideias cruciais para atenuar os danos ambientais. Portanto, este estudo é de extrema importância, não apenas para documentar os impactos ambientais resultantes da construção de pontes, mas também para analisar a responsabilidade civil associada. A construção da Ponte Salvador-Itaparica, um empreendimento de grande porte na região nordeste do Brasil, onde é possível observar impactos que serão gerados de forma significativos, levando a refletir tanto de forma positiva quanto negativa. A aplicação efetiva da responsabilidade civil desempenha um papel fundamental na mitigação dos impactos ambientais negativos decorrentes da construção de pontes.

580

**Palavras-chave:** Crescimento. Mobilidade. Desenvolvimento. Cidade. Licenciamento.

**ABSTRACT:** The current population growth is evident, resulting in the increased overcrowding of cities, impeding people's mobility. Therefore, the construction of new routes, particularly bridges connecting cities, becomes necessary. The purpose of this article is to address the formulation of proposals aimed at minimizing the impacts arising from the construction of new bridges, as well as to present suggestions for reducing environmental damage. This includes investigating the impacts caused by bridge construction, identifying civil responsibility, and presenting crucial ideas to mitigate environmental harm. Hence, this study is of utmost importance, not only to document the environmental impacts resulting from bridge construction but also to analyze the associated civil responsibility. The construction of the Salvador-Itaparica Bridge, a major project in the northeastern region of Brazil, where significant impacts can be observed, prompts reflection on both positive and negative aspects. The effective application of civil responsibility plays a crucial role in mitigating the negative environmental impacts resulting from bridge construction.

**Keywords:** Growth. Mobility. Development. City. Licensing.

---

<sup>1</sup>Discente do curso de Direito da Faculdade de Ilhéus, Centro de Ensino Superior, Ilhéus, Bahia.

<sup>2</sup>Docente do curso de Direito da Faculdade de Ilhéus, Centro de Ensino Superior, Ilhéus, Bahia.

## 1. INTRODUÇÃO

O aumento populacional é uma realidade atual e que exige atenção rotineira dos gestores públicos. Situação que acaba por influenciar diretamente na mobilidade dos cidadãos, e conseqüentemente na construção de novas vias, em específico as pontes, que ligam as cidades de um ponto ao outro. Apesar da sua utilidade notória, a construção de uma ponte traz grandes preocupações para a sociedade, assim destaca Lourenço (2007, p.5):

Estas estruturas são obras-de-arte especiais que estão sujeitas à ação de diversas patologias da construção, devido ao uso contínuo e a falta de programas preventivos de manutenção na maior parte dos casos. Essas obras constituem parte essencial de muitos sistemas viários em todo o mundo e, no entanto, apresentam problemas de ordem estrutural que necessitam de solução emergencial.

Ambientalmente falando, determinados materiais e meios utilizados na construção de uma ponte podem ser muito prejudiciais, podendo acarretar por uma completa desconstituição do meio ambiente, causados por problemas derivados de forma indireta ou direta da obra.

Desta maneira, os ecossistemas aquáticos que são considerados sensíveis e bastante vulneráveis sendo os primeiros a serem afetados e conseqüentemente respondem a toda poluição e degradação causada.

581

Portanto, ao falarmos da responsabilidade civil Buhning (2017, p.296) ressalta que:

O principal fundamento da responsabilidade civil por dano ambiental no Direito brasileiro é a Teoria do Risco Integral, com base primeiramente na Lei 6.938, de 1981, art. 14, § 1º, quando afirma, literalmente, que sem prejuízo das penalidades definidas pelas legislações federal, estadual e municipal, “o não cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção dos inconvenientes e dos danos causados pela degradação da qualidade ambiental sujeitará os transgressores.

Segundo Frederico (2017), falar sobre a competência da responsabilidade civil ambiental é:

[...] é competência concorrente entre a União, os Estados e o Distrito Federal legislar sobre responsabilidade por dano ao meio ambiente (CF, art. 24, VIII), inclusive os municípios, que poderão legislar sobre o tema de acordo com o interesse local, bem como suplementar a legislação federal e a estadual no que couber (CF, art. 30, I e II).

