



NOVA
NOVA SCHOOL OF
SCIENCE & TECHNOLOGY

NOVAFCSH
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS
UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA

DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS E
ENGENHARIA DO AMBIENTE
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA E
PLANEAMENTO REGIONAL

TATYANA BOMFIM DA SILVA
Licenciada em Arquitetura e Urbanismo

É POSSÍVEL O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL ? A ZONA COSTEIRA SOB FORTES PRESSÕES

CASO DE ESTUDO – A ZONA COSTEIRA NORTE DE ILHEUS/BA/BRASIL
E O COMPLEXO PORTO SUL

MESTRADO EM URBANISMO SUSTENTÁVEL E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Universidade NOVA de Lisboa

Fevereiro, 2022

|

É POSSÍVEL O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL ?

A ZONA COSTEIRA SOB FORTES PRESSÕES

CASO DE ESTUDO – A ZONA COSTEIRA NORTE DE ILHEUS/BA/BRASIL E O COMPLEXO PORTO SUL

TATYANA BOMFIM DA SILVA

Licenciada em Arquitetura e Urbanismo

Orientador: Prof. Dr. José Carlos Ribeiro Ferreira,
Universidade Nova de Lisboa

Coorientadores: Profa. Dra. Silvia Kimo Costa,
Universidade Federal do Sul da Bahia

Júri:

Presidente: Prof.^a Doutora Lia Maldonado Teles de Vasconcelos,
NOVA University Lisbon

Arguentes: Prof. Doutor Nuno Henrique Pires Soares,
NOVA University Lisbon

Vogais: Prof. Doutor José Carlos Ribeiro Ferreira,
NOVA University Lisbon

MESTRADO EM URBANISMO SUSTENTÁVEL E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Universidade NOVA de Lisboa
Fevereiro, 2022

É possível o desenvolvimento sustentável ? A zona costeira sob fortes pressões.

Copyright © (TATYANA SILVA), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade NOVA de Lisboa.

A Faculdade de Ciências e Tecnologia e a Universidade NOVA de Lisboa têm o direito, perpétuo e sem limites geográficos, de arquivar e publicar esta dissertação através de exemplares impressos reproduzidos em papel ou de forma digital, ou por qualquer outro meio conhecido ou que venha a ser inventado, e de a divulgar através de repositórios científicos e de admitir a sua cópia e distribuição com objetivos educacionais ou de investigação, não comerciais, desde que seja dado crédito ao autor e editor.

Dedicatória
À Ilhéus, minha cidade maravilhosa,
que merece um futuro feliz e justo
com todos que a amam e cuidam.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer a todos que contribuíram e tornaram possível que eu chegasse até aqui. Ao Arquiteto maior do Universo e aos meus pais e minha família que me deram a Vida e todas as condições para me tornar a pessoa que sou hoje. Tornaram-me corajosa e me apoiaram para ir em busca de meu sonho: estudar e morar na Europa e trazer de volta novos conhecimentos e vivências para fazer a diferença no meu Lugar, meu Território.

A cada professor que passou no meu caminho, plantou sementes especiais, me fez amar estudar e buscar aprender sempre mais. Aos professores do MUSOT, maravilhosos!! Cada um foi especial, mas preciso reforçar minha admiração pela Profa. Margarida Pereira. Agradeço ao Prof. Antonio Farinha pelas aulas inspiradoras e inesquecíveis.

Agradecer especialmente ao Professor José Carlos, meu orientador, por ter aceito mais essa tarefa, apesar de ser tão requisitado. A minha orientadora no Brasil, Profa. Silvia Kimo, colega e amiga, que logo se encantou com meu tema e quis muito colaborar. A minha colega e amiga, Profa. Ilca Menezes, que dedicou horas preciosas a ajudar-me na definição mais objetiva do tema e na construção da estrutura, o que fez fluir rapidamente minha construção desse trabalho.

Agradecer também a todos que responderam aos questionários e compartilharam imagens e informações preciosas. A Dra. Marta Serafim, que mesmo da Suíça, está sempre presente em tudo que visa melhorar a qualidade de vida de nossa cidade. Aos meus colegas de mestrado que foram companheiros e que espero levar para o resto da vida como amigos.

Preciso agradecer ainda ao Prof. Jorge Virgolino, o qual o destino colocou no meu caminho num momento importante e ajudou-me a trazer meu diploma reconhecido para Lisboa. Eu havia esquecido de o fazer. São anjos que aparecem no nosso caminho sempre que precisamos. Gratidão a todos!

Um período especial e marcante em minha vida que me enriqueceu muito como pessoa e como profissional. Foi um período difícil devido à pandemia, mas as conquistas mais difíceis são as mais especiais! Viver em Lisboa foi parte desse aprendizado e construção, pois me ajudou a despertar todos os sentidos, ávida por absorver ao máximo toda essa oportunidade de aprender! Gratidão!

*“Se planejar é sinônimo de conduzir conscientemente,
não existirá então alternativa ao planejamento.
Ou planejamos ou somos escravos da circunstância.
Negar o planejamento
é negar a possibilidade de escolher o futuro,
é aceitá-lo seja ele qual for.” (Matus, 1996:14)*

RESUMO

Ao estudar a zona costeira, há que se considerar o enorme potencial e interesses econômicos, com diversidade de atividades e atores envolvidos num território frágil e vulnerável, o que naturalmente gera conflitos e pressões. A importância da visão estratégica e sistêmica para o planejamento e gestão torna-se ainda mais urgente quando se trata de uma zona costeira detentora de ecossistemas de elevado valor para a biodiversidade.

Esta dissertação tem como objetivo propor uma estratégia de desenvolvimento sustentável para Ilhéus, um município do litoral nordeste brasileiro, rico em natureza, porém carente socioeconomicamente, por forma a aumentar a resiliência das comunidades costeiras aos impactos negativos das alterações climáticas. Para o efeito, usou-se como caso de estudo o empreendimento do Complexo Porto Sul, que comporta um porto de minérios dentro de uma área ambiental protegida, e que poderá gerar transformações sociais, ambientais e econômicas nos próximos anos.

A metodologia preconizada assentou numa pesquisa qualitativa a partir da coleta de dados em diversas fontes disponíveis, como sites oficiais, pesquisas científicas, Planos e Estudos locais, e inquéritos à comunidade e gestores, e retrata um território rico em recursos naturais, com um elevado potencial para o desenvolvimento das comunidades costeiras, porém, sem um planejamento integrado a orientar para uma gestão sustentável, estando sujeito a pressões geradas por interesses econômicos globais. A zona costeira em estudo integra uma Área de Proteção Ambiental e Unidades de Conservação, detentoras de ecossistemas frágeis e fundamentais para o equilíbrio ecossistêmico da região, foi designada como de interesse de Utilidade Pública para fins de desenvolvimento estratégico nacional. A questão de como é possível tornar o crescimento econômico sustentável, não pode deixar de ser colocada.

Esta dissertação alerta para a necessidade de uma gestão proativa que trabalhe em parceria com o planejamento ecossistêmico e integrado, por meio de ações concretas que preparem e adaptem a zona costeira de Ilhéus para os impactos que virão com a implantação do Complexo Porto Sul. Planejamento é a base para uma gestão eficiente, e a governança é o caminho para integrar os diversos intervenientes do território na construção do futuro justo e sustentável desejado.

Palavras chave: Zona costeira, Desenvolvimento sustentável, Planejamento estratégico, Governança, Gestão proativa, Complexo Porto Sul.

ABSTRACT

When studying the coastal zone, one must consider the enormous potential and economic interests, with a diversity of activities and actors involved in a fragile and vulnerable territory, which naturally generates conflicts and pressures. The importance of a strategic and systemic vision for planning and management becomes even more urgent when it comes to a coastal zone with high value ecosystems for biodiversity.

This dissertation aims to propose a sustainable development strategy for Ilhéus, a municipality on the northeast coast of Brazil, rich in nature, but socio-economically lacking, in order to increase the resilience of coastal communities to the negative impacts of climate change. For this purpose, the Porto Sul Complex enterprise was used as a case study, which includes a mining port within a protected environmental area, and which will be able to generate social, environmental and economic transformations in the coming years.

The recommended methodology was based on a diagnosis of the territory based on data collection from various available sources, such as official websites, scientific research, local Plans and Studies, and surveys to the community and managers, portrays a territory rich in natural resources, with a high potential for development of coastal communities, however, without integrated planning to guide sustainable management, being subject to pressures generated by global economic interests. The coastal zone under study is part of an Environmental Protection Area and Conservation Units, holders of fragile ecosystem's balance in the region, and was designated as being of Public Utility interest for purposes of national strategic development. The question to make economic growth sustainable can not be ignored.

This dissertation highlights the need for a proactive management that works in partnership with ecosystem and integrated and ecosystem planning, through concrete actions that prepare and adapt the coastal zone of Ilhéus for the impacts that will come with the implementation of the Porto Sul Complex. Planning is the basis for efficient management, and governance the way to integrate the various players in the territory in building the desired fair and sustainable future.

Keywords: Coastal Zone, Sustainable Development, Strategic Planning, Governance, Proactive Management, Porto Sul Complex.

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS	IX
RESUMO	XIII
ABSTRACT	XV
ÍNDICE	XVII
ÍNDICE DE FIGURAS	XIX
ÍNDICE DE SIGLAS	XXIII
1 INTRODUÇÃO	1
1.1. PROBLEMA E JUSTIFICATIVA.....	1
1.2. OBJETIVOS.....	3
1.3. METODOLOGIA.....	4
1.4. ORGANIZAÇÃO DO DOCUMENTO	4
2 O TERRITÓRIO	7
2.1. CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE ILHÉUS.....	7
2.2. CARACTERIZAÇÃO DA ORLA NORTE DE ILHÉUS.....	10
2.3. VOCAÇÕES NATURAIS	17
2.3.1. <i>Turismo</i>	18
2.3.2. <i>Produção agropecuária</i>	19
2.3.3. <i>Petróleo e gás natural</i>	20
3 O PORTO	21
3.1. COMPLEXO PORTO SUL	21
3.2. AUDIÊNCIAS PÚBLICAS DO CPS E A PARTICIPAÇÃO SOCIAL.....	25
3.3. PORTO SUSTENTÁVEL E SUA RELAÇÃO COM A CIDADE	28
3.4. CASOS SIMILARES NO BRASIL	31
3.4.1. <i>Complexo de Pecem</i>	32
3.4.2. <i>Complexo do Suape</i>	35
3.4.3. <i>Complexo do Açú</i>	35
4 LEGISLAÇÃO E INSTRUMENTOS	39
4.1. INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL	39
4.2. INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO COSTEIRA	43
5 PESQUISA LOCAL	47

5.1.	QUESTIONÁRIO À COMUNIDADE.....	47
5.2.	ENTREVISTA A GESTORES E TÉCNICOS.....	57
6	DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL.....	61
6.1.	DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E PLANEJAMENTO ECOSISTÊMICO	61
6.2.	GOVERNANÇA	63
6.3.	CIDADES SUSTENTÁVEIS.....	67
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS	71
	BIBLIOGRAFIA.....	75

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1-LOCALIZAÇÃO DE ILHÉUS. FONTE: PROJETO ORLA, 2007	7
FIGURA 2- VISTA AÉREA DA CIDADE DE ILHÉUS. FONTE: PROJETO ORLA ILHÉUS, 2006	8
FIGURA 3- O MAPA DO MUNICÍPIO DE ILHÉUS EM 1950 ADAPTADOR POR JOSÉ NAZAL. FONTE: PLANO MUNICIPAL DE CONSERVAÇÃO DA MATA ATLÂNTICA DE ILHÉUS, 2012.....	10
FIGURA 4-EROSÃO NO S. DOMINGOS E FIGURA 5- EROSÃO NO S. DOMINGOS. FOTOS DA AUTORA,2021.....	11
FIGURA 6- EROSÃO NO INÍCIO DA RODOVIA ILHÉUS-ITACARE E FIGURA 7-FOTO DOS ESPIGÕES DO SÃO MIGUEL. FONTE: BLOG PIMENTA (2021)	11
FIGURA 8-ÁREA ESTABILIZADA COM PEDRAS NA LINHA COSTEIRA DO SÃO MIGUEL E FIGURA 9-: ORLA DESTRUÍDA PELO MAR NO SÃO DOMINGOS. FONTE: BLOG PIMENTA, 2021.....	12
FIGURA 10-FAIXA ESTREITA ENTRE O OCEANO E O RIO ALMADA NO BAIRRO SÃO DOMINGOS. FONTE: ED FERREIRA, 2006.....	12
FIGURA 11-OCUPAÇÃO DESORDENADA E IRREGULAR E FIGURA 12-ATIVIDADE PESQUEIRA FOTOS DE ED FERREIRA	13
FIGURA 13- PENÍNSULA DO SÃO MIGUEL E FIGURA 14- SÃO DOMINGOS, S. MIGUEL E O ALMADA. FOTOS DE ED FERREIRA.....	13
FIGURA 15-DUNAS DE DESOVAS DE TARTARUGAS, FIGURA 16-COQUEIRAIS E VEGETAÇÃO DUNAR EM INÍCIO DE EROSÃO E FIGURA 17-: REGISTRO EM AGOSTO DE 2021 COM FORTE EROSÃO AO LONGO DAS PRAIS DE LUZIMARES. FOTOS DA AUTORA	14
FIGURA 18- ARITAGUÁ NAS MARGENS DO RIO ALMADA, POR JOSÉ NAZAL,2014 E FIGURA 19- VISTA DO MIRANTE DE SERRA GRANDE PARA AS PRAIAS DO NORTE. FONTE: @ESSEMUNDOENOSSO	14
FIGURA 20-PORTO DE ILHÉUS E O MERCADO NO CENTRO EM 1920. FONTE: ACERVO DE RAIMUNDO GOMES(BARÃO DE POPOFF) E FIGURA 21-PORTO ANTIGO E BAIA DO PONTAL. FONTE: LOURO FOTO.....	15
FIGURA 22-A ORLA CENTRAL DE ILHEUS. FOTO DE MENDONÇA, 1960 E FIGURA 23-ACRÉSCIMO DA ORLA CENTRAL. FOTO DE NAZAL,2021.....	16
FIGURA 24-VISTA AÉREA DO LITORAL NORTE DE ILHÉUS. FONTE: AFONSO COPPALA.....	19
FIGURA 25-CONCEPÇÃO DA FERROVIA OESTE-LESTE (FIOL) FONTE: GDB/SEPLAN (2009)	22
FIGURA 26-LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICA DO PORTO SUL. FONTE: AAE CPS, 2011 E FIGURA 27-1ª CONCEPÇÃO DA CONEXÃO RETROÁREA PORTUÁRIA E FERROVIA FIOL. FONTE : VALEC, 2009.....	24
FIGURA 28-CONSTRUÇÃO DO ACESSO AO PORTO SUL. FONTE JOSÉ NAZAL, 2021 E FIGURA 29-LOCALIZAÇÃO DO COMPLEXO PORTO SUL E ZPE EM RELAÇÃO A SEDE DE ILHÉUS. FONTE: HTTPS://WWW.OTABULEIRO.COM.BR/BLOG/SETORES-DA-PREFEITURA-DE-ILHEUS-INICIAM-PLANEJAMENTO-DE-ACOES-NA-AREA-DO-PORTO-SUL DE 2019. ACESSO EM 16/08/2021.....	25
FIGURA 30-PROJETO DO PORTO SUL. FONTE: HTTPS://WWW.BAMIN.COM.BR/BAMIN.PHP , ACESSO EM 01/09/2021.....	25

FIGURA 31-PARTICIPAÇÃO SOCIAL. FONTE: HTTP://WWW.GAMBA.ORG.BR/NOTICIAS/PORTO-SUL-RUMOS-DEPOIS-DA-AUDIENCIA E FIGURA 32-MOVIMENTO SUL DA BAHIA. FONTE: HTTPS://WWW.NOSSAILHEUS.ORG.BR/CATEGORY/IMPACTO-EM-POLITICAS-PUBLICAS/AUDIENCIAS-PUBLICAS/ ACESSOS EM.....	26
FIGURA 33-PORTO TRADICIONAL DE ESTUÁRIO E OS PROBLEMAS RECORRENTES. FONTE: CARTACHO, 2021 (ADAPTADO DE DELTARES,2014).....	29
FIGURA 34-ACESSO A FUTURA ÁREA DE LOGÍSTICA DO CPS. FOTO DE NAZAL, 2021. E FIGURA 35-PÁTIO DE ESTOCAGEM E PONTE DO PORTO DE PECEM-PE. FONTE: GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ, 2020.	30
FIGURA 36-PORTO DE PECEN. FONTE: HTTPS://WWW.CSPECEM.COM/PT-BR/SOBRE-A-CSP/COMPLEXO-INDUSTRIAL-E-PORTUARIO-DO-PECEM/ ACESSO EM.....	34
FIGURA 37-INFRAESTRUTURA DO PORTO DE SUAPE (PE), SOBRE OS ECOSISTEMAS DA FOZ DO RIO IPOJUCA E BARREIRAS DE CORAL. FONTE: GUSTAVO PENTEADO (S/D).....	35
FIGURA 38-O TERRITÓRIO E OS VETORES DE CRESCIMENTO. FONTE: AAE CPS, 2011.	41
FIGURA 39-: INSTRUMENTOS DO PGC. FONTE: MORAES, 2008.....	44
FIGURA 40-VISTA AÉREA DA CIDADE DE ILHÉUS. FONTE: PROJETO ORLA, 2007.....	46
FIGURA 41-SLIDE APRESENTADO NAS MINI OFICINAS . FONTE: PROJETO ORLA, 2007.....	46
FIGURA 42- CONSELHOS MUNICIPAIS NO BRASIL. FONTE: HTTPS://WWW.POLITIZE.COM.BR/CONSELHOS-MUNICIPAIS-FATOS-IMPORTANTES/ ACESSO EM 08/10/2021.....	65
FIGURA 43- PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS. FONTE: HTTPS://WWW.CIDADESSUSTENTAVEIS.ORG.BR/ ACESSO EM 09/10/2021.....	68

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1- LIGAÇÃO TEMPORAL.....	48
GRÁFICO 2- FAIXA ESTARIA	48
GRÁFICO 3- OCUPAÇÃO	49
GRÁFICO 4- REPRESENTA ILHÉUS.....	49
GRÁFICO 5- CONHECE OS IMPACTOS DO PS.....	50
GRÁFICO 6- PARTICIPAÇÃO NAS AUDIÊNCIAS DO PS	50
GRÁFICO 7- PODER DE INFLUÊNCIA DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL.....	51
GRÁFICO 8-MORAR PRÓXIMO AO PS.....	52
GRÁFICO 9- REFLEXO NO SETOR IMOBILIÁRIO.....	52
GRÁFICO 10- DESENVOLVIMENETO SUSTENTÁVEL X PORTO SUL.....	52
GRÁFICO 11- VISÃO DA COMUNIDADE.....	53
GRÁFICO 12- VISÃO DO FUTURO DE ILHÉUS.....	53
GRÁFICO 13- VISÃO DE QUALIDADE DE VIDA ENTRE OS MORADORES	54
GRÁFICO 14- O QUE É QUALIDADE DE VIDA	
GRÁFICO 15- QUALIDADE DE VIDA PARA OS JOVENS	
GRÁFICO 16- QUALIDADE DE VIDA PARA OS IDOSOS.....	54
GRÁFICO 17- PARTICIPAÇÃO X IDADE	
GRÁFICO 18-PARTICIPAÇÃO X PERTENCIMENTO.....	55
GRÁFICO 19- MORAR PERTO X IDADE	
GRÁFICO 20- MORAR PERTO X OCUPAÇÃO.....	55
GRÁFICO 21- REFLEXO NO MERCADO IMOBILIÁRIO	56
GRÁFICO 22- PRATICAR A CIDADANIA.....	56
GRÁFICO 23- QUAL O FUTURO PREVISTO X PARTICIPAÇÃO	
GRÁFICO 24- QUAL O FUTURO PREVISTO X PERTENÇA.....	57

ÍNDICE DE SIGLAS

AAE - Avaliação Ambiental Estratégica
AIA - Avaliação de Impacto Ambiental
APA – Área de Proteção Ambiental
APCFE - Associação dos Profissionais do Cacau Fino e Especial
APP – Área de Proteção Permanente
BAMIN - Bahia Mineração
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento
BNH - Banco Nacional de Habitação
CAR - Companhia de Desenvolvimento e Ação Regional
CONDER - Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia
CGU - Controladoria Geral da União
CGM - Controladoria Geral do Município
CPT - Comissão Pastoral da Terra
OGM - Ouvidoria Geral do Município
SIC - Serviço de Informações ao Cidadão
CEBRAP - Centro Brasileiro de Análise e Planejamento
CEPLAC - Comissão Executiva do Plano da Lavoura Cacaueira
CDA - Centro de Defesa Ambiental
CIRM - Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
CMMD- Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento
CLIPA - Complexo Logístico, Industrial e Portuário do Açú
CODEBA – Companhia das Docas do Estado da Bahia
CONDEMA - Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente
CODESA - Companhia Docas do Espírito Santo
CONAMA - Conselho Nacional de Meio Ambiente
CIPP - Complexo Industrial e Portuário do Pecém
CPS – Complexo Porto Sul
DDF - Diretoria de Desenvolvimento Florestal
DISJB - Distrito Industrial de São João da Barra
EEA - European Environment Agency

ERG - Eurasian Resources Group
FIOL - Ferrovia Leste-Oeste
GAMBÁ - Grupo Ambientalista da Bahia
GI – GERCO - Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro
IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais
ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
ICS - Instituto Cidades Sustentáveis
IDHM - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IDSC-BR - Índice de Desenvolvimento Sustentável das Cidades – Brasil
IGBE – Instituto de geografia e Estatística
INI - Instituto Nossa Ilhéus
LI - Licença de Instalação
LO - Licença de Operação
LP- Licença Prévia
MPF – Ministério Público Federal
OCDE - Organização de Cooperação e Desenvolvimento Econômico
ODS - Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
PAC - Planos de Aceleração do Crescimento
PCE - Projeto Corredores Ecológicos
PCS - Programa Cidades Sustentáveis
PDITS Pólo Litoral Sul - Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável
do Pólo Litoral Sul
PDM - Plano Diretor Municipal
PIB – Produto Interno Bruto
PNGC - Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro
PNLT - Programa Nacional Logística e Transportes
PNMA - Política Nacional de Meio Ambiente
PPG7- Programa Piloto para a Proteção das Florestas Tropicais Brasileiras
PPP- Políticas, Planos e Programas
PRODETUR - Programa de Desenvolvimento do Turismo
PRUA - Planos de Referência Urbanístico-Ambiental
RAPS - Rede de Ação Política pela Sustentabilidade
RIMA - Relatório de Imapcto Ambiental
SDSN - Rede de Soluções de Desenvolvimento Sustentável (na sigla em inglês)
SPU - Secretaria do Patrimônio da União
SEINFRA - Secretaria de Infraestrutura
SEMA - Secretaria de Meio Ambiente
SEPLAN - Secretaria de Planejamento
SFH - Sistema Financeiro de Habitação

SICM - Secretaria de Indústria, Comércio e Mineração
Inema - Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos
SISNAMA - Sistema Nacional de Meio Ambiente
SPE - Sociedade de Propósito Específico
SUDETUR - Superintendência de Desenvolvimento do Turismo
TCSA - Termo de Compromisso Socioambiental)
UESC - Universidade Estadual de Santa Cruz
UC - Unidades de Conservação
UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
ZPE - Zona de Processamento para Exportação

INTRODUÇÃO

O Brasil possui Legislação muito exigente em relação à defesa do meio ambiente, porém existe uma enorme dificuldade em fazer a Lei ser respeitada e cumprida. A conscientização da sociedade e sua participação mais efetiva na gestão pública, através da Governança e divisão de responsabilidades, pode ser o caminho para que ocorra de fato gestão mais sustentável. A busca dos países em desenvolvimento por crescimento econômico ocorre muitas vezes através do investimento em infraestruturas para atender ao comércio global, com exportação de seus recursos naturais, e seguem uníssonos na fala da sustentabilidade. Entretanto, parece que o desenvolvimento sustentável é apenas um discurso que não se efetiva na prática. Considerando-se o exposto, questiona-se se é possível alcançar o crescimento econômico em parceria com um desenvolvimento sustentável, ou são conceitos opostos e antagônicos.

Ao estudar a zona costeira, há que se considerar o enorme potencial e interesses econômicos, com uma diversidade de atividades e atores envolvidos num território frágil e vulnerável, o que naturalmente gera conflitos e pressões. A importância da visão estratégica e sistêmica para o planejamento e gestão torna-se ainda mais urgente quando se trata de uma zona costeira tão rica em ecossistemas importantes para todo o meio ambiente envolvido.

Esse trabalho de pesquisa objetivou analisar como é possível planejar esse território tão rico em natureza, porém carente economicamente, para ser mais resiliente e se adaptar às mudanças que virão com o empreendimento Complexo Porto Sul, que contempla um porto de minérios dentro de uma área ambiental protegida, e que poderá gerar transformações sociais, ambientais e econômicas drásticas nos próximos anos nesse território em tela.

1.1. Problema e justificativa

A área costeira é uma das zonas mais ricas e atrativas num território, pois apresenta potencial ambiental e econômico importante. O litoral Norte de Ilhéus, no caso em estudo, apresenta-se como um território ainda com trechos de praias paradisíacas e bem preservadas devido ao acesso restrito, com ocupações urbanas esparsas e com diversidade de ecossistemas de grande importância biológica. Os valores paisagísticos são fatores de atração de investimentos imobiliários, com grande procura para moradia de férias e equipamentos turísticos, sendo sua vocação para o turismo bastante evidente e natural. Porém a escolha

desse território para a implantação de um grande projeto de interesse estratégico nacional para um complexo intermodal com porto, ferrovia e aeroporto, alterou a trajetória prevista de desenvolvimento da zona norte do litoral de Ilhéus num sentido contraditório a sua vocação.

A construção do Porto do Malhado no início da década de 1970 provocou grande alteração nas correntes marítimas que modificaram a paisagem e a vida das pessoas nas áreas afetadas, causando problemas sociais e ambientais incalculáveis. Agora, o início de obras do Porto Sul mais ao norte deve funcionar como um chamado à participação social e à importância do planejamento estratégico sustentável prospectivo que leve em consideração o passado e se antecipe ao futuro, preparando o território para ser mais resiliente às alterações que virão.

Uma gestão proativa e sustentável pode evitar catástrofes e perdas sociais, ambientais e econômicas num território tão vulnerável como a orla costeira de Ilhéus, considerando o que ocorreu após a construção do Porto do Malhado e agora com a construção de um novo porto também *offshore*, o Porto Sul? O que é necessário fazer para garantir um desenvolvimento sustentável apesar das ameaças e riscos que esse empreendimento representa para o território em estudo?

O crescimento econômico de Ilhéus, com o investimento na zona norte envolvendo loteamentos, condomínios e o complexo Porto Sul, acelera a expansão urbana para esse território tão sensível ambientalmente e carente de infraestruturas. É esperado que esse processo cause um grande impacto ambiental nesta zona cheia de ecossistemas de valor ecológico, e isso acarretará impactos sociais diretos e indiretos para a sociedade, quando entendemos que o ser humano e a Natureza pertencem a um mesmo Biosistema. É fundamental que os gestores adotem a visão holística e o planejamento sistêmico, sustentável e proativo, que tome decisões e ações antecipadas para proteger o meio ambiente e a sociedade que dele faz parte.

Um planejamento com visão prospectiva e planejamento de riscos aos eventos poderia impedir catástrofes e perdas sociais e econômicas num Território tão vulnerável como a zona costeira? Recentemente o litoral brasileiro sofreu com despejos ou vazamentos de toneladas de óleo, provavelmente provenientes de navios, que impactaram não só ambientalmente, mas também socioeconomicamente diversas comunidades que vivem, trabalham e frequentam a zona costeira. Como preparar um território para catástrofes?

Um projeto estratégico de importância regional e nacional que envolve interesses de grupos externos internacionais alterou os planos de desenvolvimento de um território com vocação turística e de preservação ambiental para uma cidade portuária. De repente, por interesses econômicos, áreas designadas de proteção ambiental e patrimônio natural foram declaradas de interesse nacional para implantação de um grande complexo intermodal, com a implantação de porto e ferrovia no coração da Área de Proteção Ambiental da Lagoa Encantada e do Rio Almada.

