ESTUDO PRELIMINAR DE NAVEGAÇÃO · BAHIA

NOVO CAMINHO DAS ILHAS

Rede aquaviária integrada da Baía de Todos os Santos ao Baixo Sul

- Rota 1 · Recôncavo
- Rota 2 · Ilhas do Norte
- Rota 3 · Costa do Dendê
- Rota 4 · Tinharé–Camamu



Elaboração: Nogueira
Morro de São Paulo · Bahia · Novembro de 2026

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

APRESENTAÇÃO INSTITUCIONAL

Transporte aquaviário integrado

A Associação Náutica da Bahia (ANB) vem trabalhando pela integração do transporte aquaviário com o VLT, o metrô e os ônibus, para facilitar os deslocamentos entre Salvador, as ilhas e os municípios da Baía de Todos os Santos e do Baixo Sul.

Como parte desse trabalho, a ANB abraça o projeto **Novo Caminho das Ilhas**, de autoria de Jorge Eduardo de Abreu Nogueira, diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da Associação. O estudo preliminar propõe uma rede de transporte de passageiros por vias aquaviárias, da Baía de Todos os Santos ao Baixo Sul.

O tema foi debatido no painel **Cases de Sucesso** do 2º Fórum Náutico Internacional da Associação Náutica da Bahia (ANB), realizado em setembro de 2026. O painel contou com a apresentação de experiências com hidrovias implantadas em São Paulo.



Santiago Coelho Rodriguez Campo
Presidente da Associação Náutica da Bahia (ANB)

MANIFESTO

A Bahia nasceu pelo mar.
É por ele que vamos reconectá-la.

Um sistema de navegação de passageiros que costura Salvador, as ilhas da Baía de Todos os Santos, o Recôncavo e a Costa do Dendê — com segurança, regularidade e conforto, em águas predominantemente abrigadas.

4
rotas integradas

18
escalas

141,3
milhas náuticas de rede

15 nós
velocidade de cruzeiro de projeto

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

SUMÁRIO EXECUTIVO

O projeto em uma página

01

O desafio

Ilhas e cidades ribeirinhas à vista de Salvador seguem dependentes de ligações pontuais, de longos desvios rodoviários e de travessias em mar aberto sujeitas ao mau tempo.

02

A proposta

Uma rede aquaviária com 4 rotas e 18 escalas, cerca de 3/4 em águas interiores abrigadas, com embarcações de baixo calado e terminais flutuantes acessíveis.

03

Por que agora

Com a Ponte Salvador–Itaparica em obras desde julho de 2026, a rede distribui pela água o fluxo que a ponte vai concentrar — e aproveita terminais náuticos recém-recuperados.

04

O primeiro passo

Autorizar o projeto conceitual e estruturar a modelagem (PMI/MIP no Programa de PPP da Bahia), com grupo de trabalho do Estado e a Capitania dos Portos como convidada.

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

01 · HERANÇA

A Bahia sempre navegou

1501

O nome

Em 1º de novembro, a expedição portuguesa alcança a baía no Dia de Todos os Santos.

1819

O vapor

O Vapor de Cachoeira é considerado a primeira embarcação a vapor do Brasil.

1839

A rede

Companhia Bahiana de Navegação a Vapor: Salvador–Cachoeira em cerca de 5 horas.

1852

O Baixo Sul

Linha regular a vapor até Valença, com escalas no Recôncavo.

1905

O Estado

O Governo da Bahia adquire a companhia de navegação.

2026

O Novo Caminho

A rede volta à água: integrada, acessível e de baixo carbono.

"O Novo Caminho das Ilhas não inventa uma rota: **devolve à Bahia a rede que ela já teve.**"

Fontes: SAMPAIO, M. G. V. Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894). Tese, USP, 2006; VivaBahia; jaguaripe.tur.br.