Os impactos ambientais relacionados ao desenvolvimento de programas de construção pelo poder público deve ser uma preocupação coletiva, motivo pelo qual se questiona os possíveis impactos presentes na construção de pontes e quais ações mitigadoras necessárias para implementação de projetos dessa natureza.

Tem-se por objetivo geral trazer a elaboração de proposições que venham a minimizar os impactos que foram originados pelas construções de novas pontes. Como

objetivos específicos, primeiramente será analisada a constituição do teoria da responsabilidade civil ambiental. No segundo momento, verificar as condições do processo de licenciamento ambiental. E, por fim, verificar as condições do processo de construção da Ponte Salvador-Itaparica.

O referido trabalho foi iniciado com a obtenção de dados secundários, recorrendo a resultados encontrados em bibliografias de outras pesquisas relacionadas ao tema de estudo, envolvendo a análise de publicações e informações disponíveis em sites de pesquisa, sendo realizada uma metodologia com viés para revisão bibliográfica. Esses dados desempenharam um papel fundamental ao oferecer um respaldo bibliográfico sólido e serviram como orientação primária para a condução do próprio estudo.

## 2. DESENVOLVIMENTO

### 2.1 Historicidade da responsabilidade estatal

A ideia de responsabilização por danos causados pela ação de outrem remonta à Lei de Talião, que impõe uma proteção equivalente à ofensa cometida. A expressão "olho por olho, dente por dente" é frequentemente associada a essa ideia, e ela reflete a ideia de retribuição proporcional. Historicamente, a Lei de Talião foi aplicada em algumas sociedades antigas como uma forma de justiça retributiva, buscando garantir que a punição correspondesse diretamente à gravidade do crime.

É importante notar que, atualmente, a maioria dos sistemas legais modernos não adota a Lei de Talião de forma literal. Em vez disso, pretende aplicar princípios de justiça que levem em consideração uma variedade de fatores, como a gravidade do crime, as especificidades específicas, a culpabilidade do réu e outros elementos relevantes. Os sistemas legais contemporâneos geralmente buscam promover a reabilitação do infrator, além de garantir a segurança e a justiça na sociedade. Carvalhães (2015, p.1) afirma que:

[...] é considerada a base da responsabilidade civil extracontratual fundada na culpa, bem como, consagrou a ideia de reparação pecuniária do dano, na qual o patrimônio do causador do dano poderia responder pelo ato cometido. A princípio, a intervenção do Estado, não era muito significativa, mas após o surgimento da Lex Aquilia passou a desempenhar a função de fixar o valor dos prejuízos e, principalmente, de forçar a composição de acordo entre os envolvidos, ocorrendo, assim, o abandono da primitiva ideia de vingança.

Foi na Idade Média que a responsabilidade civil tomou forma e se distinguiu da responsabilidade penal, sendo assim, foi através da Teoria Geral da Responsabilidade Civil

que o direito francês se destacou sendo considerada como influência da maior parte das legislações. Essas legislações adotavam a culpa como forma fundamental.

Após esse período ocorreram diversos acontecimentos que marcaram aquela época histórica, tal como a Revolução Industrial que trouxe consigo a modernização dos meios de transporte, o trabalho mecanizado, e com isso houve a grande necessidade de que os danos fossem reparados para que não causasse danos futuramente de determinadas atividades, e com isso surgiu uma teoria que se enquadra na responsabilidade objetiva, que causa polêmica e questionamentos entre os juristas e doutrinadores da área (CARVALHÃES, 2015).

Araújo (2013) diz que atualmente, ao se tratar de responsabilidade civil do Estado pode-se notar que ela é de suma relevância para a sociedade, desta forma, os que acompanham os julgados dos tribunais superiores sabem que o tema é de elevada relevância já que está lidando com a teoria dos direitos fundamentais e a teoria geral do direito. Além disso, elas estão presentes em nossa vida diariamente, sendo através de noticiários, ou também através de um diálogo de amigos, através de danos ambientais sofridos através de enchentes, catástrofes, epidemias, mortes causadas por um ataque policial, ou em hospitais públicos ou até mesmo em escolas, ou através de diversas outras maneiras ou situações.