Todo o planejamento dos últimos 20 anos voltados para o fortalecimento do turismo e da preservação ambiental, foram drasticamente alterados, dividindo a sociedade local entre visões otimistas pelo desenvolvimento e progresso, e do lado oposto os que temem os

impactos negativos inerentes a esse processo e que defendem o desenvolvimento sustentável que proteja o patrimônio natural e a qualidade de vida dos cidadãos.

O projeto Porto Sul já está em fase inicial de obras e não é mais uma hipótese, mas uma realidade que paira entre ameaça destruidora e promessa redentora. Só o tempo dirá quem estava certo, mas até lá, cabe aos cidadãos protegerem o seu patrimônio natural e o futuro de suas próximas gerações. Urge uma gestão que se antecipe aos possíveis riscos e ameaças e se prepare através de monitorização e elaboração de um Plano de Riscos que prepare a sociedade e o território para serem mais resilientes.

É importante entender que o sentimento de pertença ao Território, produz uma sociedade mais participativa e consciente de seu papel como protetor dessa riqueza ambiental; mais sintonizada com a natureza e sensível às suas fragilidades. Compreender que faz parte desse sistema, e que sua saúde e qualidade de vida dependem diretamente da saúde desse ecossistema, torna o cidadão mais participativo no processo de gestão. Essa transição de paradigma passa por uma visão sistêmica e mudança de estilo de vida da população.

A justificativa ou motivação dessa pesquisa está na importância de se fomentar a transição de uma gestão ultrapassada que impõe decisões políticas à sociedade sem a viabilização real de sua participação desde o início do planejamento, para uma gestão mais sustentável conectada a um planejamento sistêmico e estratégico com visão de futuro. Infelizmente o que ainda ocorre de fato em Ilhéus é uma gestão de mandato político com apenas 4 ou 8 anos que não prevê os cenários futuros e não se preocupa em contribuir para a qualidade de vida das futuras gerações. Fortalecer a participação social e a prática ativa da cidadania para construir um futuro sustentável para seus cidadãos nesta e nas futuras gerações é o primeiro passo para essa transição.

1.2. Objetivos

O Objetivo Geral desta dissertação consiste em estudar os potenciais impactos, positivos e negativos, do Complexo Porto Sul na zona costeira norte de Ilhéus e analisar como tornar esse território costeiro, tão vulnerável, mais resiliente aos impactos decorrentes do crescimento econômico e urbano.

Os Objetivos Específicos são:

1. Analisar e caracterizar o território em estudo, e seu processo histórico de desenvolvimento e vocações naturais.
2. Estudar o contexto e projeto do Complexo Porto Sul para perceber o motivo de estar sendo implantado numa Área de Proteção Ambiental e ecossistemas tão importantes e frágeis.
3. Buscar exemplos de portos de minérios similares para avaliar seu impacto onde foram instalados, e pesquisar sobre portos sustentáveis para perceber o caminho da sustentabilidade a ser seguido no caso em estudo.
4. Analisar os instrumentos disponíveis para planejamento e gerenciamento da orla costeira de Ilhéus

5. Obter informações e dados mais atualizados a respeito do planejamento estratégico para a cidade e zona costeira norte, mais diretamente afetada pelo CPS.

6. Alertar para a importância da Governança e monitoramento constante com a participação da sociedade ao longo de todo o processo de planejamento.

1.3. Metodologia

A metodologia teve por base uma pesquisa bibliográfica e documental, e complementada com a aplicação de questionário à comunidade via *Google Forms*, além de entrevistas a alguns técnicos e gestores locais. O questionário, segundo Gil (1999, p. 128), pode ser definido “como a técnica de investigação composta por um número mais ou menos elevado de questões apresentadas por escrito às pessoas, tendo por objetivo o conhecimento de opiniões, crenças, sentimentos, interesses, expectativas, situações vivenciadas etc.”.

Foi realizada uma análise e caracterização do território da orla Norte de Ilhéus a partir de visitas na área de estudo e sites oficiais, bem como leitura de legislação incidente e artigos científicos que envolvem os tópicos mais relevantes para este trabalho de pesquisa. A partir de referências bibliográficas sobre os conceitos norteadores, de pesquisa sobre outros casos similares em cidades portuárias no Brasil, e de aplicação do questionário direcionado a uma pequena amostra de atores locais, avaliar os prós e contras do projeto Porto Sul e como o Município pode se preparar para ser mais resiliente às mudanças que virão.

A leitura da AAE do CPS fornece uma análise SWOT do território direta e indiretamente afetado pelo projeto do Porto Sul do ponto de vista dos técnicos contratados para elaborar esse documento. Por outro lado, o Projeto Orla de Ilhéus também acrescentou dados importantes, apresentando uma caracterização com uma visão mais próxima dos cidadãos que participaram de sua construção. As respostas qualitativas do questionário aplicado acabam por reforçar e enriquecer a compreensão dos dois documentos estudados.

Houve grande dificuldade de obter dados censitários atualizados, visto que o último Censo Demográfico do IBGE foi em 2010, resultando em mais de 11 anos sem informação estatística adequada para apoiar suas políticas econômicas e sociais. A falta ou desatualização de dados é um grande entrave para um planejamento e gestão adequados e eficazes.

1.4. Organização do documento

Essa dissertação está organizada em uma primeira parte introdutória sobre a questão abordada, o objeto de estudo, a justificativa, o objetivo geral e os específicos da pesquisa, e a metodologia abordada. Em seguida o primeiro capítulo discorre sobre o Território em estudo, com sua caracterização e um pouco da história de desenvolvimento e vocações naturais. O capítulo dois aborda o Porto Sul, apresenta alguns exemplos de porto de minério *off-shore* no Brasil e seus impactos onde foram implantados, e apresenta uma visão sobre portos sustentáveis. O capítulo três apresenta um pouco da legislação pertinente ao gerenciamento costeiro e ordenamento do solo para perceber se são de fato aplicados e respeitados no Município, e destaca alguns conceitos importantes na discussão sobre desenvolvimento

sustentável. O capítulo quatro faz a análise de conteúdo dos questionários e entrevistas aplicados, e destaca mais alguns conceitos importantes e presentes nas falas dos intervenientes do território representados na amostra. E por fim, as considerações finais sobre os resultados deste trabalho de pesquisa.

Neste capítulo encontra-se a caracterização do território em estudo, com um pouco do seu processo de desenvolvimento e vocações naturais.

2.1. Caracterização do Município de Ilhéus

Localizada na costa do estado da Bahia no Nordeste brasileiro, com 1.585 km² de área territorial, a 52 m de altitude máxima, temperatura média de 26 °C, vento SO a 16 km/h, umidade de 70% e população de 159.923 (2020) habitantes. Segundo o último censo de 2010, apresentava 65,9% de esgotamento sanitário adequado, 49,10% de arborização de vias públicas, taxa de escolaridade de 6 a 14 anos de 96,7%, percentual das receitas oriundas de fontes externas em 2015 de 76%, e Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDHM (2010) de 0,69.

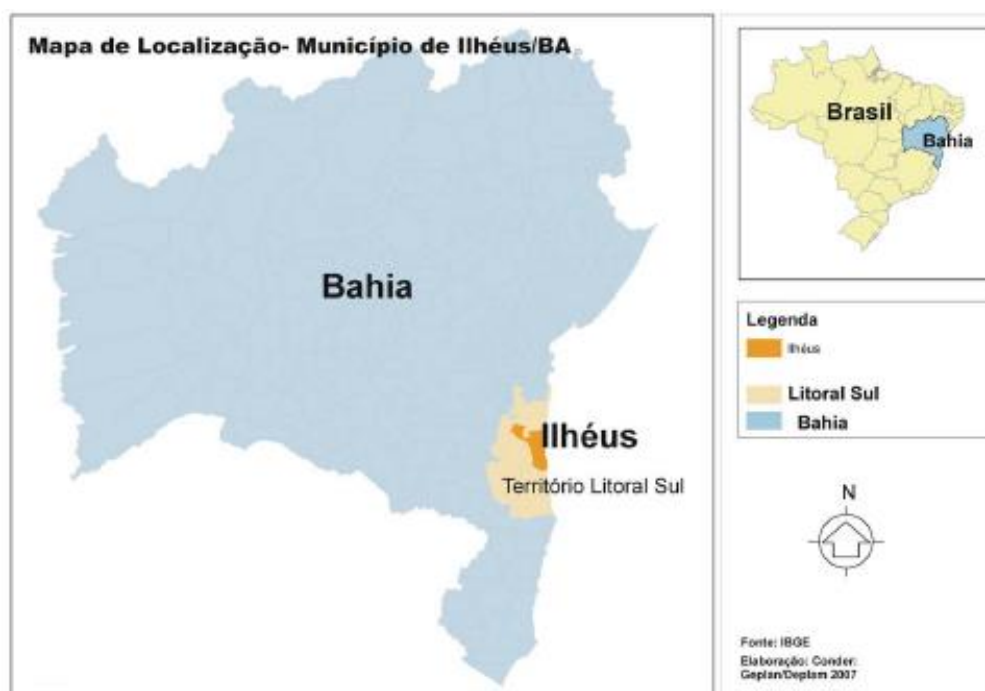


Figura 1-Localização de Ilhéus. Fonte: Projeto Orla, 2007

Com extensa área territorial rica em ecossistemas e recursos hídricos de incalculável valor ecológico, representa um dos maiores potenciais bióticos da costa brasileira. De acordo com os dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, referentes a 2006, o município possuía uma população estimada em 220.932 habitantes e densidade demográfica de 120 hab /km². O IBGE, estimava uma população de aproximadamente 160.000 habitantes no ano de 2020, sendo que o último censo de 2010 identificou uma população de 184.236 habitantes e uma densidade demográfica de 104,67 hab/Km², que aponta um território em processo de encolhimento demográfico devido a emigração da população em busca de novas oportunidades, e uma baixa densidade devido a sua grande dimensão territorial e extensas áreas de matas de cabruca (floresta com plantação de cacau) e áreas de proteção ambiental. O próximo Censo deverá esclarecer essa questão, pois o Município alega algum erro de contagem demográfica no Censo de 2010.

Em 2018, o salário médio mensal era de 2.5 salários mínimos. A proporção de pessoas ocupadas em relação à população total era de 21.4%. Considerando domicílios com rendimentos mensais de até meio salário mínimo por pessoa, tinha 40.4% da população nessas condições. O Município apresentava então 65.9% de domicílios com esgotamento sanitário adequado, 49.1% de domicílios urbanos em vias públicas com arborização e 23.1% de domicílios urbanos em vias públicas com urbanização adequada (presença de bueiro, calçada, pavimentação e meio-fio). (IBGE, 2018)

Ilhéus possui vários centros de ensino superior, porém grande parte da população ativa apresenta baixa competitividade no mercado de trabalho, com qualificação limitada de mão-de-obra. É importante fortalecer políticas públicas de ensino técnico, que venham suprir a demanda por profissionais para os setores em expansão como serviços, turismo e indústria.

Em Ilhéus, embora o volume de renda gerado pelo setor agrícola ainda seja significativo, comparativamente com os outros municípios, sua participação corresponde a pouco mais de 3% do PIB municipal. A fonte mais importante das receitas correntes foram as transferências que abrangem os recursos financeiros oriundos da União e do Estado, em seguida a arrecadação proveniente dos impostos e taxas municipais. As principais fontes são provenientes do Polo de Informática e em seguida do Turismo. (LIMA/COPE/UFRJ, 2008)

A figura 2 apresenta vista aérea do Município de Ilhéus, com sua extensa orla, bacias hidrográficas do Cachoeira e do Almada e o verde de suas matas e restingas.



Figura 2- Vista aérea da cidade de Ilhéus. Fonte: Projeto Orla Ilhéus, 2006

A área urbana de Ilhéus é dividida em quatro partes: Zona Norte, Zona Oeste, Centro e Zona Sul. Enquanto o Sul, conectado ao centro por duas pontes, concentra 40% da população urbana de Ilhéus, a região Norte e Oeste apresentam a maior parte da atividade comercial e industrial. (OLIVEIRA, 2008)

A zona Sul atualmente apresenta um grande boom imobiliário graças a inauguração da nova ponte e investimentos de reabilitação urbana na zona costeira, atraindo a implantação de grandes equipamentos, condomínios de luxo e grandes edifícios residenciais. Apresenta uma forte vocação para zona residencial e turismo com pousadas, hotéis e resorts ao longo da orla. O intenso investimento em loteamentos e prédios residenciais cada vez mais altos começa a despertar a preocupação de organizações não governamentais locais que já entraram com liminares para investigar as licenças concedidas para empreendimentos que ameaçam a balneabilidade na área. O atual PDM não limita altura das construções na orla, o que pode permitir projeção de sombras na praia, além de outros impactos decorrentes.

A zona Norte de Ilhéus é ainda uma interrogação, pois existem divergências nas visões de desenvolvimento por parte dos cidadãos e dos Governos Municipal e Estadual para esse território. Até então todos os investimentos e ações fortaleciam a sua vocação para o turismo devido a sua riqueza ambiental ainda bastante preservada e quilômetros de praias com matas e coqueirais, porém o cenário mudou após o interesse de implantação de um complexo modal na zona costeira com um porto *offshore* e uma ferrovia de interesse estratégico para o país.

A Mata Atlântica é a vegetação predominante no município de Ilhéus, formada sobretudo por árvores de médio e grande porte e com biodiversidade incalculável. Além dessa vegetação, é característico da linha de praias as áreas de restinga e uma grande faixa de manguezais, dentre os quais se destaca o manguezal do Rio Cachoeira, um dos mais extensos, com cerca de 10 km. (OLIVEIRA, 2008)

A bacia do Almada, presente na área de estudo, está na sua totalidade a leste da zona de transição, ou seja, na região da Mata Litorânea. O rio Almada atravessa zonas de brejos e, perto da sua desembocadura, restingas e mangues. As áreas de manguezais e restingas, que são ecossistemas extremamente sensíveis e de grande importância ambiental, atualmente vêm sofrendo sérias ameaças, uma vez que estão sendo transformadas em aterros com fins imobiliários e depósitos de lixos.

Na figura 1, o mapa de 1950 com o traçado em amarelo do novo limite municipal de 2012 mostra claramente o quanto o território foi reduzido ao longo do tempo. O Município de Ilhéus teve origem como Capitania Hereditária, o que explica a sua grande extensão territorial, apesar de já ter sofrido ao longo da história diversos desmembramentos que deram origem a outros municípios. No século XVI, com a colonização do Brasil pelos portugueses, o rei dom João III doou vasta extensão de terra, 7 mil léguas quadradas, ao donatário Jorge de Figueiredo Correia, escrivão da corte real. A carta de doação foi assinada em Évora a 26 de junho de 1534. Ilhéus foi fundada em 1536 como “Vila de São Jorge dos ilheos”, e elevada a cidade em 1881, e é a cidade com o mais extenso litoral entre os municípios do Estado. Nomeada São Jorge dos Ilhéos em homenagem ao donatário Jorge e Ilhéus, devido à quantidade de ilhas (ilhéos) encontradas no seu litoral.

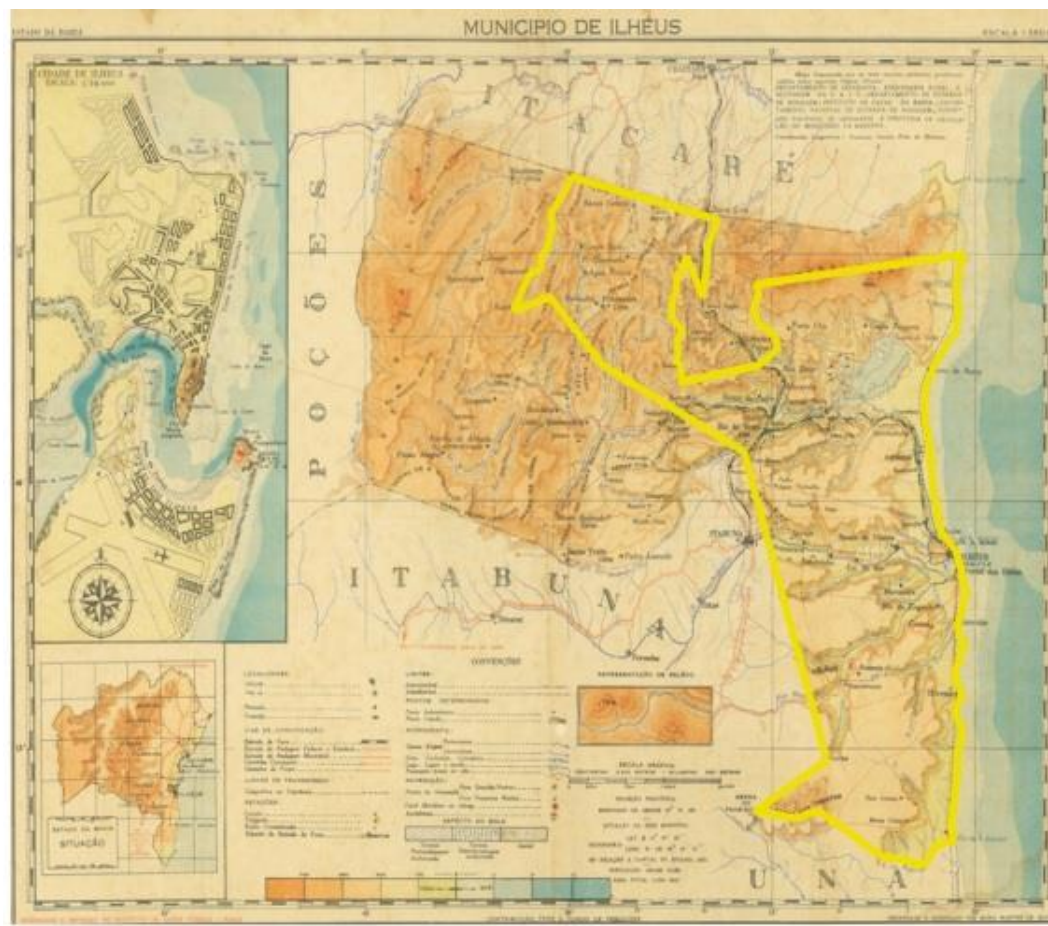


Figura 3- O mapa do Município de Ilhéus em 1950 adaptado por José Nazal. Fonte: Plano Municipal de Conservação da Mata Atlântica de Ilhéus, 2012.

A localização geográfica da Capitania de Ilhéus, segundo a Carta de Doação de 26 de junho de 1534, declarava que as terras:

Começarão na ponta da baía de Todos os Santos da banda do sul, e correrão ao longo da Costa para o dito sul quanto couber nas cinquenta léguas, as quais cinquenta léguas se estenderão, e será de largo ao longo da costa, e entrarão, na mesma largura pelo sertão, e terra firme adentro quanto poder entrar, e for da minha conquista, com todas as ilhas, que houver até dez léguas ao mar na fronteira. (BARBOSA, 1977, p.21)

2.2. Caracterização da orla norte de Ilhéus

O trecho inicial da Orla Norte de Ilhéus, bairros São Miguel e São Domingos, foi escolhido como áreas prioritárias de intervenções segundo o Projeto Orla. Devido aos graves problemas apresentados decorrentes da erosão pela invasão do mar, causado pela construção do Porto do Malhado no início dos anos 1970. É o maior porto exportador de cacau do Brasil, o primeiro a ser construído em mar aberto no Brasil, e possui capacidade de movimentação de um milhão de toneladas de carga por ano, além de ser passagem obrigatória de diversos roteiros de cruzeiros turísticos. Atualmente, é o principal exportador de grãos da Bahia, porém pode deixar de movimentar certos produtos após a ativação do Porto Sul.

Esse primeiro trecho apresenta orla exposta, urbanização consolidada em processo de adensamento com residências fixas e de veraneio, e forte processo de invasão de áreas protegidas de restinga, manguezais e faixa de servidão da rodovia com construções irregulares e clandestinas. Os usos encontrados no trecho são o residencial, veraneio, comercial e turístico, com atividades de pesca artesanal, surf e o lazer com barracas de praia. O avanço do mar causado pelo Porto do Malhado, apesar das tentativas mal executadas de espigões e contenções de enrocamento de pedras não foram suficientes para impedir a destruição de propriedades e da paisagem costeira. (PROJETO ORLA, 2007)

A área do São Miguel é a área mais ameaçada pelo avanço do mar.

Apresenta orla exposta fluvial e marítima, com mancha urbana consolidada e adensada, com residências fixas e de veraneio e áreas não ocupadas. O acesso à orla marítima é direto e à orla fluvial é indireto (fundo de lotes e mangue). Seus atributos naturais caracterizam-se por praia, em processo erosivo, fragmentos de restinga herbácea e arbustiva, mangue arbóreo margeando o rio Almada. Dentre as atividades desenvolvidas pela comunidade destacam-se a pesca artesanal, a mariscagem, o comércio (bares, restaurantes, barracas de praia), as manifestações populares e o lazer. (PROJETO ORLA, 2007, p. 34)



Figura 4-Erosão no S. Domingos e Figura 5- Erosão no S. Domingos. Fotos da autora, 2021



Figura 6- Erosão no início da Rodovia Ilhéus-Itacare e Figura 7-Foto dos espigões do São Miguel. Fonte: Blog Pimenta, 2021



Figura 8-Área estabilizada com pedras na linha costeira do São Miguel e Figura 9- Orla destruída pelo mar no São Domingos. Fonte: Blog Pimenta, 2021

O oceanógrafo Lucio Figueiredo de Rezende, doutor em Oceanografia Física pela Universidade de Aveiro, em Portugal, defende que a estabilização da linha costeira seja acompanhada pela reurbanização da orla norte. Ele alerta que se nada for feito, o bairro do São Miguel deixará de existir. Um bom projeto de requalificação urbana com a estabilização da orla pode devolver a praia aos usuários e recompor a paisagem degradada, além de proteger as zonas de restinga e manguezais, disse Rezende em entrevista ao Blog Pimenta. (<https://pimenta.blog.br/tag/professor-lucio-figueiredo-rezende/> Acesso em 31/07/2021)

O trecho entre o canal do Itaípe e a foz do rio Almada apresenta orla fluvio-marítima semi abrigada, em processo de assoreamento, com ocupação regular consolidada e ocupação desordenada e irregular. É bem evidente a ocupação irregular, adensada e em progressiva densificação em área de preservação permanente - APP, tornando-se assim uma área de risco, com alto potencial de poluição sanitária e visual. Observa-se ainda remanescentes de mangue arbóreo e arbustivo em processo acelerado de degradação. A atividade principal é a pesca e a mariscagem (PROJETO ORLA, 2007).



Figura 10-Faixa estreita entre o Oceano e o Rio Almada no bairro São Domingos. Fonte: Ed Ferreira, 2006



Figura 11-Ocupação desordenada e irregular e Figura 12-Atividade pesqueira Fotos de Ed Ferreira

O trecho da ponte do Rio Almada até o canal do Itaípe apresenta orla fluvial exposta com faixa de mangue em toda sua extensão, sendo o mesmo limítrofe de fundo de quintal. De urbanização consolidada, este trecho caracteriza-se por uso predominantemente residencial e pequeno comércio local (PROJETO ORLA, 2007). À medida que aumenta o assoreamento do Rio Almada, avançam as construções de barracos de madeira em direção as margens do rio, gerando mais degradação ambiental.



Figura 13- Península do São Miguel e Figura 14- São Domingos, S. Miguel e o Almada. Fotos de Ed Ferreira

A orla do São Domingos até o limite Norte de Ilhéus apresenta extensas faixas com coqueirais, restinga arbórea, arbustiva e herbácea; trechos de manguezais; presença de áreas úmidas com afloramento de lençol freático e também lagoas decorrentes do acúmulo de águas pluviais nas áreas rebaixadas ao longo da rodovia. Em muitos trechos, o acesso à praia é restrito por condomínios fechados e áreas rústicas extensas cercadas. Áreas de baixa densidade urbana, com poucas propriedades rurais e alguns empreendimentos turísticos de pequeno porte e residências de veraneio em sua maioria, apresentam problemas mais evidentes nos períodos de alta estação turística com o crescimento brusco de sua população.

O que se destaca ao longo da orla Norte em relação às transformações na paisagem é a proliferação de invasões para loteamentos clandestinos em áreas de proteção ambiental e a beira da rodovia, sem respeito à faixa de servidão, o que denota a falta de fiscalização e controle de ordenamento urbano por parte do Poder Público local. A presença de vilas, povoados, loteamentos e condomínios fechados num território disperso e fragmentado, sem infraestruturas de saneamento e abastecimento de água corretos, carentes de serviços de

saúde, educação e segurança pública caracteriza a realidade dessas comunidades desconectadas da sede municipal. A existência de antigos sítios e condomínios fechados limita o acesso às praias em extensos trechos da orla de Ilhéus, e é também o reflexo da falta de segurança que faz com que as pessoas levantem muros e cercas na tentativa de proteção. O processo de erosão costeira também tem se intensificado nos últimos 3 anos ao longo da orla mais ao norte e causado prejuízos econômicos e ambientais. Muitas áreas de desova de tartarugas já identificadas foram destruídas pelo avanço do mar.(Fig.15)



Figura 15-Dunas de desovas de tartarugas, Figura 16-Coqueirais e vegetação dunar em início de erosão e Figura 17:- Registro em agosto de 2021 com forte erosão ao longo das praias de Luzimares. Fotos da autora.



Figura 18- Aritaguá nas margens do Rio Almada, por José Nazal, 2014 e Figura 19- Vista do Mirante de Serra Grande para as Praias do Norte. Fonte: @essemundoenosso

Aritaguá (Fig 18) às margens do Rio Almada ainda possui ruínas da antiga Estação ferroviária de Ilhéus. A Figura 19 é uma das vistas mais famosas e impressionantes da beleza desse território: do Mirante de Serra Grande se avista a extensa orla norte em direção a Ilhéus "com seus lindos coqueirais", como cantava um poeta local, Saul Barbosa.

A presença de vilas e povoados ao longo do litoral e seu crescimento no final do século XVIII, ocorreu devido ao transporte marítimo e a necessidade de exportação de produtos. A ascensão da produção cacaueteira, aliada à vocação portuária natural da cidade, transformou Ilhéus no centro urbano da região, concentrando a prestação de serviços e o comércio. Antes das rodovias a região dependia do transporte marítimo. A navegação a vapor foi iniciada em Ilhéus, em 1852, com o navio Pedro II, estabelecendo, a partir daí, uma linha regular para transporte de passageiros entre Ilhéus, Salvador e Rio de Janeiro. (OLIVEIRA, 2008)



Figura 20-Porto de Ilhéus e o Mercado no Centro em 1920. Fonte: acervo de Raimundo Gomes (Barão de Popoff) e Figura 21-Porto antigo e Baía do Pontal. Fonte: Louro Foto

O primeiro porto de Ilhéus, o porto da Foz do Rio Cachoeira, foi construído nos anos 20 no centro da cidade, onde se localizavam o Mercado Municipal e a Estação de trem. O porto de Ilhéus não permitia fácil acesso de grandes navios, sendo necessário exportar o cacau pelo porto de Salvador. Em 1911, construiu-se um cais e uma ponte de embarque, e em 1923, conseguiu a autorização federal, depois de ter aterrado 70.000 metros quadrados de área, construindo 750 metros de cais, armazéns e uma linha férrea ao longo do cais (CAMPOS, 1981, p. 386). A exportação direta do cacau pelo porto de Ilhéus para o exterior do país ocorreu, em 1926, com o cargueiro sueco Falco, iniciando uma nova fase de desenvolvimento da cidade e região. Em 1933, foi instalada a alfândega no porto de Ilhéus, permitindo que as exportações e importações internacionais ocorressem sem a intermediação do porto de Salvador (BAIARDI, 1984). Em 1971, foi inaugurado o Porto Internacional do Malhado, primeiro porto do Brasil construído em mar aberto.

É importante observar que o processo de modernização dos portos refletiu no aumento do lucro e eficiência, porém também causou um prejuízo social porque a automação gerou muitos desempregados. No caso da mudança do Porto antigo na baía do Pontal para o Porto do Malhado, o abandono das estruturas antigas no centro da cidade produziu degradação paisagística e deterioração da estrutura do porto e depósitos. O Governo Municipal não conseguiu até hoje fazer uma requalificação importante da área do antigo porto, que ainda pertence a CODEBA.

A década de 1910 representou o início da requalificação urbana da cidade, com abastecimento de água canalizada, iluminação elétrica, implantação de esgotos, inauguração de novos trechos da estrada de ferro ligando Ilhéus ao interior, construção de praças ajardinadas, calçamento e arborização das ruas (CAMPOS, 1981).