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

02 · TERRITÓRIO

Um território feito de água

1.223 km²

área da Baía de Todos os Santos — a 2ª maior baía costeira do Brasil

9,8 m

profundidade média: espelho d'água vocacionado para embarcações de baixo calado

+50 ilhas

e mais de uma dezena de municípios no entorno da Baía

até 2,9 m

amplitude de maré de sizígia na Baía do Iguape (2,7 m em Salvador)

Ao sul, a Costa do Dendê: Tinharé e Boipeba (APA desde 1992) e a Baía de Camamu (APA desde 2002), com extensos manguezais.

Fontes: Cirano & Lessa, Rev. Bras. Geofísica 25(4), 2007 (área máx. em sizígia; prof. média; marés); INEMA – APA da Baía de Camamu (Decreto 8.175/2002). Cartografia: GSHHG (Wessel & Smith); canais internos esquemáticos.



Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

03 · DESAFIO

Comunidades à vista, mas fora de alcance

Ligações fragmentadas

Serviços ponto a ponto, sem rede. Para a sede de Itaparica, Maragogipe e as ilhas do norte da Baía, não há linha regular direta identificada com Salvador.

Refém do vento sul

Travessias em mar aberto são suspensas pela Capitania dos Portos em mau tempo (ex.: 02/05/2025).

Longos desvios

Quando o mar fecha, Salvador–Morro de São Paulo vira trajeto semiterrestre de 3h30 a 4h30 (ferry + rodovia + lancha).

Turismo contido

Destinos de padrão internacional com acesso concentrado em poucas portas de entrada.

SALVADOR → MORRO DE SÃO PAULO

Hoje · catamarã direto

2h–2h30 — ≈1h30 em mar aberto; suspenso com mau tempo

Hoje · alternativa

3h30–4h30 — semiterrestre: ferry + rodovia + lancha

Com a Rota 3

≈3h25 — com 3 escalas (3h10 de navegação a 15 nós); ≈63% do trajeto em águas abrigadas

O ganho não é velocidade: é capilaridade e menor exposição ao mar aberto.

Fontes: Metro1 (suspensão de 02/05/2025, por comunicado da Capitania dos Portos); guias de transporte e tarifas reguladas pela AGERBA (catamarã, 2024–2025); estudo preliminar (Rota 3, 47,5 MN a 15 nós, sem paradas).

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

Uma rede, quatro rotas, três integrações



1 Linha Recôncavo
Salvador ↔ Maragogipe · 34,0 MN · 6 escalas

2 Linha Ilhas do Norte
Itaparica ↔ Ilha do Pati · 14,4 MN · 6 escalas

3 Linha Costa do Dendê
Salvador ↔ Morro de São Paulo · 47,5 MN · 5 escalas

4 Linha Tinharé–Camamu
Morro de São Paulo ↔ Barra Grande · 45,4 MN · 5 escalas

Integração: Salvador (Rotas 1 e 3) · Itaparica (Rotas 1, 2 e 3) · Morro de São Paulo (Rotas 3 e 4)

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

04 · A REDE

141,3 milhas náuticas costurando a Bahia

≈75%

da rede em águas interiores abrigadas (106 de 141 milhas)

18

escalas, com integração em Salvador, Itaparica e Morro de São Paulo

- Rotas 1 e 2 — curto prazo: águas abrigadas da Baía de Todos os Santos
- Rotas 3 e 4 — expansão: Costa do Dendê, após hidrografia e licenciamento

Velocidade de cruzeiro de projeto: 15 nós. Distâncias e trechos conforme o estudo preliminar.



Cartografia: linha de costa GSHHG (Wessel & Smith); traçado das rotas georreferenciado a partir do estudo; canais internos representados de forma esquemática.

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB



ROTA 1 LINHA RECÔNCAVO

Salvador ↔ Maragogipe

34,0 milhas náuticas

2h16 de navegação*

6 escalas

~180 mil habitantes na área de influência (estimativa do estudo)

TRECHO	MN	MIN*
Salvador → Bom Despacho	**7,1**	28
Bom Despacho → Itaparica	**6,0**	24
Itaparica → Salinas da Margarida	**7,2**	29
Salinas da Margarida → São Roque do Paraguaçu	**6,5**	26
São Roque do Paraguaçu → Maragogipe	**7,2**	29

- Linha tronco: liga a capital ao Recôncavo pela água.
- São Roque do Paraguaçu abriga o canteiro industrial da Ponte — demanda de trabalhadores durante as obras.
- Águas abrigadas da Baía e estuário do Paraguaçu (RESEX Baía do Iguape).

