



JUVENTUDES E VULNERABILIDADES NA ILHA DE ITAPARICA/BAHIA/BRASIL

Maria Gonçalves Conceição Santos

Dra. em Geografia/Universidade de Coimbra/UNEB
Pesquisadora do Grupo Recôncavo
mgsantos1962@yahoo.com.br

Maria Cleyber Negreiros

Doutoranda em Sociologia da Universidade do Porto
cleyber.inhambupe@gmail.com

RESUMO

O objetivo consiste em socializar os resultados da pesquisa intitulada “As implicações acerca da implantação do Sistema Viário Oeste, (SVO), na Ilha de Itaparica, Bahia”, iniciada. Estudo desenvolvido por pesquisadores do Grupo Recôncavo e a Cidade e o Urbano, ambos cadastrados na plataforma do CNPQ, certificado pela UNEB, com o apoio da FAPESB e do CNPq. Do ponto de vista teórico e metodológico, a aproximação com as fontes primárias e secundárias foi indispensável. A seleção de algumas obras, a digitalização das notícias publicadas nos meios de comunicação, a participação nas audiências públicas, a aplicação de 10 entrevistas e 111 questionários, com a população da Ilha, constituíram experiências significativas. As discussões apresentadas nas Audiências Públicas e o diálogo com a população local foram essenciais para a compreensão dos impactos deste projeto. A pesquisa identificou a existência de um confronto de interesses políticos e econômicos, divergindo dos interesses da população, haja vista o grau de vulnerabilidade social na Ilha de Itaparica.

Palavras-chave: Jovens, Vulnerabilidade social, Sistema Viário Oeste, Ilha de Itaparica.

INTRODUÇÃO

O entendimento acerca das vulnerabilidades e de sua prevenção na implantação de megaprojetos constitui um grande desafio para os gestores públicos e privados, pesquisadores, estudantes e a população de uma forma geral. A compreensão dos conceitos de vulnerabilidades e juventudes, assim como entender a Ilha de Itaparica no contexto regional perpassa pelo exercício de pensar acerca da ocupação urbana nas Ilhas. Este é um caso específico a ser compreendido no âmbito da diversidade social, ambiental, cultural e econômica. A Ilha de Itaparica teve seu apogeu até a década de 1970 com a instalação da Ponte do Funil, da BR 101 e 324, da PETROBRÁS, do Complexo Petroquímico de Camaçari e do Centro Industrial de Aratu, entre outras.



Nas dinâmicas territoriais, a Ilha funcionava como área de lazer para a classe média de Salvador, Camaçari, Feira de Santana, Cruz das Almas, Santo Antônio de Jesus, Nazaré, dentre outros municípios, como, também, pelo turismo nacional e internacional. Para atender à sazonalidade da população impulsionada pelo turismo acentuaram-se as migrações de pessoas oriundas de municípios circunvizinhos, a exemplo de Jaguaripe, Maragogipe, Nazaré e Muniz Ferreira, que viam na Ilha possibilidades de trabalho e renda. O longo período de abandono sem investimento em saúde, educação, transporte, saneamento básico, entre outros, fizeram com que a Ilha de Itaparica entrasse em decadência, caracterizando-se por uma urbanização excludente, sobretudo a partir década de 1990. A partir deste período novas áreas de crescimento urbano são dinamizadas, com a melhoria e implantação das rodovias e de condomínios no litoral Norte da Bahia. Isso contribui para a valorização dessas áreas e desviando o fluxo do turismo e de lazer da Ilha para o litoral norte da Bahia, o que colabora para o desinteresse do Estado em fazer investimentos. As comunidades residentes na Ilha estão sendo impactadas pelo abandono, situação agravada no período de alta estação.

Na atualidade, a implantação do Sistema Viário Oeste poderá trazer várias consequências, podendo ser positivas e/ou negativas. Este projeto não irá apenas implantar uma ponte que ligará várias regiões do Estado da Bahia/Brasil, por meio da Baía de Todos os Santos (BTS), à Salvador. Promoverá, também, a expansão da malha rodoviária da Região Metropolitana de Salvador, com a duplicação da BA e de trechos de BR, ampliará o fluxo de transporte e de pessoas passando pela Ilha de Itaparica. Por conta do custo social e ambiental, há a necessidade de estudos e de participação da população, nas discussões acerca de novas trajetórias de desenvolvimento para a Ilha de Itaparica.