Em 1939 foi doada pelo município ao governo federal uma área no Pontal, margem sul da baía, para a implantação de uma pista de aeronaves, para servir especificamente ao transporte militar e aos correios e telégrafos. Com a pavimentação da pista em 1950, foram introduzidos vôos semanais de passageiros para Ilhéus. (PROJETO ORLA, 2007)

A construção da ponte do Pontal em 1967 contribuiu para a expansão no sentido sul com loteamentos e habitações de classe média e alta, e equipamentos de lazer e veraneio. Deste mesmo período, data o início das obras do Porto do Malhado, que foi inaugurado em

1971, o que provocou uma retrogradação progressiva da linha de preamar na praia central da cidade e o avanço nas praias logo ao norte. A praia central da cidade teve um acréscimo de centenas de metros, como pode-se verificar nas figuras 22 e 23, e os bairros de São Miguel e São Domingos perderam grande faixa de sua orla. Atualmente reativou-se a discussão sobre o Projeto Orla e possíveis intervenções e reordenamento da área acrescida na praia central, que atrai o interesse de empresários do setor imobiliário.



Figura 22-A orla central de Ilhéus. Foto de Mendonça, 1960 e Figura 23-Acréscimo da orla central. Foto de Nazal, 2021.

Ainda no vetor norte, segundo o Projeto Orla, duas obras contribuíram para sua ocupação: o asfaltamento da rodovia Ilhéus/Uruçuca e a construção da ponte do Iguape sobre o Rio Almada, ligando o Distrito Industrial ao bairro do São Miguel e ao litoral norte. Esta ponte viabilizou a Rodovia Ilhéus/Itacaré e permitiu a expansão urbana na direção norte. A existência de um aeroporto que conecta Ilhéus à capital Salvador e um porto que recebe a maioria dos cruzeiros marítimos no litoral brasileiro, somados a qualidade paisagística, riqueza ambiental e clima ameno, passaram a atrair cada vez mais visitantes nacionais e estrangeiros que acabaram por escolher Ilhéus para sua residência de praia. Todo esse interesse também gerou uma grande especulação imobiliária, inflacionando os terrenos na frente de praia. Restou para as classes menos abastadas a faixa de terras ao lado oeste.

Ilhéus já foi o maior produtor mundial de cacau e seu desenvolvimento foi baseado nessa monocultura, até que na década de 1980 uma doença devastou as plantações de cacau em toda a região sul da Bahia. Essa tragédia causou o empobrecimento de toda uma região dependente da monocultura e provocou intenso êxodo rural para as cidades, especialmente Ilhéus como capital regional, provocando o agravamento de problemas já existentes e ampliando a demanda por habitação e serviços de saúde, educação, transporte, saneamento.

Essa migração de pessoas do campo para a cidade produziu uma intensa ocupação de áreas de risco em morros e áreas de manguezais sujeitos a alagamentos periódicos. Moradores de rua e crescimento da violência foram um crescente desde então, numa cidade que foi palco da opulência dos ricos produtores de cacau e que já chegaram a financiar os maiores equipamentos regionais como estradas, universidade e hospital. A “Princesinha do Sul”, como é chamada por aqui, precisou repensar seus planos de desenvolvimento e buscar novos caminhos para um futuro melhor para seus cidadãos. A agricultura baseada em monocultura

do cacau já não seria capaz de manter a riqueza e qualidade de vida do município. Os habitantes jovens emigraram em busca de melhor capacitação e trabalho, e a cidade sofreu um inchaço com os imigrantes das zonas rurais, sem estudo e formação. Essa crise gerou o empobrecimento da população e o aumento de miséria e violência, com grande perda de qualidade de vida local.

O Sistema Financeiro de Habitação (SFH) e o Banco Nacional de Habitação (BNH), criados em 1964 e extintos em 1986, foram mais voltados para a classe média e não priorizaram as famílias com rendimento inferior a três salários mínimos. Então essa parcela da população de baixa renda buscou a viabilidade da casa própria em loteamentos clandestinos na periferia e na construção irregular, criando a disseminação de favelas, na produção da cidade ilegal e alargada sem os benefícios de um planejamento, serviços públicos e infraestruturas necessárias. Segundo Maricato (1996, p.21), “o uso ilegal do solo e a ilegalidade das edificações em meio urbano atingem mais de 50% das construções nas grandes cidades brasileiras, se considerarmos as legislações do uso e ocupação do solo, zoneamento, parcelamento do solo e edificação”. O Projeto Minha Casa Minha Vida do governo federal vem construindo habitação acessível à população mais necessitada, porém ainda não é suficiente para suprir a demanda habitacional para essa classe.

2.3. Vocações naturais

É importante avaliar os processos que se apresentam como estratégicos, pois necessitam de monitoramento cuidadoso de sua evolução para permitir avaliação cuidadosa de sua evolução futura, e então antecipar soluções na direção da sustentabilidade pretendida.

A Secretaria da Cultura e Turismo / Superintendência de Desenvolvimento do Turismo - SUDETUR, com o objetivo de preparar a Costa do Cacau para um turismo de qualidade, com sustentabilidade ambiental, paisagística, urbana e sócio-cultural, implantou, em 1998, através do Programa de Desenvolvimento Turístico da Bahia - PRODETUR/BA - o trecho da BA-001 de Ilhéus a Itacaré, que completou a ligação turístico-costeira desde Porto Seguro até Salvador. Foram também implantadas as Áreas de Proteção Ambiental - APAs de Itacaré-Serra Grande e Lagoa Encantada, além do Parque Estadual da Serra do Conduru, a cargo da Diretoria de Desenvolvimento Florestal - DDF (SUDETUR, 2002).

Essas ações visaram o fortalecimento da qualidade ambiental e funcional deste destino turístico tão peculiar da Costa do Cacau, que envolve além da lagoa um conjunto paisagístico e ambiental excepcional, compreendendo rios, cachoeiras e matas, e a memória viva do cacau, base da história, economia e cultura ilheense. (SUDETUR, 2002, p. 4)

O município de Ilhéus possui duas Unidades de Conservação, a APA da Lagoa Encantada e Rio Almada e o Parque Municipal da Boa Esperança. A APA da Lagoa Encantada e Rio Almada, criada em 1993, e ampliada em 2003, com área de 157.745 ha, engloba oito municípios, porém o seu Plano de Manejo refere-se, apenas, a área original. Possui como principais unidades fisiográficas, a linha de praia com restinga, a planície fluvio marinha com manguezal, a planície aluvial com várzeas e brejos, as encostas das falésias e, finalmente, os tabuleiros ou altiplanos, com vegetação em estágios distintos de regeneração. O local de destaque da APA é a Lagoa Encantada, localizada no município de Ilhéus, com um espelho d'água de cerca de 5 km de extensão por 3 km de largura, cercada de cachoeiras, matas e

fazendas de cacau. Todo o litoral norte do município está inserido na APA da Lagoa Encantada e Rio Almada. (PROJETO ORLA, 2007)

A Lagoa Encantada foi citada pela primeira vez, em 1570, pelo historiador português Pero Vaz Gândavo, que relatava inclusive tubarões e peixes-boi em suas águas. Naquela época o Rio Almada era importante ligação entre a Lagoa e o mar e ainda fluía vigorosamente, sem o assoreamento provocado pelas atividades humanas. Atualmente o Rio Almada e a Lagoa Encantada representam potencial de esportes náuticos e atrativos eco turísticos e já contam com um terminal hidroviário próximo da rodovia BA-001 – hoje seu principal vetor de acesso turístico. (CODETUR, 99)

2.3.1. Turismo

Após a crise do cacau, o turismo se fortaleceu como nova vocação e vetor de desenvolvimento para a região, atraindo investimentos e programas voltados para seu fortalecimento e fomento. O diferencial dessa zona costeira é justamente a riqueza ambiental e cênica de praias paradisíacas integradas a Mata Atlântica, e assegurada por forte legislação ambiental e criação de Unidades de Conservação e Áreas de Proteção Ambiental (APA). A Lei existe, porém ainda falta implementação efetiva com ações de proteção e indicadores constantemente atualizados que permitam avaliar os resultados.

O processo de desenvolvimento do turismo baseia-se na qualidade ambiental paisagística como ativo do turismo e a consolidação da região como destino qualificado, tendo como ponto de partida as políticas públicas do Estado da Bahia de implementação do turismo sustentável, como novo vetor econômico do PRODETUR/BA, no Programa de Regionalização do Turismo, 2007.

O turismo da Costa do Cacau se formou e se fortaleceu com o apoio de uma estrutura de governança, que envolve as esferas estadual e municipais, os empresários e o terceiro setor, voltado para o desenvolvimento do turismo sustentável através do Conselho de Turismo do Pólo Litoral Sul, da Câmara Zonal de Turismo da Costa do Cacau e do Fórum Estadual de Turismo. A Costa do Cacau ocupa o terceiro lugar no ranking do número de Unidades Hoteleiras (UH) implantados por Zona Turística, com 6.259 UH ou 12% do total de 51.027 UH do Estado da Bahia, atrás apenas da Costa do Descobrimento (14.814 UH) e da Costa dos Coqueiros (7.746 UH), sendo Ilhéus o Município com maior número de unidades hoteleiras na Costa do Cacau, além de possuir um aeroporto e Porto que recebe cruzeiros marítimos. (LIMA, COPPE, UFRJ, 2011)

A motivação em relação ao conjunto da oferta turística relacionada com natureza e patrimônio histórico-cultural representa 72%, percentual este que deverá se elevar para 80%, a partir do fortalecimento do segmento na região da Costa do Dendê e da Costa do Cacau, conforme relatório do Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável do Pólo Litoral Sul. (PDITS, 2004)

Na AAE do CPS, o Quadro de Análise SWOT, reforça que as forças e potencialidades da região estão baseadas na vocação turística, na preservação ambiental, na presença de entidades de ensino técnico e superior de qualidade, e na crescente conscientização ecológica, fortalecida pelos movimentos sociais voltados para temas socioambientais. Como fragilidades, são elencadas questões de informalidade e carência de capacitação e tecnologias

para atividades econômicas; alto índice de desemprego; elevada sensibilidade ambiental; insuficiência de fiscalização dos ativos ambientais, de controle e monitoramento ambiental; ausência de Plano de área para combate a acidentes com derramamento de óleo; inexistência de Cartas de Sensibilidade Ambiental ao Óleo (Cartas SAO) para o sul da Bahia; alta dependência de transferência de recursos governamentais. Como Oportunidades, a demanda crescente por turismo de natureza; Programas governamentais – PRODETUR, Projeto Orla, PAC, Corredor Ecológico, Bolsa Família, FUNDEF; Centro de Defesa Ambiental (CDA). Como Ameaças, a mudança na política do estado na priorização do turismo na região; fluxo migratório inter-regional com foco no bipolo Ilhéus-Itabuna; risco de acidentes devido ao aumento da circulação de navios. (LIMA/COPPE/ UFRJ, 2011)



Figura 24-Vista aérea do litoral norte de Ilhéus. Fonte:Afonso Coppala

A imagem 24 mostra a faixa litorânea em processo de expansão urbana e no interior a extensa área de proteção ambiental com vegetação bem conservada. Apresenta-se com enorme potencial de interesse turístico e de pesquisas científicas. Infelizmente essa conservação não ocorre graças ao apoio dos governos, que se alternam em interesses e visões estratégicas, mas pela forte articulação e envolvimento de entidades civis que buscam um desenvolvimento sustentável e a preservação desse potencial natural, em parceria com instituições como a UNESCO, o MMA, e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). É preciso fortalecer a gestão das APAs e dar condições de proteção real desse território.

2.3.2. Produção agropecuária

O uso da terra na área da Bacia Hidrográfica do Rio Almada – onde se encontram os municípios de Ilhéus, Itabuna e Uruçuca – apresenta-se bastante diversificado, com cultivos tradicionais de subsistência, monocultura do cacau, pecuária extensiva e especiarias, que substituiu no decorrer do último século a Mata Atlântica. (LIMA/COPPE/UFRJ, 2011)

O Censo Agropecuário de 2006 apontou uma redução da área de cultivo dos principais produtos agrícolas nos quatro municípios abrangidos pela região de estudo entre 1990 e 2006, sendo mais acentuada entre as lavouras permanentes, devido às perdas na lavoura do cacau. Consta na AAE do CPS que para estimular o setor, foram lançados diversos programas: Plano de Aceleração do Desenvolvimento do Agronegócio na Região Cacaueira (PAC do Cacau), lançado em 2008, com previsão de investimentos em projetos de diversificação, produção de biocombustíveis, apoio à agroindústria e a agricultura familiar e obras de infraestrutura no sul da Bahia; Programa de Industrialização de Cacau em Pequena Escala (CEPLAC e o Governo da Bahia), para a implantação de pequenas e médias indústrias destinadas ao processamento de amêndoas de cacau e em cooperativas e associações de produtores; Associação dos Profissionais do Cacau Fino e Especial (APCFE), criada em 2004, visando à produção de cacau fino ou flavor, categoria comercial especial, produzida só em alguns países, com carga genética determinada para produção do cacau orgânico. (LIMA/COPPE/UFRJ, 2011)

A pecuária ainda inexpressiva nesse território, especialmente na zona costeira, vem aos poucos substituindo a cabruca de cacau, desmatando o que resta de mata para o plantio de capim. (LIMA/COPPE/UFRJ, 2011) Ainda resistem os apaixonados do cacau, que insistem nessa cultura tão arraigada no território, e que foi responsável por preservar parte da Mata Atlântica. Valorizar e incentivar essa tradição que foi o indutor do desenvolvimento de toda a região, ainda é importante e viável para garantir um desenvolvimento sustentável e a preservação da história e identidade desse povo.

2.3.3. Petróleo e gás natural

Deve-se considerar as atividades de E&P de petróleo e gás natural, na Bacia de Camamu-Almada, em curso e planejadas, que implicam em impactos e riscos ambientais, além dos impactos sociais e econômicos identificados e avaliados pela AAE realizada pelo Laboratório Interdisciplinar de Meio Ambiente (LIMA/COPPE/UFRJ, 2004) e considerados no planejamento de outras atividades produtivas na região, que pode afetar o litoral de Ilhéus.

Os resultados da análise dos riscos ambientais decorrentes de eventos acidentais de derramamento de óleo, considerando a complexidade e relevância ambiental que a região de influência direta dos blocos marítimos apresenta, demonstram que é essencial a existência de planejamento e de procedimentos de contingência para minimização dos danos e efeitos adversos dos derramamentos de óleo no mar, bem como, para a maximização da recuperação dos ecossistemas. (LIMA/COPPE/UFRJ, 2011)

As chamadas Cartas SAO – Cartas de sensibilidade ambiental para derramamentos de óleo – são importantes instrumentos auxiliares, bem como as operações de combate aos derramamentos de óleo e o gerenciamento ambiental da Zona Costeira e Marinha de uma forma mais ampla. A identificação e aporte de diretrizes para o mapeamento das áreas sensíveis a derramamentos de óleo cabem ao Ministério do Meio Ambiente (MMA). (LIMA/COPPE/UFRJ, 2011)

3.1. Complexo Porto Sul

O Complexo Porto Sul é parte de um projeto estratégico de desenvolvimento nacional e regional que investe numa logística para atender a demanda crescente dos mercados asiáticos por *commodities*, basicamente grãos e minérios brasileiros. A Bahia aproveita essa oportunidade para interligar, especialmente, as áreas produtoras de grãos do oeste e as reservas ferríferas do sudoeste baiano a uma estrutura portuária, capaz de escoar grandes volumes. Ilhéus foi escolhida, segundo informações do site da Bamin, para a implantação desse complexo intermodal devido a sua posição geográfica estratégica, em linha reta até a cidade de Caetitê, onde encontra-se a jazida de minério a ser explorada e interligada através da nova ferrovia em construção até o Porto Sul.

O Porto Sul é um projeto público-privado de parceria entre o Governo da Bahia e a Bahia Mineração (BAMIN), e será conectada a Ferrovia Leste-Oeste (FIOL) em execução pelo Governo Federal, que irá ligar o Tocantins até Ilhéus. A BAMIN é uma empresa brasileira de mineração com capital estrangeiro que iniciou suas atividades em 2005 com um projeto pioneiro para o estado da Bahia, que pretende transformar o Estado no terceiro maior produtor de minério de ferro do Brasil. O empreendimento denominado Projeto Pedra de Ferro pretende produzir 18 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, apoiado em uma gestão de excelência e sustentabilidade, segundo a empresa. O controle acionário da BAMIN é da Eurasian Resources Group (ERG). Com mais de 25 anos de sucesso na área de mineração, a empresa tem um portfólio de ativos de produção e projetos de desenvolvimento em 15 países, cruzando quatro continentes. A ERG é o maior produtor mundial de ferrocromo, uma importante produtora de minério de ferro, uma das dez principais produtoras de alumina e uma das maiores produtoras de cobalto e cobre, de acordo com informações do site da Sedur (Secretaria de Desenvolvimento Urbano da Bahia). (<http://www.sedur.ba.gov.br/>)

Previa-se que mais de R\$ 19 bilhões seriam investidos na Bahia, entre 2007 e 2011, somando-se ações do governo estadual, do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal e do Programa Nacional de Logística e Transportes (PNLT). Segundo a AAE do Complexo Porto Sul, esse empreendimento irá fomentar a formação de cadeias produtivas que possam agregar valor aos recursos existentes na região e o desenvolvimento de outras atividades, como o turismo, que possam tornar a economia estadual menos

vulnerável às oscilações de preço em determinados mercados. Ao mesmo tempo, a criação da Zona de Processamento para Exportação (ZPE), em Ilhéus, pretende induzir a industrialização e agregação de valor aos produtos primários para exportação, dinamizando a economia local e evitando a exportação apenas de *commodities*. (LIMA/COPPE/ UFRJ, 2008)

Além das promessas de desenvolvimento do setor de comércio e serviços, há evidentemente todo um lado negativo de impactos esperados a partir da atração e geração de fluxos migratórios que irão aumentar a demanda por infraestruturas e serviços de transporte, habitação, saneamento, saúde e segurança. Ciente desses problemas, o Governo do Estado providenciou uma AAE, visando evitar, reduzir ou compensar as implicações adversas e potencializar as benéficas.

O processo de licenciamento do Complexo demorou mais que o previsto e as obras do Porto só puderam ser iniciadas em 2020, com a etapa inicial de acessos previstos. Em 2021 a Bamin iniciou as exportações do minério de ferro provisoriamente pelo Terminal Enseada, em Maragogipe, na Bahia, com uma logística complicada que inclui rodovia e ferrovia. O sistema de transportes que está sendo utilizado pela BAMIN será substituído nos próximos anos por um processo de logística de maior capacidade e eficiência através da FIOLE, que está em construção entre Caetitê e Ilhéus, em conexão com o Porto Sul. Com 537 quilômetros, este é o Trecho 1 da ferrovia e foi arrematado pela Bamin em leilão realizado pelo Governo Federal em abril de 2021, na B3 (Bolsa de Valores), em São Paulo. De acordo com o site portos e navios, o investimento comprometido é de R\$ 3,3 bilhões, e a expectativa é de que em cinco anos o terminal portuário, com capacidade para até 42 milhões de toneladas anuais, já esteja em operação. (<https://www.portosenavios.com.br/>)

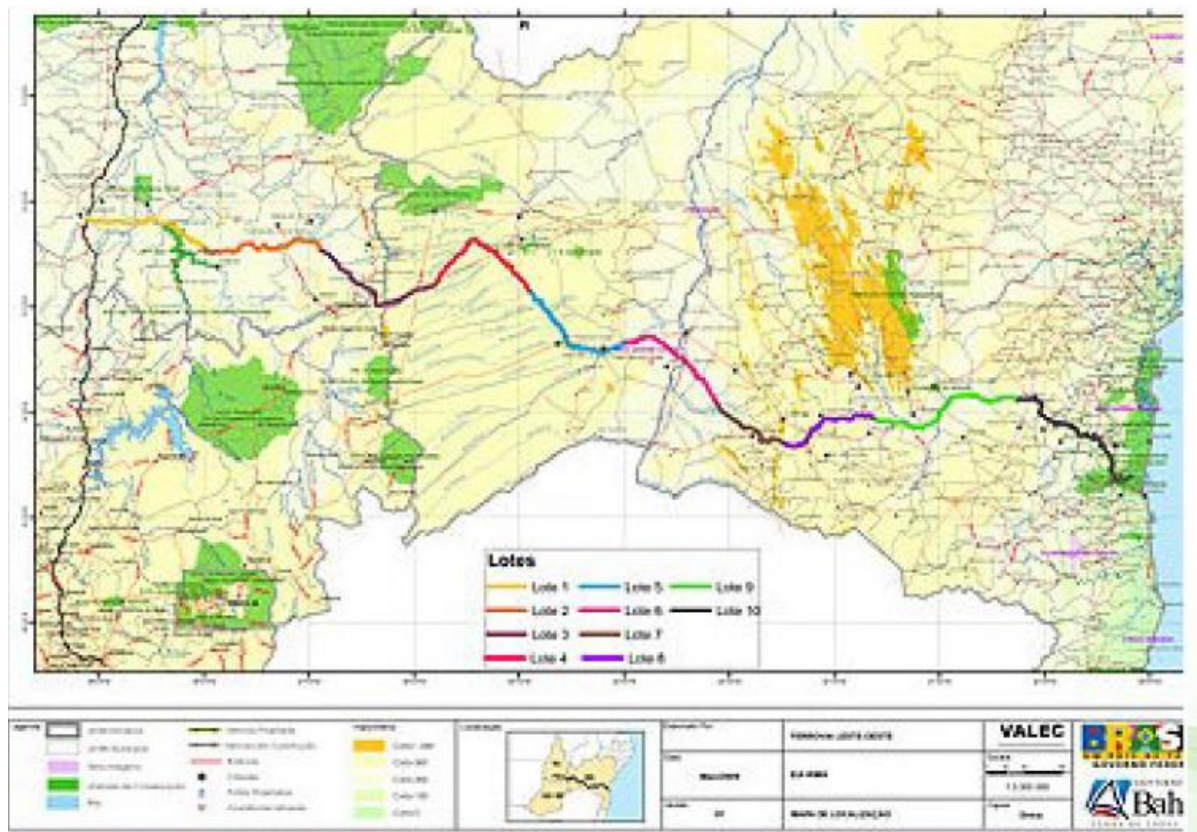


Figura 25-Concepção da ferrovia Oeste-Leste em 10 trechos (FIOLE) Fonte: GdB/SEPLAN (2009)

A integração da Ferrovia Oeste-Leste (Fig 25) proporcionará o aumento da segurança e a redução dos gastos em manutenção de rodovias, de custos do transporte de insumos e produtos diversos, aproveitando sua conexão com a malha ferroviária nacional, tornando mais competitivos os produtos do agronegócio e da mineração do oeste baiano e Centro do Brasil. (LIMA/COPPE/ UFRJ, 2008)

O Complexo Portuário, segundo informações da AAE do CPS, contempla estrutura *on shore* e *off shore*, composta por dois módulos com ponte de acesso entre 2 e 2,7 km de extensão, com profundidade em torno de 20 m, capacidade para navios de grande porte, até 220 000 DTW, com píer e bacia de manobra. Deverá exportar minérios, grãos, etanol e contêineres. (LIMA/COPPE/ UFRJ, 2011)

O projeto portuário contempla:

-um Terminal de Uso Privativo (TU), especializado, projetado para o carregamento de navios de minério, oriundo da mina de Pedra de Ferro em Caetité, realizado por meio de correia transportadora enclausurada e equipamentos de transbordo tipo *shiploader* que correm sobre trilhos instalados no píer. Um quebra-mar em enrocamento promoverá as condições de abrigo às instalações de acostagem;

-um Porto Público, pequena área logística Federal, onde está prevista uma posterior construção de novos píeres para exportação de outros produtos que não o minério da BAMIN;

- ZAL, área de armazenamento de domínio do Estado.

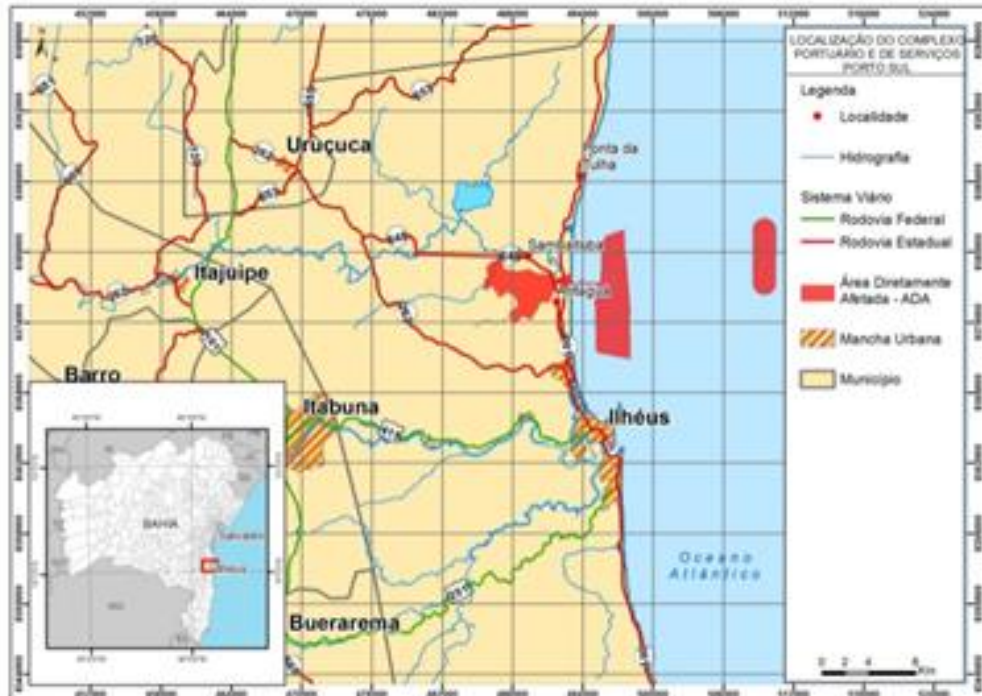
Para eleger a melhor localização, um Grupo de Estudo (Decreto 10.812/2008 e Portaria 002/2008), que congregou as Secretarias de Planejamento (SEPLAN), Infraestrutura (SEINFRA), Indústria, Comércio e Mineração (SICM) e Meio Ambiente (SEMA) elaborou uma análise comparativa de 6 lugares possíveis, considerando quatro fatores-chaves e dezessete quesitos determinantes, relacionados à localização portuária, acessibilidade, retro-área e meio ambiente.

De acordo com a AAE do CPS, a área de Ponta da Tulha foi selecionada por apresentar menor custo em obras civis; melhor condição de acesso rodoferroviário; e maior disponibilidade de área para implantação do retroporto industrial. Apesar de a região de Ponta da Tulha apresentar zonas de restrição ambiental (áreas úmidas, corpos d'água, manguezais, recifes de corais); presença de Unidades de Conservação (UC), presença de corredores ecológicos, áreas focais ou mini-corredores; estar em desacordo com o zoneamento de usos do PDM, mais pesou nessa análise locacional pela SEINFRA o enfoque da engenharia, considerando facilidades construtivas (acesso rodoviário; acesso ferroviário; acesso à profundidade 19 m; área para implantação do porto). (LIMA/COPPE/ UFRJ, 2011)

O Decreto Estadual nº 10.917, publicado em 19 de fevereiro de 2008, considerou de utilidade pública para fins de desapropriação uma área de 1.771,3 ha, na localidade de Ponta da Tulha, a 18 km ao norte da cidade de Ilhéus (Fig 27). Após estudos da área marítima, foi constatada a existência de uma grande bancada de corais, o que inviabilizou a localização e transferiu o Complexo para a área de Aritaguá, conforme as figuras 25 e 26 a seguir.

Onde ficará o Porto Sul?

O Porto Sul se localizará na Costa Leste do Brasil, no litoral norte do município de Ilhéus-BA, entre as localidades de Aritaguá e Sambaituba.



Localização
do Porto Sul.
Fonte: Hydrosul
Orienta, 2011

Figura 26-Localização estratégica do Porto Sul. Fonte: AAE CPS, 2011



Figura 27-1ª concepção da conexão retroárea portuária e ferroviária FIOI. Fonte : VALEC, 2009.

