

Uchôa, Victor, "Proyecto de puente brasileño sobre el mar avanza pese a riesgos socioambientales", *Dialogue Earth*, Reino Unido / China, 03 de julio de 2025.

Consultado en:

<https://dialogue.earth/es/justicia/proyecto-de-puente-brasileno-sobre-el-mar-avanza-pese-a-riesgos-socioambientales/>

Fecha de consulta: 09/01/2026.



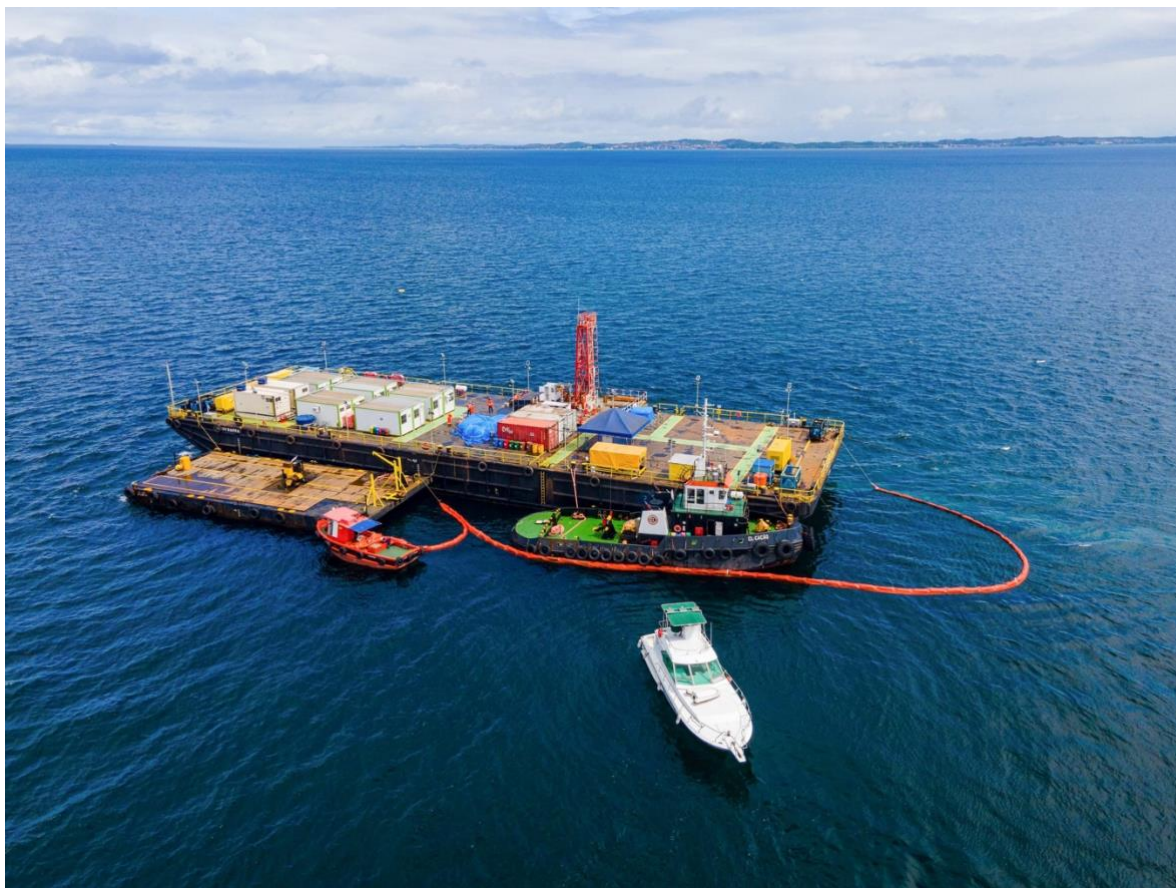
[Victor Uchôa](#)

Julio 3, 2025

La ciudad de Salvador y la isla de Itaparica han estado unidas durante siglos por rutas marítimas a través de la bahía de Todos los Santos. Situada en la desembocadura del océano Atlántico, en el estado brasileño de Bahía, en el noroeste del país, la isla es conocida por su belleza natural y sus tradiciones ancestrales. En 2025, un plan de décadas para conectar Salvador e Itaparica mediante un puente de 12,4 kilómetros alcanzó un punto de inflexión.