É neste sentido que o presente artigo tem o intuito de entender as condições de vulnerabilidades, possíveis riscos e os novos desafios da Juventude da Ilha de Itaparica, diante da possibilidade de implantação deste projeto. O texto constitui na



divulgação dos resultados da pesquisa intitulada “Planejamento, Gestão e Condições de Vida: Implicações acerca da Implantação do Sistema Viário Oeste e Riscos Sociais, na Ilha de Itaparica, Bahia”, iniciada em agosto de 2014 e concluída a primeira fase em junho de 2018. Integra-se aos estudos que estão sendo desenvolvidos pelos grupos de pesquisas Recôncavo e a Cidade e o Urbano, ambos cadastrados na plataforma do CNPQ (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico) com o apoio da FAPESB (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia). O estudo perpassou pela compreensão da Ilha de Itaparica no contexto regional e nacional, com destaque para o entendimento das potencialidades e das condições de vulnerabilidades, assim como as articulações socioespaciais, a infraestrutura e o emprego/desemprego.

Do ponto de vista teórico e metodológico, a aproximação com as fontes primárias e secundárias foi indispensável. Tem como base teórica autores que discutem vulnerabilidade (Alcântara, et al 2013; Wisner, 1993; Wisner et al, 2004; e Birkmann, 2006); e Ilha de Itaparica (Freitas, 2011; Neta, 2012), dentre outros. Para isso, a seleção de algumas obras, constituídas por autores clássicos e contemporâneos, a digitalização das notícias publicadas nos meios de comunicação, a participação nas audiências públicas ocorridas em Itaparica e Vera Cruz e a aplicação de 10 entrevistas e 111 questionários em Mar Grande, constituíram em experiências significativas que embasaram os objetivos deste artigo.

O estudo oportunizou a relação teoria e prática, assim como foi possível perceber como a mediação política e econômica perpassa por diferentes interesses. Evidenciou também a necessidade de investimentos mais diretos na educação e na infraestrutura local, dentre outras. Para melhor compreensão, este artigo está organizado em cinco subtópicos, interligados entre si, composto de introdução; tecendo conceitos sobre vulnerabilidades e riscos; Juventudes, a Ilha de Itaparica e perspectivas; considerações e referências.



Vulnerabilidades na Ilha

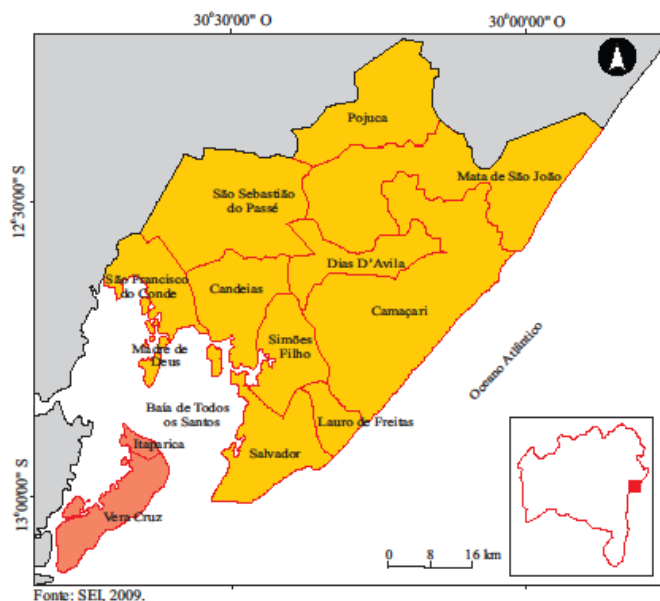
A compreensão acerca dos desafios, vulnerabilidades e riscos na implantação do Sistema Viário Oeste, na Ilha de Itaparica, perpassa pelo entendimento do que representa este projeto para a população e municípios circunvizinhos, sobretudo para os jovens. As pesquisas de campo e as Audiências Públicas indicam a necessidade de uma ação conjunta de governos para ampliar as possibilidades de mobilidade da população da Ilha com o entorno, mas também da infraestrutura voltada para o atendimento das necessidades básicas da população, sobretudo adolescentes, jovens e adultos. A Ilha constitui uma área geográfica de grandes potencialidades e beleza da paisagem, mas, atualmente passa por um processo de abandono, característico de uma urbanização contraditória e excludente. Por um lado, a Ilha de Itaparica é composta de dois municípios: Vera Cruz e Itaparica. Ambos apresentam uma diversidade paisagística e cultural evidenciada pela riqueza dos mananciais aquíferos, da flora, da fauna, da gastronomia, ou seja, pelo patrimônio material e imaterial. E, por outro, desponta como um dos piores quadros de infraestrutura na Região Metropolitana de Salvador, mais precisamente no que se refere à escola, hospitais/atendimento à saúde, transporte, espaço de lazer, rede de esgoto, emprego e renda, além de configurar como um lugar de vulnerabilidade social. No contexto regional, a Ilha de Itaparica assume uma posição estratégica nas políticas territoriais.