**Municípios atendidos, exceto Salvador: ≈114 mil hab. (IBGE, Censo 2022). Tempos de navegação a 15 nós, sem paradas (trechos com velocidade reduzida a detalhar). Fontes: estudo preliminar; IBGE; INEMA/SEMA (canteiro da Ponte).*

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB



ROTA 2 LINHA ILHAS DO NORTE

Itaparica ↔ Ilha do Pati

14,4 milhas náuticas

58 min de navegação*

6 escalas

~30 mil habitantes nas comunidades atendidas (estimativa do estudo)

TRECHO	MN	MIN*
Itaparica → Ponta de Nossa Senhora	**5,1**	20
Ponta de Nossa Senhora → Paramana	**3,8**	15
Paramana → Bom Jesus dos Passos	**2,1**	8
Bom Jesus dos Passos → Madre de Deus	**1,1**	4
Madre de Deus → Ilha do Pati	**2,3**	9

- Linha de cidadania: escola, saúde, trabalho e abastecimento para as ilhas.
- Terminal de Paramana (Ilha dos Frades) requalificado em 2026; terminal de Madre de Deus em reforma.
- Trechos curtos (1,1 a 5,1 MN): vocação natural para embarcações elétricas.

**Madre de Deus: 18,5 mil hab. (IBGE, Censo 2022). Ponta de Nossa Senhora e Paramana ficam na Ilha dos Frades. Tempos de navegação a 15 nós, sem paradas (trechos com velocidade reduzida a detalhar). Fontes: estudo preliminar; IBGE; Prefeitura de Salvador; MPBA.*

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB



ROTA 3 LINHA COSTA DO DENDÊ

Salvador ↔ Morro de São Paulo

47,5 milhas náuticas

3h10 de navegação*

5 escalas

>280 mil visitantes por ano registrados em Morro de São Paulo

TRECHO	MN	MIN*
Salvador → Itaparica	**12,9**	52
Itaparica → Mutá	**8,8**	35
Mutá → Cacha Pregos	**8,3**	33
Cacha Pregos → Morro de São Paulo	**17,5**	70

- Rota cênica pela contracosta de Itaparica, em águas abrigadas até Cacha Pregos (≈63% do trajeto).
- Barra Falsa: banco de areia móvel — dragagem a confirmar por levantamento hidrográfico e licenciamento.
- Trecho costeiro Cacha Pregos–Morro (17,5 MN): enquadramento na NPCP-BA a confirmar.

**Tempos de navegação a 15 nós, sem paradas (trechos com velocidade reduzida a detalhar). Fontes: estudo preliminar; Prefeitura de Cairu (dez/2025); Capitania dos Portos da Bahia (NPCP-BA/2024).*

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB



ROTA 4 LINHA TINHARÉ–CAMAMU

Morro de São Paulo ↔ Barra Grande

45,4 milhas náuticas | **3h02** de navegação* | **5** escalas

~42 mil habitantes em Cairu e Maraú (IBGE, Censo 2022)

TRECHO	MN	MIN*
Morro de São Paulo → Cairu	**13,7**	55
Cairu → Canavieirinha	**7,2**	29
Canavieirinha → Carvalho	**6,8**	27
Carvalho → Barra Grande	**17,7**	71

- Pela contracosta de Tinharé e Boipeba: canais abrigados entre manguezais.
- Conecta a sede de Cairu e as comunidades da contracosta à Península de Maraú.
- Trecho costeiro Carvalho–Barra Grande (17,7 MN): enquadramento a confirmar.

**Tempos de navegação a 15 nós, sem paradas (trechos com velocidade reduzida a detalhar).*
Fontes: estudo preliminar; IBGE (Cairu 17,8 mil; Maraú 24,5 mil).