Concebido en 1967, el puente Salvador-Itaparica se convertiría en el [mayor](#) de América Latina construido sobre el agua. Pero es ahora cuando el proyecto avanza por fin, con la finalización en marzo de un [estudio](#) del suelo, etapa esencial para la instalación de los pilares en tierra y mar. Reclamado durante mucho tiempo por el gobierno estatal, y sujeto a diversos retrasos en la última década, el proyecto ha sido reactivado por empresas estatales chinas.

Sin embargo, incluso décadas después de su elaboración, los detalles del sistema de carreteras que acompañará al puente recién comenzaron a ser presentados a los habitantes de la isla. Entre ellos se encuentran comunidades tradicionales de pescadores y *quilombolas*, formadas por descendientes de africanos esclavizados.



Plataforma de estudio de suelos en la bahía de Todos los Santos, en Bahía, Brasil, para preparar la instalación de los pilares del puente Salvador-Itaparica, de 12,4 kilómetros, en el mar (Imagen: Kiko Silva)

Para miles de personas directamente afectadas, la propuesta sigue siendo una especie de sombra que se cierne sobre ellos. “Solo sabemos lo que vemos en la televisión”, afirma Antônio Salvador dos Santos, locutor de radio jubilado de 75 años.

Hace treinta años, Santos compró una pequeña parcela en la isla, de unos 400 metros cuadrados, donde plantó limones, mandarinas, guayabas y un sueño: pasar allí el resto de su

vida, con algo de espacio para que corretearan sus nietos. Supone que su propiedad está cerca de lo que será el acceso principal al futuro puente. Pero nadie se lo ha confirmado.

“Sé que movieron el suelo porque lo vi en el periódico, y realmente hubo algún movimiento allí atrás”, dice señalando hacia la playa. “Pero nunca vino nadie a presentar el proyecto, a hablar del trazado, ni el gobierno ni la empresa. Puede que la carretera de acceso pase por mi casa, y yo no lo sé”



Antônio Salvador dos Santos, locutor de radio jubilado de 75 años, posee unos 400 metros cuadrados en la isla de Itaparica, donde plantó limones, mandarinas y guayabas. Dice que ha recibido ofertas de especuladores inmobiliarios, pero sabe que su propiedad no vale tanto (Imagen: [Camilo Lobo](#) / Dialogue Earth)



Zona donde se construirá la futura carretera de acceso al puente del lado de la isla de Itaparica. Santos dijo a Dialogue Earth que teme que pueda atravesar su casa (Imagen: [Camilo Lobo](#) / Dialogue Earth)

Santos dice que las únicas personas que han llamado a su puerta en los últimos meses han sido especuladores inmobiliarios, interesados en comprar el terreno. “Ya me han ofrecido 200.000 reales [36.600 dólares], pero sé que no vale todo eso. En otras palabras, es algo de lo que hay que desconfiar”, afirma. Afirma que la especulación del suelo está ejerciendo presión sobre la isla, que aún alberga zonas preservadas de la Mata Atlántica y una rica biodiversidad.

Una travesía lenta

Con 246 kilómetros cuadrados, Itaparica es una de las mayores islas marinas de Brasil. Situada en el centro de la bahía de Todos los Santos, la parte noreste de la isla se encuentra frente a Salvador, la capital del estado de Bahía, mientras que su extremo suroeste está conectado al continente por el puente Funil, de 665 metros de longitud.

Quienes viajan de Salvador al sur de Bahía tienen que rodear la bahía en auto durante 150 kilómetros, o bien tomar un ferry hasta Itaparica, antes de cruzar la isla para llegar a la principal arteria del estado, la autopista BR-101, a través del Funil. Este puente se ha convertido en una de las principales conexiones dentro del estado.