A figura 28 apresenta a localização do Complexo em relação a ZPE e a sede de Ilhéus. Os planos e informações mais recentes não apresentam mais nenhum comentário a respeito do aeroporto internacional que faria parte do Complexo modal inicialmente, e que poderia alavancar o turismo na região.



Figura 28-Construção do acesso ao Porto Sul. Fonte José Nazal, 2021 e Figura 29-Localização do Complexo Porto Sul e ZPE em relação a sede de Ilhéus. Fonte: <https://www.otabuleiro.com.br/blog/setores-da-prefeitura-de-ilheus-iniciam-planejamento-de-acoes-na-area-do-porto-sul> de 2019. Acesso em 16/08/2021.

A área de localização do CPS, na figura 29, apresenta ambientes naturais bem conservados e teoricamente protegidos por lei, visto que estão numa APA e fazem parte de programas nacionais e internacionais de conservação da biodiversidade, como o Projeto Corredores Ecológicos, Reserva da Biosfera da Mata Atlântica e *Hotspots*. Essa área do Projeto Porto Sul está inserida no mini corredor Conduru-Boa Esperança que tem o potencial de conectividade entre as duas unidades de conservação - Parque Estadual Serra do Conduru e Parque Municipal Boa Esperança, através das suas diferentes tipologias de cobertura vegetal. (Plano Municipal de Conservação da Mata Atlântica de Ilhéus, 2012)



Figura 30-Projeto do Porto Sul. Fonte: <https://www.bamin.com.br/bamin.php>, acesso em 01/09/2021.

3.2. Audiências Públicas do CPS e a Participação Social

O processo de debates e dez audiências sobre o projeto em si, com um total de 12 mil participantes, e a troca de informações e esclarecimentos que ocorreu em seis cidades envolvidas no Complexo Porto Sul, por um lado dividiu as comunidades entre contra e a favor, porém, por outro lado, foi importante no fortalecimento da participação social. Foi sem dúvida, o projeto mais debatido e enriquecido de contribuições da sociedade organizada na

Bahia. Esse modelo participativo trouxe colaborações que servirão de referencial para outros projetos no futuro, segundo Celio Costa Pinto, o Superintendente do IBAMA na Bahia. Todo esse debate sobre o CPS foi um exercício importante que fortaleceu a credibilidade nas audiências públicas, e segundo Costa, prova que o projeto ficou muito melhor economicamente, ambientalmente e socialmente após essa troca de conhecimentos e ajustes.

As primeiras audiências nas 6 cidades envolvidas no Porto Sul em 2011 teve 8.400 inscritos. Eracy Lafuente, coordenador de infraestrutura da Casa Civil do Governo da Bahia afirmou que “Esse nível de participação demonstra o envolvimento da comunidade e a transparência com que o Governo da Bahia está conduzindo todo o processo de implantação do Porto Sul, com o máximo respeito à questão ambiental e às pessoas inseridas na área do empreendimento”. Costa ressaltou nessa época que “A participação popular foi extremamente positiva. Conseguimos chamar a atenção para a importância do licenciamento ambiental e foram apresentadas sugestões que contribuirão com a nossa equipe técnica na elaboração do relatório final”. (<http://www.bahia.ba.gov.br/2012/06/noticias/governo/audiencias-publicas-do-porto-sul-em-seis-cidades-reunem-4-600-pessoas/> Acesso em 15/09/2021)

De facto, a participação foi bastante importante e teve força para alterar detalhes do projeto que seriam muito danosas ao ambiente. Sem a participação de representantes de diversos setores e níveis sociais, de pesquisadores das universidades, técnicos e ambientalistas, certamente o resultado seria um projeto que atenderia apenas aos interesses da empresa e causaria danos ainda maiores ao território.



Figura 31-Participação social. Fonte: <http://www.gamba.org.br/noticias/porto-sul-rumos-depois-da-audiencia> e Figura 32-Movimento Sul da Bahia. Fonte: <https://www.nossailheus.org.br/category/impacto-em-politicas-publicas/audiencias-publicas/> Acessos em 24/07/2021.

Na visão do GAMBA, o movimento ambientalista saiu fortalecido das audiências em sua capacidade de mobilização, e também na manutenção da continuidade pela defesa do meio ambiente, e na tentativa de impedir o Porto Sul. Segundo eles, pareceres técnicos feitos

por estudiosos e pesquisadores das universidades baianas apontam inviabilidade do projeto (GAMBÁ, 2011).

Pedro Canário escreveu no site Conjur em 2014 um artigo sobre O DESAFIO DA INFRAESTRUTURA- Potencial de discussão judicial torna Porto Sul o "Belo Monte da Bahia", onde apresenta sua visão de que esse processo participativo e a preocupação ambiental atrasam o desenvolvimento. Em 2014 o Porto Sul já era alvo de pelo menos quatro pedidos de liminar em ações civis públicas para impedir o início das obras, e uma nova ação já ajuizada pelo Ministério Público Federal. Dos quatro casos judiciais cuja instrução processual ocorreu em 2012 e em 2014, segundo Canário (2014), o primeiro resultou num Termo de Ajustamento de Conduta um ano depois, e dos outros três, um perdeu o objeto, outro teve a liminar negada. Dessas quatro ações, três foram ajuizadas em conjunto pelo Ministério Público Federal e o MP da Bahia e uma apenas pelo MPF. Na visão de Canário, o Porto Sul é uma obra de infraestrutura de grande porte que causará grande impacto econômico para a região, mas que sofre com as impugnações judiciais promovidas pelo Ministério Público Federal. E sempre com base em argumentos ambientais. Ele também compara o PS a Belo Monte, no Pará: “Contra as obras da hidrelétrica no Pará, até 2012 o Ministério Público contabilizava mais de 50 processos, sendo 16 ações civil públicas. Os ajuizamentos começaram em meados de 2002, e até hoje a construção não foi liberada devido a liminares.”

É importante destacar que o Porto Sul apresentou um instrumento inovador que é o TCSA, o Termo de Compromisso Socioambiental, que possui 38 PBAs (Programas Básicos Ambientais), que são condicionantes a serem atendidas anteriormente para prevenir ou mitigar os riscos e impactos negativos. Normalmente o que ocorre são TACs (Termos de Ajustamento de Conduta), quando já ocorreu o crime ambiental e indica-se ações corretivas.

O TCSA tem o objetivo de promover a gestão ambiental integrada e estratégica; o planejamento territorial; o aprimoramento do monitoramento, avaliação e controle ambiental; o fortalecimento da fiscalização; a consolidação de unidades de conservação; e a preservação e proteção de corredores ecológicos.

O TCSA prevê medidas estruturantes de Aprimoramento da Fiscalização Ambiental, a partir da elaboração de um Protocolo Integrado de Fiscalização, que deverá promover o planejamento, a organização e a realização de operações de fiscalização sistêmicas de caráter preventivo e repressivo, a ser executado em parceria pelas entidades e órgãos de fiscalização ambiental dos entes federativos que atuam na região.

É uma proposta inovadora que se antecipa para proteger o território, através de um Observatório que irá acompanhar todo o projeto desde sua implantação, e as próximas intervenções que virão com a evolução do empreendimento.

Porém o Observatório precisará de toda uma estrutura de manutenção para atuar de forma eficaz na fiscalização e monitoramento. É importante direcionar um Fundo proveniente de doações, taxas e multas ambientais para garantir condições de manutenção do Observatório. A existência desses instrumentos não garantem por si a sustentabilidade do empreendimento. Aí entra a importância da participação social no processo para exigir que se cumpram os programas e ações determinados. O Observatório Socioambiental terá acesso às informações técnicas oficiais para monitorar os indicadores ambientais e auxiliar na

fiscalização do cumprimento das obrigações/ações previstas no TCSA, entre outras atividades. Fortalecerá a Governança socioambiental na região.

3.3. Porto sustentável e sua relação com a cidade

A atividade portuária impacta o meio ambiente onde se insere, modificando inevitavelmente o ambiente de implantação, na morfologia costeira, supressão de vida animal e vegetal, surgimento de animais estranhos ao ambiente, poluição, e outras. (PORTO & TEIXEIRA, 2002) O processo de construção do empreendimento, principalmente da estrutura *off-shore*, se caracteriza por intervenções diretas e intensas no ambiente e em pressões sobre a urbanização no entorno que afetam o território sobre diferentes aspectos. (LOPES & VILAÇA, 2018) Por isso é importante um planejamento integrado para harmonizar e reduzir os conflitos causados pela interação cidade-porto.

Por outro lado, se compararmos a sustentabilidade do transporte de cargas por rodovias com o transporte marítimo, é claro que investir em portos é muito mais econômico e menos impactante ambientalmente que rodovias. A infraestrutura de transportes de cargas na União Europeia e nos EUA é considerada estratégica, com grande intermodalidade de transportes, sendo a hidrovia, os terminais hidroviários e os portos marítimos, a coluna mestra de toda a economia. O Brasil ainda depende fortemente das rodovias para o transporte de pessoas e de cargas, a um alto custo de investimento e manutenção. O sistema de ferrovias, hidrovias e dutovias no Brasil é muito carente de ampliações e investimentos, enquanto o transporte em caminhões encarece os insumos transportados, polui e causa acidentes. O mais viável é fortalecer um sistema modal interligado para vencer as distâncias continentais de deslocamento de cargas no Brasil. (CARTACHO, 2021)

Monié e Vidal (2006) falam que em alguns casos o porto é apenas um equipamento de transporte a serviço de uma rede global de multinacionais globais que acaba por beneficiar muito pouco o lugar onde se implanta. Muitas vezes é desterritorializado e desconectado da cidade onde está, e pouco desenvolvimento contribui para a região. Porém existem situações de relação porto-cidade que agregam transformações positivas ao entorno. Isso acontece quando a "cidade portuária" consegue agregar valor aos fluxos de cargas, as simples trocas comerciais internacionais, com uma transformação do modo de produzir que atrai mais e mais atividades terciárias (MONIÉ, 2003).

Cada vez mais se amplia a consciência da importância de se preservar o meio ambiente, em busca da sustentabilidade socioambiental em áreas com presença de atividades potencialmente impactantes. Entretanto, para se alcançar essa sustentabilidade, é necessário o envolvimento da comunidade local na construção das políticas públicas e tomadas de decisões sobre o futuro desejado para o território em parceria com instituições governamentais e organizações do terceiro setor. De outra forma, é praticamente impossível alcançar o tão sonhado desenvolvimento sustentável (CUNHA, VIEIRA & REGO, 2007).

A partir dos anos 2000, o Brasil passou a buscar se inserir internacionalmente, com a visão de que a qualidade de vida está atrelada ao crescimento econômico. Nesse intuito, passou a investir em grandes obras de infraestrutura com o apoio da parceria privada, seguindo as medidas dos Planos de Aceleração do Crescimento (PAC e PAC 2). Os projetos

do PAC são financiados por parceria de capital estatal e capital privado, com recursos do BNDES e concessões de exploração dos empreendimentos ao setor privado. Geralmente esses grandes projetos de infraestrutura têm o potencial de causar impactos significativos ao ambiente e causar conflitos socioambientais com a população tradicional do território onde são implantadas.

Fearnside e Laurance (2012) reforçam o pensamento de que a implantação de infraestruturas voltadas para atender o mercado internacional pouco beneficia as comunidades locais, e retiram a oportunidade de outras estratégias de desenvolvimento que poderiam ser mais benéficas e menos custosas.

Atualmente no Brasil a palavra chave para o desenvolvimento é “urgência”, e os instrumentos de controle de impactos socio-ambientais negativos passaram a ser vistos como entraves ao desenvolvimento do país. (ZHOURI; LASCHEFSKI, 2010) O processo de licenciamento ambiental tem sido culpado de atrasar a implantação de empreendimentos considerados estratégicos para o Brasil.

A figura 33 apresenta o modelo tradicional de portos, um pouco semelhante ao Porto do Malhado em Ilhéus, que inserido dentro da cidade, sem espaço para expandir, gera um gargalo problemático e limitante à mobilidade urbana além de danos socioambientais. Foi construído para o fim específico de exportação do cacau, e hoje perde competitividade devido à necessidade de dragagens para receber navios maiores.



Figura 33-Porto tradicional de estuário e os problemas recorrentes. Fonte: Cartacho, 2021 (adaptado de Delatares, 2014).

Os possíveis impactos do desenvolvimento portuário nos ecossistemas costeiros devem ser avaliados de acordo com as especificidades de cada caso. Um porto sustentável deve considerar os riscos ao ecossistema e monitorar os indicadores de qualidade ambiental para evitar maiores agressões ao meio ambiente. A gestão ecossistêmica é desejada para um desenvolvimento portuário sustentável, segundo Cartacho. As características específicas do território a se implantar o porto devem ser consideradas no projeto e na operação para

escolher as melhores alternativas. Construções em grande profundidade, que é o caso do porto *offshore*, em conjunto com técnicas modernas, pode reduzir os impactos. O resultado da visão sistêmica deve produzir resultados sustentáveis e favoráveis para pessoas, planeta e economia, e a governança deve fortalecer a visão positiva da sociedade em relação ao porto (CARTACHO, 2021). O desenvolvimento deve buscar equilibrar o crescimento econômico e social em parceria com a saúde dos ecossistemas.

A infraestrutura portuária nos países em desenvolvimento são um instrumento de integração territorial, incentivo à economia e geração de empregos, pois os portos são peça fundamental da cadeia produtiva de importação e exportação (CARTACHO, 2021). Segundo Cartacho, crescimento econômico e desenvolvimento sustentável apresentam-se como grandes desafios nas próximas décadas, aparentemente antagônicos, porém para vencer esse paradigma, é necessário que se complementem e se sustentem numa visão integrada, sistêmica (Homem, Meio Ambiente e Economia) e proativa, com planejamento a longo prazo.

Os empreendedores, preocupados apenas com o lucro financeiro, entendem que o planejamento ambiental é um custo adicional, entretanto já ocorre uma mudança para a compreensão de que a preservação ambiental é uma vantagem competitiva na medida que valoriza a empresa com ações de responsabilidade social. Cada vez é mais valorizado implementar uma gestão ambiental e fazer a transição para uma economia circular, pois fortalece a imagem positiva da empresa frente a sociedade e ao Mercado global.

Define-se Porto Sustentável, aquele desenvolvido e operado baseado na estratégia de crescimento econômico verde, com visão a longo prazo, assegurando o desenvolvimento que antecipa as necessidades das gerações futuras para seu próprio benefício e a prosperidade da região que lhe serve (CARTACHO, 2021 APUD PIANC, 2018b).



Figura 34-Acesso a futura área de logística do CPS. Foto de Nazal, 2021. e Figura 35-Pátio de estocagem e ponte do Porto de Pecém-PE. Fonte: Governo do Estado do Ceará, 2020.

O Porto do Pecém, na Figura acima, apresenta um modelo próximo do que será o Porto Sul em Ilhéus, com uma retroárea de logística abastecida pela ferrovia e uma ponte (mineroduto) mar adentro até o pier de atracação. A tendência dos navios é crescerem cada vez mais para gerar economia de combustível e custo de fabricação, assim, os Portos do Futuro precisam ter calados cada vez mais profundos, o que pode gerar demanda por dragagens e reforços estruturais nos piers. Portanto, o investimento em portos offshore em áreas de calado profundo como Porto Sul, são o mais indicado para atender ao cenário futuro de desenvolvimento.

Por outro lado, devemos considerar que, de acordo com Sachs (2008), o crescimento não é sinônimo de desenvolvimento se ele não amplia a oferta de emprego, não reduz a pobreza e não diminui as desigualdades sociais, sendo assim, o desenvolvimento exige uma sinergia entre as dimensões sociais, econômicas e ambientais.

O porto de Rotterdam apresenta projetos de sustentabilidade no ramo portuário que amenizam os danos aos ecossistemas envolvidos e garantem maior responsabilidade e segurança socioambientais. É considerado um dos portos mais sustentáveis do mundo e afirma estar empenhado cada vez mais em realizar mudanças significativas no que se refere ao meio ambiente. Seu objetivo é combater as mudanças climáticas e, ao mesmo tempo, garantir que o porto e seus arredores sejam seguros, saudáveis e atraentes (PORT OF ROTTERDAM, 2021). Ao pensar em porto sustentável, é um dos modelos inspiradores a serem seguidos.

Para ser mais sustentável, além de projetos similares voltados para a sustentabilidade, o CPS deveria não simplesmente exportar a matéria-prima e importá-la em seguida transformada, mas sim promover o desenvolvimento da cadeia produtiva local para fazer essa transformação aqui na Região, gerando mais empregos e desenvolvimento da economia local.

3.4. Casos similares no Brasil

A atividade portuária gera impacto direto sobre o meio ambiente onde se insere, através de inevitáveis modificações do local de implantação, na morfologia costeira, supressão de vida animal e vegetal, e outros. Estudar casos similares pode ser útil num planejamento proativo que se antecipa aos problemas que virão.

Para um planejamento proativo é importante estar preparado para mudanças de cenário, e estudar casos similares e seus processos de evolução pode ser útil para tornar o território mais resiliente. O Complexo Porto Sul está localizado em uma cidade litorânea do Nordeste brasileiro, com especificidades socioambientais, históricas e culturais importantes, portanto, para análise de casos, foram escolhidos três complexos logísticos na costa brasileira que podem trazer valorosas reflexões, pois estão num contexto mais próximo do nosso caso de estudo. Todos os quatro projetos em análise aqui são marcados pela força da iniciativa privada na influência de mudanças na estratégia de desenvolvimento adotado pelos Governos, que têm todo o apoio a favor de seus interesses nessas parcerias publico-privadas, e que adotam um discurso de responsabilidade socioambiental, porém na prática causam imensos conflitos e prejuízos socioambientais. Em muitos casos ocorre a expulsão das comunidades tradicionais e o impedimento de manterem as atividades de subsistência.

As últimas décadas do século XX e o início do século XXI são marcadas por profundas mudanças no processo produtivo. O processo de globalização traz consigo novas exigências logísticas e organizacionais, e nesse contexto a atividade portuária ganha uma nova importância no cenário global. O processo de “conteneurização” dos portos na década de 1970 instituiu um sistema de transporte que reduz a perda de cargas de maneira drástica, exigindo mudança no layout e na concepção de relacionamento do porto com as cadeias produtivas. Havendo grande dificuldade para a expansão dos terminais de contêineres em portos já existentes, faz-se necessária a construção de novos portos afastados de áreas urbanas (QUINTO, 2012, P.60).

O objetivo desta etapa da pesquisa foi perceber como se deu o processo de instalação e desenvolvimento desses projetos e os impactos que geraram no território onde estão inseridos. Também pretende avaliar o que os estudos científicos elaborados a respeito deles indicam sobre a existência ou não de um desenvolvimento sustentável.

Os casos escolhidos para análise são os complexos do Pecem no Ceará, de Suape em Pernambuco, e de Açu no Rio de Janeiro.

3.4.1. Complexo de Pecem

O Complexo do Porto do Pecem no Ceará apresenta uma estrutura um pouco similar a do CPS em Ilhéus, sendo lançado em 1995 com o decreto que criava a Companhia de Integração Portuária do Ceará (Cearáportos), e iniciou operações em 2002. Localizado a cerca de 60 km da capital, a Praia do Pecém, no município de São Gonçalo do Amarante, após diversos estudos, foi a região litorânea escolhida para a construção de um porto *off-shore*, dentre as diversas opções, por atender a todos os requisitos, incluindo uma vasta retroárea portuária adequada para a instalação de grandes construções, como prédios administrativos, indústrias, constituindo-se assim, o que conhecemos hoje como Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP). Em 2001 aportava no Pecém o primeiro navio de operação comercial, segundo o site do Governo do Ceará, 2015.

São Gonçalo, a cidade que abriga em seu território parte do CIPP, ocupa a 95ª posição nacional no ranking do PIB per capita brasileiro, segundo reportagem de Fabio Campos no site FOCUS.JOR (2020). O PIB per capita de São Gonçalo em 2018 alcançou R\$ 87.086,02, no entanto, Fabio Campos ressalta que o valor é, basicamente, a divisão do PIB total pelo número de habitantes de um país ou estado, porém ele leva em conta uma divisão igual por todos os habitantes, o que seria uma distribuição de renda muito equilibrada. Na verdade, o PIB per capita de São Gonçalo é alto devido a riqueza produzida no complexo do Pecém, e o que ocorre não é uma divisão dessa riqueza, visto que a população de São Gonçalo é majoritariamente pobre. Por outro lado, a arrecadação municipal teve reflexos positivos, e há mais dinheiro circulando na cidade. Fábio Campos fala que o diferencial para melhorar a qualidade de vida da população reside exatamente no mérito da gestão pública municipal. (FOCUS.JOR, 2020)

De acordo com informações do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), o município cearense tinha em 2015 população estimada em 46 mil pessoas, representando incremento de cerca de 25% no número de habitantes em 10 anos. Em comparação aos 20 anos anteriores, o crescimento da população foi de 50%.

“A efetivação de obras como a refinaria e a siderúrgica, seriam a redenção para o Ceará, pois atrelado a estes investimentos teríamos, posteriormente, o polo petroquímico e o polo metal mecânico, setores marcantes no desenvolvimento de qualquer região. O Terminal Portuário do Pecém foi concluído em 2001 para ser atrelado e receber a siderúrgica e refinaria. Na ausência desses investimentos, o porto totalmente concluído, não apresentava operação. A partir de 2002, veio a necessidade de colocar o porto para funcionar, e o Porto do Pecém teve que se adaptar a novas condições”, ressaltou Erasmo Pitombeira (SINCOMAN, 2015).

De acordo com Janaina Aderaldo (2012), acredita-se que o município de São Gonçalo do Amarante não está caminhando na direção do desenvolvimento sustentável, pois, apesar do desenvolvimento econômico obtido com o CIPP, esse desenvolvimento é duvidoso social e ambientalmente, pois este município apresenta persistentes problemas sociais, econômicos e ambientais mesmo após mais de uma década da implantação do Complexo.

Janaina fala ainda que esse investimento visa fortalecer a economia cearense sem preocupação real com o meio ambiente e a distribuição de renda, especialmente em relação à sociedade de São Gonçalo do Amarante e aos moradores do distrito do Pecém.

Em 2020, Pecém fez 70 anos de fundação; de vila a complexo industrial. O site do Governo do Ceará em 2015 falava que: “Pecém de hoje cresce assustadoramente, seu comércio aumenta, acompanhando o desenvolvimento industrial. O distrito, a cada instante, perde sua identidade, e das famílias, antes existentes, pouco se fala e pouco se vê, pois a migração para o Pecém é muito grande e foge aos padrões antigos “ (CEARÁ, 2015). Essa fala demonstra a perda de identidade da comunidade tradicional, pois os índios, pequenos agricultores, artesãos, e pescadores foram diretamente afetados.

Janaina Aderaldo (2012) analisou em sua pesquisa os indicadores de sustentabilidade para verificar se o complexo do Pecem refletiu em desenvolvimento sustentável ou não para a cidade de São Gonçalo do Amarante, onde foi implantado. Ela alerta que na época a cidade não possuía um Plano Diretor Urbano nem um Conselho Municipal de Meio Ambiente, o que também a impedia de fazer os licenciamentos ambientais, o que seria importante para cobrar adequações nos projetos mais voltadas para a sustentabilidade, e com o uso de energias renováveis. Num local como o litoral cearense onde a energia eólica e solar são tão abundantes, é difícil compreender porque o CIPP apresenta uma matriz energética baseada em usinas termoeletricas movida a carvão mineral para seu parque industrial. Esse é um fator que já demonstra a falta de preocupação com o ambiente e a sustentabilidade.

O desempenho econômico evoluiu bem entre 2000 e 2008, período analisado, porém o aumento da arrecadação de impostos não refletiu na receita orçamentária per capita, pois as empresas foram atraídas com isenção de impostos por 5 a 10 anos. Um desenvolvimento sustentável deveria refletir em melhorias para a população com um orçamento destinado para o melhoramento de setores básicos como educação, saúde e infraestrutura sanitária. (ADERALDO, 2012)

A densidade demográfica de São Gonçalo do Amarante mais que triplicou nestes oito anos, o número de ocorrências policiais duplicou nesse período. Ao analisar o aumento da violência, Janaina (2012, p. 60) avalia que “este impacto negativo deve-se, em grande parte, à concentração de renda – visualizada entre os PIBs industrial e PIBs per capita; à alta densidade demográfica em espaços concentrados; e à falta de acesso a serviços básicos como saúde e educação.”

O Índice Institucional mostrou decréscimo de desenvolvimento na cidade, pois as ações do Governo voltadas para atrair mais empresas e investimentos privados não são acompanhadas de investimentos em serviços básicos, infraestrutura pública e habitação para atender as demandas com o crescimento demográfico. O município passou da 33ª para a 89ª posição no ranking institucional municipal entre os anos de 2000 e 2008. (ADERALDO, 2012)

O estudo de Janaina mostrou que as maiores perdas ambientais decorrentes do impacto negativo do CIPP sobre o ambiente entre 2000 e 2008 ocorreram na cidade de São Gonçalo, em relação à macrorregião do entorno do complexo .

Foram dados subsídios para atrair as empresas como: diminuição do preço da tarifa de água; desconto de 75% no Imposto de Renda por 10 anos; diferimento de 59% do ICMS (pagar

em momento posterior à comercialização da energia); e mecanismos de incentivo para antecipação do início da operação. Apesar do estímulo econômico, é importante ressaltar que o município de São Gonçalo do Amarante e demais macrorregiões ainda se encontram com baixos níveis de desenvolvimento na dimensão econômica, com valores inferiores a 0,5. (ADERALDO, 2012)

O índice que apresentou maior variação foi a densidade demográfica, pois o discurso de promessas de empregos gera uma grande atração e produz grandes impactos ambientais e sociais, que deveriam receber maior atenção e planejamento por parte do poder público. Janaina alerta que quando forem adotadas medidas que elevem o Índice Institucional, com melhor oferta de serviços básicos, moradia digna e bem-estar através do ordenamento urbano, PDU e Programas habitacionais-, os demais indicadores irão acompanhar esse crescimento. (ADERALDO, 2012)

Janaina verificou que o “CIPP gera satisfação de pequena parcela de interessados, dentre empresários, políticos e profissionais especializados importados para a região” (ADERALDO,2012, p. 75), pois a população local só acessa empregos de menor qualificação e remuneração devido a baixa capacitação. Seria importante para mudar esse cenário que o Governo municipal investisse em cursos técnicos e melhoria do ensino. Outro fator importante que necessita intervenção é o crescente desordenamento urbano e incapacidade do Governo atender às demandas geradas por esse crescimento econômico que não se apresenta sustentável. A melhoria da dimensão econômica com aumento da arrecadação de impostos não se refletiu no aspecto ambiental nem social, segundo as pesquisas, o que demonstra a necessidade de um planejamento sistêmico que considere importante para o desenvolvimento não apenas o crescimento econômico, mas o equilíbrio e harmonia nas dimensões ambientais, socioculturais e econômicas.



Figura 36-Porto de Pecém. Fonte: <https://www.cspecem.com/pt-br/sobre-a-csp/complexo-industrial-e-portuario-do-pecem/> Acesso em 16/09/2021

3.4.2. Complexo do Suape

Situado ao sul da região metropolitana de Recife, o Complexo Industrial Portuário de Suape abrange cinco municípios na sua área de influência direta e indireta: Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca, Jaboatão dos Guararapes, Moreno e Escada. O Complexo vem se destacando como importante polo de desenvolvimento da região Nordeste, como um concentrador e distribuidor de cargas nas áreas de bens e serviços para o setor naval, *offshore*, de petróleo e gás natural. (QUINTO e BARRETO, 2012) O Estaleiro Atlântico Sul, localizado numa ilha, é um dos empreendimentos mais impactantes do ponto de vista ambiental e social pela magnitude de alterações geológicas na bacia estuarina, supressão de manguezais com perda de biodiversidade, alteração de paisagem, poluição atmosférica, e realocamento de populações tradicionais (BARROS e SILVEIRA, 2010). Existe um forte conflito entre o Complexo e as comunidades de pescadores e agricultores locais.

A obra de instalação do Porto de Suape provocou a supressão de remanescentes de floresta e manguezal, e também o represamento de rios e canais, o aterramento de ambientes aquáticos e a supressão/derrocagem de arrecifes de arenito e coral (BRAGA et al., 1989). Além da visível mudança da paisagem, alterações nos processos e funções ecológicas no estuário reduziram a comunidade fitoplanctônica, o que potencialmente desencadeou a ocorrência de altos índices de ataques de tubarão na região (NEUMANN et. al., 1998).



