A IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA FERRY-BOAT: UM RESGATE HISTÓRICO

Débora Safira Andrade *
Orientadoras: Lúcia Maria Aquino de Queiroz **
Regina Celeste de Almeida Souza ***

RESUMO

A Companhia Bahiana de Navegação e o Governo Estadual foram os responsáveis pela implantação do Sistema. Com as mudanças radicais que se abateram no País com o Golpe Militar de 1964, novas diretrizes foram traçadas para as companhias marítimas, inclusive a CNB. Esta ficou limitada a navegar quase que exclusivamente na Baía de Todos os Santos – o que levou a empresa a atravessar uma grave situação financeira. A solução foi a de implantar um sistema de **ferries** que concentrasse todas as linhas da CNB num só ponto. Construiu-se um eixo que se iniciava em Bom Despacho Ilha de Itaparica, prosseguindo até Santo Antonio de Jesus em cerca de 100km de asfalto. O novo sistema encurtou as distâncias, além de economizar tempo e combustível.

INTRODUÇÃO

A Companhia de Navegação Bahiana (CNB) é uma das mais antigas empresas marítimas brasileiras e a pioneira em navegação a vapor no país. Sua criação se deu ainda em 1819, graças à iniciativa privada local.

No decorrer da sua existência, a CNB passou por vários momentos, caracterizados tanto pela prosperidade como pelo declínio e também pela mudança de proprietários, ora nas mãos da iniciativa privada, ora nas mãos do Governo Federal ou Estadual – o que lhe valeu configurações jurídicas, diferenciadas na diacronia de sua existência.

Segundo o Projeto da empresa Serviços de Planejamento – SPL, entre os anos de 1936 e 1958, a CNB.

> *[....]estava enquadrada entre os denominados Serviços Industrializados do Estado. Dessa condição é que se transforma em Sociedade de economia mista, consoante a Lei nº 974, aprovada pela Assembléia Legislativa Estadual, sancionada em 5/10/1957 [...].*

O Governo Federal, a partir de 1962, procurou estimular o crescimento do transporte rodoviário, por acreditar que essa forma de transporte iria, em muito, impulsionar e fomentar a indústria automobilística no País, relegando, assim, a navegação de cabotagem a um plano secundário.

---

* Débora Safira Andrade. Aluna do curso de Turismo da Unifacs, 3ª série.
** Lúcia Maria Aquino de Queiroz . Professor Mestre em Administração na UFBA. Doutoranda em Geografia na Universidade de Barcelona. Coordenadora do Curso de Turismo na UNIFACS.
*** Regina Celeste Souza. Professora Doutora em geografia pela Universidade de Rouen(França) – Titular de Geografia nos Cursos de Mestrado em Análise Regional e no Bacharelado de Turismo da UNIFACS

Em 1964, o processo de decadência do transporte marítimo era evidente. "As empresas estatais e privadas passaram a receber subvenções, que logo se mostraram insuficientes para a operação de frotas deficientes e cronicamente deficitárias" (CNB, 1994, p. 14). A crise nacional, como não podia deixar de ser, atingiu em cheio a CNB, o que consta em trabalho publicado pela Companhia de Navegação Bahiana (1994).

Com o Golpe Militar, assumiu a presidência da República o General Castelo Branco. A política brasileira mudou radicalmente, inclusive no que diz respeito à Marinha Mercante. Novas diretrizes foram traçadas e a CNB limitada quase que exclusivamente a navegar no interior da Baía de Todos os Santos, além de ter eliminados alguns de seus percursos, linhas e rotas. As viagens realizadas no litoral-sul foram restritas ao imprescindível.

Os navios de cabotagem, *Lúcio Meira*, *Sílvio Motta* e *Guarujá* foram entregues ao Lóide Brasileiro. A própria CNB se responsabilizaria pela entrega dos navios seguindo a determinação da Marinha Mercante.

Sem a receita que auferia nas viagens para o exterior (a CNB recebia também, em dólares, nessas viagens), a empresa, segundo o Diretor Administrativo da época, Sr. Vital Santos Souza[1], enfrentaria sérios problemas financeiros.

As linhas internas não rendiam nada, porque eram numerosas e tinham pouco fluxo. Havia linhas para Nazaré, Cachoeira, Mar Grande, Maragojipe e Jaguaripe. Os navios seguiam por rotas diversas, entretanto, na maior parte do ano, poucos passageiros as utilizavam. As despesas dos navios eram as mesmas, situação essa que, de acordo com Sr. Vital, levou a empresa a sérios problemas financeiros e à necessidade de encontrar uma solução para a reversão desse quadro.

Quando assumiu o governo, do estado da Bahia, o Sr. Luiz Vianna Filho (1967-1971) nomeou como Secretário de Transportes e Comunicações o Sr. Francisco Benjamim de Carvalho – que ficou bastante sensibilizado com a situação da CNB e contou com a colaboração do então presidente da empresa, o Almirante Hélio Leite Novaes, para resolver o problema.