A evolução histórica da responsabilidade civil do Estado, num constante progresso, atinge seu ápice quando faz valer a Lei no 10.744, de 9 de outubro de 2003, que autoriza a União a assumir despesas de responsabilidades civis perante terceiros na hipótese da ocorrência de danos a bens e pessoas, provocados por atos terroristas, de guerra ou correlatos, ocorridos no Brasil ou no exterior, contra aeronaves de matrícula brasileira operadas por empresas brasileiras de transporte aéreo público, excluídas as empresas de táxi aéreo.

Portanto, ao se falar em evolução da responsabilidade civil do estado deve-se considerar que a mesma se subdivide em duas fases, uma subjetivista e outra objetivista. Na fase subjetivista pode-se destacar que com o surgimento da constituição de 1824, onde “adotava-se a teoria da irresponsabilidade do Estado, ou seja, o Estado não pode ser sujeito da prática de atos ilícitos.” (AMBITO JURIDICO, 2009)

Essa fase durou até o ano de 1937, e logo em seguida em 1946 surgiu a fase Objetivista que prevalece até os dias de hoje e está introduzida da Constituição Federal de 1988, que prevê em seu artigo 37, §6º:

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

§ 6º – As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

Portanto, o que se entende por responsabilidade civil do estado é que ela é a “obrigação legal, que lhe é imposta, de ressarcir os danos causados a terceiros por suas atividades” (CAHALI, 2007, p.13).

## 2.2 Da responsabilidade civil do estado

Segundo Thomé (2015, p.587) a responsabilidade civil:

Deriva etimologicamente de responsável, que se origina do latim *responsus*, do verbo *responder* (responder pagar), que transmite a ideia de reparar, recuperar, compensar, ou pagar pelo que fez. Designa o dever que alguém tem de reparar o prejuízo decorrente da violação de um outro dever jurídico.”

Portanto, para que a haja o dever de indenizar ou reparar o dano, independe da ação ou omissão, não importando se o ato cometido foi legal ou ilegal, material ou apenas jurídico, apenas a ocorrência do ônus é mais que suficiente para que se concretize a responsabilidade civil do estado. Já quando se trata da responsabilidade penal apenas a prática de crimes ou contravenções pode caracterizar o delito, dessa forma ao se tratar da responsabilidade administrativa são aquelas condutas praticadas por agentes públicos administrativos.

584

Quanto à responsabilidade civil ambiental, a Constituição Federal em seu art.225, §3º (BRASIL,2020), prevê sobre a responsabilização que o poluidor tem:

Art.225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações

§3º As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

Henkes (2009, p. 59), aborda sobre:

Os quatro pressupostos da responsabilidade civil são: conduta, resultado, nexo de imputação e nexo causal. No entanto, tratando-se da responsabilização de condutas decorrentes do exercício de atividades que impõem riscos à coletividade, ou de lesões aos direitos ou interesses difusos e coletivos, como o meio ambiente, as relações de consumo e a saúde pública, a análise desses pressupostos têm significativas alterações, decorrentes da especificidade do objeto tutelado. (...)

A responsabilidade civil extracontratual tem como suas classificações a forma subjetiva ou objetiva, desta forma Thomé (2015, p. 588) aborda sobre elas, trazendo explicitamente o dever de cada uma dessas classificações: baseada na ideia de culpa, requer a comprovação de três elementos: ato ilícito, dano e nexo causal, conforme previsto nos

artigos 927 e 186 do Código Civil. A culpa abrange comportamentos contrários ao Direito, sejam intencionais ou não, enquanto o dano é essencial para a responsabilização civil, representando a lesão a um bem protegido pelo ordenamento jurídico. O nexos causal é a relação entre a conduta do agente e o dano, exigindo a comprovação de que o agente causou o resultado.

Em contraste, a teoria objetiva baseia-se no risco da atividade e não requer análise de dolo ou culpa. Seus pressupostos, previstos no artigo 927, parágrafo único do Código Civil, são o dano e o nexos causal. A regra geral é a responsabilidade subjetiva, na qual a vítima deve provar a culpa do agente, mas a teoria objetiva é aplicada excepcionalmente e requer previsão expressa em lei (art. 927, parágrafo único, CC).

Portanto, ao falarmos atualmente sobre a responsabilidade civil ambiental devemos lembrar de que a mesma decorre de normas constitucionais e infraconstitucionais que resguardam o meio ambiente, os protegendo das devastadas ocorrências negativas que vem a acarretar nos impactos ambientais que muito preocupa o ecossistema em particular o ecossistema marítimo.