Figura 37-Infraestrutura do Porto de Suape (PE), sobre os ecossistemas da foz do Rio Ipojuca e barreiras de coral. Fonte: Gustavo Penteado (s/d).

3.4.3. Complexo do Açú

O Complexo Logístico, Industrial e Portuário do Açú (CLIPA) foi criado em 2007, e é um grande projeto de desenvolvimento iniciado pelo empresário Eike Batista, no município de São João da Barra, no norte do estado do Rio de Janeiro, com todo apoio das instituições

públicas e privadas e pelo Governo municipal, estadual e federal. Sua implantação gerou conflitos socioambientais de diversas naturezas. É mais um dos exemplos de projetos no estado do Rio de Janeiro que apresentam o discurso de desenvolvimento econômico e social, porém a realidade atual desses empreendimentos é a baixa geração de empregos, intensa degradação ambiental e acirramento de conflitos ambientais (LOPES E VILAÇA, 2018).

As grandes empresas utilizam das carências locais para que os Estados cedam às suas demandas territoriais, isto é, com promessas de empregos e de receitas públicas, impõem aos setores menos organizados da sociedade práticas poluentes e regressão dos direitos sociais. (ACSELRAD, 2010)

No caso do CLIPA, ocorreram diversas irregularidades no processo desde o início com audiências públicas pouco participativas e exclusão de atores importantes. Estando implantado sobre áreas consideradas bens da União, como o mar territorial e a plataforma costeira, o IBAMA seria o órgão competente para seu licenciamento. A expectativa pelo desenvolvimento econômico fez calar as críticas sobre os conflitos que ocorreram, até que a crise econômica de dimensão internacional, com a desistência de diversas empresas que seriam implantadas no Complexo fez reduzir a receita para o Município e a geração de empregos tão esperada. O não cumprimento e a suspensão dos projetos de compensação e mitigação ambiental, sobre os grandes impactos ambientais foi mais um agravante, além da imensa área desapropriada para instalação do CLIPA, que se transformou num passivo ambiental, provocaram questionamentos. Com a falência do empresário Eike Batista, as empresas que ocupariam áreas enormes, com siderúrgicas, usinas termelétricas, estaleiros, entre outras, desistiram do investimento.

Sendo um grande projeto de investimento capaz de modificar o uso do solo, deslocar pessoas, alterar as características da economia, do trabalho local causar danos ambientais, ou seja, de reordenar o território, é importante analisar quais são os agentes mais poderosos e ativos na reestruturação do espaço e suas intencionalidades (MARTINS, 2014 APUD LOPES e VILAÇA, 2018, P.350).

Lopes e Vilaça (2018, P. 358) descrevem um contexto muito similar ao que ocorre em Ilhéus com o Complexo Porto Sul: ... 'gerou um conflito entre duas racionalidades que questionam diferentes modelos de desenvolvimento. Uma delas defende a ideia de crescimento econômico a todo custo, mesmo que ele seja acompanhado de impactos socioambientais. Já a outra acredita que para o crescimento econômico ser plenamente alcançado, precisa adotar medidas que ampliem os mecanismos de participação da população atingida nos processos decisórios, oferecendo a condição necessária para que os seus interesses possam também ser ouvidos”.

No caso do Complexo do Porto de Açú no Rio de Janeiro, a AIA apontou as alterações ambientais esperadas, como a erosão na praia, porém as ações preventivas não ocorreram. Em relação ao problema da intrusão de água salgada no interior do continente, onde o RIMA do DISJB (Distrito Industrial de São João da Barra) não apresentou nenhuma medida de mitigação, contenção ou correção em caso de acidentes, o que efetivamente acabou ocorrendo. O estudo de caso mostrou que o CLIPA foi aprovado e apoiado com todas as facilidades oferecidas pelo poder público para a implantação do megaempreendimento, em nome do desenvolvimento local, regional e nacional, porém se deram, na verdade, em direção a um único conglomerado de empresas, o Grupo EBX (LATINI, 2016). Concluiu-se no caso do CLIPA que os instrumentos não foram eficientes, visto que os impactos previstos se concretizaram e o potencial preventivo da AIA não ocorreu.

A sustentabilidade de um empreendimento depende em grande parte do sucesso na implantação das medidas de mitigação e de um rigoroso programa de monitoramento, que permita implementar ações corretivas de

forma rápida e eficiente. Nesse sentido, apenas a identificação prévia dos impactos negativos não tem valor. Medidas de mitigação devem ser propostas, mesmo para as situações onde não se tenha a certeza de ocorrência do impacto ambiental, para que as ações corretivas possam ser implantadas o mais rápido possível, caso o impacto venha a ocorrer. (LATINI, 2016, p. 129)

O CLIPA surgiu voltado para exportação de *commodities* para o mercado internacional quando o preço do minério estava em alta, porém mudanças no cenário fizeram com que o grupo EBX não pudesse concretizar diversos empreendimentos. De acordo com as informações divulgadas pela Prumo Logística Global, dos 7.036 hectares desapropriados pelo Estado do Rio de Janeiro para a implantação do Distrito Industrial, a maior parte ainda se encontra sem qualquer tipo de uso. Os resultados do estudo de Latini mostram que para a implantação do CLIPA houve uma priorização do crescimento econômico em detrimento de avaliações rigorosas para medir seus prováveis impactos sobre a população e sobre o ambiente.

No caso de Açú, fica claro como mudanças econômicas globais inesperadas foram capazes de interferir no plano de desenvolvimento traçado, e de repente todo o investimento e planejamento feito para aquele local foi impactado, e gerou-se um grande passivo ambiental e perdas sociais.

LEGISLAÇÃO E INSTRUMENTOS

4.1. Instrumentos de Gestão Ambiental

Para muitos, perdura a concepção de que a industrialização é o único caminho para o desenvolvimento, e que a degradação ambiental e a extração intensiva de recursos naturais são intrínsecas a esse processo. Essa lógica produziu consequências desastrosas ao longo do tempo, o que provocou preocupação e questionamento global na década de 1960. Em 1972, a partir da Conferência das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento e Meio Ambiente Humano em Estocolmo, incluiu-se as questões ambientais nas agendas de desenvolvimento em diversos países (FIGUEIREDO; CRUZ, 2013).

Na década de 1980 a Política Nacional de Meio Ambiente (PNMA) foi instituída pela Lei 6.938/1981, criando o Sistema Nacional de Meio Ambiente (SISNAMA), composto por órgãos federais, estaduais e municipais, dando início à descentralização ambiental. A PNMA também criou o Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA), órgão deliberativo e consultivo que possui em sua composição representantes da sociedade civil.

Em 1985 a Lei 7.347 instituiu a Ação Civil Pública de responsabilidade por danos causados aos interesses difusos, inclusive o ambiente, permitindo que associações civis pudessem ser autoras da ação.

Em 1986 a AIA foi regulamentada pela Resolução 001/1986 do CONAMA e em 1987 a participação do público foi garantida nesse processo por meio das audiências públicas com a Resolução 09/1987.

Por fim, em 1988 foi promulgada a nova Constituição Federal, que trouxe um capítulo específico para o meio ambiente, e definiu a temática ambiental como competência comum dos Estados e União (PECCATIELLO, 2011). Assim, a década de 1980 foi marcada pela criação de diversos instrumentos legais na temática ambiental, que tornaram a proteção do meio ambiente uma competência de toda a sociedade.

Já a década de 1990 foi marcada pelas questões ambientais globais, e o governo brasileiro procurou adotar um papel protagonista em relação às questões ambientais na esfera pública em busca de credibilidade internacional, e de abertura ao mercado global (SILVA-SÁNCHEZ, 1999). Nesse contexto, o Brasil sediou a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (Eco-92), realizada no Rio de Janeiro em 1992, na qual se difundiu o conceito de desenvolvimento sustentável e foram assinados acordos

internacionais, como a Convenção do Clima, Convenção sobre a Diversidade Biológica, Agenda 21, Declaração do Rio para o Meio Ambiente e Desenvolvimento e a Declaração de Princípios para as Florestas (PECCATIELLO, 2011). Em âmbito nacional, houve a instituição da Política Nacional de Recursos Hídricos (PNRH) pela Lei 9.433/1997, a promulgação da Lei de Crimes Ambientais pela Lei 9.605/1998 e a regulamentação federal do licenciamento ambiental pela Resolução 237/1997 do CONAMA.

Em suma, até 1979 as políticas ambientais brasileiras se dedicaram a administrar os recursos naturais e a controlar a poluição industrial, enquanto que nas décadas de 1980 e 1990 observou-se a instituição legal e a consolidação dos instrumentos de política e controle ambiental no país (MORETTO et al., 2012).

O Estatuto da Cidade, Lei 10.257/2001, trouxe o principal instrumento de ordenamento urbano, o Plano Diretor Municipal, que fez pensar o Município como um todo, incluindo o zoneamento urbano e de expansão e o macrozoneamento rural e interiores, e considerando princípios de conservação e preservação dos ecossistemas naturais e zoneamento das APA. O PDU de Ilhéus encontra-se totalmente defasado e urge atualização para ajustar aos novos cenários que se apresentam para o território que já sofre pela falta de um ordenamento adequado e fiscalização para se fazer cumprir a legislação. Ilhéus, como cidade espalhada e com distritos e vilas distantes, dispersos e desconectados da sede, apresenta uma maior complexidade para gerir de forma coesa e igualitária todo esse território. A revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Ilhéus deve buscar resolver os conflitos gerados por incompatibilidade de uso em áreas protegidas. Definir e mapear as áreas de risco que demandam atenção para sua preservação, como restingas e mangues, no macrozoneamento urbano e ambiental, e traçar plano de fiscalização, monitoramento e ações efetivas para alcançar esse objetivo.

Nos últimos 20 anos, vem se incorporando instrumentos de planejamento territorial com visão estratégica: da gestão ambiental- as APA e os Zoneamentos e Planos de Manejos – e da gestão urbana – os Planos Diretores Municipais e os Planos de Referência Urbanístico-Ambiental (PRUA), resultando num processo de formação de um novo modelo de organização funcional e territorial do conjunto do território (COPPE/LIMA/UFRJ, 2011). A Fig 38 apresenta o zoneamento dos PDM de Ilhéus e cidades vizinhas, e os fluxos de expansão urbana e turística ao longo da zona costeira, elaborado pela CAR e CONDER.

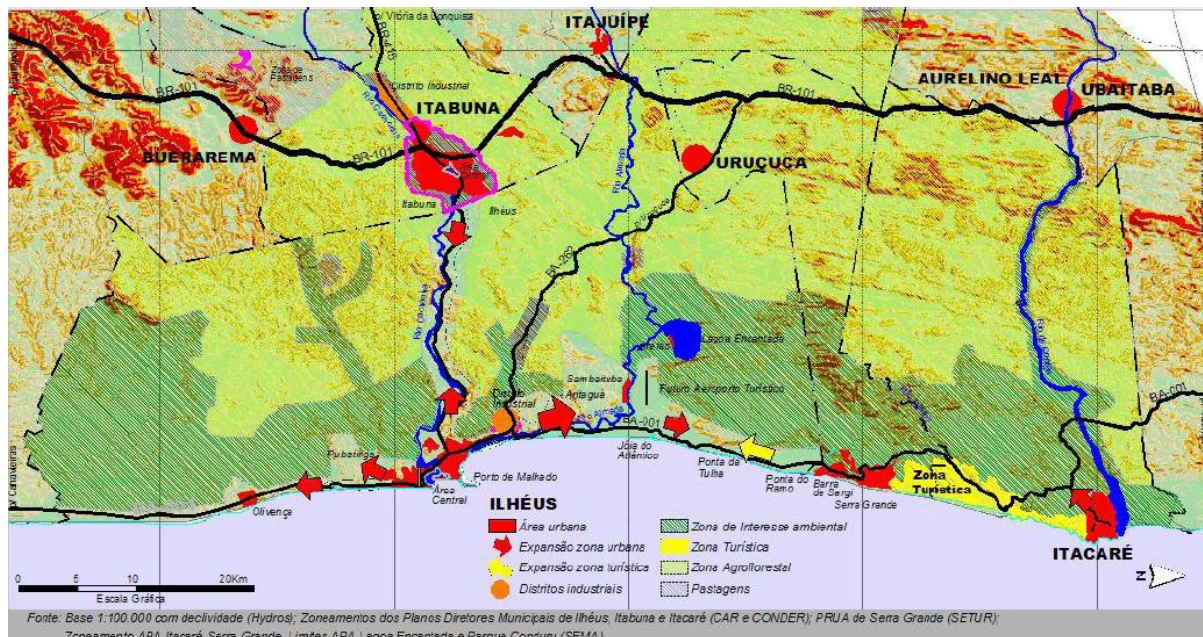


Figura 38-O Território e os vetores de crescimento. Fonte: AAE CPS, 2011.

O Licenciamento Ambiental é um instrumento da política ambiental brasileira utilizado para avaliar a viabilidade de implantação de projetos que possam ter impactos sobre o meio ambiente. Esse instrumento foi instituído pela PNMA e é regulamentado em nível federal pela Resolução Conama 237/1997, a qual define que:

A localização, construção, instalação, ampliação, modificação e operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras, bem como os empreendimentos capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependerão de prévio licenciamento do órgão ambiental competente, sem prejuízo de outras licenças legalmente exigíveis. (CONAMA, art. 2º, 1997)

De acordo com a Resolução CONAMA 237/1997, o processo de licenciamento é realizado em três etapas. A primeira etapa tem como objetivo avaliar a compatibilidade socioambiental de determinado empreendimento com o local escolhido para sua implantação e resulta na emissão ou não da Licença Prévia (LP). A segunda etapa refere-se à emissão da Licença de Instalação (LI), que autoriza a implantação do empreendimento depois de aprovados os planos, políticas e programas, incluindo as medidas de controle ambiental e demais condicionantes estabelecidas anteriormente. Por fim, a última etapa é referente à emissão da Licença de Operação (LO), que autoriza o início do funcionamento do empreendimento, após a verificação do cumprimento das condicionantes estabelecidas nas etapas iniciais.

Para emissão da licença, o empreendedor precisa apresentar: relatório ambiental, plano e projeto de controle ambiental, relatório ambiental preliminar, diagnóstico ambiental, plano de manejo, plano de recuperação de área degradada e análise preliminar de risco (CONAMA, 1997).

A AAE é um instrumento de política e gestão ambiental desenvolvido recentemente no Brasil. A realização da AAE para Programa Intermodal e Logístico Porto Sul está ancorada na conceituação preconizada pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA, 2002), bem como no Decreto 11.235/08 do Governo do Estado da Bahia, que em seu Art. 115, prevê que a “avaliação dos impactos socioambientais de planos, programas, projetos e políticas públicas

setoriais dar-se-á mediante Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), definindo este instrumento como sendo:

Um estudo coordenado pelo Poder Público Estadual que avalia os impactos socioambientais de suas políticas, planos e programas setoriais que envolvam o uso de recursos ambientais ou tenham interface com as políticas, planos e programas de proteção do meio ambiente, com a finalidade de subsidiar suas decisões, assegurando a inserção da variável ambiental na fase de planejamento. (BAHIA, 2008)

O levantamento das principais Políticas, Planos e Programas (PPP) de desenvolvimento e/ou relacionados com o uso dos recursos naturais, voltados para a região do Porto Sul, permitiu a AAE identificar possíveis interações e sinergia entre os processos, assim como conflitos a outros usos e os fatores ambientais que possam interferir. A AAE destaca dentre os Programas federais e estaduais: o Projeto de criação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE - Governo Federal); Programa de Aceleração do Crescimento (PAC - Governo Federal) com previsão de investimentos para o saneamento e a urbanização de favelas em Ilhéus e Itabuna; Programa de Aceleração do Desenvolvimento do Agronegócio na Região Cacaueira (PAC Cacao), que prevê o desenvolvimento do agronegócio; e, também, programas direcionados para a gestão ambiental da zona costeira e para a conservação da biodiversidade, como o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC) e o Projeto Corredores Ecológicos (PCE), inserido no Programa Piloto para a Proteção das Florestas Tropicais Brasileiras (PPG7).

O MMA define a AAE :

Um novo instrumento de gestão ambiental fundamentado nos princípios da avaliação de impacto ambiental, porém, associado ao conceito ou visão de desenvolvimento sustentável nas Políticas, nos Planos e nos Programas, à natureza estratégica das decisões, à natureza contínua do processo de decisão, e ao valor opcional decorrente das múltiplas alternativas típicas de um processo estratégico. (MMA, 2002)

A AAE faz um diagnóstico baseado numa visão integrada sobre os riscos potenciais associados ao Porto Sul, como suporte para um planejamento sustentável estratégico. Ele deve subsidiar os futuros programas, projetos e licenciamentos envolvidos com o complexo e que irão impactar no território em questão. A AAE do Complexo Porto Sul considera as possíveis opções de desenvolvimento e seus prováveis impactos ambientais e sócio-econômicos na região para um horizonte de planejamento até 2025.

O risco potencial de certa ação humana ser capaz ou não de acarretar modificações ambientais está diretamente ligado às cargas de poluentes impostas ao ecossistema no qual o projeto está inserido, ou fruto de sua ação sobre o mesmo, somada a vulnerabilidade do meio (CODESA, p. 2, 2017). Wathern (1988), por sua vez, diz que mudanças em parâmetros ambientais, em dado tempo e dada área, oriundos de uma atividade, comparada a uma situação hipotética em que esta ação antrópica não ocorresse, caracteriza impacto ambiental. (CODESA, 2017)

Quando o empreendimento apresentar potencial para causar impactos ambientais significativos, os estudos ambientais exigidos para subsidiar a LP são, necessariamente, o EIA e seu respectivo RIMA, os quais devem ser discutidos em audiência pública. Se o empreendimento tem impactos significativos deve passar por um processo de licenciamento com subsídio da AIA.

Apesar desses instrumentos serem aplicados, Zhouri (2010) salienta o fato de que por serem os próprios empreendedores os que pagam pela realização dos estudos ambientais, estes são utilizados não para realizar uma avaliação completa dos efeitos socioambientais de determinado empreendimento e subsidiar a tomada de decisão, mas sim para viabilizar o projeto. Diversos autores consideram que esses instrumentos apresentam alguns resultados favoráveis, porém não alcançam seus objetivos de fato, pois não conseguem influenciar na

tomada de decisões em favor da proteção dos recursos ambientais e garantir verdadeiramente um desenvolvimento mais sustentável.

Ocorre que, apesar de todo potencial de riscos elencados pelos estudos ao longo do processo de licenciamento do Complexo Porto Sul, o interesse maior econômico venceu, e o projeto foi aprovado na localização que interessa aos empreendedores. Por outro lado, pode-se crer que a pressão da sociedade organizada nas audiências públicas em defesa do meio ambiente e da sustentabilidade, logrou diversas alterações e adaptações importantes no projeto final.

O Instituto Nossa Ilhéus, o Grupo de Amigos da Praia e o Instituto de Estudos Socioambientais da Bahia, entraram com Representação no Supremo Tribunal federal por “Necessidade de se apurarem irregularidades na apreciação das demandas de Licença Ambiental em zona costeira/ Falta de transparência da parte do Conselho Municipal de Meio Ambiente e dos órgãos executivos municipais”: as licenças ambientais concedidas para empreendimentos em Zona Costeira antes do deferimento da Medida Cautelar, ou seja, antes de 11 de outubro de 2021, se enquadrados os empreendimentos ou atividades como de alto potencial poluidor e degradador ao meio ambiente, pela aplicação do Princípio da Precaução, da Prevenção e da Proibição do Retrocesso em Direito Ambiental, calcados no princípio *in dubio pro natura*, e *caput* do art. 225 da Constituição Federal, deveriam ser suspensas até o Julgamento Final da ADI 7007 MC/BA pelo Supremo Tribunal Federal. Essa medida Cautelar visa a *suspensão da eficácia* dos arts. 19, parágrafo único, e 139 § 2º, da Lei 10.431/2006, na redação da Lei 13.457, ambas do Estado da Bahia, foi acatada em decisão liminar pelo Ministro Ricardo Lewandowski, que deferiu a *Medida Cautelar na ADI 7007 MC/BA, em 11 de outubro de 2021 e acaba de ser referendada, em 3/11/2021, pelo Plenário do Supremo Tribunal Federal*. Os efeitos dessa decisão atingem em cheio a competência municipal para o licenciamento ambiental em área costeira, definida pela Lei 7.661 de 16.5.1988.

As ocupações irregulares que se estendem de norte ao sul do litoral ilheense, também são objeto de denúncia já apresentada à Secretaria de Patrimônio da União, proc. nº 10154.117642/2020-07, pelas Organizações da Sociedade Civil de Defesa do Meio Ambiente e de Representação ao Ministério Público Federal, NF 1.14.001.000076/2020-36, promovida pelo ex-Vice Prefeito de Ilhéus, José Nazal Soub.

Essas duas ações civis públicas demonstram que a sociedade civil pode e deve ser o guardião de sua riqueza ambiental e o maior fiscal da gestão pública para alcançar as mudanças necessárias para um futuro sustentável e feliz para a maioria.

4.2. Instrumentos de apoio à Gestão Costeira

Os dispositivos legais incidentes sobre a orla são basicamente fundamentados na Lei Nº 7.661/88 que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), regulamentada pelo Decreto Nº 5.300/04, e na Lei Nº 9.636/98, regulamentada pelo Decreto Nº 3.725/01, que dispõe diretamente sobre o Patrimônio da União, do qual fazem parte os terrenos de Marinha e seus acrescidos, onde se insere parte significativa da orla marítima. O PNGC tem por objetivo orientar o uso dos recursos da zona costeira nacional, de modo a melhorar a qualidade de vida e viabilizar o desenvolvimento sustentável, através de medidas preventivas e corretivas que reduzam a degradação ambiental. De acordo com o PNGC, no caso de uma cidade portuária, tanto o PDM quanto o Plano de ordenamento e desenvolvimento do porto devem respeitar o Plano de Zoneamento Costeiro Municipal.

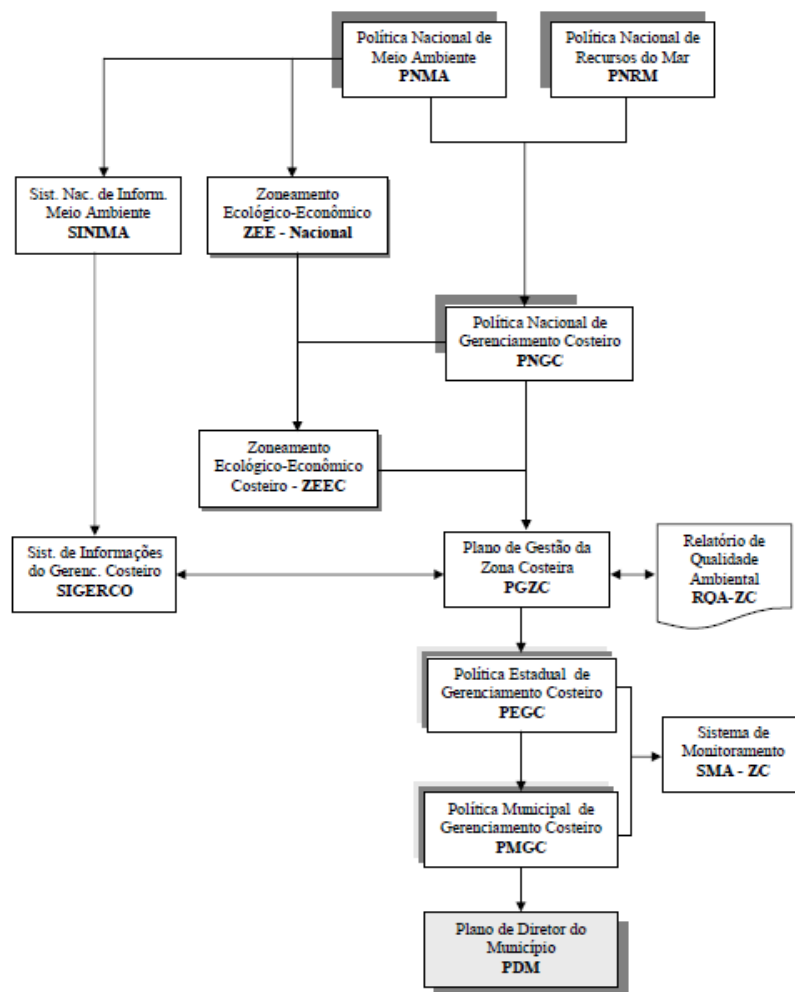


Figura 39:- Instrumentos do PGC. Fonte: Moraes, 2008.

Cabe ao Município elaborar seu Plano de Gerenciamento Costeiro, segundo as diretrizes nacional e estadual, fortalecer e atualizar periodicamente o Sistema de informações, bem como implementar e executar o programa de monitoramento para garantir sua eficiência. O PMGC deve seguir o modelo de gestão democrática, compartilhando ações e responsabilidades entre a administração pública e a sociedade civil.

A Lei Nº. 10.257/01, bem como o Decreto Nº. 4.297/02, que dispõem sobre o Estatuto das Cidades e o Zoneamento Ecológico Econômico, respectivamente, também devem estar associados ao desenvolvimento sustentável costeiro. Os instrumentos previstos (Fig. 39) para implementar o Plano de Gerenciamento Costeiro no Brasil precisam ser de fato aplicados pelos Municípios.

O processo de urbanização no litoral em permanente crescimento e sem respeito às legislações urbanísticas e ambientais, causam danos ao ambiente e transtorno à população. Não só em Ilhéus, mas em todo o litoral brasileiro, urgem ações reais para conter o avanço irregular da expansão urbana para conter os danos ambientais. É urgente não apenas pensar em soluções para as cidades litorâneas, mas colocá-las em prática com eficiência deve ser uma prioridade, com ações corretivas e preventivas na costa Nordeste do Brasil, principalmente no Estado da Bahia. São os aspectos humanos envolvidos, ou seja, as interferências antrópicas na construção desse território, como os vetores de ocupação, o que define o litoral como uma zona de usos múltiplos, pela diversidade de modelos de ocupação do solo e atividades humanas. (Falcão, 2009)

Além das interferências antrópicas na paisagem, como a urbanização, existem os impactos de ordem natural, como a erosão, a progradação, o avanço do mar e as mudanças climáticas com eventos extremos que afetam cada vez mais o litoral. Falcão fala que apesar dessas ameaças, é crescente os investimentos em loteamentos e condomínios à beira-mar, que especulam, relacionando o valor do lote à riqueza ambiental e paisagística da costa.

“A exploração da paisagem cênica é o principal atributo desses grupos, sendo poucos os que se importam com medidas de preservação de recursos, visto que a maior parte deles se adensa em áreas legalmente proibidas.” (Falcão, 2009, p. 269)

É notório que o Brasil possui gerenciamento costeiro e planos de intervenção, porém não adianta ter um aporte teórico de leis que não são de fato aplicadas. Falcão diz que talvez esse seja um dos maiores problemas do Brasil: leis ambientais, de ordenamento e uso do solo, de demarcações e gestão territorial, mas poucas ações práticas em função das mesmas. O Projeto Orla, do governo federal, um dos primeiros a serem desenvolvidos na Bahia foi o de Ilhéus, porém infelizmente é mais um Plano engavetado. A questão da educação ambiental em destaque no Projeto Orla não é suficiente para mudar os costumes de uma sociedade sem educação de base, mas poderia funcionar se houver uma articulação entre planejamento urbano e gestão costeira eficiente com compromisso político e conscientização da população. A falta de dados é um grande entrave para definir indicadores e metas a serem monitorados e assim verificar a evolução de um plano. Urge um planejamento com ações mais eficazes de regulamentação, fiscalização e punição para reverter o processo de degradação e desordem na orla costeira.

Para promover a **resistência e resiliência** dos territórios costeiros é importante estudar as inter-relações entre humanos e o meio ambiente, que reflete o conceito de Planejamento sistêmico. A maioria dos estudos nas áreas costeiras é mais voltada para questões biológicas e geográficas, não focadas nas questões urbanas, porém “resiliência costeira” é um termo bastante aplicado e estudado por diversos autores. A resiliência indica a capacidade de recuperar seu equilíbrio dinâmico após perturbações graves, retornando ao sistema original ou um estado alternativo. Numa visão sistêmica, muitos autores, como Taramelli et al (2014), já alertam que a resiliência socioecológica aos impactos naturais ou a outras ameaças depende em grande parte da resiliência do ecossistema e que é fundamental, para uma boa gestão costeira, considerar as dinâmicas e trocas socioeconômicas e seus reflexos no ambiente costeiro, e como as alterações na costa e em seus ecossistemas podem afetar a sociedade, seus costumes e a economia.