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

05 · ENGENHARIA DE NAVEGAÇÃO

Navegar por dentro: a engenharia das águas abrigadas

106,1 MN · 75% em águas interiores abrigadas (Rotas 1 e 2, Rota 3 até Cacha Pregos, canais de Tinharé–Boipeba)

35,2 MN · 25% costeiros

Maré

Semidiurna; amplitude de sizígia até 2,7 m em Salvador e 2,9 m no Iguape → terminais flutuantes, embarque em nível.

Correntes

Vazante de até 2,2 nós no Canal de Salvador: manobras e consumo dimensionados para essa condição.

Ventos

Alísios de leste no verão; frentes frias com vento sul no inverno → rotas internas preservam a regularidade.

Cartas e normas

Cartas DHN da região (1107, 1108, 1110, 1117 e 1171, a confirmar no catálogo); NORMAM-202, NORMAM-201 e NPCP-BA/2024.

Restrições

Calado aéreo sob a Ponte do Funil (~16 m*) e bancos de areia móveis na Barra Falsa.

Hidrografia

Levantamento hidrográfico da Barra Falsa e dos canais de Tinharé–Boipeba como primeira etapa técnica.

**Valor de referência a confirmar. Fontes: Cirano & Lessa (2007); Capitania dos Portos da Bahia – NPCP-BA/2024; DHN – catálogo de cartas náuticas; DPC – NORMAM-201/202. Distâncias: estudo preliminar.*

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

A embarcação de referência

Parâmetros de referência para orientar o projeto conceitual — não constituem especificação.



TIPO
Catamarã de passageiros, alumínio naval

CAPACIDADE
100 a 150 passageiros

VELOCIDADE
15 nós de serviço (premissa do estudo)

CALADO
≤ 1,5 m (a validar com batimetria)

CASCO
Baixa esteira (low-wash): protege as margens

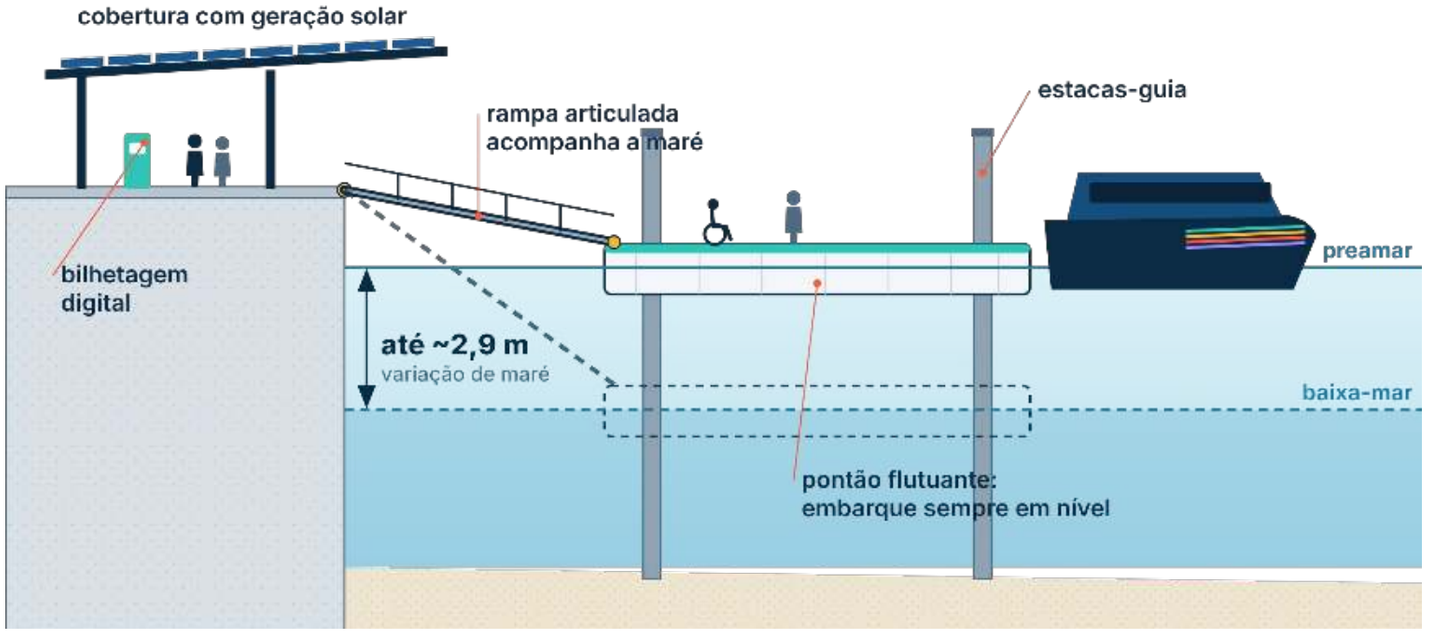
PROPULSÃO
Híbrida diesel-elétrica; trechos 100% elétricos