Pero el estado del sistema de transbordadores, [creado en 1970](#), se está deteriorando. Dialogue Earth se embarcó en este trayecto de 50 minutos y fue testigo -como lo hace a diario la población bahiana- de terminales obsoletas y barcos envejecidos con aseos inservibles. Además, en periodos de gran demanda, la cola de coches para el ferry supera a menudo [las cuatro horas](#).



La población bahiana confía en la travesía de 50 minutos en ferry entre Itaparica y Salvador para evitar el trayecto de 150 kilómetros por la bahía. Pero el servicio tiene carencias: terminales obsoletas, barcos vetustos con aseos inservibles y largas colas en los periodos de mayor demanda (Imagen: [Camilo Lobo](#) / Dialogue Earth)

El gobierno bahiano lleva intentando poner en marcha la construcción del puente desde 2009, cuando se lanzó oficialmente el proyecto. Desde entonces, sin embargo, ha avanzado lentamente, debido a la dificultad de atraer inversores, su complejidad técnica y los obstáculos medioambientales.

El puente, dice el gobierno, es fundamental para integrar diferentes regiones de Bahía, así como para impulsar el turismo en la costa sur del estado. La obra también contribuirá [a atraer inversiones](#) en sectores como la industria, el comercio y el mercado inmobiliario.

Un proyecto liderado por China

La construcción del proyecto Salvador-Itaparica se está llevando a cabo a través de una asociación público-privada ([APP](#)), en la que la empresa privada responsable es remunerada tanto por las contribuciones del gobierno como por las tarifas pagadas por los usuarios.

En 2019, la licitación de la Concesionaria del Puente Salvador-Itaparica ([CPSI](#)) [fue adjudicada](#) a un consorcio de dos empresas estatales chinas: la China Railway 20th Bureau Group Corporation (CRCC20) y la China Construction Communications Company (CCCC).

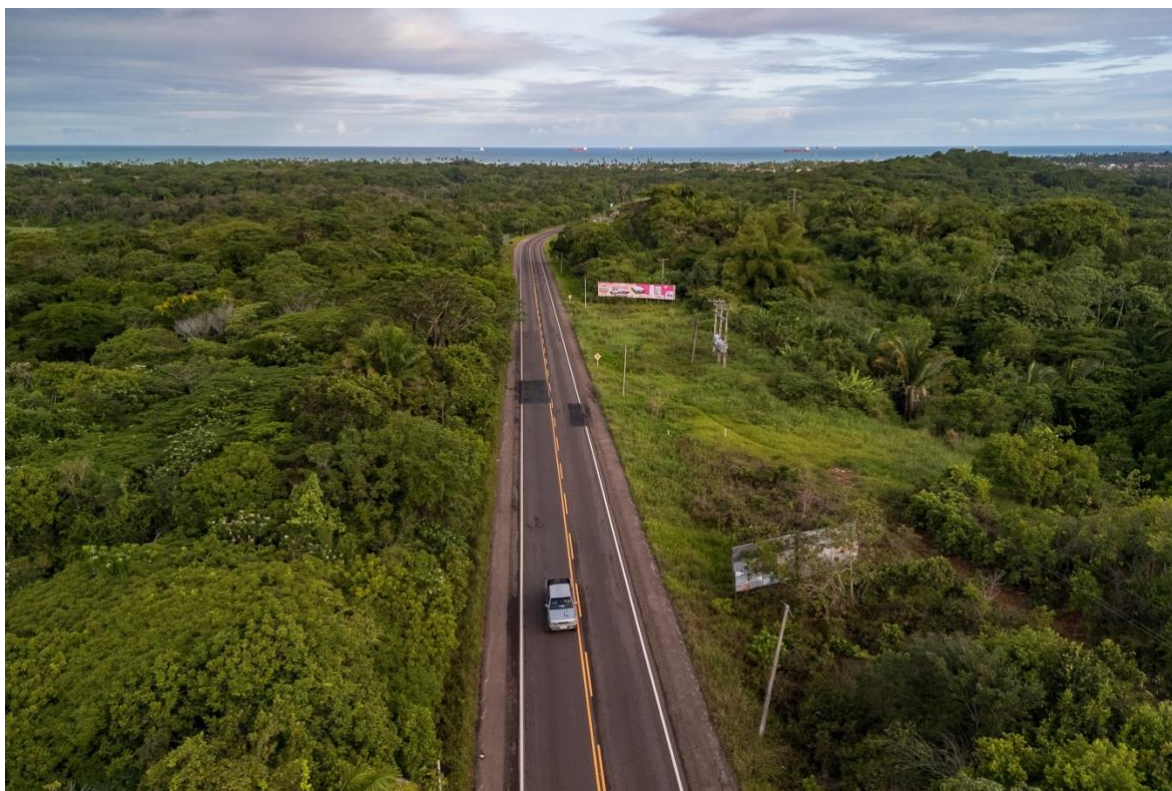
Desde la década de 2010, China ha desempeñado un papel destacado en grandes proyectos de infraestructuras en América Latina, incluido Brasil, a través de préstamos y de las operaciones locales de sus empresas estatales. En los últimos años, sin embargo, [las inversiones de este tipo han caído](#). El puente Salvador-Itaparica rompe esta tendencia: dos gigantes chinos lideran una gran APP.