A figura 1 evidencia a posição da Ilha no contexto regional. Constitui um balneário turístico que se comunica com várias regiões e grandes centros urbanos, por meio da Ponte João das Botas, conhecida como Ponte do Funil, datada de 1970, e da Baía de Todos os Santos, por intermédio do sistema náutico *Ferry Boat* e das lanchas que fazem a travessia Mar Grande - Salvador. A pesquisa identifica que os moradores da Ilha gostam do lugar, no entanto fazem sérias críticas à situação de abandono por parte dos Gestores. Por exemplo, um entrevistado (março de 2017) salientou que um



simples exame de vista tem que ser realizado em Salvador ou em Santo Antônio de Jesus.

Figura 1 - A Ilha de Itaparica no contexto da Região Metropolitana de Salvador.



Os problemas identificados na área de estudo refletem a situação de muitos municípios na Bahia e no Brasil, decorrente da ausência de um Estado forte e de cidadania ativa da população. A acentuada dependência de Salvador, a precariedade das condições de moradia, as dificuldades de mobilidade e a falta de emprego geram um descontentamento dos moradores em relação ao padrão de uso e ocupação do solo urbano. Isso leva à projeção de novos cenários e ampliação dos problemas na Ilha de Itaparica, Região Metropolitana e municípios circunvizinhos que serão impactados com a implantação do Sistema Viário Oeste. Os diálogos com os moradores indicam a necessidade de melhorar a mobilidade na Ilha, mas querem, também, uma ação mais forte do Estado, no sentido de melhorar as condições de habitabilidade e de vida da população, o que denota uma relação com a expectativa de vida.

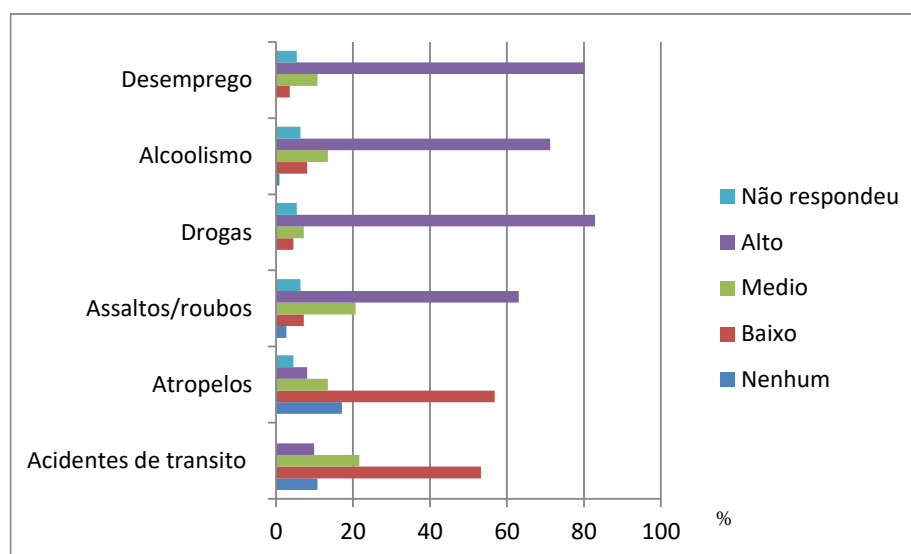
O conceito de vulnerabilidade é dinâmico e multifacetado, pode ser identificado pelas condições de gênero, idade, etnicidade, política e aspectos econômicos, sociais,



culturais e ambientais (WISNER, 1993; BIRKMANN, 2006). A maioria dos jovens e adultos que mora na Ilha de Itaparica vive com os baixos salários, fragilidade na mobilidade urbana e poucas perspectivas de ascensão econômica vertical. Com base na classificação do Programa Nacional de Desenvolvimento Humano, (PNUD, 2013), o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal dos dois municípios é médio, Vera Cruz com 0,645 e Itaparica com 0,670. O IDHM constitui uma variável qualitativa nominal, complexa, que leva em consideração a longevidade, a renda e a educação.

A figura 2 evidencia a opinião dos entrevistados acerca dos principais problemas enfrentados pela população da Ilha de Itaparica. Por ordem de significância, o desemprego, o uso de drogas ilícitas, o alcoolismo, os assaltos e roubos constituem realidades vivenciadas na Ilha de Itaparica, o que impulsiona a uma situação de vulnerabilidade podendo chegar a riscos sociais.