Muitos estudos demonstram que os problemas de erosão, avanço do mar, redução de sedimentos disponíveis e projetos e construções de infraestruturas de proteção do litoral inadequados ocorrem em muitas áreas costeiras pelo mundo. Uma gestão costeira adequada e eficaz só pode ocorrer com a responsabilização de todos os intervenientes do território. Na mesma linha de pensamento da ONU para criar cidades mais resilientes, a resiliência costeira deve ser baseada nos quatro conceitos importantes para gerir um território cada vez mais afetado pelo crescimento demográfico e expansão urbana: preparar, resistir, recuperar e adaptar.

O **Projeto Orla** é parte integrante do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro Integrado (PNGC) proposto pelo Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro (GI - GERCO), da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) tendo como coordenadores o Ministério do Meio Ambiente (MMA) através da Secretaria de Qualidade Ambiental nos Assentamentos Humanos e o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão através da Secretaria do Patrimônio da União (SPU).

O Projeto Orla é um instrumento de planejamento local que promove o compartilhamento de responsabilidades entre os intervenientes na gestão da orla incorporando normas ambientais e urbanas na política de gestão e regulamentação dos usos dos terrenos e acrescidos de marinha buscando aumentar a participação social neste processo.

Trata-se, portanto, de uma estratégia de descentralização de políticas públicas, enfocando a orla marítima e um belo modelo de gestão democrática participativa. (PROJETO ORLA, 2002)

Durante a elaboração do Projeto Orla foi feita uma análise socioeconômica e ambiental da orla do Município de Ilhéus. A caracterização desse território foi feita durante a Oficina de Capacitação de Gestores Locais, através de oficinas de cenarização, desde os cenários de uso e ocupação na época até o cenário desejado. O Projeto Orla foi um instrumento para buscar minimizar os conflitos de uso e ocupação da orla costeira, proteger os recursos naturais e identificar alternativas econômicas sustentáveis, ao ordenar o uso do território compatibilizando questões patrimonial, ambiental e urbana. (PROJETO ORLA, 2007) Na época, ainda não era prevista a instalação do Complexo Porto Sul, portanto não havia uma preocupação maior de proteção do litoral norte de Ilhéus além do São Miguel e São Domingos, que já sofriam os impactos do Porto do Malhado.



Figura 40-Vista aérea da cidade de Ilhéus. Fonte: Projeto Orla, 2007 e Figura 41-Slide apresentado nas Mini Oficinas. Fonte: Projeto Orla, 2007.

Na figura 40 acima, pode-se perceber ao centro a faixa de praia central com os acréscimos devido a construção do Porto do Malhado na sua extremidade, e mais acima todo o litoral norte.

Como consta no Projeto Orla, o bairro São Miguel (Unidade 2 – Trecho B) foi apontado como prioridade máxima para intervenções, devido ao processo acelerado da erosão marítima, com o desaparecimento de ruas, casas residenciais e comerciais bem como a ocupação irregular em área de preservação permanente. Ressaltou-se também a importância da participação efetiva da comunidade na elaboração do Plano de Intervenção.

Teve como objetivos específicos fortalecer a capacidade de atuação e a articulação de diferentes atores do setor público e privado na gestão integrada da orla, aperfeiçoando as normas para o ordenamento de uso e ocupação desses espaços; desenvolver mecanismos institucionais de mobilização social para a gestão integrada da orla; compatibilizar a preservação e/ou conservação dos recursos naturais da orla com o desenvolvimento urbano. (PROJETO ORLA, 2007) Na figura 41, o slide da oficina de cenarização, que estimulou os participantes a falarem sobre suas percepções e desejos referentes ao litoral de Ilhéus, num exercício de refletir criticamente e projetar o futuro em busca de melhorias possíveis para esse território.

5.1. Questionário à comunidade

Com o objetivo de perceber o nível de envolvimento e participação da sociedade ilheense nas questões do planejamento da cidade, especialmente em relação ao Complexo Porto Sul, e do seu entendimento a respeito do tema desenvolvimento sustentável, foi aplicado um questionário à comunidade via *Google Forms*. Os atores envolvidos possuem diferentes opiniões, condicionados por interesses, visões de mundo, crenças e ideologias individuais. Esse estudo se concentra em desenvolvimento sustentável e planejamento estratégico, e portanto, pretende reforçar a importância de se levantar dados e analisar o cenário atual e o futuro desejado por seus cidadãos para alcançar uma gestão eficiente que realize ações que direcionem a cidade para o desenvolvimento justo e equilibrado para a maioria. “Se planejar é sinônimo de conduzir conscientemente, não existirá então alternativa ao planejamento. Ou planejamos ou somos escravos da circunstância. Negar o planejamento é negar a possibilidade de escolher o futuro, é aceitá-lo seja ele qual for.” (Matus, 1996:14)

Nessa mesma compreensão do planejamento estratégico, Matus refere que no planejamento deve-se considerar os contextos ou cenários prováveis de ocorrer, mais voltados para técnicas de previsão do que de predição, tentando preparar-se para as incertezas e surpresas. Nesse contexto, o presente estudo pretende levantar dados qualitativos, a partir da visão da comunidade em relação ao tema, que sejam úteis na avaliação do novo direcionamento para o desenvolvimento de Ilhéus com a implementação do Complexo Porto Sul na zona costeira norte de Ilhéus.

Após sua implementação, daqui a 5 ou 10 anos com a evolução do empreendimento, será possível um novo questionamento sobre o posicionamento da sociedade e avaliar se o desenvolvimento segue um caminho sustentável ou necessita redirecionamento.

O questionário foi compartilhado rapidamente para representantes de diversos setores, faixas etárias, ocupações e formações profissionais distintas, que nasceram aqui ou residem há muitos anos, e também a pessoas que vivem há poucos anos ou frequentam a cidade assiduamente. Em 4 dias foram obtidas 144 respostas, e nos dias seguintes ainda haviam pessoas com real interesse de participar e opinar sobre os temas em questão.

Uma intenção inicial foi perceber se haveria mudança de visão em função do sentimento de pertença, porém podemos deduzir ao final que esse sentimento não precede nascer no

local, mas sentir-se pertencente ou apossar-se desse sentimento. Também podemos entender que a preocupação com o futuro e questões políticas e ambientais não está diretamente atrelada ou relacionada a fatores como idade ou educação, mas em geral o indivíduo se preocupa quando percebe que algo pode afetá-lo diretamente em algum momento. É cada vez mais urgente fomentar a participação social nos debates e tomadas de decisão para conscientizar a população do seu poder e importante papel na construção de políticas públicas que visem um desenvolvimento sustentável que possa permitir a qualidade de vida das futuras gerações.

Gráfico 1- Ligação temporal

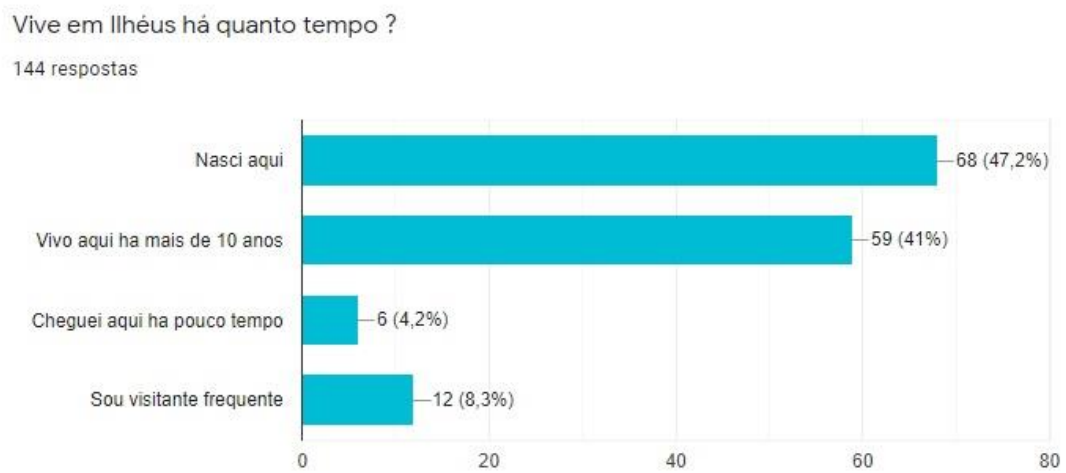
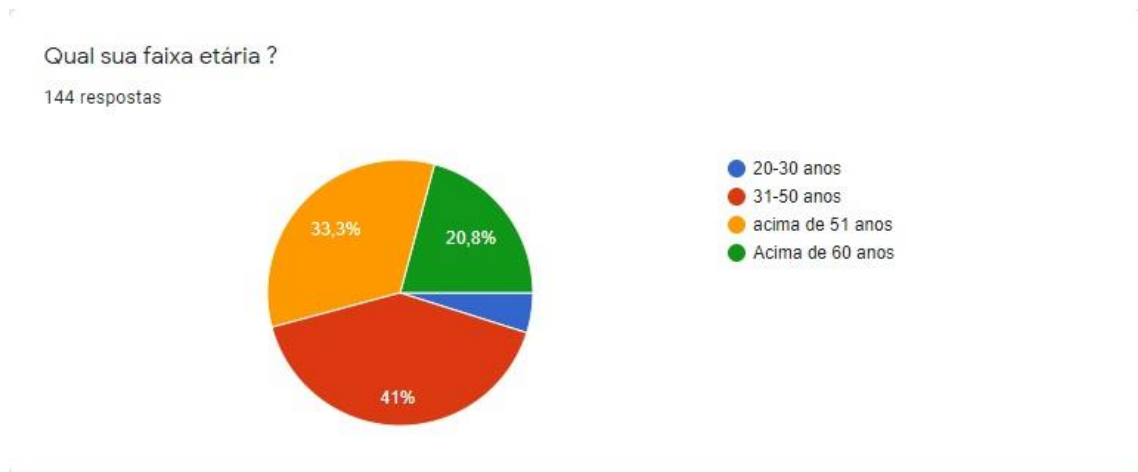


Gráfico 2- Faixa etária



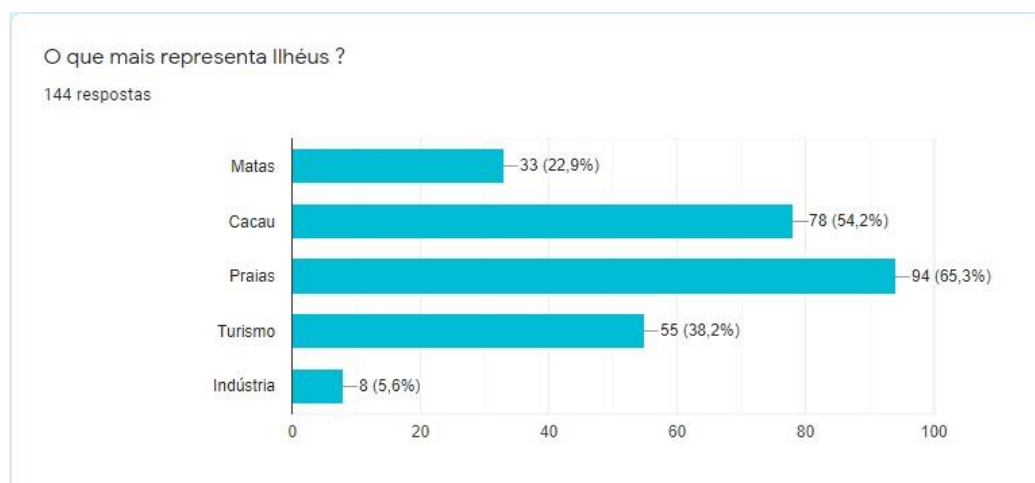
Os gráficos 1, 2 e 3 ajudam a perceber o retrato das pessoas que participaram, considerando senso de pertença, idades e ocupações. Sendo a maioria de moradores antigos ou originais do Município, e um pequeno grupo que veio há pouco tempo; numa faixa etária de 20 a mais de 60 anos, sendo que a mais representada está entre 31 e 50 anos. Das diversas

profissões ou atividades exercidas, empresários, técnicos, professores, pesquisadores e aposentados foram os mais representados na amostra.

Gráfico 3- Ocupação



Gráfico 4- Representa Ilhéus



Foi avaliado o quanto a população conhece da zona Norte e da Lagoa Encantada, elemento importante para a biodiversidade e cultura local, e analisado as interações com os questionamentos a respeito da participação e envolvimento social.

Confirmou-se as vocações naturais segundo a visão da amostra, através do gráfico 4 o que mais representa Ilhéus na opinião dos participantes. Apesar da fala de muitos na região de que o Cacau é passado e o turismo não tem futuro, a maioria das pessoas que respondeu, considera que o cacau, as praias e o turismo são os elementos mais representativos do Município. Apenas uma pessoa considera a indústria representativa. Quando foi perguntado

se já esteve numa fazenda de cacau, apenas 3 pessoas disseram que não têm interesse e os demais já foram ou vão com frequência.

Dos que nasceram aqui, 15% já ouviram falar, mas nunca estiveram na lagoa Encantada, sendo que dos que visitam Ilhéus com frequência 40% já estiveram lá e 10% nunca ouviram falar. A dificuldade de acesso e a falta de estrutura de apoio ao turismo certamente são fatores que impedem uma maior visitação da Lagoa Encantada. 85% das pessoas que responderam e vivem aqui já estiveram lá ou vão com frequência, o que pode demonstrar que os que conhecem o território se preocupam mais com seu futuro e preservação. Por outro lado, podemos entender também que os que vieram viver aqui há pouco tempo ou voltam com frequência, parecem valorizar a riqueza natural e também se importam com seu destino.

Gráfico 5- Conhece os impactos do PS

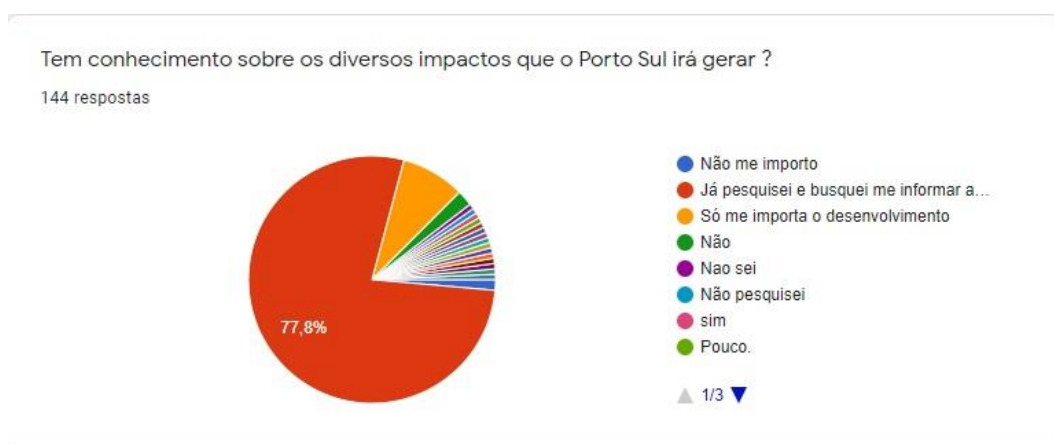
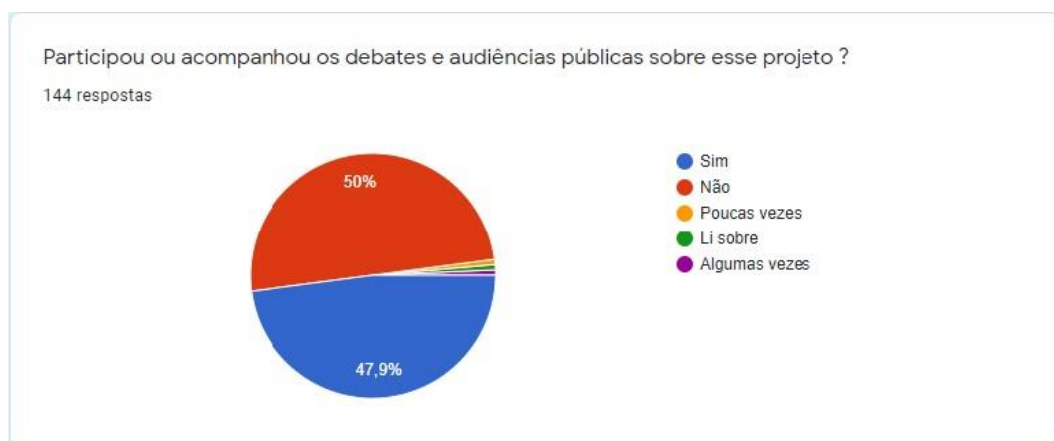


Gráfico 6- Participação nas Audiências do PS

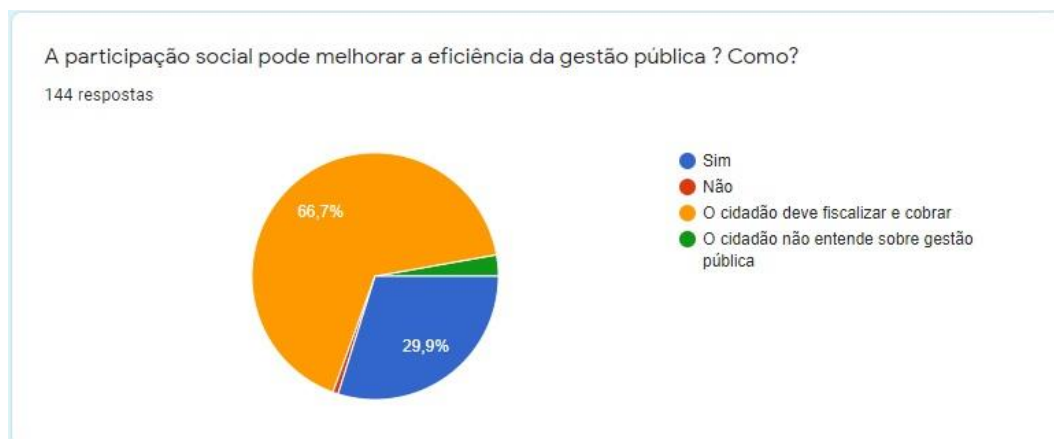


Dos que participaram da pesquisa, 92% têm conhecimento do empreendimento Porto Sul (gráfico 5), acompanham desde o começo dos debates, importam-se com o assunto e buscam mais informações. Pode-se ver no gráfico 6 que aproximadamente 50% da amostra participou das audiências públicas e debates sobre o CPS, o que representa ainda uma baixa participação para um grupo de pessoas que se importa com esse território. É urgente fortalecer muito mais esse processo participativo. De uma minoria de 6 pessoas, que só conhecem o litoral norte de passagem ou nem conhecem, 4 disseram que só importa o desenvolvimento (60%), 20% não sabem sobre os impactos e o restante 20% não têm conhecimento a respeito,

mas se preocupam com o futuro. Dos que moram ou possuem casa de veraneio no litoral norte, 40% não gostariam de estar próximo do Porto Sul, 60% aproximadamente não se incomodam, e apenas 2 pessoas disseram que se preocupam com os riscos e impactos negativos.

Em relação à participação social e visão a respeito dos temas sustentabilidade e ecologia, a amostra retrata uma população que se preocupa e busca se informar, e já representa uma valorização da prática cidadã que vem sendo construída e fortalecida nessa última década. A maioria dos participantes, como ilustra o gráfico 7, entende que a participação social pode melhorar a eficiência da gestão pública e que os gestores devem ouvir a opinião pública antes de planejar e tomar ações importantes. De maneira geral, os que conhecem e têm relação com o litoral norte e suas riquezas ambientais é mais participativo e acompanha os debates e decisões sobre o Complexo Porto Sul no território em estudo, representando 80% da amostra.

Gráfico 7- Poder de influência da participação social



Sobre a relação das pessoas e do mercado imobiliário com o projeto Porto Sul (gráfico 9), existem visões diversas que são expressas nos seguintes gráficos, porém apesar de acreditar na valorização dos imóveis com esse empreendimento, a maioria de 65% (gráfico 8) não gostaria de morar perto do Porto, e se preocupa com o crescimento das ocupações irregulares e os riscos de acidentes ambientais e poluição.

Gráfico 8-Morar próximo ao PS

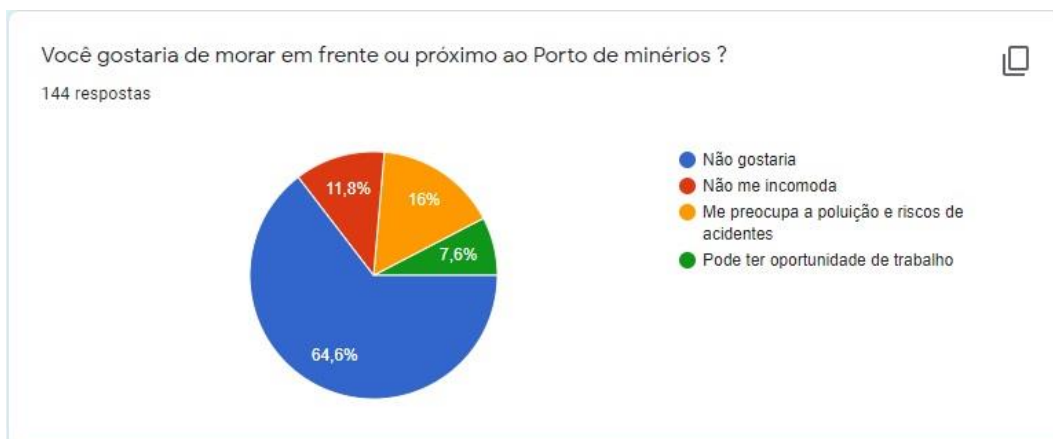


Gráfico 9- Reflexo no setor imobiliário



Em geral a grande maioria entende que haverão impactos positivos e negativos (gráfico 11), que são inerentes a todo processo de crescimento econômico, especialmente num território tão frágil como a zona costeira norte de Ilhéus. Em relação ao desenvolvimento do Turismo com a implementação do Complexo Porto Sul, e os impactos e influência no desenvolvimento da região, temos os seguintes gráficos produzidos pelo Google Forms:

Gráfico 10- Desenvolvimento sustentável x Porto Sul



Ao perguntar se consideram possível compatibilizar o desenvolvimento do Turismo com a presença do Complexo Porto Sul, a maioria de 64% disse que é possível (gráfico 10). Dessas 100 pessoas com uma visão positiva, 5% disseram que é possível se houver um bom planejamento. Os que apresentam uma visão negativa, disseram que são atividades totalmente antagônicas e que o turismo ecológico será prejudicado.

Cerca de 77% responderam que o desenvolvimento sustentável é algo impossível de acontecer num território tão frágil como a orla costeira, porém 20% já percebem que é viável desde que haja um planejamento adequado.

Gráfico 11- Visão da comunidade

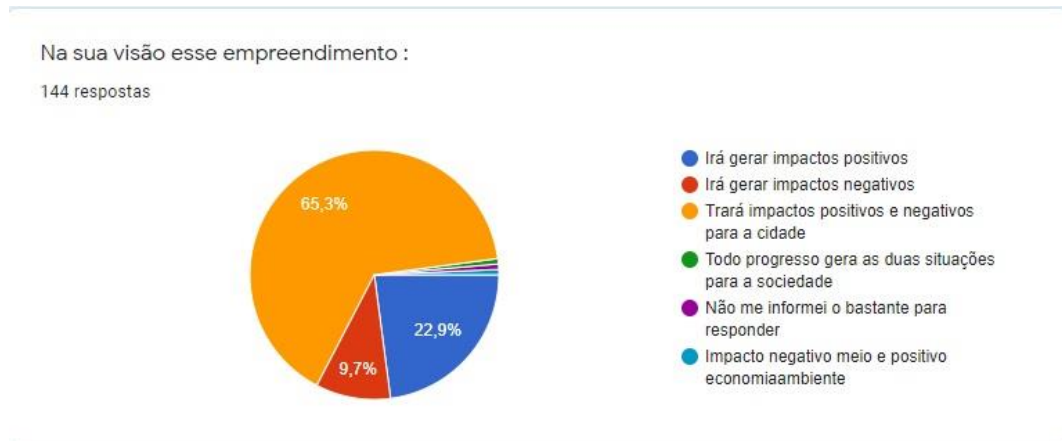
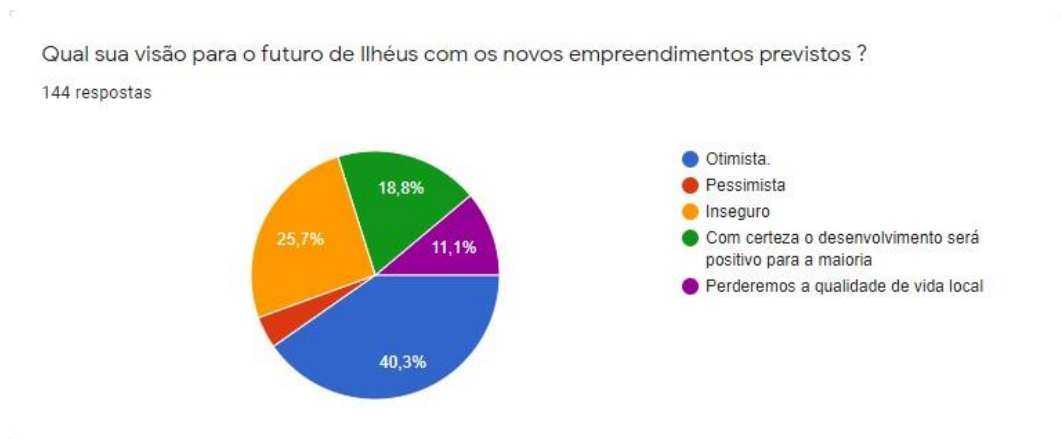


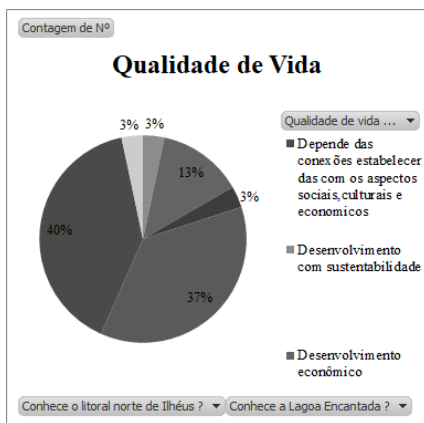
Gráfico 12- Visão do futuro de Ilhéus



O gráfico 12 ilustra uma comunidade bastante dividida em relação ao futuro previsto para Ilhéus, mas ainda prevalece uma visão otimista e com esperança de tempos melhores. Para uns, os novos investimentos na cidade representam ameaça, e para outros, oportunidade de desenvolvimento.

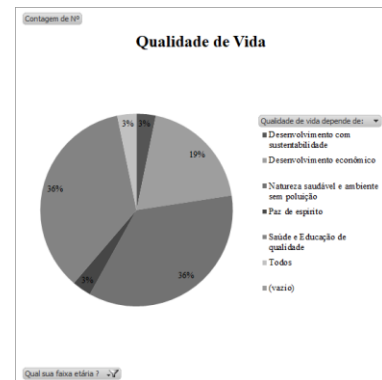
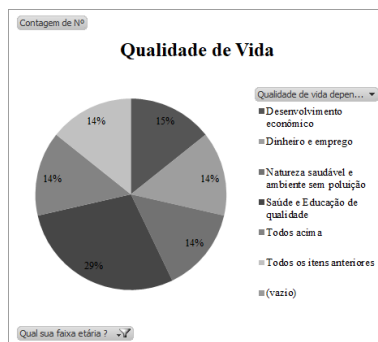
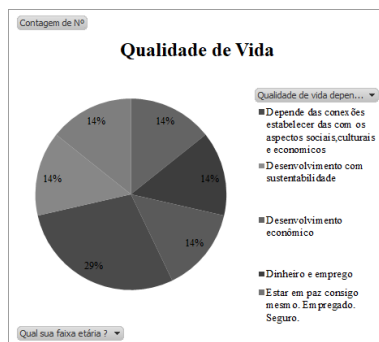
A partir desses gráficos gerados pelo Forms, foi feito um estudo cruzado das respostas para avaliar as relações possíveis entre diferentes fatores considerados nesse questionário de pesquisa, o que gerou os seguintes gráficos apresentados:

Gráfico 13- Visão de qualidade de vida entre os moradores



Sobre a visão do que é qualidade de vida (gráfico 13) dentre os que nasceram ou moram há muito tempo, 37% entendem que depende de uma integração de fatores sociais, culturais e econômicos, o que está de acordo com o desenvolvimento sustentável destacado por 3% do grupo da pesquisa. 13% ainda possuem a visão de que a qualidade de vida está atrelada ao desenvolvimento econômico. 83 pessoas (57,64%) consideram que o desenvolvimento econômico, dinheiro e emprego, saúde e educação são o mais importante para ter qualidade de vida.