Tulio Cariello, del Consejo Empresarial Brasil-China, afirma que el interés chino por Brasil persiste, pero factores como la pandemia y la recesión de la economía china han reducido el volumen de inversión extranjera.

“Brasil tiene cuellos de botella en infraestructuras y logística. China tiene dinero y empresas competitivas, así que siempre habrá interés”, añade Cariello. “A veces, lo que estas empresas

no tienen son buenos proyectos en los que merezca la pena invertir a largo plazo. Sin duda se dan cuenta de que el proyecto del puente tiene potencial”.

En 2020, se [firmó](#) un contrato de 7.600 millones de BRL (1.400 millones de USD) con el consorcio para la construcción y explotación del sistema de puentes. La contribución pública designada es de 1.500 millones de BRL. Sin embargo, el [aumento global](#) de los costos de construcción provocado por la pandemia de Covid-19 llevó tanto al gobierno como al consorcio a presionar para que se revisara el contrato. En febrero de este año, el Tribunal de Cuentas de Bahía [autorizó](#) modificaciones contractuales de los costes del proyecto.



Autopista existente en la isla de Itaparica, que se incluirá en las obras del proyecto del puente. La Variante, una segunda autopista casi paralela a la primera, será necesaria para recibir el tráfico estimado del puente (Imagen: [Camilo Lobo](#) / Dialogue Earth)

Este acuerdo revisado, [firmado](#) en junio, también añadió un año más al periodo de construcción y recortó un año del periodo de concesión. Como resultado, el valor del contrato se redujo a [6.900 millones de BRL](#), pero la cifra de la contribución pública se duplicó con

crece hasta los 3.700 millones de BRL. Además, el Estado pagará al concesionario por la explotación del proyecto a lo largo de 29 años, en cuotas periódicas, un total de 5.100 millones de BRL. De este modo, el costo total del proyecto para el tesoro público asciende aproximadamente a 8.800 millones de BRL (1.600 millones de USD).