Figura 2 – Problemas identificados



Fonte: pesquisa de campo, 2016.



Como é possível perceber, vulnerabilidade social e riscos são conceitos diferentes, mas podem ser convergentes quando nos referimos às sociedades humanas. O primeiro refere-se a uma probabilidade de acontecer algo ruim e o segundo está relacionado a uma situação de perigo. Para além de uma perspectiva física, o modelo de desenvolvimento econômico adotado pelo Brasil, com uma baixa ação do Estado, que gerou ao longo de séculos exclusões, analfabetismo, a não garantia de direito à educação de qualidade, saúde precária e escolas desinteressantes e dessignificadas contribuiu para agravar a situação de crianças, jovens e adultos que tiveram seus direitos negados, impulsionando-os a uma situação de vulnerabilidade.

No transcorrer da pesquisa, constatamos que do ponto de vista “natural”, a exemplo de terremotos, maremotos e vulcanismos, as comunidades residentes na Ilha de Itaparica não dispõem de ocorrências relacionadas aos abalos sísmicos. No tocante às relações territoriais, decorrentes do modelo de crescimento adotado e ao tipo de uso e ocupação na Ilha, que gerou uma grande dívida social, sobretudo com a degradação dos estuários marinhos, há indícios de situações que materializam riscos, nomeadamente quando referimos à ampliação da malha urbana em terreno frágil, decorrente do SVO, à infraestrutura e à falta de perspectiva para os jovens e adultos que habitam este lugar.

Com esta ampliação, aumenta o número de pessoas, carro de passeio, caminhão, ônibus que irão passar pela Ilha. Outro ponto a destacar, refere-se à competição espacial e os conflitos de usos do território diferentes. A falta de uma política de desenvolvimento voltada para a realidade de quem habita a Ilha e a dependência de Salvador fazem com que os municípios de Itaparica e Vera Cruz funcionem enquanto dormitório, no maior número de meses do ano. Há uma negligência em relação às condições das embarcações que fazem a travessia na Baía de Todos os Santos, o que induz a situação de perigo.

Juventudes e Perspectivas



Terminologicamente, a palavra juventude vem do termo latino *juventute*, que significa período anterior à maturidade. Uma categoria social que se inicia na pré adolescência e outra, biológica. Em 2005, foi aprovada a Lei 11.129/2005 criando a Política Nacional da Juventude, cujo desdobramento resultou na criação da Secretaria Nacional da Juventude, com a finalidade de propor, implementar e fiscalizar as políticas públicas, no âmbito dos Direitos da Juventude.

Na perspectiva de Bourdieu (1983), o jovem só é considerado como tal em relação a um velho. A juventude e a velhice não são dados, são construídos socialmente na luta entre essas classificações por idade. Para o autor, juventude é uma categoria social que faz parte de uma divisão arbitrária entre as idades. Possui atributos oriundos das leis específicas de funcionamento de seu campo, nas diferentes frações de classe, com aquisição de características próprias em relação aos dados construídos.

O referido autor mostra ainda que objetos e divisões operadas são considerados nessa luta. A adolescência caracteriza um dado biológico socialmente manipulado e manipulável, só porque os jovens são considerados como unidade social. Para ele, o que existe são jovens e adolescentes. E o que marca essa diferença, de um lado, são as condições de vida, o mercado de trabalho, o orçamento do tempo, dentre outros, dos jovens, que trabalham, e de outro, adolescentes, com a mesma idade biológica, os estudantes, que, normalmente, são amparados pela solidariedade do núcleo familiar. O autor não deixa de considerar a categoria biológica da juventude, mas está preocupado em contextualizar a juventude, enquanto categoria social.

Nessa palavra há uma classificação: entre os jovens que só trabalham, os que só estudam, jovens que estudam e trabalham e outros que nem estudam e nem trabalham. Diferenças que indicam a existência de "quatro juventudes," se forem notadas e comparadas as suas circunstâncias de vida, em vários contextos sociais. "Quatro juventudes". Quatro pólos de existência. Quatro extremos de um espaço de possibilidades que são oferecidas aos jovens. Estes podem ser encontrados em posições



extremas: de um lado, como estudante, de outro, como operário, de outro como trabalhador e estudante e de outro como desempregado. Neste sentido, existem "quatro juventudes" que puderam usufruir de possibilidades oferecidas, pela abertura dessa nova via que liga a Ilha de Itaparica à Região Metropolitana de Salvador. Além de propiciar um novo dinamismo regional poderá criar oportunidades de emprego e renda para essas juventudes, oportunizando a ascensão no trabalho e a continuidade nos estudos, culminando numa formação profissional pelo acesso que essa via possibilita de comunicar e de integrar a Ilha de Itaparica aos demais municípios do Recôncavo e o Baixo Sul. As juventudes da Ilha podem ser beneficiadas com este projeto, levando em consideração de que "juventude é apenas uma palavra" (Bourdieu,1983:112), e que na realidade a Ilha não possui, apenas uma juventude, mas quatro: uma que só trabalha, outra que só estuda, outra que estuda e trabalha e outra que nem estuda e nem trabalha.