Sendo assim, Thomé (2015, p.597 e 598) diz que responsabilidade extracontratual do Estado por danos ao meio ambiente é decorrente da interpretação das normas constitucionais e infraconstitucionais de proteção ambiental e do Direito Administrativo. A Constituição de 1988 estabelece que o Estado tem o dever de defender e preservar o meio ambiente para as gerações presentes e futuras, e esse dever é constitucionalmente atribuído ao Estado.

No entanto, as entidades públicas e privadas que prestam serviços públicos também podem ocasionalmente causar danos ao meio ambiente, que é um bem de interesse coletivo.

A partir deste princípio o art. 37 §6º da Constituição Federal (BRASIL, 2020) prevê sobre a responsabilidade civil da administração pública em favor ao meio ambiente quanto aos crimes cometidos contra ele:

Art.37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, do Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

§6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

Além disso, vale salientar que segundo Henkes (2009, p.56):

Acerca da responsabilidade civil ambiental, cumpre mencionar que desde a instituição da Política Nacional do Meio Ambiente (Lei n. 6.938/1981), o

Direito brasileiro erigiu a responsabilidade objetiva como fundamento da responsabilização civil pelos danos perpetrados ao ambiente. Nesse sentido, dispõe o seu art. 14, § 1º: “Sem obstar a aplicação das penalidades prevista neste artigo, é o poluidor obrigado independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros afetados por sua atividade [...]”.

Para o Buhning (2017) ao falar do posicionamento do STJ quanto à responsabilidade civil ambiental, diz que:

A consolidação, no Brasil, com a Jurisprudência do STJ, que sempre leva em consideração a ponderação,<sup>35</sup> a interpretação e a adequação ao caso concreto, porque compreender, delimitar e interpretar é estabelecer ao alcance de um propósito, no caso, responsabilizar o causador do dano ambiental, revelando, assim, o seu sentido(...)

Ao se tratar do risco integral, Cunha (2014) diz que “a administração pública sempre responderia pelos danos causados aos particulares, sem qualquer exceção”, desta forma “a responsabilidade objetiva faz com que o estado indenize os prejuízos causados, independente de dolo ou culpa”, também segundo Cunha (2014).

Dado como título de exemplo, Cunha (2014) ressalta que o particular poderia atirar o seu veículo contra um caminhão do estado, a exemplo o caminhão do corpo de bombeiros, e o Estado deveria responder pelos dois prejuízos.

586

Cury (2005) ao falar da responsabilidade civil do estado diz que:

O estado age por intermédio de seus agentes, que são pessoas físicas incumbidas de alguma função estatal e, invariavelmente, causa danos ou prejuízos aos indivíduos gerando a obrigação de reparação patrimonial, decorrente da responsabilidade civil. Assim, enquanto sujeito de direito, o Estado submete-se à responsabilidade civil, a Constituição Federal assevera que as pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

Em caso de culpa da vítima desempenha um papel na ocorrência do dano que ela sofreu. Essa participação pode variar em grau, podendo ser completa, o que significa que a vítima é exclusivamente responsável pelo dano, isentando totalmente a administração de qualquer responsabilidade. Ou pode ser parcial, indicando que a vítima compartilha parte da culpa, resultando em uma responsabilidade parcial da administração (CURY, 2005).

Neste caso a vítima contribui para a existência do dano sofrido. Tal participação no evento danoso poderá ser total – culpa exclusiva da vítima – eximindo completamente a administração de responsabilização; ou parcial – culpa concorrente da vítima – neste caso a Administração responde parcialmente.

Venosa (2002, p.270) fala sobre a chamada “Teoria da Garantia” onde ele ressalta que:

O poder público no exercício de sua atividade em prol do bem comum, tem como dever garantir os direitos dos particulares contra danos a eles causados. Se houve lesão de um particular, sem excludente para o Estado, deve ser reparado. O estado tem este dever mais que qualquer outra pessoa jurídica, justamente por sua finalidade de tudo fazer em prol do progresso da coletividade.

Desse modo, fica evidente que a responsabilidade civil do estado vai muito além, englobando não só a área civil, mas também, a área penal e a área administrativa do estado.