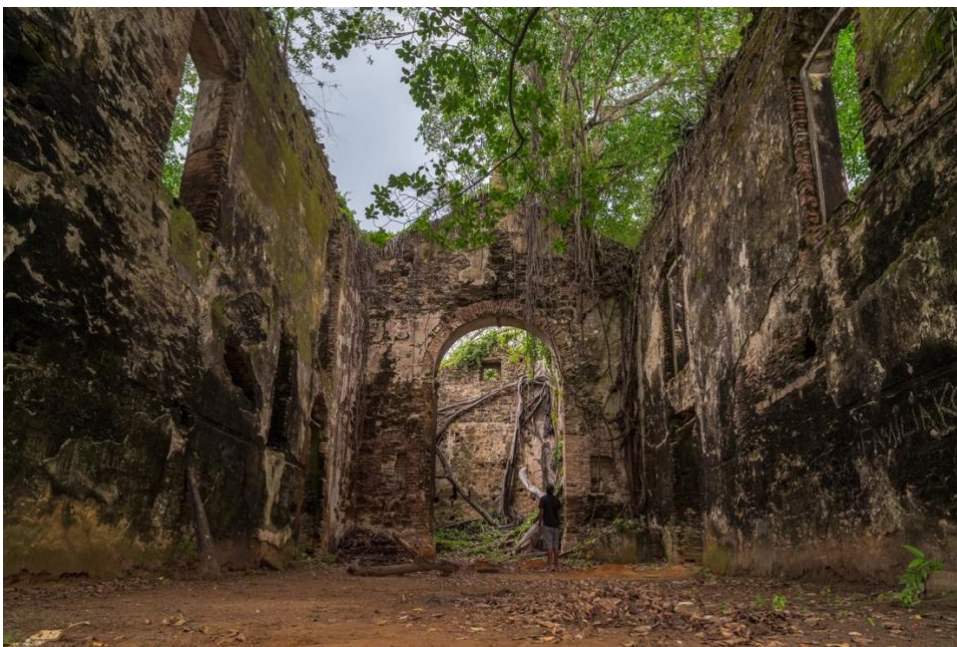
Una de las empresas originales del consorcio, CRCC20, será sustituida por China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC), que pertenece al mismo grupo. Trabjará junto a CCCC. Todas son empresas estatales chinas. En una declaración a Dialogue Earth, la CPSI aseguró que esta sustitución no afectaría a la gestión del consorcio.

Además del puente, el proyecto incluye obras viales en Salvador e Itaparica. Entre ellas está la Variante, una nueva autopista de 18 kilómetros que recibiría el tráfico del puente Salvador-Itaparica, cortando directamente por el medio de la isla para unirse después a una carretera existente antes del puente Funil. De este conjunto de obras surgen los principales interrogantes.

‘Peor que el puente es la carretera’

Ocho habitantes de Itaparica compartieron con Dialogue Earth variaciones de esta afirmación sobre la carretera Variante: pescadores, comerciantes, quilombolas, indígenas y mariscadores, todos nacidos y residentes en la isla.

Se teme por el trazado de la carretera, que atravesará zonas que albergan la Mata Atlántica, manglares, humedales y refugios de vida silvestre.



La iglesia Nossa Senhor da Vera Cruz es uno de los muchos espacios sagrados ancestrales de la isla de Itaparica que podrían verse afectados por la carretera Variante (Imagen: [Camilo Lobo](#) / Dialogue Earth)



Rafael Carvalho, cineasta y pescador de la comunidad indígena Tupinambá, explica que la nueva carretera afectará a la selva, los ríos y los manglares de la isla, importantes medios de subsistencia para la población local (Imagen: [Camilo Lobo](#) / Dialogue Earth)



Rita de Cássia dos Santos, comerciante local y mariscadora, afirma que hoy en día ya es difícil encontrar ostras debido a la urbanización. Ella teme que la situación empeore (Imagen: [Camilo Lobo](#) / Dialogue Earth)

“Vivimos del mar, porque existe esta selva, estos ríos, que están interconectados con nuestros manglares. Una carretera con vehículos pesados en medio es una tragedia”, afirma Rafael Carvalho, cineasta y pescador, y presidente de la Asociación de Residentes, Pescadores y Mariscadores de Itaparica. “Aquí es donde están los estuarios y los espacios ancestrales sagrados”, añade Carvalho, miembro de la comunidad indígena tupinambá.

La comerciante y mariscadora local Rita de Cássia dos Santos comparte las mismas preocupaciones. Dice que su madre la crió entre los manglares, y recuerda cómo salía “cargada de ostras”. Santos dice que hoy es más difícil encontrar ostras, debido a la urbanización. “Si mueven [la carretera] allí, se acabó”, advierte.

Isaías Conceição es un antiguo pescador que ahora tiene un bar en el paseo marítimo de Baiacu, en Itaparica, donde se concentra gran parte de la actividad pesquera de la isla. “Aquí

todo es un vivero”, dice. “Todo el mundo sabe que nuestros manantiales están a este lado [de la costa]”.