O conhecimento do que pensam as juventudes residentes na Ilha de Itaparica sobre a dinâmica de suas vidas é poder criar cenários sobre as perspectivas deste lugar. A Ilha é encantadora não somente pela sua paisagem física, como também cultural e econômica. A invisibilidade da juventude favoreceu o aparecimento de algumas sequelas, o que denota a necessidade de compreender a origem. A partir de 1990, a Organização das Nações Unidas e da Organização Ibero-Americana vêm trazendo para a mesa de discussão a temática da juventude, no intento de dar visibilidade.

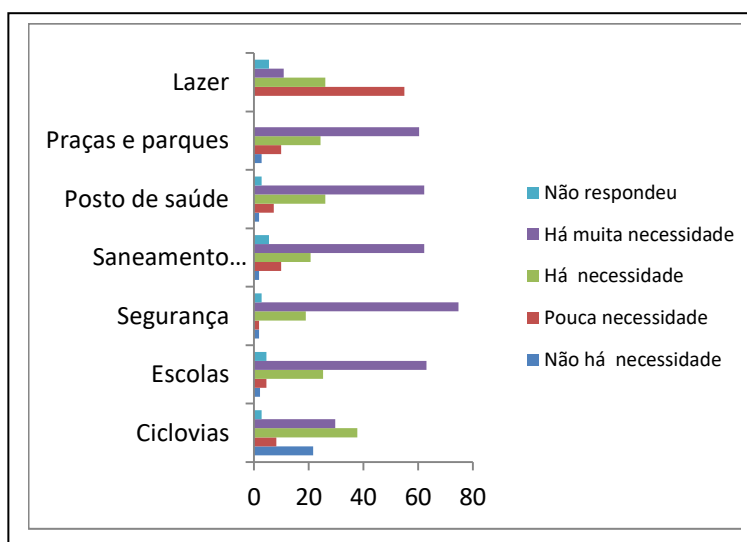
Essa sequência positiva de instrumentos nos obriga a reformular os conceitos e afirmar a nova conceituação de 15 a 29 anos de idade, com base no Estatuto da Juventude (2013). O objetivo consiste em subsidiar as diversas instâncias da sociedade civil e do aparelho governamental aprofundem sua leitura de uma realidade que, como os próprios dados evidenciam, é altamente preocupante. As conferências foram significativas para entender a juventude enquanto categoria social. A identificação de anseios, do que pensam e do que querem fazer continua a ser uma atribuição muito complexa. A ONU e o IBGE caracterizam a população jovem entre 15 a 24 anos. No



entanto, a Organização Internacional do Trabalho (OIT) e a Secretaria Nacional da Juventude (SNJ) ampliam esta faixa para 15 a 29 anos, o que adotamos nesta pesquisa.

Diante das diferentes terminologias e sentidos, o conceito de juventude envolve uma série de signos e significados. Cada jovem representa uma percepção e uma pertença a mundos sociais distintos, (IRIART, 2010). É preciso ir além da faixa etária, buscar entender os contextos sociais, os gostos, os anseios e as perspectivas de vida. Na busca de outros conceitos, JUNQUEIRA (2006) afirma que a juventude constitui uma construção social e não pode ser considerado um grupo social homogêneo e único. As definições precisam considerar os olhares dos jovens sobre eles próprios, seus valores, sua(s) identidade(s), a forma de ver, sentir e conviver no mundo, ou seja, os contextos juvenis. No âmbito regional, as pesquisas têm identificado alguns problemas vivenciados pelos jovens, nos municípios de Mata de São João, Santo Antônio de Jesus, Jiquiriça, Jaguaripe, Nazaré, Salvador, Vera Cruz e Itaparica. No caso específico da Ilha de Itaparica, a figura 3 ilustra a opinião da população sobre as necessidades da Ilha.

Figura 3 - Necessidades da Ilha de Itaparica.





%

Fonte: Pesquisa de campo, 2016.