ACESSIBILIDADE
ABNT NBR 15450, embarque em nível

NORMAS
NORMAM-202 (interior) e NORMAM-201

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

Terminais que acompanham a maré



"O cais acompanha a maré — e o cidadão embarca sempre em nível."

PADRÃO MODULAR PARA AS 18 ESCALAS

- Pontão flutuante e rampa articulada: embarque em nível em qualquer maré
- Acessibilidade plena (ABNT NBR 15450)
- Cobertura com geração solar
- Bilhetagem digital e informação em tempo real

ATIVOS NÁUTICOS JÁ RECUPERADOS

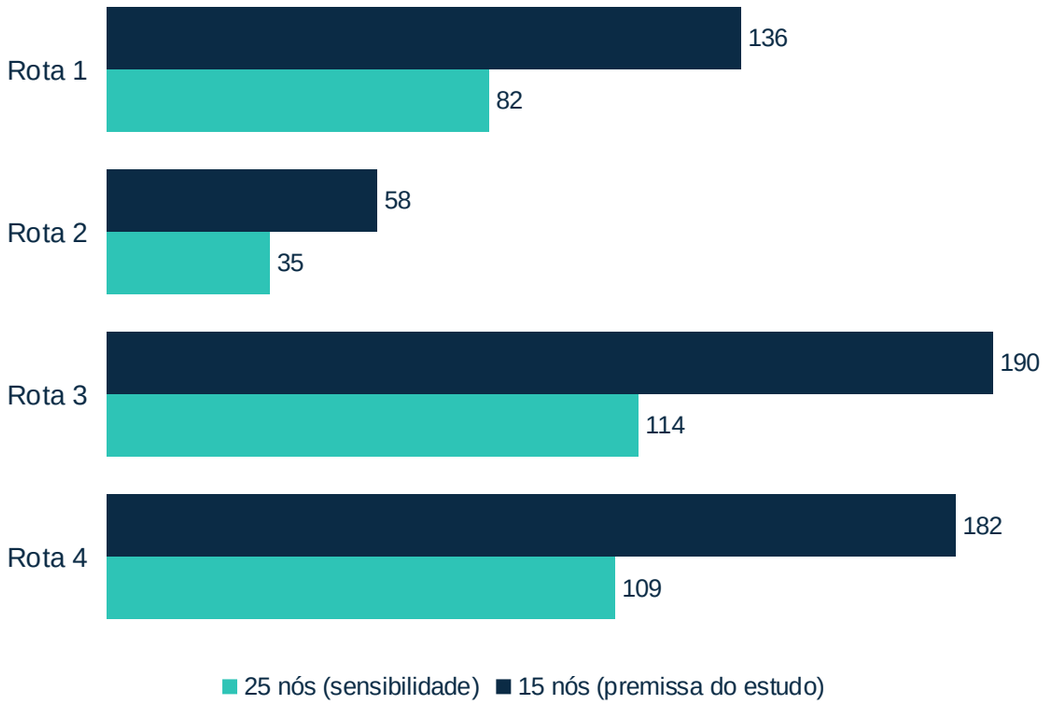
- Base Náutica de Salinas da Margarida (2025)
- Terminal de Barra do Paraguaçu, Salinas (2023)
- Terminal de Paramana, Ilha dos Frades (2026)
- Terminal de Madre de Deus (em reforma)

Fontes: Cirano & Lessa (2007) — amplitude de maré; Governo da Bahia/Seinfra (Salinas, Barra do Paraguaçu); Prefeitura de Salvador (Paramana, set/2026); MPBA (Madre de Deus).