Gráfico 14- O que é qualidade de vida Gráfico, 15- Qualidade de vida para os jovens e Gráfico 16- Qualidade de vida para os idosos



O gráfico 14 demonstra a visão geral por faixas etárias em relação ao significado de qualidade de vida. Já o gráfico 15 representa a visão do grupo mais jovem entre 20 e 30 anos, que demonstrou uma maior preocupação com a educação e saúde de qualidade, em seguida desenvolvimento econômico, dinheiro e emprego. O gráfico 16 representa a visão dos acima de 60 anos, que priorizam uma natureza saudável e sem poluição, qualidade da Saúde e Educação, mas também consideram necessário o desenvolvimento econômico. O grupo entre 30 e 60 apresenta uma visão bem semelhante no geral, o que demonstra que a amostra representa uma comunidade que deseja a preservação ambiental porque percebe sua importância para a qualidade de vida, porém também anseia por uma cidade com melhor infraestrutura de Saúde e Educação e emprego e renda para todos.

Gráfico 17- Participação x Idade

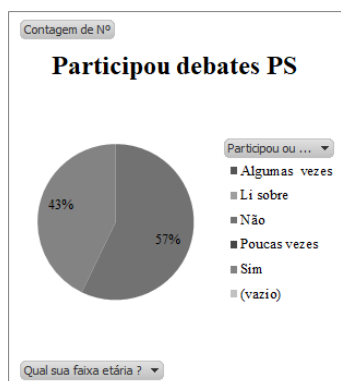
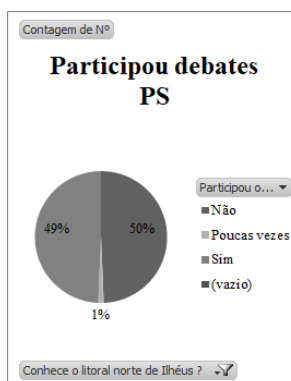


Gráfico 18- Participação x Pertencimento



Considerando a participação nos debates e audiências públicas sobre o Complexo Porto Sul, em relação à faixa etária, a representação do gráfico 17 é bem equilibrada. Quando analisamos apenas as respostas dos que vivem ou moram no litoral norte (gráfico 18), o índice de participação aumenta um pouco, mas ainda apresenta uma baixa adesão à participação em audiências públicas por parte do grupo em análise.

97 pessoas (67,36%) percebem que o progresso, ou seja, o desenvolvimento econômico, gera impactos positivos e negativos para a sociedade e o meio ambiente. Mesmo os que não têm informações, não buscam informações ou não se importam em saber, na maioria ainda aceitam que o desenvolvimento trará impactos positivos e negativos.

Gráfico 19- Morar perto x Idade

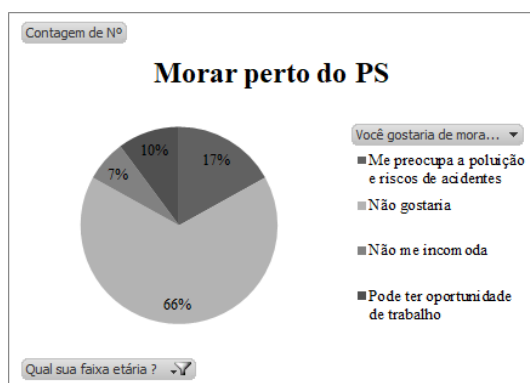
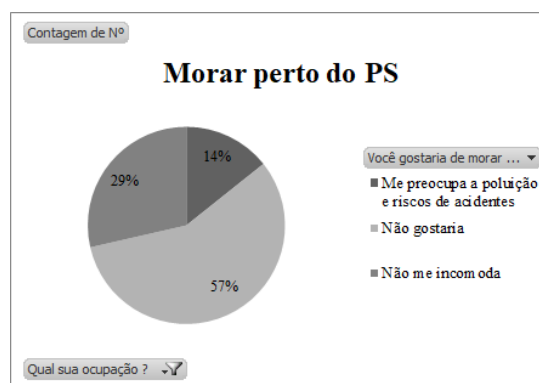
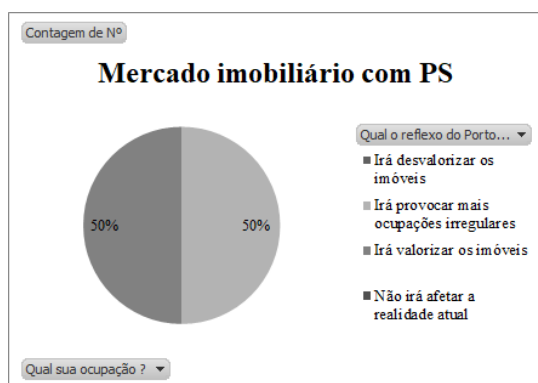


Gráfico 20- Morar perto x Ocupação



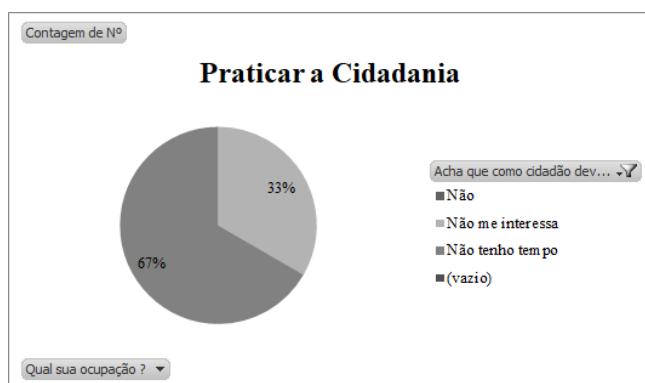
Quando perguntados se gostariam de morar perto ao Porto Sul, o grupo jovem (gráfico 19) entre 20 e 30 anos respondeu 100% que não gostariam. Os demais grupos representam 66% que não gostariam e mais 17% que se preocupam com riscos de acidente e poluição, sendo que 10% acreditam ou esperam ter mais oportunidades de emprego estando perto. Em relação às atividades (gráfico 20): os aposentados não gostariam. 11 dos entrevistados acreditam que podem ter oportunidade de trabalho, e 17 não se incomodariam em morar perto do Porto Sul. Pode-se interpretar que os que ainda estão em atividade esperam oportunidades melhores e não se colocam contrários ao empreendimento, porém a maioria não gostaria de morar perto porque já percebe os impactos negativos que virão.

Gráfico 21- Reflexo no Mercado Imobiliário



A relação da visão do cenário futuro para o mercado imobiliário na zona costeira norte por ocupação ou atividade profissional demonstra-se bem dividido (gráfico 21). Quase 52% da amostra acreditam que o Complexo Porto Sul irá ajudar a valorizar os imóveis na zona norte, enquanto 44,44% disseram que irá desvalorizar os imóveis e aumentar as ocupações irregulares e a favelização.

Gráfico 22- Praticar a cidadania



Apenas 12 pessoas responderam que não deveriam ser mais participativos na gestão pública, não se interessam ou não têm tempo (gráfico 22). Por outro lado, 133 pessoas (92,36%) admitiram que deveriam ser mais participativas. Ao perguntar se já participou de alguma audiência pública, 59,31% disseram que sim, sendo que 71% dos aposentados nunca participaram e 41% dos empresários também não, e essas foram as ocupações ou atividades mais representadas na amostra. Em relação ao poder de influência social na eficiência da gestão pública, as respostas de 96,55% foram de que o cidadão deve fiscalizar e cobrar para melhorar a gestão.

Quando questionados se os gestores públicos estão mais capacitados que os cidadãos para decidir o destino da cidade, 137 pessoas responderam que eles precisam ouvir a população antes de planejar, e uma minoria considera que eles devem decidir sem consultar. Esse pequeno número de 7 pessoas inclui 4 empresários, e engloba uma minoria que diz não se interessar por política pública e não tem tempo para esses assuntos e prefere crer que dará tudo certo porque os gestores têm a competência para resolver os problemas da cidade.

Gráfico 23- Qual o futuro previsto x Participação

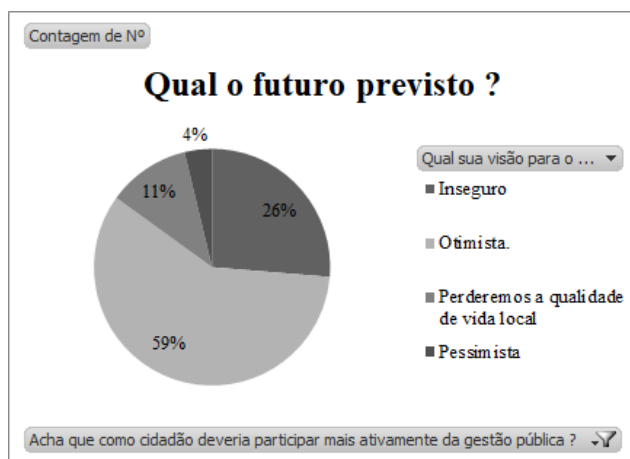
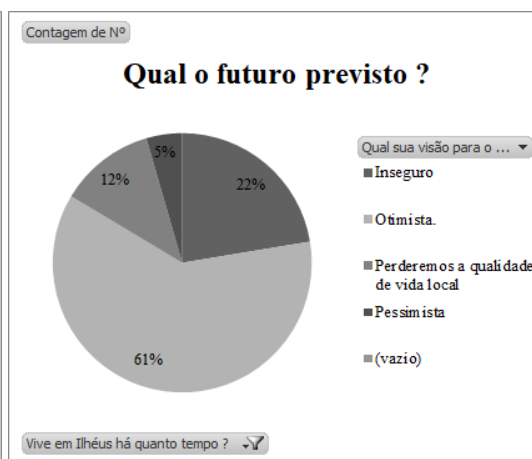


Gráfico 24- Qual o futuro previsto x Pertença



Dos que acham importante participar mais ativamente nas decisões da gestão pública, a maioria de 59% se dizem otimistas sobre o futuro da cidade, enquanto dos 12 que não se envolvem, 9 são otimistas, 2 inseguros e 1 pessimista. (gráfico 23)

Dos que nasceram ou vivem há mais tempo aqui, 61% se dizem otimistas, 22% inseguros e 12% acham que perderão a qualidade de vida. Dos que chegaram há pouco tempo ou visitam com frequência, 50% estão inseguros, 33% otimistas e 17% pessimistas sobre o futuro da cidade. (gráfico 24)

A última questão aberta pretende estimular as pessoas a visualizar os cenários possíveis agora e no futuro da cidade e a expressar seus desejos e ou frustrações em relação à gestão pública. Ao analisar as respostas de pessoas que chegaram há pouco ou apenas frequentam a zona Norte, percebe-se que destacam o potencial de qualidade de vida da cidade e criticam a incapacidade da gestão pública em alavancar o desenvolvimento sustentável.

Em resumo, pode-se destacar da fala geral que para se alcançar um desenvolvimento sustentável é preponderante a união de uma eficiente gestão pública com uma participação social ativa, o que nos remete ao conceito de Governança. Só com responsabilidade social e comprometimento de todos os atores envolvidos será possível garantir um crescimento econômico em harmonia com o desenvolvimento sustentável tão almejado por todos.

5.2. Entrevista a gestores e técnicos

Para formular essa pesquisa foi lançado um inquérito à sociedade e outro a gestores e técnicos locais em busca de perceber a compreensão de uma mostra de atores sobre o tema desenvolvimento sustentável versus Complexo Porto Sul. O interesse e resposta rápida da comunidade foi positivo, e mais pessoas queriam opinar e responder, porém a entrevista aos gestores encontrou forte resistência e falta de comprometimento. Foram apenas 5 pessoas que já não estão em atividade na Prefeitura há 2 ou 3 anos, porém foram funcionários concursados que passaram por diversos cargos e trazem uma importante bagagem de conhecimento sobre Ilhéus e sua gestão pública.

A arquiteta urbanista M.L. que trabalhou na Prefeitura de Ilhéus durante mais de 20 anos disse, em resposta a questão sobre a existência ou não de um planejamento proativo em Ilhéus, disse que “há alguns instrumentos de gestão, de planejamento, como o Plano Diretor (2006) e o Projeto Orla (2007). Há também a Lei de Uso e Ocupação do Solo (2015) e a Lei de Loteamento Fechado e Condomínio Horizontal Fechado (2015). Na maioria das vezes esses instrumentos possuem um alcance temporal de dez anos, no entanto isso depende da dinâmica da cidade, da vontade política dos gestores e da pressão da sociedade.” Porém o PDDU que é o norteador do desenvolvimento do Município, já deveria ter sido revisado em 2016. Visto que a realidade mudou e as decisões de gestão não seguem as orientações e diretrizes do Plano, é preocupante o atraso em sua revisão. Como ela, o vice-prefeito da gestão anterior, José Nazal, confirma que a falta de planejamento resulta em má gestão no Município. Em relação à falta de fiscalização para evitar as irregularidades e invasões, Nazal elenca as seguintes dificuldades: 1) vontade política; 2) deficiência na fiscalização, com falta de apoio logístico para os fiscais; 3) formação continuada para os fiscais; 4) respeito às autuações realizadas, que sofrem ingerência política para serem esquecidas.

Em relação às construções irregulares à margem da rodovia e áreas de proteção ambiental, os entrevistados citaram diversos órgãos co-responsáveis pela fiscalização com a Prefeitura Municipal: nas rodovias o SIT e DENIT; nas áreas de APP, a fiscalização municipal, a polícia ambiental, o INEMA e IBAMA, os quais raramente exercem seu poder de polícia nesses casos. E Nazal reforça a importância também de maior conscientização da população para participar dessa fiscalização.

Infelizmente nenhum dos atuais Secretários de Governo teve interesse ou disponibilidade em responder a entrevista, portanto não houve acesso a informações oficiais e atualizadas.

Em relação à questão de déficit habitacional para população de baixa renda, A.D., arquiteto, ex Secretário de Planejamento Físico e Territorial e ex Secretário de Obras, fala que deveria ser criado um Programa Especial de Habitação no município para planejar as ações antecipadamente e captar os recursos necessários. Nazal cita que teve início a elaboração do Plano de Habitação na gestão anterior através da empresa Arcadis, custeado pela BAMIN, porém não sabe de seu andamento. M.L. salienta que nos últimos dez anos Ilhéus foi atendida com aproximadamente cinco mil novas unidades habitacionais de baixa renda (Programa Minha Casa Minha Vida), Referente à questão sobre a existência de Plano de Risco de acidentes no mar e litoral, ninguém tem conhecimento. atendendo em torno de 10% da população, mas percebe também a necessidade de uma política de regularização fundiária e de habitação social.

Todos concordam com a importância de um planejamento e gestão colaborativos com a participação social, através de um Grupo de Trabalho específico para monitorar as ações do CPS.

De que forma é possível um desenvolvimento sustentável com a implantação de indústrias numa área de APP (Área de Proteção Ambiental) e UC (Unidade de Conservação) ? Difícil responder a essa questão. Em resumo, acreditam que a atualização do PDDU seria a

base para proteger e ordenar esse território, somado a um monitoramento e fiscalização constantes, e mais rigor no licenciamento.

Para se implementar o Projeto Orla de Ilhéus, consideram que falta vontade política, pressão social, e corpo técnico. Infelizmente os profissionais atuais são cargo temporário, de indicação política, e não têm conhecimento e vivência das questões da cidade, o que reflete um grave problema que é a falta de continuidade do processo de planejamento urbano no município.

Como a participação social pode melhorar a eficiência da gestão pública? Escolhendo melhor seus representantes, respondeu um arquiteto, antigo Secretário de Planejamento. A participação social é a única forma de garantir eficiência e eficácia na gestão pública. Há várias formas de participação: orçamento participativo, conselhos municipais consultivos e deliberativos, audiências públicas, entre outros.

Na visão de S.M., do Instituto Nossa Ilhéus, apesar da Legislação proibir que áreas de APP (Área de Preservação Permanente) e UC's de uso sustentável sejam usadas para grandes empreendimentos privados, deixa uma brecha desde que o uso seja de Utilidade Pública. O que ocorre é que os governos se fazem sócios por meio de SPE (Sociedade de Propósito Específico) para viabilizar o que lhes interessa e não à população. Também confirma que a atual gestão confraterniza e apoia invasores dessas áreas de proteção ambiental, o que configura interesse eleitoral. "Gosto sempre de ser assertiva e propositiva, mas por vezes é necessário chegar ao caos para que as pessoas entendam a importância de participar e reconhecer o lugar como sendo seu. O futuro será, em médio prazo, de maquiagem, pois em 13 anos a Capitania faz 500 anos e todos querem pôr as mãos em recursos prováveis para obras." Sobre um cenário para um futuro de uma década, ela declara: "O cenário feliz é um município planejado com pessoas na gestão em cargos estruturantes por meio de concurso público e um poder público comprometido verdadeiramente com cidadã(o)s e com a cidade, e não com eles próprios. Uma gestão é mensurada pelos seus indicadores sociais. Quando uma gestão se preocupa em tamponar rios urbanos, alterar legislação para favorecer a especulação imobiliária desrespeitando o meio ambiente, se preocupa em área para construir presídios, se preocupa em construir hospitais: Certamente que não está preocupado com a qualidade de vida desse povo."

Para essas pessoas que se importaram em contribuir com esta pesquisa, profissionais que deram anos de suas vidas para o serviço público e conhecem a cidade e como funciona a administração pública local, e ainda amam e se doam por essa território, de fato o que Ilhéus precisa, assim como muitos municípios brasileiros, é de gestores éticos e verdadeiramente comprometidos com as mudanças necessárias para fazer a transição para a sustentabilidade.

DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

6.1. Desenvolvimento sustentável e planejamento ecossistêmico

Desenvolvimento sustentável é descrito como uma nova filosofia do desenvolvimento que combina eficiência econômica com justiça social e prudência ecológica. O conceito desenvolvimento sustentável sinaliza uma alternativa às teorias e aos modelos tradicionais do desenvolvimento, desgastadas numa série infinita de frustrações. (BRUSEKE, 1994)

Em 1998, o Relatório Brundtland, a Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMMD), inicia uma nova visão de crescimento e desenvolvimento econômico, com o novo conceito chamado Desenvolvimento Sustentável: “O desenvolvimento sustentável é aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem às suas próprias necessidades”.

Os modelos de desenvolvimento que propagam a desigualdade social e a exploração da natureza, com interesses muito mais econômicos e políticos do que humanos e ambientais, se apresentam quase incompatíveis com a aplicação do conceito de desenvolvimento sustentável. (ADERALDO, 2012) Segundo Janaina Aderaldo, pensar em desenvolvimento requer analisar as relações entre passado, presente e futuro, pois indica um processo de construção histórica. Essa visão reforça a percepção de que o desenvolvimento sustentável requer um processo constante de pensar, considerando as especificidades e a história local, e necessita de um monitoramento que permita rápida resposta e mudanças de planos quando necessário, de acordo com as possibilidades sugeridas no planejamento estratégico proativo.

O processo de degradação ambiental decorrente de atividades antrópicas reforça a necessidade de educação para conscientização, com envolvimento social na tomada de decisões e mudança de hábitos dessa comunidade para uma economia circular e fomento de energias renováveis. As cidades sustentáveis já começaram essa transição, e é um processo global de conscientização por redução de consumo e de geração de resíduos, e escolhas de produtos mais sustentáveis.

Janaina fala da importância dos indicadores para monitorar o desenvolvimento urbano e avaliar se de fato o crescimento econômico flui numa direção sustentável ou não. A

European Environment Agency - EEA (2005, p. 7) define Indicadores como: Uma medida, geralmente quantitativa, que pode ser usada para ilustrar e comunicar um conjunto de fenômenos complexos de uma forma simples, incluindo tendências e progressos ao longo do tempo. Os indicadores disponíveis para Ilhéus, de 2012 e de 2016, são mais voltados para saúde, educação, ocupação, renda, e não foram identificados dados atuais referentes a urbanização e infraestruturas. A ausência de dados impossibilita a avaliação de resultados de ações e projetos de determinada gestão, pois não há como comparar se houve ou não uma evolução e se foi positiva ou deve ser alterada.

A Organização de Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE (2002, p. 204) define em seu relatório:

Os indicadores de sustentabilidade são uma ferramenta de avaliação que deve ser interpretada de maneira científica e política para alcançar todo seu sentido. Deve, frequentemente, ser complementado com outras informações qualitativas e científicas, sobretudo para explicar fatores que se encontram na origem de uma modificação do valor de um indicador que serve de base a uma avaliação.

São instrumentos cruciais para tomadas de decisão relativas às questões econômicas, sociais, ambientais e institucionais. Indicadores possuem profunda relação com a identificação de problemas, visando conceber um processo de reflexão e uma posterior solução em determinadas situações, e buscam detectar problemas e promover soluções para problemas contextuais e específicos, conforme as necessidades locais. (ADERALDO, 2012)

É necessário pensar o desenvolvimento de uma forma holística e integrada, com o foco no ser humano e não na economia. Veiga (2010, p. 46-47) pondera : Uma coisa é medir desempenho econômico, outra é medir qualidade de vida (ou bem-estar), e uma terceira é medir a sustentabilidade do desenvolvimento. A qualidade de vida só pode ser medida por um índice composto bem sofisticado, que incorpore até mesmo as recentes descobertas desse novo ramo que é a economia da felicidade. A noção de qualidade de vida é algo relativo, psíquico e subjetivo, vinculado a fatores da consciência e da felicidade humana, e relacionado ao desenvolvimento da humanidade. Isso significa dizer, na visão de Veiga, que um indicador de sustentabilidade não deve apresentar ou priorizar apenas elementos econômicos, mas também psicológicos, neurolinguísticos, que se preocupem com a saúde física e mental do ser humano.

Jara (1998, p. 34) afirma que o desenvolvimento é sustentável quando inclui as seguintes dimensões :

- *Ecológica: pela conservação dos ecossistemas e pelo manejo racional do meio ambiente e recursos naturais.*

- *Econômica: que promova atividades produtivas mais preocupadas com o bem-estar e não só com a produtividade, e que tenham relativa permanência no tempo.*

- *Social: que o modelo de desenvolvimento seja compatível com os valores culturais e expectativas da comunidade, e baseado num consenso entre os diferentes intervenientes que permita sua influência na tomada de decisões sobre o destino do território.*

Seguindo essa visão, para um desenvolvimento sustentável é imprescindível ter em mente que a cidade é um ecossistema complexo e sistêmico, e que sua sustentabilidade

depende de um equilíbrio entre as relações e interações entre a sociedade, o desenvolvimento e o ambiente. Repensar o planejamento urbano sob uma compreensão sistêmica é urgente para garantir um futuro melhor para as próximas gerações e para mudar o paradigma de cidade linear consumista e insustentável para cidade circular mais eficiente e saudável.

As cidades apresentam problemas complexos porque são multidimensionais e interdependentes, englobando dimensões territoriais, sociais, econômicas, ambientais, políticas, etc. O problema da gestão urbana é pensar a cidade de forma fragmentada e linear, e não articular planejamento e gestão, atuando de forma conjunta em todas as dimensões. Segundo Oliveira (2018), esta visão desfragmentada é culpada por um crescimento informal e irregular que produz um desequilíbrio social e ecológico, reduz a qualidade de vida e gera prejuízos sociais, econômicos e ambientais incalculáveis. Sobre esse modelo desfragmentado de gestão:

Tal abordagem não resolverá nenhuma das nossas dificuldades, limitar-se-á a transferi-las de um lugar para outro na complexa rede de relações sociais e ecológicas. Uma resolução só poderá ser implementada se a estrutura da própria teia for mudada, o que envolverá transformações profundas em nossas instituições sociais, em nossos valores e idéias (CAPRA, 2006a, p. 26).

O ordenamento do território, com a demarcação de ocupações em zonas de risco, através de instrumentos de planejamento e gestão que controlem a ocupação da zona costeira, dependem de informação rigorosa, proveniente de monitorização constante do litoral, contida em mapas de vulnerabilidade e risco. (LIBREIRO, 2017) O ordenamento do território tem a função primordial de proteger e integrar os elementos biofísicos, culturais recreativos e paisagísticos, considerando a Infraestrutura Verde Litoral como essencial para a resiliência das comunidades costeiras. O planejamento e a gestão do território devem proteger e requalificar a Infraestrutura Verde baseada na estrutura ecológica do litoral, adaptando às alterações climáticas e tornando-a resiliente e sustentável.

Oliveira (2018) fala da contradição entre a visão de urbanização como símbolo de evolução e questiona a insustentabilidade do desenvolvimento linear focado em ganhos financeiros e que avança sobre os territórios impermeabilizando, degradando e gerando mais desigualdades, violência, stress e miséria. A sociedade consumista que produz montes de lixo que quando não são devidamente recolhidos para os aterros, acabam a beira de estradas e em terrenos devolutos a contaminar o meio ambiente, precisa urgente iniciar uma transição de mudança de paradigma do consumo linear para o circular, com mudança do estilo de vida, educação ambiental, cidadania e consciência de seu papel na gestão pública.

6.2. Governança

Apenas um planejamento democrático, com a participação dos diversos atores envolvidos no território, e comprometido com uma gestão integrada com planos e metas de curto e longo prazo, pode levar a um desenvolvimento sustentável. Quando se estuda sobre planejamento e gestão, é indispensável ter em conta o conceito de Governança, o qual se apresenta em diferentes vertentes teóricas.

Este processo pressupõe um sistema de relações entre instituições, organizações e indivíduos, para assegurar as escolhas coletivas e a sua concretização (Rhodes, 1997). Pressupõe padrões de coordenação e cooperação entre os atores sociais, através do fortalecimento do diálogo, democracia e parcerias público-privadas, onde o cidadão é o protagonista e torna-se capaz de influenciar a gestão para um desenvolvimento sustentável e justo desejado pela sociedade. A governança reforça a democracia representativa e a transparência na tomada de decisão.

O conceito de governança nesta pesquisa refere-se à gestão compartilhada, na qual a sociedade assume maior protagonismo dentro dos modelos de gestão dos governos, exercendo funções de controle social, empoderamento, participação, etc. No Brasil, e em Ilhéus notadamente, o modelo participativo de Conselhos Municipais formados por representantes do Poder Público e da sociedade civil contribui para a definição dos planos de ação da cidade, através de reuniões periódicas e discussões acerca dos temas pertinentes a cada Conselho: meio ambiente, desenvolvimento urbano, transportes, saúde, educação, cultura, etc.

A idéia dos conselhos surgiu antes da formulação da Constituição de 1988, a partir do debate das mobilizações populares que reivindicavam a institucionalização da presença da sociedade civil nas decisões tomadas pelo Poder Executivo. Dentro dos conselhos, a população pode verdadeiramente exercer sua cidadania, participando da construção de políticas públicas, leis, ações e tudo o que tem influência sobre a cidade em que se vive.



Figura 42- Conselhos Municipais no Brasil. Fonte: <https://www.politize.com.br/conselhos-municipais-fatos-importantes/> acesso em 08/10/2021.

O planejamento é considerado um instrumento técnico e político de intervenção pública, com o objetivo de ordenar o território para atingir o desenvolvimento desejado, conforme a política e a estratégia estabelecidas, valorizando a democracia através da participação da sociedade na tomada de decisões, de acordo com a compreensão de Becker (1991) e de Buarque (1999).