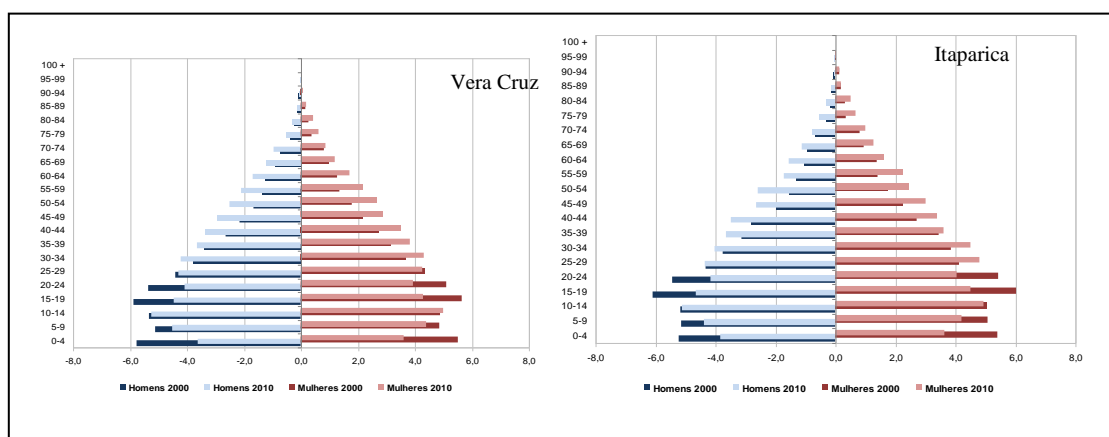
A figura 3 destaca a segurança pública, o saneamento básico, transporte, escolas de qualidade, entre outras, como variáveis muito necessárias na Ilha de Itaparica. Outra questão que interfere no cotidiano dos moradores refere-se à evasão escolar, a repetência e o desinteresse pela escola, constituem dificuldades enfrentadas, o que indiretamente pode contribuir para direcionar a juventude para uma situação de vulnerabilidade social, podendo chegar ao risco, conforme discussão anterior. Suas causas estão relacionadas desde o modelo de crescimento adotado ao contexto social, econômicos, político e culturais. Parques e praças estão inseridos na categoria do lazer, porém, nesta pesquisa optamos pela separação porque o lazer está entendido enquanto sol, praia e mar.

Privilegiada pelas infinitas possibilidades ambientais, a juventude da Ilha tem convivido com situações de vulnerabilidades e riscos que dificultam a conquista da cidadania ativa. As pesquisas que vêm sendo realizadas em municípios da Região Metropolitana de Salvador, (RMS), têm demonstrado um elevado grau de evasão escolar, desinteresse pela escola e situações de vulnerabilidades, o que poderá se configurar num risco social. Esta fragilidade é mais acentuada para os jovens, oriundos de famílias com laços frágeis de inserção social, com baixo número de anos de estudo e moradores de áreas com vários problemas urbanos.

A figura 4 evidencia a distribuição da população, por faixa etária e por sexo, nos dois municípios que compõem a Ilha de Itaparica. As duas realidades são bem parecidas. Em ambos os municípios, observa-se um estreitamento da base, refletindo no controle populacional e um índice de longevidade médio a partir de 60 anos, o que reflete nas condições de habitabilidade da Ilha.



Figura 4 – Distribuição da população dos municípios da Ilha de Itaparica, 2000 a 2010.



Fonte: IBGE, censo demográfico, 2000 e 2010.

Para entender melhor, a tabela 1 apresenta a distribuição de jovens de 15 a 29 anos de idade, nos diferentes municípios da Região Metropolitana de Salvador. Em termos relativos, comparando-se o percentual deste grupo social nos municípios de Vera Cruz e Itaparica, observa-se que se aproximam da média nacional. Isso denota a necessidade de maior atenção em relação aos jovens, em função do aumento do número de homicídio juvenil, assim como a migração.

Neste sentido, salienta-se a relevância de compreender como a população tem participado das discussões sobre as transformações, os impactos da urbanização, a vulnerabilidade e a degradação ambiental que poderão ocorrer com a implantação do Sistema Viário Oeste.

Na maioria dos municípios da RMS, a população jovem ultrapassa 26% , o que corresponde a média do Brasil, (tabela 01). Camaçari, Candeias, Simões Filho e Mata de São João, entre outros, destacam-se com índices superiores a 29 % do total da população. Nota-se também a predominância da população do sexo feminino, na maioria dos municípios da RMS. Salienta-se que anteriormente a situação de riscos era



mais direcionada ao sexo masculino, atualmente começa-se a desenhar processos de vulnerabilidades nas mulheres. Muito embora não tenha sido este o foco da pesquisa, percebeu-se o aumento da participação da mulher em situações de riscos.