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

Tempo, ciclo e frota: a conta da rede

TEMPO DE NAVEGAÇÃO POR ROTA (MIN, SEM PARADAS)



ROTA	IDA C/ ESCALAS	CICLO	FROTA · 60 MIN	FROTA · 120 MIN
Rota 1	2h36	5h42	**6**	**3**
Rota 2	1h18	3h05	**4**	**2**
Rota 3	3h25	7h20	**8**	**4**
Rota 4	3h17	7h03	**8**	**4**
Total			**26**	**13**

Cenário ilustrativo: saídas a cada 1 h nas linhas de cidadania (Rotas 1 e 2) e a cada 2 h nas linhas turísticas (Rotas 3 e 4) → **18 embarcações em operação**, antes da reserva técnica.

Premissas da simulação: 15 nós; 5 min por escala intermediária; 15 min de giro em cada terminal; sem reserva técnica. Dimensionamento a validar no plano operacional. 25 nós: referência de hidrofólio elétrico.

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

06 · OPORTUNIDADE

A Ponte liga Salvador à Ilha de Itaparica. O Novo Caminho liga todo o resto.

26/06/2026
Licença de Instalação (INEMA)

01/07/2026
Início oficial das obras

2031
Conclusão prevista

12,4 km
sobre o mar

São Roque
do Paraguaçu: canteiro industrial da obra — escala da Rota 1

≈7 mil
empregos diretos e indiretos (estimativa do Governo)

A rede complementa a ponte

- Distribui pela água o fluxo que a ponte concentra no eixo Salvador–Vera Cruz.
- Atende o que a ponte não alcança: Itaparica-sede, Salinas, Maragogipe, ilhas do norte, Morro, a contracosta de Boipeba e Barra Grande.
- Pode oferecer alternativa de mobilidade durante as obras, se a Onda 1 operar antes de 2031 (a confirmar).

Fontes: INEMA/SEMA (LI de 26/06/2026); Governo da Bahia (início das obras em 01/07/2026; empregos estimados); TCE-BA (16/03/2026: cronograma e extensão).

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

A viagem vira destino

>280 mil

visitantes por ano registrados em Morro de São Paulo

44.229

visitantes só em janeiro de 2026

18%

de estrangeiros entre os visitantes de janeiro de 2026

Pela contracosta, o trajeto é parte da experiência: ilhas, manguezais e águas calmas.













Fontes: Prefeitura de Cairu (registros da TUPA: dez/2025 e jan/2026). Ilustrações: criação original para esta apresentação.

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

07 · VALOR PARA A BAHIA

O que a Bahia ganha

Cidadania

Acesso regular a escola, saúde e trabalho para ilhas e cidades ribeirinhas.

Turismo o ano todo

Novos circuitos náuticos e acesso menos exposto ao mar aberto.

Economia azul

Empregos na operação, na manutenção e na construção naval; renda para o comércio local.

Baixo carbono

Cascos de baixa esteira, propulsão híbrida e eletrificação progressiva.

Resiliência

Rede complementar ao eixo rodoviário e ao ferry, com mais de uma porta de acesso às ilhas.

Integração

Bilhete e horários integrados com ferry, lanchas e transporte terrestre.

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

07 · REFERÊNCIAS INTERNACIONAIS

O mundo já navega assim

Arquipélago de Estocolmo

Waxholmsbolaget — empresa pública de navegação

> 4 milhões

de passageiros em 2013, incluindo a balsa urbana de Djurgården

- Integrada ao transporte público da região
- Navios históricos, como o Storskär (1908), operam como produto turístico

Transporte público + patrimônio

Linha 89, Estocolmo

Hidrofólio 100% elétrico Candela P-12 (30 passageiros)

−94%

CO_2

−66%

energia

+22,5%

passageiros

55 → ~30

minutos

Tecnologia madura para trechos curtos e abrigados — como a Rota 2

Fontes: Waxholmsbolaget (comunicado de 14/01/2014); Candela, divulgação do relatório oficial da Trafikverket (12/02/2026), comparação com embarcações a diesel.