### 2.3 Licenciamento ambiental

De acordo com Silva (2018), o licenciamento ambiental é um instrumento de política ambiental que tem como finalidade assegurar que as atividades humanas sejam desenvolvidas de forma sustentável, minimizando impactos negativos sobre os ecossistemas. O autor ressalta que a avaliação dos impactos ambientais durante o licenciamento contribui para a identificação de medidas mitigadoras e compensatórias, promovendo a conciliação entre o desenvolvimento econômico e a conservação ambiental.

Além disso, segundo Leal e Santos (2017), o processo de licenciamento ambiental desempenha um papel fundamental na prevenção de danos irreversíveis ao meio ambiente. Os autores argumentam que a análise criteriosa dos impactos ambientais permite a implementação de medidas preventivas, evitando a degradação ambiental e contribuindo para a sustentabilidade a longo prazo.

Outro aspecto relevante é apontado por Souza (2019), que destaca o licenciamento ambiental como um mecanismo de participação social. O autor ressalta que a inclusão da sociedade no processo de licenciamento promove a transparência, fortalecendo a governança ambiental e garantindo que as decisões reflitam os interesses coletivos.

O processo de licenciamento ambiental no Brasil, em conformidade com a Resolução 237/97 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), compreende três fases distintas. A primeira delas é o Licenciamento Prévio (LP), não qual são avaliados os impactos ambientais e definidos como condições básicas para a instalação do empreendimento. Após a obtenção do Licenciamento Prévio, segue-se para a fase de Licenciamento de Instalação (LI), que autoriza efetivamente o início das obras. A terceira fase do processo é o Licenciamento de Operação (LO), necessário após a conclusão das obras para permitir o funcionamento do empreendimento.

Em síntese, o processo de licenciamento ambiental emerge como um pilar essencial na busca por um equilíbrio entre o desenvolvimento socioeconômico e a preservação ambiental. As contribuições dos autores citados evidenciam a multifuncionalidade desse processo, que vai além da simples autorização para empreendimentos, atuando como um instrumento estratégico na promoção da sustentabilidade ambiental.

#### **2.4 Construção da Ponte Salvador-Itaparica - BA**

A partir de 2010, o governo estadual da Bahia iniciou o processo de contratação para desenvolver um projeto visando a construção de uma ponte que ligaria Salvador à Ilha de Itaparica, percorrendo diretamente a Baía de Todos os Santos, com uma extensão total de 12 quilômetros. Essa ponte representa a peça central do Sistema Viário do Oeste (Refere-se às estradas e vias necessárias para facilitar o acesso à nova estrutura) e desempenha um papel fundamental ao criar uma nova entrada para a vasta península que abriga a Região Metropolitana de Salvador (RMS). Ela se conecta à BR 242, a principal via de acesso para o oeste do estado e do país (TEIXEIRA E SOUZA, 2019).

Além de aprimorar a infraestrutura de transporte, sua construção faz parte de um plano abrangente de desenvolvimento socioeconômico da Bahia, com o objetivo de impulsionar o crescimento do estado ao longo de vários anos. Isso será realizado por meio de investimentos nos Territórios de Identidade do Recôncavo, especialmente em sua região sul e no Baixo Sul. Além disso, o projeto visa a estimular o desenvolvimento urbano por meio de um planejamento cuidadoso da ocupação da Ilha de Itaparica, reduzindo a pressão por novas áreas habitacionais na região nordeste da RMS. Para alcançar esse objetivo, estão previstos investimentos em diversos projetos complementares de infraestrutura na Ilha.

O projeto da Ponte Salvador-Itaparica, parte integral do Sistema Viário do Oeste (SVO), tem como principais metas: aprimorar a logística, impulsionar o desenvolvimento urbano e socioeconômico. Para otimizar a logística, busca eliminar o gargalo da BR 324 e inclui melhorias na infraestrutura viária, como a construção de acessos em Salvador e na Ilha de Itaparica, a redefinição do traçado da BA-001, a duplicação da Ponte do Funil, entre outras intervenções (TEIXEIRA E SOUZA, 2019).