Tabela 1 - Região Metropolitana de Salvador e população

RMS/Municípios	População Total 2010	População total 2017	Pop. Urbana 2010	Jovens (2010) 15 a 29 anos (%)		
				Total	Mulheres	Homens
Brasil	190 755 799	207 700 00	160.925.792	26,8	13,4	13,4
Nordeste	53 081 950	57 360 000	38.821.246	28,2	14,2	14,0
Bahia	14.016.906	15.344.447	10.102.476	28,2	14,1	14,1
Camaçari	242.970	296.893	231.973	30,9	15,6	15,3
Candeias	83.158	89.707	75.994	29,3	14,9	14,4
Dias D'Ávila	66.440	80.657	62.473	29,5	14,9	14,6
Itaparica	20.725	22.866	20.725	26,5	13,3	13,2
Lauro de Freitas	163.449	197.636	163.449	28,6	14,6	14,0
Madre de Deus	17.376	21.007	16.854	28,6	14,3	14,3
Mata de São João	40.183	46.998	29.825	29,9	14,8	15,1
Pojuca	33.066	39.718	28.378	29,9	15,1	14,9
Salvador	2.675.656	2.953.986	2.674.923	28,2	14,7	13,5
São Francisco do Conde	33.183	40.220	27.391	29,4	15,0	14,4
São Sebastião do Passé	42.153	45.827	33.112	28,5	14,6	13,9
Simões Filho	118.047	136.050	105.811	29,4	15,0	14,4
Vera Cruz	37.567	43.640	35.244	25,4	12,5	12,9

Fonte: Elaboração própria, com base nos dados do Censo Demográfico e estimativas, 2010 e 2017.

Daí a importância da discussão de novos caminhos para o desenvolvimento local que inclua a participação do Estado, da população e das empresas no sentido de gerar



oportunidades de emprego e renda, educação e saúde de qualidade para jovens e adultos. Para SEN (2010), o desenvolvimento requer que se removam as principais fontes de privação de liberdade. As condições de moradias, o saneamento básico, o sistema de saúde de qualidade e um sistema educacional voltado para a autonomia e emancipação constituem pontos significativos para a compreensão do desenvolvimento.

As drogas, a prostituição, o tráfico e a violência, dentre outras mazelas, constituem verdadeiras armadilhas, sobretudo para a juventude com baixa escolarização. Há mundos sociais onde o silêncio e o esquecimento “ressoam” mais alto e, muitas vezes, são compatibilizados em números. Essa realidade foi relatada pelos moradores no transcorrer da pesquisa. A concretização de sonhos, a socialização de ideias, saberes e experiências individuais e coletivas estimulam a efervescência de cidadãos conscientes, que vêm na implantação da ponte possibilidades de empoderamento e independência do pensar, do fazer, do agir e o de ser. **Parei aqui**

A pesquisa de campo ressalta que o diálogo da Prefeitura com a população da Ilha de Itaparica não acontece, ou raramente acontece. A maioria da população afirmou que gostaria de participar das discussões sobre a implantação do SVO. Nos dias das Audiências públicas foi observado a reação das pessoas que passavam pelo lugar do evento. Na Audiência que aconteceu no Hotel Mediterrané percebemos a presença de muitas pessoas. Nas outras, a participação começou a diminuir, muitas pessoas desconheciam o que estava acontecendo. Há necessidade de maior participação da população em função das mudanças e mobilidades cotidianamente. Isso porque as desigualdades sociais oriundas do modo de produção capitalista criou um processo de favelização na Ilha de Itaparica, visualizadas nas contradições das paisagens.

Considerações



O desenvolvimento da pesquisa identificou a existência de baixa participação da população nas discussões sobre os impactos decorrentes da Implantação do Sistema Viário Oeste, SVO. Isso tem contribuído para ampliar as inquietudes e os conflitos de interesses, observados, sobretudo nas audiências públicas, onde a maioria dos participantes conclama por mais investimentos na infraestrutura urbana.

As Ilhas constituem casos particulares em termos de urbanização e de paisagem, como tal deve ser pensada diferentemente em função das condições de vulnerabilidades. Pode apresentar uma resiliência, mas ao mesmo tempo passar por um processo de gentrificação com consequências negativas para a população de baixa renda. A Ilha de Itaparica tem potencialidades, mas, também, apresenta uma urbanização excludente, o que necessita de melhorar a infraestrutura, sobretudo relacionada à revitalização dos acessos, melhoria do sistema de saúde e espaço de lazer, dentre outros. As opções de lazer são limitadas e os jovens residentes na Ilha de Itaparica apresentam crescente grau de vulnerabilidade social, principalmente pelas baixas opções de trabalho e renda, baixa participação nas trajetórias de desenvolvimento do lugar, fragilidade na estrutura familiar, o que provoca incertezas e riscos.