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

Navegar preservando



Cascos de baixa esteira

Menos ondas nas margens, menos erosão e menos impacto sobre manguezais.

Velocidade controlada

Redução de velocidade em canais estreitos e áreas sensíveis (impacto no tempo a detalhar).

Eletrificação progressiva

Recarga com energia solar nos terminais; trechos curtos 100% elétricos.

Escuta e licenciamento

Licenciamento (INEMA e ICMBio) e diálogo com pescadores, marisqueiras e comunidades tradicionais.

Fontes: INEMA (APAs estaduais; Decreto 8.175/2002); ICMBio/ISA (RESEX Baía do Iguape); bahia.ws (APA Tinharé e Boipeba). Ilustração original.

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

Como estruturar



CAMINHO DE CONTRATAÇÃO

1. PMI ou MIP no Programa de PPP da Bahia
2. Estudos técnicos, ambientais e econômicos
3. Consulta pública
4. Licitação
5. Contrato de concessão ou PPP

Precedente: a Ponte Salvador–Itaparica começou com um PMI (SEPLAN nº 001/2010).

Fontes de recursos a mapear: tarifas; contraprestação nas linhas sociais; receitas acessórias nos terminais; FMM (construção naval nacional); Novo PAC; BNDES e organismos multilaterais.

Fontes: SEFAZ-BA — Programa de PPP (Decreto 23.191/2024; MIP: Decreto 16.522/2015); SEPLAN — PMI nº 001/2010 (Sistema Viário Oeste).

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

08 · IMPLANTAÇÃO

Rumo de implantação: oito etapas

1. Autorização do projeto conceitual
2. Plano operacional (rotas, horários e frota)
3. CAPEX, OPEX, receitas e financiamento
4. Plano de negócios e fluxo de caixa projetado
5. Matriz de responsabilidades
6. Estruturação contratual (concessão/PPP)
7. Plano de comunicação
8. Início das operações

Em paralelo: levantamento hidrográfico, licenciamento ambiental (INEMA/ICMBio), consulta pública e licitação.

ONDA 1 · CURTO PRAZO

Rotas 1 e 2

Águas abrigadas da Baía de Todos os Santos, aproveitando terminais já recuperados.

ONDA 2 · EXPANSÃO

Rotas 3 e 4

Após levantamento hidrográfico, eventual dragagem da Barra Falsa (a confirmar), estudo de ondas e licenciamento.

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

09 · PRÓXIMOS PASSOS

O que propomos ao Governo da Bahia

01 Autorizar o desenvolvimento do projeto conceitual do Novo Caminho das Ilhas.

02 Instituir grupo de trabalho com Seinfra, AGERBA, SETUR-BA, SEFAZ (PPP) e INEMA, com a Capitania dos Portos como convidada.

03 Disponibilizar dados-chave: passageiros por linha (AGERBA), fluxos turísticos (SETUR-BA) e suspensões por mau tempo (Capitania).

04 Contratar o levantamento hidrográfico da Barra Falsa e dos canais de Tinharé–Boipeba.



PRIMEIRO PASSO

Autorizar o projeto conceitual

e transformar a Baía de Todos os Santos e o Baixo Sul em rede.

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

NOVO CAMINHO DAS ILHAS

A Baía de Todos os Santos sempre foi caminho.
Agora, volta a ser rede.