Para o Sr Vital Sousa, o problema da *Bahiana* estava relacionado à necessidade de realização de investimentos. Seria preciso investir muito para tirá-la daquela crise financeira; dever-se-ia concentrar todas essas linhas num ponto só, com outra alternativa de meio de transporte, no caso o *ferry-boat*.

Já no primeiro semestre de 1967, o Governo do Estado, na gestão do Secretário de Transportes e Comunicações, Sr. Francisco Benjamim, e a Comissão de Marinha Mercante "[...] firmaram protocolo, estabelecendo, entre as diretrizes para a reformulação da empresa, um projeto de organização de um serviço de *ferry-boat* [...]" (CNB, 1994, p. 14). Contratou-se uma empresa de consultoria do Rio de Janeiro, a *Serviços de Planejamento* (SPL) – que era constituída por técnicos, engenheiros e economistas, para analisar a possibilidade da implantação do *Sistema Ferry-Boat*.

Após uma série de estudos de viabilidade, em janeiro de 1968, a SPL entrega à Secretaria dos Transportes e Comunicações, o *Projeto de Conjugação Rodo-Aquavia por* ***Ferry-Boat***, considerado um "projeto altamente compensatório", segundo a entrevista do Sr. Vital Sousa. Naquele tempo ainda não houvera ocorrido o choque do petróleo (1973), a gasolina estava barata, mas, mesmo assim, os técnicos da SPL já percebiam uma grande economia para os usuários deste sistema.

No projeto entregue à Secretaria dos Transportes e Comunicações, a SPL recomendava que fosse criado um órgão que viabilizasse a implantação do *Sistema Ferry-Boat*; o órgão criado foi o GELSIN – Grupo Executivo da Ligação Salvador-Itaparica-Nazaré.

O sistema proposto não incluía apenas a disponibilidade de navios nos terminais, mas, objetivava também a implantação de uma extensa malha viária interligando todas as localidades onde a CNB tinha linhas de navegação, integrando-as num eixo que conduzia até Bom Despacho.

Com estes objetivos foram contratados os projetos dos atuais *ferries*. Esses projetos foram feitos pela firma de Mário Mariotto, professor da Escola de Engenharia Naval, que, juntamente com o seu

[1] Ex-presidente e ex-diretor administrativo da Companhia de Navegação Bahiana.

sócio, o Capitão de Mar e Guerra reformado Carlos Alberto Texeira Mendes, fizeram os presentes *ferries*. Posteriormente, foi realizada uma licitação, e o estaleiro SÓ/SA, sediado em Porto Alegre, construiu esses navios.

A opção por construir os *ferries* no estaleiro localizado no Rio Grande do Sul deveu-se, entre outras razões, à recomendação da comissão da Marinha Mercante, que buscava fazer uma distribuição eqüitativa das encomendas entre os estaleiros nacionais existentes, de modo a que não houvesse uma concentração da produção de navios em algumas poucas firmas.

Enquanto os navios estavam sendo construídos em Porto Alegre, aqui na Bahia construíam-se os terminais, para os quais também houve uma licitação. A empresa vencedora foi a *Norberto Odebrecht*. Além dos terminais, a *Odebrecht* construiu a Ponte João das Botas (*Ponte do Funil*), que liga Itaparica ao Continente.

Para o Sr. Vital Sousa, "[...] a obra do *Sistema Ferry-Boat* foi uma coisa gigantesca [...]". Como visto, construiu-se um eixo que se iniciava em Bom Despacho indo até Santo Antonio de Jesus, o que possibilitou uma redução de quase 100km de asfalto. A economia propiciada pelo sistema tornou-se ainda mais expressiva após o primeiro choque do petróleo, ocorrido em 1973.

Naquele momento, a opção pela utilização do *Sistema Ferry-Boat* tornou-se extremamente atraente, uma vez que diminuía em muito a quilometragem para aqueles que se deslocavam, por via rodoviária, até o Sul do Estado.

Esses foram os aspectos centrais da implantação do *Sistema Ferry-Boat*, um sistema construído no governo de Luiz Viana Filho, porém inaugurado na gestão seguinte, devido a um atraso de quase dois anos e meio para a entrega das embarcações.

IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA FERRY-BOAT

No final do seu mandato, o então governador Luiz Viana Filho, no dia 8 de dezembro de 1970, inaugurou o *Sistema Ferry-Boat* – ou seja, as rodovias, os terminais e a *Ponte do Funil* – ainda que já estivesse parcialmente concluído. A mídia local deu grande destaque ao fato, sendo que o *Jornal da Bahia* ressaltou a importância da acessibilidade, enfatizando ser "[...] um velho sonho do Recôncavo Baiano ver a Ilha ligada ao continente através da ponte [...]". (JORNAL DA BAHIA: 08/12/1970).

O sistema começou transportando apenas passageiros. Os passageiros saltavam em Bom Despacho e ali pegavam kombis, ônibus e partiam para os seus destinos. Independente disso, a *Bahiana* ainda mantinha as antigas linhas, porque o sistema não estava totalmente completo, faltavam as embarcações. Depois de inaugurado por Luiz Viana Filho, a *Ponte do Funil*, os terminais e as estradas vicinais as obras continuaram.