La [licencia preliminar](#) para la construcción del puente, concedida en 2016 y renovada en 2022, se basó en un estudio de impacto ambiental y el informe resultante ([EIA/Rima](#)), un paso obligatorio para conceder licencias a este tipo de proyectos. Los datos medioambientales para este estudio se recopilaron entre 2013 y 2014. El estudio señalaba impactos para Itaparica que incluían daños a sus áreas protegidas, como el Parque Ecológico de Baiacu y la Reserva Ecológica de la Isla de Itaparica.



(Fuente de datos: [V&S Ambiental / NEMUS](#); Mapa: Dialogue Earth)

En un [dictamen](#) finalizado en octubre de 2024, el Ministerio Público del Estado de Bahía advirtió defectos en el EIA. Por ejemplo, la falta de claridad en relación con las obras, lo que

podría dar lugar a impactos socioambientales imprevistos o mal evaluados. Además, señala que los datos medioambientales utilizados en el estudio tendrán al menos 16 años cuando el puente esté terminado.

Dialogue Earth habló con Cristina Seixas, fiscal del estado de Bahía que lleva más de una década siguiendo el proyecto: “Hemos pedido muchas veces datos actualizados y los planos del proyecto, pero no hemos obtenido respuesta. Estoy muy preocupada, porque ahora están solicitando la licencia de ejecución, pero tal y como están las cosas, no hay forma de que este proyecto siga adelante”.

“No es solo un puente, es un sistema que afecta a Salvador, a la isla y a decenas de pueblos”. En respuesta, la CPSI afirma que se han realizado análisis complementarios al EIA/Rima, que incluyen un inventario forestal, consultas con las comunidades y una evaluación de las zonas de conservación. El grupo afirma que sus estudios fueron validados por las autoridades y constituyen la base del plan medioambiental básico del proyecto. El plan es otro paso obligatorio en el proceso de concesión de licencias, diseñado para esbozar las medidas paliativas y compensatorias previstas para los impactos ambientales.



ThEl Parque Ecológico de Baiacu es una de las dos zonas protegidas de la isla que podrían verse afectadas por la Variante. Los expertos destacan problemas en el estudio de impacto ambiental, como el uso de datos antiguos (Imagen: [Camilo Lobo](#) / Dialogue Earth)

Dialogue Earth solicitó acceso al plan medioambiental básico del proyecto, pero no recibió respuesta.

Dialogue Earth consultó al secretario civil del estado de Bahía, Afonso Florence, que supervisa el proyecto para el gobierno. Reconoce que es necesario actualizar los estudios de impacto y las propuestas de mitigación, y no descarta cambiar el trazado de la circunvalación. “Vamos a retomar el análisis de todas las consideraciones, tanto de las comunidades como de la fiscalía, mejorar las condiciones y el plan de mitigación para que el proyecto sea mejor, más sólido y más sostenible”, afirma Florence.

Falta de consulta previa

El concesionario afirma que se consultó a las comunidades pertinentes. Sin embargo, [las reuniones públicas](#) con la población local no comenzaron hasta el 16 de junio. Según los

dirigentes locales, el proyecto aún no ha cumplido el [Convenio 169](#) de la Organización Internacional del Trabajo. Este convenio, del que Brasil es signatario, garantiza a las poblaciones tradicionales el derecho a la consulta y el consentimiento libres, previos e informados sobre cualquier iniciativa que afecte a sus territorios y modos de vida.

Consentimiento libre, previo e informado

La consulta previa consiste en permitir a las personas dar o negar su consentimiento a proyectos que puedan afectarles. Su objetivo principal y original son los pueblos indígenas, pero también se considera la mejor práctica para las comunidades locales de todo tipo. Ese mecanismo está consagrado en la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas, el Convenio sobre la Diversidad Biológica y el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo.

“Las comunidades sólo conocen el proyecto por la [impresión del puente] en 3D que aparece en el periódico”, dice Carvalho.

En marzo, el gobierno del estado de Bahía publicó una ordenanza con directrices para la consulta pública, que debería ser realizada en un plazo de hasta 60 días a partir de la primera audiencia pública.