No aspecto do desenvolvimento urbano, a ideia é expandir Salvador em direção à Ilha de Itaparica, uma região atualmente pouco povoada. Isso será realizado por meio da revisão dos Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano (PDDU) locais, criação de planos

urbanísticos e investimentos em infraestrutura básica. Em termos de desenvolvimento socioeconômico, a Ponte e o SVO pretendem atrair investimentos para as regiões do Baixo Sul e Recôncavo Sul, que têm indicadores sociais e econômicos inferiores às regiões vizinhas.

A construção da ponte, com um custo estimado de R\$ 7 bilhões (sete bilhões), excluindo investimentos complementares, recebeu a licença prévia ambiental em 2016, mas a crise econômica atrasou a obtenção de fontes de financiamento. O governo da Bahia está buscando investidores chineses por meio de uma Parceria Público-Privada (PPP) para realizar o projeto. Porém, a construção da ponte provocará impactos significativos no meio ambiente local.

Conforme destaca Silva (2017), a alteração do ecossistema natural da área é inevitável. A supressão de vegetação, a movimentação de solos e a modificação dos cursos d'água afetarão diretamente a biodiversidade local. A avaliação de impacto ambiental (AIA) torna-se crucial em empreendimentos dessa magnitude. Segundo Pereira (2016), a AIA é um instrumento que busca analisar os possíveis impactos ambientais e propor medidas mitigatórias. No entanto, é importante ressaltar que, em muitos casos, a efetividade das medidas mitigatórias pode ser questionada, como argumenta Lima (2018).

589

No contexto da construção da Ponte Salvador-Itaparica, a legislação ambiental brasileira atribui responsabilidades claras às partes envolvidas. De acordo com Santos (2015), o empreiteiro, o governo e outras partes interessadas são responsáveis por evitar, minimizar e compensar os impactos ambientais negativos resultantes do projeto. Ferreira (2019) ressalta que a responsabilidade civil ambiental deve ser uma preocupação constante durante todo o ciclo do empreendimento. As partes envolvidas devem estar cientes das obrigações legais e tomar medidas proativas para evitar litígios e prejuízos ao meio ambiente.

A construção da Ponte Salvador-Itaparica proporcionará diversos pontos positivos, contribuindo para o desenvolvimento econômico, a mobilidade e a integração regional. Conforme observa Couto (2020), a ponte irá reduzir substancialmente os tempos de deslocamento entre as margens, estimulando a circulação de pessoas e mercadorias. Além disso, Amaral (2019) destaca que a ponte desempenhará um papel crucial no desenvolvimento do turismo local. A acessibilidade a áreas antes remotas e a beleza cênica da região contribuem para o crescimento da indústria do turismo, criando empregos e oportunidades econômicas.

A redução dos custos de transporte também é um ponto importante. De acordo com Souza (2018), a Ponte Salvador-Itaparica reduzirá os custos logísticos para empresas e agricultores, tornando seus produtos mais competitivos no mercado. Isso impulsiona a economia regional. Conforme Gomes (2017), a ponte cria novas oportunidades para a educação, saúde e outros serviços em áreas anteriormente isoladas.

## 2. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Na época da fundação de Salvador, em 1549, a decisão de estabelecer a cidade nas proximidades da entrada da Baía de Todos os Santos, pela barra Nordeste, foi motivada por considerações estratégicas e econômicas significativas. Do ponto de vista estratégico, a localização escolhida proporcionou um porto seguro e resguardado contra possíveis ataques inimigos à capital da colônia, que ainda estava em processo de exploração e conquista (TEIXEIRA E SOUZA, 2018).

Do ponto de vista econômico, a região circundante da baía, posteriormente denominada de Recôncavo, apresentava solos férteis ideais para o cultivo da cana-de-açúcar, especialmente do tipo massapê, que era o principal produto de exportação do país ao longo de todo o período colonial (SIMONSEN, 2005). A transformação nessa dinâmica teve início com o processo de industrialização da Bahia, que se concentrou na capital do estado e na Região Metropolitana de Salvador (RMS).

A partir da década de 1950, com a construção da Refinaria Landulpho Alves, em Mataripe, no município de São Francisco do Conde, que outrora era um importante polo de produção de açúcar, as estradas se expandiram, tornando-se o principal meio de transporte no Recôncavo e em todo o estado, seguindo uma tendência nacional.