No dia 3 de julho de 1972, o jornal *A Tarde* publica:

> *[...] O Navio Agenor Gordilho, a primeira unidade de transporte Ferry-Boat, chegará a Salvador às 16 h e 30m de hoje. Um problema de lubrificação retardou sua chegada, mas os reparos estão sendo realizados no Porto de Ilhéus, onde o navio se encontrava atracado. Dentro de 30 dias o Agenor Gordilho estará em pleno funcionamento, ligando São Joaquim a Bom Despacho, em Itaparica. Quinze homens já iniciaram as obras de conservação no terminal de São Joaquim e na estação de passageiros do sistema Ferry-Boat, com revisão das instalações elétricas e hidráulicas e recuperação do pátio de estacionamento de veículos [...]. Enquanto isso, a tripulação do Agenor Gordilho estará sendo adestrada para sua futura missão* (ATARDE, 1972).

A chegada desta embarcação, no dia 4/7/72, não implicou, de imediato, no funcionamento do sistema, porque eram necessárias obras de conservação no terminal de São Joaquim, bem como na estação de passageiros e a implantação das rodovias que faziam parte do sistema.

A viagem inaugural do *Agenor Gordilho* só se deu, de fato, no dia 5 de dezembro de 1972, como noticiou o Jornal da Bahia do dia 6 de dezembro de 1972:

> *[...] Pouco depois das 10 horas de ontem, no terminal de São Joaquim, foram realizadas as solenidades de inauguração do ferry-boat. Na presença do governador do Estado, o secretário Izaac Azevedo fez um breve discurso e foi descerrada uma bandeira da Bahia sob a qual se encontrava uma placa com a seguinte inscrição: Projeto Ferry-Boat. Iniciado pelo Gov. Luiz Viana Filho. Concluído pelo Gov. Antonio Carlos Magalhães. Início de operação: novembro de 1972. Depois o navio partiu em sua viagem inaugural que durou 50 minutos. No terminal de Bom Despacho havia muita gente esperando a chegada do navio, mas não houve solenidade. O Secretário de Transportes desembarcou numa camioneta Veraneio, fez uma visita à estação marítima, percorreu poucos metros da estrada, cujos buracos foram tapados recentemente, e retornou ao navio, regressando a Salvador por volta do meio-dia [...].*

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir de 1962, o Governo Federal procurou estimular o crescimento do transporte rodoviário, por acreditar que esta modalidade de transporte seria a maior fomentadora da indústria automobilística no país, deixando a navegação de cabotagem em plano secundário.

Em 1964, já era evidente o processo de decadência das empresas marítimas e, como não podia deixar de ser, a crise atingiu a Companhia Bahiana de Navegação. A empresa passou por momentos difíceis; por determinação do Governo Federal, entregou os navios adequados às linhas costeiras (*Guarujá*, *Sílvio Motta* e *Lúcio Meira)* e ficou limitada a navegar, praticamente, na Baía de Todos os Santos.

A *Bahiana*, navegando somente em linhas internas, de custo operacional cada vez maior, agravou ainda mais a sua situação financeira e, não vendo chances de recuperação, procurou então uma solução alternativa.

A solução encontrada foi idealizada pelo Sr. Vital Souza, que concedeu a entrevista matriz desse artigo Na época nunca havia visto um *ferry-boat*, mas tinha a "[...] noção de que deveria ser uma embarcação que conduziria os carros na parte inferior e no andar superior passageiros, de modo a tornar mais rentáveis os negócios [...]".

O sistema Rodoviário-Marítimo adotado, que interligou Salvador-Itaparica-Nazaré-Santo Antônio de Jesus – e outras cidades do Sudoeste Baiano, bem como do Sul do Brasil – diminuiu a distância em relação ao sul do país e aqueceu a economia do Recôncavo, que, na época, se encontrava em decadência, além de ter interligado as localidades mais próximas do litoral.

Essa abordagem inicial sobre o *Sistema Ferry-Boat* procurou, apenas, resgatar o histórico da sua implantação no Estado da Bahia. Dada a sua importância para o turismo doméstico, seria desejável que o tema fosse retrabalhado e aprofundado em futuras pesquisas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

A TARDE. O "Ferry-Boat" Integra o Desenvolvimento. Salvador: Jornal A Tarde, 25/08/1972.

BAHIA, Companhia de Navegação Bahiana. Relatório CNB 1991-1994. Salvador: CNB/Secretaria de Energia, Transporte e Comunicações, 1994.

JORNAL DA BAHIA. Será inaugurado o Sistema Ferry-Boat. Salvador: Jornal da Bahia, 08/12/1970.

OSÓRIO, Ubaldo. A Ilha de Itaparica. Fundação Cultural do Estado da Bahia. Salvador: 1979, 564p.

SERVIÇOS DE PLANEJAMENTO. Projeto de Conjugação Rodo-Aquavia por "'Ferry-Boat". Rio de Janeiro: SPL, 1968, 19p.

SOUSA, Vital de Freitas Santos. Entrevista direta realizada em 14 de setembro de 2002.