Nogueira
Morro de São Paulo · Bahia

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

ANEXO A

Ficha técnica das rotas (premissa: 15 nós)

ROTA 1 · Salvador ↔ Maragogipe (MN · min)		
Salvador → Bom Despacho	7,1	28
Bom Despacho → Itaparica	6,0	24
Itaparica → Salinas da Margarida	7,2	29
Salinas da Margarida → São Roque do Paraguaçu	6,5	26
São Roque do Paraguaçu → Maragogipe	7,2	29
Total	**34,0**	**136**

ROTA 2 · Itaparica ↔ Ilha do Pati (MN · min)		
Itaparica → Ponta de Nossa Senhora	5,1	20
Ponta de Nossa Senhora → Paramana	3,8	15
Paramana → Bom Jesus dos Passos	2,1	8
Bom Jesus dos Passos → Madre de Deus	1,1	4
Madre de Deus → Ilha do Pati	2,3	9
Total	**14,4**	**58**

ROTA 3 · Salvador ↔ Morro de São Paulo (MN · min)		
Salvador → Itaparica	12,9	52
Itaparica → Mutá	8,8	35
Mutá → Cacha Pregos	8,3	33
Cacha Pregos → Morro de São Paulo	17,5	70
Total	**47,5**	**190**

ROTA 4 · Morro de São Paulo ↔ Barra Grande (MN · min)		
Morro de São Paulo → Cairu	13,7	55
Cairu → Canavieirinha	7,2	29
Canavieirinha → Carvalho	6,8	27
Carvalho → Barra Grande	17,7	71
Total	**45,4**	**182**

Rede total: 141,3 milhas náuticas (≈262 km) · 18 escalas · tempos de navegação sem paradas, a 15 nós.

Fonte: estudo preliminar de navegação "Novo Caminho das Ilhas" (distâncias por trecho). Tempos por trecho arredondados ao minuto; totais calculados sem arredondamento.

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB

ANEXO B

Fontes e notas

- Cirano, M.; Lessa, G. C. Oceanographic characteristics of Baía de Todos os Santos. Revista Brasileira de Geofísica 25(4), 2007.
- IBGE — Censo Demográfico 2022 e prévia da população (municípios da Bahia).
- Capitania dos Portos da Bahia — Normas e Procedimentos (NPCP-BA/2024); DPC — NORMAM-201 e NORMAM-202; DHN — catálogo de cartas náuticas.
- INEMA/SEMA e Governo da Bahia — licenciamento e início das obras da Ponte Salvador–Itaparica (jun–jul/2026); TCE-BA (16/03/2026).
- Seinfra/Governo da Bahia — Base Náutica de Salinas da Margarida (2025) e Terminal de Barra do Paraguaçu (2023); Prefeitura de Salvador — Terminal de Paramana (2026); MPBA — Terminal de Madre de Deus.
- Prefeitura de Cairu — registros de visitantes (TUPA), dez/2025 e jan/2026.
- SEFAZ-BA — Programa de PPP (Decreto 23.191/2024; Decreto 16.522/2015 – MIP); SEPLAN — PMI nº 001/2010.
- Waxholmsbolaget — comunicado de 14/01/2014; Candela — divulgação do relatório da Trafikverket (12/02/2026).
- SAMPAIO, M. G. V. Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894). Tese, USP, 2006; VivaBahia; jaguaripe.tur.br.
- Metro1 (suspensão de travessias, 02/05/2025); AGERBA (tarifas e serviços regulados); ICMBio/ISA (RESEX Baía do Iguape); bahia.ws (APA Tinharé e Boipeba).
- Cartografia: linha de costa GSHHG (Wessel & Smith); rotas georreferenciadas a partir do estudo; canais internos esquemáticos. Ilustrações originais.

NOTAS DE LEITURA

- Distâncias e trechos: estudo preliminar. Tempos de navegação a 15 nós, sem paradas (trechos com velocidade reduzida a detalhar).
- “A confirmar”: dependem de levantamento hidrográfico, enquadramento na NPCP-BA ou validação no projeto conceitual.
- População: Censo 2022 (IBGE); estimativas de área de influência conforme o estudo.
- Simulações de frota e tempos são ilustrativas e servem ao dimensionamento inicial.

Autoria do projeto: Jorge Eduardo de Abreu Nogueira • Diretor de Mobilidade Náutica Aquaviária da ANB