As vias aquáticas no Recôncavo perderam rapidamente sua importância, juntamente com a produção de açúcar, exceto pelo Sistema Ferry Boat, que liga Salvador à Ilha de Itaparica, e agora são usadas principalmente para fins recreativos. O transporte de cargas e passageiros para o interior do estado e outras regiões do país passou a depender principalmente das estradas. Paralelamente, além da expansão do Porto de Salvador, outros terminais marítimos foram criados na Baía de Todos os Santos, principalmente para atender às demandas do comércio exterior.

Devido à localização geográfica de Salvador, na extremidade de uma península, as rodovias exigem que se faça um contorno significativo da baía para acessar direções norte,

sul ou oeste. Como resultado, a BR 324, com seus 100 km de extensão entre Salvador e Feira de Santana, se tornou a única via terrestre de ligação da RMS com a maioria das outras regiões do estado. Esse trecho rodoviário não apenas aumenta as distâncias, mas também enfrenta problemas de congestionamento, com tendência a piorar, dada sua atração contínua para atividades produtivas e crescimento populacional.

A construção da Ponte Salvador-Itaparica, um empreendimento de grande porte na região nordeste do Brasil, onde é possível observar impactos que serão gerados de forma significativos, levando a refletir tanto de forma positiva quanto negativa. Os estudos de viabilidade para a construção dessa nova ponte, apontam que futuramente a ponte irá reduzir significativamente os tempos de deslocamento entre as margens, promovendo a circulação de pessoas e mercadorias. Isso é corroborado por Couto (2020), que enfatiza a importância da ponte na melhoria da mobilidade regional.

Além disso, é possível ver que o desenvolvimento do turismo local será impulsionado pela ponte, aumentando a acessibilidade a áreas antes remotas e fomentando a economia do turismo, assim como é possível observar em outros processos de construção semelhante.

O que leva a visualizar uma possível redução nos custos logísticos para empresas, tornando seus produtos mais competitivos no mercado. A inclusão social e o desenvolvimento regional também deve ser levada em consideração como impactos positivos da construção da Ponte Salvador-Itaparica, onde nota-se uma melhor possibilidade de acesso a serviços essenciais, como educação e saúde, em áreas anteriormente isoladas. No entanto, é importante reconhecer que a construção da ponte também pode gerar impactos negativos.

Onde, alguns dos impactos que estão previstos, podem não ser totalmente mitigados, como a supressão de vegetação poderá ocasionar alterações significativas no ecossistema local, afetando a biodiversidade. Assim como algumas questões ambientais, como a modificação dos cursos d'água, persistem e requerem atenção contínua. Olhando para experiências anteriores em projetos de infraestrutura no Brasil, podemos aprender valiosas lições. Oliveira (2014) observa que empreendimento similares enfrentaram desafios ambientais e sociais semelhantes. A análise das experiências passadas é fundamental para evitar erros e maximizar os benefícios da construção da Ponte Salvador-Itaparica.

## 5. CONCLUSÃO

A construção de grandes obras de infraestrutura, como a Ponte Salvador-Itaparica, é de fundamental importância para o desenvolvimento econômico e social de uma região. No entanto, é necessário compreender os impactos ambientais associados a tais empreendimentos e a responsabilidade civil ambiental que recai sobre as partes envolvidas.

Quando se trata dos impactos ambientais decorrentes da construção de pontes, é fundamental considerar a responsabilidade civil. Isso significa que as partes envolvidas no empreendimento, como empreiteiros e o governo, são responsáveis por prevenir, minimizar e compensar os danos ao meio ambiente. Essa responsabilidade é respaldada por diversas regulamentações ambientais, e negligenciá-la pode levar a sérias implicações legais.

Além da responsabilidade legal, há um dever social de controle dos impactos ambientais. A construção de grandes projetos de infraestrutura, como pontes, afeta diretamente a comunidade e o ambiente circundante. Portanto, as partes envolvidas devem assumir um compromisso moral com a minimização dos impactos negativos e a promoção do desenvolvimento sustentável.

Em suma, é fundamental que a responsabilidade civil seja exercida para mitigar os impactos ambientais negativos da construção de pontes. Além disso, o dever social de controle dos impactos ambientais deve ser abraçado por todas as partes interessadas, a fim de garantir que esses empreendimentos beneficiem a comunidade e o meio ambiente.