O processo de urbanização tem sido excludente e a falta de participação, por parte dos habitantes, sobre o SVO, inibe as perspectivas de desenvolvimento. Sugere-se maiores intervenções, por parte do Estado, dos empresários e da sociedade civil organizada, visando inserir os jovens nas novas trajetórias de desenvolvimento.

A implantação da ponte possa conviver com a manutenção/qualificação do transporte marítimo para pessoas e com a implantação da via circundante, interligando cidades como Santo Antônio de Jesus, Nazaré, Maragogipe, São Félix, Santo Amaro,



Cachoeira, Saubara, Candeias, Salvador, Itaparica e Mar Grande, no intento de inserção social da população. Novos cenários para a Ilha de Itaparica com ciclovias, arborização, tratamento de esgoto, hortas comunitárias, praças, lazer, emprego .

Referencias

ALCÂNTARA, Viviane da Silva de; STRAUCH, Julia Celia Mercedes; AJARA Cesar. **Metodologia para análise da vulnerabilidade socioambiental: estudo de caso na macrorregião da costa verde.** Methodology for environmental and social vulnerability analysis: case study In: Costa Verde Macro Region. Revista Brasileira de Cartografia. Sociedade Brasileira de Cartografia, Geodésia, Fotogrametria e Sensoriamento Remoto N0 65/3, 2013.

BIRKMANN, J. “Measuring vulnerability to promote disaster- resilient societies: conceptual frameworks and definitions.” In: **Measuring vulnerability to natural hazards**, por J. BIRKMANN, 9 - 53. Nova Deli: TERI Press, 2006.

BOURDIEU, Pierre. **Questões de Sociologia.** Rio de Janeiro. Editora Marco Zero, 1983.

COSTA. P. P. **Impacto da ponte Salvador – Itaparica sobre o desenvolvimento urbano de Salvador.** Universidade Salvador. Disponível em: <http://www.strictosensu.inf.br/principal/?p=1749> (Acesso em 19/11/2015.)

FAGUNDES, A. B. et al. **Uma ponte para o futuro: Gigante de concreto e aço ligará Salvador à Ilha de Itaparica, estimulando o desenvolvimento na região.** Grandes Construções. São Paulo, N° 48 -Maio 2014/3. Disponível em: www.grandesconstrucoes.com.br

FREITAS, A. L. de Souza. **Ligação Salvador-/Itaparica: Uma nota sobre oportunidades de fomentar o desenvolvimento local/regional.** Universidade Federal da Bahia. Salvador - BA 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ESTATÍSTICA E GEOGRAFIA (IBGE). Censo Demográfico de 2010. Rio de Janeiro. IBGE, 2010 a 2017.

IRIART, Mirela Figueiredo Santos. Juventude e escolarização nos limiares entre o rural e o urbano In: **Revista Bahia Análise e Dados.** v.20. n°4. SEI, 2010. pp. 479-495.

JUNQUEIRA, Rogério Diniz. Expectativa sobre a inserção de jovens negros e negras no mercado de trabalho: reflexões preliminares In: **Dimensões da inclusão no ensino médio: mercado de trabalho, religiosidade e educação quilombola.** Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Continuada, Alfabetização e Diversidade, 2006.



NETA, M. da P. dos S. **Redes de transporte e condições de vida no município de Itaparica-BA:** possibilidades e implicações para o desenvolvimento. Universidade do Estado da Bahia. Santo Antônio Jesus - BA 2012.

SANTOS, Miguel Cerqueira dos e SANTOS, Maria Gonçalves Conceição. Riscos Ambientais e Juventude, no Recôncavo Baiano. In: **História Regional e Local III;** reflexões e teorias no campo da pesquisa e do ensino. LEAL, Maria das Graças de Andrade e Sara Oliveira Farias, Orgs. EDUNEB, Salvador, 2015.

SEN, Amartya. **Desenvolvimento como liberdade.** Tradução de Laura Teixeira Motta. São Paulo: Ed. SCHWARCZ LTDA, 2010, pp. 16 a 26.

UNDP United Nations Development Programme. **Reducing disaster risk:** a challenge for development. A global report. Nova York: UNDP - Bureau for crisis prevention and recovery (BRCP), 2004.

WISNER, B. **Disaster vulnerability:** scale, power and day life. Agosto, 1993.