Parece que la isla es solo un atajo entre Salvador y el interior del estado, pero nosotros somos los impactados

Moisés dos Palmares, practicante de candomblé en el Terreiro do Silêncio

El Quilombo do Tereré es una de las comunidades afrodescendientes culturales y religiosas de Itaparica amenazada por los desalojos, la violación de sus lugares sagrados, las demoliciones y la degradación medioambiental. Así se desprende de un [estudio de impacto](#) del proyecto Salvador-Itaparica encargado por el propio gobierno y al que tuvo acceso posteriormente el medio de comunicación The Intercept Brasil.

Moisés dos Palmares, natural de la isla, es practicante de candomblé en el Terreiro do Silêncio, un espacio religioso del Quilombo do Tereré. Cuestiona el plazo de la ordenanza: “Hay cientos de comunidades tradicionales en la isla... ¿Se va a completar este proceso en 60 días?”.

Candomblé

Religión afrobrasileña surgida entre las comunidades africanas esclavizadas de Brasil durante el siglo XIX.

Los servicios básicos en la isla “ya son terribles”, según Palmares. “En verano, quedarnos sin agua y sin electricidad es rutinario. No tenemos saneamiento básico. Con el puente, la isla se

convertirá en otro barrio de Salvador, pero ¿dónde están las infraestructuras? Parece que la isla es sólo un atajo entre Salvador y el interior del estado, pero nosotros somos los perjudicados”.

Sin mencionar un plazo, el secretario Florence afirma que los fiscales federales y del estado de Bahía están discutiendo un acuerdo de ajuste de conducta. Se espera que este acuerdo supere las cuestiones pendientes, como la consulta previa, y el encargo de estudios de impacto adicionales. Según Florence, las consultas se llevarán a cabo en cumplimiento del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo.

Impactos para Salvador

Para Paulo Ormino, arquitecto, urbanista y antiguo profesor de la Universidad Federal de Bahía, uno de los impactos menos discutidos de este proyecto es la movilidad en Salvador.

La ciudad tiene 2,4 millones de habitantes y ya tiene graves problemas de tráfico y de acceso al transporte público. Según Ormino, la capital no está preparada para absorber el mayor flujo de vehículos que traerá el puente. Advierte del riesgo de “colapso vial”.

Ormino también afirma que el puente ampliará el eje metropolitano de Salvador, lo que, en su opinión, podría aumentar la demanda de servicios hasta un nivel que la infraestructura de la ciudad no puede gestionar actualmente: “Itaparica se convertirá en una extensión urbana

de Salvador, además de las otras ciudades que estarán más cerca, y el impacto de esto no se ha previsto”.



Puerto de Salvador y terminal de transbordadores, donde se construirá el principal acceso al puente. La ciudad, que ya tiene graves problemas de tráfico, recibirá un aumento de la demanda de servicios que no podrá sostener, según un experto (Imagen: [Camilo Lobo](#) / Dialogue Earth)

Ormindo aboga, en cambio, por un sistema de carretera-ferrocarril alrededor de la bahía. Este sistema rodearía la isla y se conectaría con la red de carreteras después del puente Funil, y permitiría transportar la carga por ferrocarril.

La concesionaria argumentó a Dialogue Earth que el proyecto impulsará las economías de más de 250 municipios de Bahía, lo que beneficiará a más del 70% de la población del estado. “Se trata de un proyecto que mejorará la logística, facilitando el transporte de cargas y personas, reduciendo los costos y el tiempo de viaje, aumentando la competitividad mediante la creación de nuevos corredores logísticos”, añade.

Aunque el cruce de Todos los Santos es reconocido como un cuello de botella para la economía de Bahía tanto por sus residentes como por el gobierno, los críticos del proyecto argumentan que superar este obstáculo no debería implicar ignorar a los que viven en la región.

“Necesitamos tener un futuro, pero nos están expulsando de nuestro propio territorio”, afirma Carvalho. “El puente puede llegar a pasar, pero resistiremos”.