592

Em conclusão, a construção de grandes obras, como a Ponte Salvador-Itaparica, requer um equilíbrio delicado entre desenvolvimento econômico e preservação ambiental. A responsabilidade civil ambiental desempenha um papel essencial na mitigação dos impactos ambientais e na promoção do desenvolvimento sustentável.

## REFERÊNCIAS

AMARAL, M. C. Impacto do turismo após a construção da Ponte Salvador-Itaparica. Editora Turismo, 2019.

ARAÚJO, Edmir Netto. A reparação do dano causado pelo Estado ao administrado. In: MARQUES NETO, Floriano de Azevedo et al (Orgs.). Direito e administração pública: estudos em homenagem a Maria Sylvia Zanella Di Pietro. São Paulo: Atlas, 2013. p. 1120-1130.

Brasil. Lei nº 6.938/1981. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2007/Decreto/D6063.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Decreto/D6063.htm)> Acesso em 20/03/2023

Brasil. Constituição Federal de 1988. Disponível em <<https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10645661/artigo-225-da-constituicao-federal-de-1988/definicoes>> Acesso em 20/03/2023.

BÜHRING, M.A. Responsabilidade civil-ambiental 2 [recurso eletrônico] / org. Marcia Andrea Bühring. – Caxias do Sul, RS: Educs, 2019.

CAHALI, Yussef Said. Responsabilidade civil do Estado. 5. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo.

CARVALHO, A. R. Impactos ambientais em construções de pontes. Editora Ambiental, 2016.

COUTO, A. S. Desenvolvimento econômico por meio da construção da Ponte Salvador-Itaparica. Editora Econômica, 2020.

CURY, A. S. Responsabilidade Civil do Estado. Disponível em <<https://www.migalhas.com.br/depeso/8000/responsabilidade-civil-do-estado>> Acesso em 16/04/2023.

FERREIRA, L. Gestão ambiental em empreendimentos de grande porte. Editora Ambiental, 2019.

GOMES, R. Inclusão social e desenvolvimento regional com a construção da Ponte Salvador-Itaparica. Editora Social, 2017.

LEAL, C. P. SANTOS, M. A. "Gestão Ambiental: Princípios e Práticas". Editora Atlas, 2017.

LIMA, C. Responsabilidade civil ambiental em construção civil. Editora Jurídica, 2018.

LOURENÇO, L.C. Análise da corrosão em estruturas de pontes metálicas e em concreto armado. (Dissertação de Mestrado). UFF. (2007).

PEREIRA, M. Avaliação de impacto ambiental em projetos de infraestrutura. Editora Sustentabilidade, 2016.

OLIVEIRA, F. Experiências passadas em construção de pontes. Editora de Infraestrutura, 2014.

SAMPAIO, C. Responsabilidade Ambiental das Empresas. Disponível em <<https://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/5890/Responsabilidade-ambiental-das-empresas>> Acesso em 19/09/2023.

SANTOS, A. Legislação ambiental brasileira. Editora Legal, 2015.

SILVA, A. B. "Licenciamento Ambiental: Uma Abordagem Multidisciplinar". Editora Ambientalis, 2018.

SILVA, J. Impactos ambientais em construções de pontes. Editora Ambiental, 2017.

SOUZA, J. M. Redução de custos logísticos com a Ponte Salvador-Itaparica. Editora Logística, 2018.

SOUZA, R. M. "Participação Social no Licenciamento Ambiental: Desafios e Perspectivas". Revista Meio Ambiente e Sustentabilidade, 5(2), 45-60.

TAVARES, L. M. Avaliação de impacto ambiental em projetos de infraestrutura. Editora Sustentabilidade, 2018.

TEIXEIRA FLC, SOUSA SVA. Infraestrutura e desenvolvimento: o que se pode esperar da Ponte Salvador-Itaparica? Bahia-Brasil. Cad CRH [Internet]. 2018Sep;31(84):601-20. Available from: <https://doi.org/10.1590/S0103-49792018000300011>.

THOMÉ, R. Manual de Direito Ambiental. 5 ed. Salvador:JusPodivm, 2015.

VENOSA, Silvio de Salvo. Direito Civil: Contratos em Espécie. Vol. 3. 3 ed. São Paulo: Atlas, 2003.