Importantes medidas tem sido implementadas pela Controladoria Geral do Município (CGM) de Ilhéus para aprimorar a transparência municipal, como o Serviço de Informações ao Cidadão (SIC), a Ouvidoria Geral do Município (OGM) e o Fale Conosco, em cumprimento às Leis federais 12.527/11 e 13.460/17. Ilhéus também passou a fazer parte do FALA.BR em 2018, uma plataforma integrada nacional de Ouvidoria e Acesso à Informação empreendida pela CGU. A Controladoria Geral da União (CGU) convidou o Município de Ilhéus para participar do programa voluntário, Time Brasil, criado em 2019 para auxiliar estados e municípios no aprimoramento da gestão pública e no fortalecimento do combate à corrupção. Segundo o atual Prefeito Mario Alexandre, Ilhéus melhorou bastante a transparência e eficiência na gestão e foi classificado com a melhor avaliação desde que aderiu ao Ranking Brasil Transparente - EBT 360º da CGU. O Plano de Ação do Programa Time Brasil da Controladoria Geral da União - CGU ao qual esta gestão aderiu, é essencial para aprimoramento da gestão pública e transparência das ações executadas. (BAHIA,2021)

A AAE do Complexo Porto Sul diz que considerou os interesses, anseios e preocupações dos intervenientes do território afetado pelo empreendimento, na tentativa de reduzir conflitos e adequar as políticas para a realidade local de forma a serem viáveis e sustentáveis. Foram identificados grupo a favor e contra o Porto Sul, e expectativas positivas e negativas a respeito. Em relação às questões ambientais não existe nenhuma expectativa positiva, pois

todos percebem os danos que serão gerados. No aspecto socioeconômico, existem promessas e esperança no desenvolvimento da região e de melhorias da infraestrutura viária e portuária, e aumento de oferta de empregos e novas possibilidades de investimentos ligados ao Complexo Porto Sul. (COPPE/ LIMA/ UFRJ, 2011)

O ganho no fortalecimento do processo participativo durante as audiências públicas foi um fator positivo, e um passo importante para chamar a população para a participação como fiscalizadores da gestão pública e conscientização da importância do seu papel no planejamento urbano e no ordenamento do território através da Governança. Existe uma expectativa, impossível de se comprovar ainda, de que as compensações social, econômica e ambiental do Porto Sul, sejam maiores que as alternativas anteriores de desenvolvimento sustentável baseadas no cacau e turismo. (COPPE/ LIMA/ UFRJ, 2011) Cabe à sociedade e suas instituições não governamentais agirem como monitores e fiscais durante todo o processo de planejamento, instalação e funcionamento desse complexo para reduzir os problemas de poluição e destruição de ecossistemas e minimizar os impactos na paisagem.

Problemas gerados já com o decreto de desapropriação com a proliferação de invasões e assentamentos ilegais em terrenos públicos e privados, e em áreas de preservação permanente na faixa de servidão da Rodovia, produzindo bolsões de pobreza e destruição ambiental, já se apresentam visíveis e sem uma ação eficiente por parte dos órgãos competentes para evitar o avanço. A área destinada à implantação do futuro aeroporto internacional encontra-se em processo crescente de invasões e construções de barracos, e o poder público não tomou até o momento nenhuma ação de remoção dos invasores e proteção da área.

A população espera que a qualidade de vida melhore para a maioria, porém entende que a vida e o cotidiano de grandes segmentos da comunidade local será drasticamente modificada. Na visão de muitos dos moradores da Ponta da Tulha, parece contraditório que tenham alterado a localização do Porto Sul por causa de corais, e não se importem em desapropriar e expulsar famílias tradicionais de pequenos produtores rurais e pescadores. Um artigo publicado no site do CPT nacional (Comissão Pastoral da Terra) diz que as Audiências Públicas dos empreendimentos envolvidos no Complexo (Porto Sul, FIOLE e a mina de ferro em Caetitê), são “formalidade obrigatória por lei, e não favorecem efetiva participação popular, antes são espetáculos protagonizados pelos órgãos ambientais, “garotos-propaganda” a legalizar o ilegítimo” .Citam o caso do Porto Samarco, em Anchieta, no Espírito Santo, nos anos 1970, semelhante ao Porto Sul, que serve de alerta. Dizem ainda que “estas obras fazem parte de um projeto econômico-político maior, verdadeiro rolo compressor, o Estado submetido à lógica do mercado e da exportação de matérias-primas a qualquer custo, para mínimo beneficiamento da população e altos lucros de poucas empresas, que se implantam com fartos recursos públicos (Comissão Pastoral da Terra).

Visando a participação das discussões e acompanhamento das ações e resultados da AAE do CPS, foi organizado um Grupo de Trabalho Governamental, envolvendo representantes de diferentes instituições, e, também, o Comitê de Acompanhamento, representativo e equilibrado e com condições de contribuir com conhecimentos e informações da região para as análises realizadas ao longo do desenvolvimento da AAE, que contou com a participação de vários setores da sociedade civil e administração pública, na esfera federal, estadual e municipal. Envolver os diversos atores ao longo de todo processo é fundamental para evitar maiores conflitos, gerar consensos e garantir mais eficiência nas políticas públicas. Seria importante criar-se um Grupo de Trabalho com representantes de associações e representantes da sociedade civil junto a técnicos da Prefeitura e pesquisadores das universidades locais para acompanhar todo o processo de implantação e funcionamento do CPS; agir como fiscalizador e promover a transparência.

Pensar em desenvolvimento sustentável de um território ou região exige uma articulação entre participação social, ordenamento do território e distribuição dos benefícios

advindos desse crescimento. Janaina Aderaldo (2012) fala que é esperado que esse processo deve acontecer a partir de instrumentos endógenos, do local para o global e de baixo para cima, priorizando os interesses locais e regionais. Entendemos que um planejamento sustentável deve ser participativo e atentar para as especificidades do local para garantir eficiência e construir consensos entre os diversos atores envolvidos.

A participação da sociedade civil na gestão pública pode contribuir também para uma maior transparência nas ações e investimentos, em busca do combate à corrupção.

6.3. Cidades Sustentáveis

O Instituto Cidades Sustentáveis (ICS), em parceria com a Rede de Soluções de Desenvolvimento Sustentável (SDSN, na sigla em inglês), vinculada à Organização das Nações Unidas (ONU), lançou o Índice de Desenvolvimento Sustentável das Cidades – Brasil (IDSC-BR), ferramenta que permite mapear, monitorar e avaliar em diversas cidades brasileiras o cumprimento dos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), formulados pela ONU e que incluem questões como a erradicação da pobreza e a promoção da agricultura sustentável. O objetivo é contribuir para uma transição efetiva nas cidades brasileiras para a sustentabilidade, fomentando a ação municipal com metas baseadas em indicadores de gestão. A plataforma online pode ajudar as cidades a eleger prioridades, fortalecer a participação cidadã e orientar a agenda política para implementação local das ODS. O IDSC-BR também contou com o apoio do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebrap) e do Projeto CITInova. (texto do site do Instituto Arapyau em 30/03/2021)

Uma pesquisa realizada pela Rede de Ação Política pela Sustentabilidade (RAPS), constatou a falta de prioridade para a pauta sustentabilidade nas gestões municipais, pois o tema aparece em menos da metade dos programas municipais das candidaturas vencedoras em 2020. O levantamento inédito da RAPS rastreou a frequência com que palavras relacionadas ao tema apareceram nos planos de governos apresentados pelos candidatos vitoriosos em 2012, 2016 e 2020. A busca considerou 14 palavras-chave: meio ambiente, desmatamento, desenvolvimento sustentável, sustentabilidade, cidades inteligentes, mobilidade urbana, ciclofaixas/ciclovias, democracia, recursos hídricos, mudança climática, saneamento básico, energia solar, energia biomassa e energia elétrica. Verificou-se que os planos de governo não contemplam temas básicos para a qualidade de vida da população como saneamento, por exemplo. De acordo com o site do Instituto Nossa Ilheus, foram analisadas 770 cidades brasileiras em relação ao cumprimento dos 17 ODS, e Ilhéus, no sul da Bahia, está entre elas. Das 100 cidades com melhor desempenho, 80 estão situadas no estado de São Paulo, e as demais 20 cidades estão localizadas nas regiões Sul e Sudeste. (<http://indicadores.nossailheus.org.br/br/BA/ilheus/indice-de-desenvolvimento-humano-municipal-idh-m>)



Figura 43- Programa Cidades Sustentáveis. Fonte: <https://www.cidadessustentaveis.org.br/> Acesso em 09/10/2021.

Como parte da articulação realizada pelo Instituto Nossa Ilhéus desde 2012 para comprometer os municípios sul baianos com o Programa Cidades Sustentáveis (PCS), Ilhéus foi indicada para o encontro anual da Plataforma Global para Cidades Sustentáveis, em Washington, D.C., nos Estados Unidos. O evento discutiu soluções e experiências para aliar desenvolvimento das cidades e conservação ambiental, uma bandeira levantada em âmbito local pelo Instituto, por meio do trabalho de advocacy para fortalecimento do poder público constituído em alinhamento com uma agenda sustentável. Um dos requisitos para a indicação de Ilhéus para o evento foi a implementação, pela primeira vez, da Lei do Plano de Metas, que tem obrigatoriedade estabelecida na Lei Orgânica (art. 73, emenda de junho de 2008). As metas e indicadores são imprescindíveis para poder monitorar os resultados das políticas públicas, e para auxiliar a municipalização dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). Para acompanhar a evolução, foi criada a Comissão Estratégica Ilhéus Sustentável, composta por sociedade civil e pelo poder público. Segundo Nossa Ilhéus, a Lei do Plano de Metas deverá ser elaborada este ano, a partir do resultado de todas as audiências. (<https://www.nossailheus.org.br/cidades-sustentaveis-capital-natural-de-ilheus-e-destaque-em-evento-do-banco-mundial-nos-eua/> Acesso em 08/10/2021) O município agora possui um modelo ideal a ser seguido, dentro das orientações do PCS, porém ainda precisa atualizar dados, desenvolver Boas Práticas, e aplicar ações que melhorem concretamente a qualidade da gestão e os indicadores. Os indicadores são distribuídos nos seguintes eixos: Ação Local para a Saúde; Bens Naturais Comuns; Consumo Responsável e Opções de Estilo de Vida; Economia Local, Dinâmica, Criativa e Sustentável; Educação para a Sustentabilidade e Qualidade de Vida; Equidade, Justiça Social e Cultura de Paz; Melhor Mobilidade, Menos Tráfego. Ao analisar os indicadores, ainda que defasados, percebe-se que em geral o Município vem a evoluir de 2000 para cá, e isso pode demonstrar uma tendência positiva.

A Rede Cidades por Territórios Justos, Democráticos e Sustentáveis (Rede Cidades) reúne movimentos e iniciativas brasileiras que visam a transformação social por meio de políticas públicas locais. Representa um espaço de troca de informações entre cidades, com

realização de estratégias e ações conjuntas, que estimule a capacidade de pôr em prática e fazer a transição para cidades mais justas e sustentáveis. O Instituto Nossa Ilhéus faz parte dessa rede e tem representado um papel protagonista na transição de Ilhéus e no fortalecimento da Governança na Região. (INI)

Esse é mais um instrumento de apoio e orientação para a transição de Ilhéus para a sustentabilidade. É necessário fomentar a aplicação do modelo e as práticas de sucesso de cidades sustentáveis em todo o mundo, que fazem parte da Rede e podem contribuir com suas experiências. Aplicar as ações pontualmente em todo o município e região através da mudança de hábitos e conscientização da comunidade local é o começo para atingir os gestores e forçá-los a fazer a transição.

A melhoria dos indicadores de gestão a representar o investimento real em infraestruturas que de fato refletem em qualidade de vida para todos, é que mostrará se o desenvolvimento caminha para sustentabilidade. Isso irá refletir nos demais indicadores sociais e econômicos. Buscar inspirar-se e copiar modelos de cidades sustentáveis pelo mundo é algo a incluir-se no planejamento estratégico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse trabalho de pesquisa não se encerra aqui e nem pretende concluir se o desenvolvimento de Ilhéus caminha ou não para a sustentabilidade. Vivemos num mundo global cheio de incertezas e mudanças que se refletem de um lado ao outro do planeta muito rapidamente. A intenção desse trabalho é alertar a sociedade e os gestores da necessidade de se preparar para ser mais resiliente a estas possíveis mudanças, através do fortalecimento da participação social e de um planejamento estratégico integrado. Ao pensar em planejamento e ordenamento costeiro, num território tão complexo e rico em biodiversidade como o litoral norte de Ilhéus, a falta de um planejamento sistêmico estratégico põe em risco a qualidade de vida desta e das futuras gerações. Um bom planejamento deve ser fundamentado numa análise de dados e indicadores constantemente atualizados que permitam uma avaliação contínua das respostas de cada ação implementada ao longo do tempo. Após conversar e entrevistar alguns técnicos e gestores antigos do Município, ficou evidente que o Município de Ilhéus possui arcabouço legislativo e competência legal e técnica, porém não apresenta força política para implementar ações importantes que garantam o bom ordenamento territorial. A ausência de uma fiscalização eficiente e vontade política para reordenar o território comprometem seriamente qualquer planejamento. É urgente colocar os Planos em prática!

A implantação do Complexo Porto Sul já em andamento, representa ao mesmo tempo uma oportunidade e uma ameaça nesse território tão sensível ambientalmente e carente em aspectos socioambientais. Para parte da população o empreendimento representa a oportunidade de desenvolvimento econômico, empregos e riqueza para o Município, e outra parte enxerga uma ameaça de destruição da riqueza ambiental e perda da qualidade de vida, e prejuízo para as atividades de pesca e turismo, que eram consideradas vocação natural desse território. De fato, esse presente estudo não pode concluir se esse plano de desenvolvimento escolhido pelo Governo para o território do litoral norte de Ilhéus pode ser ou não sustentável. O Complexo Porto Sul e suas interferências no futuro de Ilhéus demandam a participação da comunidade ao longo do processo para buscar evitar maiores prejuízos socio ambientais e exigir ações eficientes por parte do Estado para barrar o crescimento desordenado e a degradação paisagística e ambiental. No caso de Ilhéus, urge a revisão do Plano Diretor de

Desenvolvimento Urbano para reordenar os usos do solo e atividades na zona costeira, e criar um Grupo ou Comitê de monitorização com representantes da sociedade organizada.

É urgente abordar os problemas urbanos de forma integrada e sistêmica, ciente das incertezas inerentes ao mundo global e dinâmicas externas que podem afetar o território. Esse entendimento e visão são o ponto de partida para buscar políticas públicas que sejam sustentáveis e estratégicas, respeitando as especificidades locais, e fortalecendo a participação cidadã durante cada etapa do planejamento urbano.

A base para um bom planejamento é um diagnóstico consistente, com dados atualizados periodicamente e indicadores importantes que permitam o monitoramento para avaliar a evolução das ações e suas respostas ou impactos no território. Só assim é possível preparar um território para ser resiliente e se adaptar o quanto antes às ameaças e aproveitar as oportunidades que possam surgir. Traçando os cenários possíveis, pode-se enquadrar ações e medidas reguladoras de proteção e intervenção operacional que assegure as pessoas e o patrimônio físico e ambiental, de forma sustentável e assertiva.

Ao pesquisar sobre modelos de cidades com porto de minério *off-shore*, similar ao projeto do Porto Sul em Ilhéus, verifica-se que foram exemplos de decisões de cima para baixo, que atenderam aos interesses de empresas voltadas para o comércio exterior, para exportação de *commodities*, e que deixaram um grande passivo ambiental e social no território diretamente afetado. No caso do Complexo de Açúcar no Rio de Janeiro, a crise econômica que afetou as empresas envolvidas, tornou o equipamento sub-utilizado e transformou antigas áreas produtivas em áreas abandonadas pela ausência dos investimentos esperados. Exemplos como esses podem comprovar a necessidade de um planejamento estratégico que trace soluções alternativas e prepare o território para as possíveis mudanças, além de se criar consensos e parcerias entre os intervenientes para evitar prejuízos e danos maiores à comunidade tradicional e aos ecossistemas.

A zona costeira está mais vulnerável aos efeitos das alterações climáticas, eventos extremos e aos impactos de atividades humanas, e, portanto, precisa de uma avaliação de riscos e medidas de mitigação, prevenção e proteção. A preocupação com os efeitos das alterações climáticas está nas discussões políticas mundiais devido a possibilidade de subida do nível do mar e os impactos que a faixa costeira pode sofrer, refletindo em prejuízos à população e às atividades econômicas ali desenvolvidas. Uma gestão proativa estratégica deve planejar prevendo os cenários desejados para os futuros 30, 50 anos e preparar adaptações de médio e longo prazo, principalmente nas localizações geográficas mais vulneráveis. Portanto, uma gestão preventiva a riscos naturais e antrópicos deve ser uma das prioridades na política de ordenamento do território costeiro, que envolve fenômenos naturais e humanos.

Conforme dito ao longo desta dissertação, o ponto de partida para viabilizar a transição para a sustentabilidade e o ordenamento do território está em fazer cumprir a legislação e os instrumentos já existentes, através da pressão e participação social.

A seguir apresento um possível direcionamento para elaborar um planejamento estratégico que viabilize um desenvolvimento sustentável para esse território:

- Em relação às interferências antrópicas : o crescimento urbano e a implantação do CPS
- Revisão do PDM dentro dos prazos estipulados por lei, somada ao monitoramento e avaliação permanente dos resultados das ações e decisões das políticas públicas para estar pronto para adaptações e mudanças que venham ocorrer no contexto local e global.
 - Implantação imediata do Observatório para monitorar e avaliar todo o processo de Implantação do Porto Sul, além de fiscalizar a evolução de assentamentos irregulares e desmatamentos na zona costeira.
 - Criação de um Grupo Local de Fiscalização formado por moradores das comunidades da zona costeira, a serem capacitados como gestores ambientais para agir localmente na transição para a sustentabilidade.
 - Criação de um Programa de Coleta Seletiva em todo o município, com educação sobre seleção de resíduos; transição para economia circular; instalação de coletores adequados e específicos de resíduos; incentivos para a seleção.
 - Definir metas com prazos para Instalação de coletores em cada zona do Município.
 - Definir metas com prazos para redução de volume destinado ao aterro sanitário, e possível transformação dos resíduos orgânicos em adubo a ser utilizado ou comercializado no Município.
 - Fazer cumprir a legislação ambiental através de fiscalização, autuação e punição para evitar avanço da degradação. Polícia Ambiental, fiscais municipais, associações locais e o Observatório juntos podem fazer a diferença.
 - Exigir o cumprimento do compromisso do Município com a Rede Cidades Sustentáveis é o caminho para atualização dos Indicadores e execução de ações concretas para a transição para a sustentabilidade. Sem dados e Indicadores atualizados, bem como um plano estratégico com metas e prazos a serem atingidas, não pode haver uma avaliação das políticas públicas.
 - Criar uma equipe de técnicos multidisciplinares dentro da Secretaria de Planejamento, que precisa ser reativada e valorizada, para traçar o Plano Estratégico de Transição para a Sustentabilidade, e elaborar Mapas de Riscos necessários para preparar antecipadamente o território para as ameaças e mudanças.

-Em relação às alterações climáticas: aquecimento global e avanço do mar

- O crescimento do desmatamento tende a agravar as ondas de calor e a redução de chuvas na região. Para reduzir esses impactos, deve-se definir áreas para replantio de árvores nativas, através de estudos específicos e orientados para as melhores espécies e localizações em todo o Município e não apenas na zona costeira. Incentivos aos agricultores na proteção de matas existentes e nascentes, bem como fomento ao replantio constante.

- Em relação ao avanço do mar que destrói cada vez mais a paisagem e os imóveis e infraestruturas da orla, deve-se avaliar a possibilidade legal de executar obras de infraestrutura que protejam os bens e a comunidade local. Licenciamento de obras de

contenção adequadas nos locais apontados em um mapa de riscos a ser desenvolvido e monitorado pelo observatório e pela defesa civil.

- Elaborar Mapas de Riscos necessários para preparar antecipadamente o território para as ameaças e mudanças e direcionar as ações mais urgentes.

- Planejar redução de emissão de gases estufa é uma premissa para um futuro sustentável, então é importante traçar metas e ações para alcançar a redução gradativa dessas emissões.

- Promover a transição energética através de incentivos para energia solar e eólica.

Em resumo, alguns passos fundamentais para que o crescimento econômico previsto para os próximos anos reflitam em melhorias reais para todo o território, entendendo aí o homem e o meio ambiente em todas as dimensões, sendo um modelo real de desenvolvimento sustentável. A frente, sempre no papel protagonista : o cidadão.

BIBLIOGRAFIA

- [1] ACSELRAD, H. Ambientalização das lutas sociais? O caso do movimento de justiça ambiental. *Estudos Avançados*, USP, v. 24, p. 103-120, 2010.
- [2] ADERALDO, J. F. Complexo industrial e portuário do Pecém: promoção ou ameaça ao desenvolvimento sustentável regional? 2012. 153 pgs. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) – Programa Regional de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente – PRODEMA. Universidade Federal do Ceará – UFC.
- [3] BAHIA, 2008. Decreto 11.235/08 do Governo do Estado da Bahia, que em seu Art. 115
- [4] BAHIA. 2012. <http://www.bahia.ba.gov.br/2012/06/noticias/governo/audiencias-publicas-do-porto-sul-em-seis-cidades-reunem-4-600-pessoas/> Acesso em 15/09/2021
- [5] BAHIA TURSA. PDITS - Plano de Desenvolvimento Integrado de Turismo Sustentável- Pólo Litoral Sul. <http://www.setur.ba.gov.br/arquivos/File/PDITSLitoralSul.pdf>. Acesso em 09/10/2021
- [6] BAIARDI, A. Subordinação do Trabalho ao Capital na Lavoura Cacaueira da Bahia. São Paulo: Hucitec Ltda., 19784.
- [7] BARBOSA, C. R.A. Notícia Histórica de Ilhéus. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia, sd.
- [8] BARRETO, N.M.S., QUINTO, L.P. A (re)produção do espaço capitalista nas áreas de grandes empreendimentos: uma análise comparativa entre os conflitos socioambientais nos Complexos Portuários do Açú e de Suape. *Boletim do Observatório Ambiental Alberto Ribeiro Lamego, Campos dos Goytacazes/RJ*, v. 6 n. 1, p. 57-67, jan. / jun. 2012
- [9] BARROS, A.P., SILVEIRA, K.A. A produção do espaço rural urbano e seus rebatimentos nos conflitos socioambientais na área de Suape, Pernambuco - Brasil. *Cad. CERU [online]*, v. 21, n.1, p. 163-179, 2010. ISSN 1413-4519.
- [10] BRAGA, R., UCHOA, T., DUARTE, M. Impactos ambientais sobre o manguezal de Suape - PE. *Acta Bot. Bras.*, v. 3, n. 2, supl. 1, Feira de Santana, 1989. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S010233061989000300003>>.
- [11] BRASIL. Ministério do Turismo. Coordenação Geral de Regionalização. Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil : Turismo e Sustentabilidade/ Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico. Coordenação Geral de Regionalização. – Brasília, 2007.
- [12] BRÜSEKE, Franz Josef. O problema do Desenvolvimento Sustentável, In: CAVALCANTI, Clovis (org). *Desenvolvimento e natureza: estudo para uma sociedade sustentável*. São Paulo: Cortez; Recife, PE: Fundação Joaquim Nabuco, 1994.

- [13] CAMPOS, S. Crônica da Capitania de São Jorge dos Ilhéus. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura, 1981.
- [14] CARTACHO, D.L. Proposta de desenvolvimento sustentável para o Porto de Santos. SOOPS. São Paulo, 2021.
- [15] CODETUR. Relatório do Trabalho de Consultoria-Desenvolvimento de Produtos Turísticos na APA da Lagoa Encantada; Secretaria da cultura e Turismo da Bahia, Coordenação de Desenvolvimento do Turismo- Salvador, 1999.
- [16] CONAMA, 1986. Resolução 001 de 23 de janeiro de 1986. Dispõe sobre critérios básicos e diretrizes gerais para a avaliação de impacto ambiental. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 17 fev. 1986.
- [17] CONAMA, 1997. Resolução Conama 237/1997
- [18] CONJUR, 2018. <https://www.conjur.com.br/2014-out-18/potencial-briga-judicial-torna-porto-sul-belo-monte-bahia>
- [19] CUNHA, I. A.; VIEIRA, J. P.; REGO, E. H. Sustentabilidade da atividade portuária rumo à agenda ambiental para o porto do canal de São Sebastião. e Gesta, v. 3, n. 1, p. 7-32, jan/mar. 2007.
- [20] FALCÃO, P.M. Dilemas da ocupação na costa nordeste do Brasil: os entraves entre planejamento urbano e gerenciamento costeiro. IV Congresso Argentino do Cuaternário y Geomorfologia (2009) XII Congresso da Associação Brasileira de Estudos do Quaternário II Reunión sobre el Cuaternário de América del Sur
- [21] FEARNside, P. M.; LAURANCE, W. F. (2012). Infraestrutura na Amazônia: as lições dos planos plurianuais. Caderno CRH, 25(64): 87-98.
- [22] JARA, C. J.. A sustentabilidade do desenvolvimento local. Brasília: Instituto Interamericano de Cooperação para a Agricultura: Recife: SEPLAN, 1998.
- [23] LATINI, J.R. A avaliação de impacto ambiental (aia) enquanto instrumento participativo e preventivo no contexto do neodesenvolvimentismo: o caso do complexo logístico industrial do porto do aço (CLIPA). Campos dos Goytacazes. 2016
- [24] LIBREIRO, A.S.C.N. Que modelo de gestão para as zonas costeiras - O caso da frente atlântica do concelho de Almada Costa de Caparica. 2017.
- [25] LOPES, F.L., VILLAÇA, N.M.A implantação do Porto do Açu: um estudo de caso sobre os conflitos ambientais do 5º Distrito de São João da Barra/RJ a partir das falas dos atingidos. Boletim do Observatório Ambiental Alberto Ribeiro Lamego. Campos dos Goytacazes/RJ, v.12 n.2, p. 335-360, jul/dez. 2018
- [26] MATUS, C. Estratégias políticas. São Paulo: FUNDAP, 1996.
- [27] MARICATO, E. Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência. São Paulo: Hucitec, 1996.
- [28] MARTINS, G. R. Atores hegemônicos (velhos e novos) e a organização do território fluminense: o Porto de Itaguaí e o Porto do Açu. In: Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território, 1., nov. 2014, Rio de Janeiro. Anais [...]. Porto Alegre: Editora Letra 1, 2014. p. 1172-1183.
- [29] MONIÉ, F. e VIDAL, S.M. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. RAP. Rio de Janeiro, 2006. DOI: 10.1590/S0034-76122006000600003

- [30] MORAES, A.C.R. Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil. Elementos para uma Geografia do litoral brasileiro. Editora Hucitec / Edusp, 229 p., São Paulo, 1999.
- [31] MORETTO, M. E.; GOMES, C. S.; ROQUETTI, D. R.; CAROLINA, O. J. (2012). Histórico, tendências e perspectivas no planejamento espacial de usinas hidrelétricas brasileiras: a antiga e atual fronteira amazônica. *Ambiente e Sociedade*, 15(3): 141-164.
- [32] NEUMANN, V. H.; MEDEIROS, C.; PARENTE, L.; NEUMANNLEITAO, S.; KOENING, M.L. Hydrodynamism, sedimentology, geomorphology and plankton changes at Suape area (PernambucoBrasil) after a port complex implantation. *An. Acad. Bras. Ci.*, v. 70, n. 2, 1988, p. 313-326.
- [33] OLIVEIRA, O.M.G. A expansão urbana da cidade de Ilhéus - Bahia e a ocupação dos manguezais: O caso do bairro São Domingos, Salvador, 2008.
- [34] OLIVEIRA, I.R. Tratar a cidade como ecossistema: contribuições teórica e prática visando à sustentabilidade urbana *Revista Tecnologia e Ambiente*, v. 24, 2018, Criciúma, Santa Catarina/SC ISSN Eletrônico 2358-9426 e ISSN Impresso 1413-8131
- [35] PECCATIELLO, A. F. O. (2011) Políticas públicas ambientais no Brasil: da administração dos recursos naturais (1930) à criação do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (2000). *Desenvolvimento e Meio Ambiente*, 24: 71-82.
- [36] PIANC- The World Association for Waterborne Transport Infrastructure. Guide for applying work with nature to navigation infrastructure projects. Brussels: Envicon WG- Report n° 176, 2018b.
- [37] PLANO NACIONAL DE GERENCIAMENTO COSTEIRO (PNGC), regulamentada pelo Decreto N° 5.300/04, e na Lei N° 9.636/98, regulamentada pelo Decreto N° 3.725/01
- [38] PORTO, M. M.; TEIXEIRA, S. G. Portos e meio ambiente. São Paulo: Aduaneiras, 2002.
- [39] PROJETO ORLA: fundamentos para gestão integrada. Brasília: MMA/SQA; Brasília: MP/SPU, 2002. 78p.
- [40] QUINTO JUNIOR, L. P.; FARIA, Teresa P; CARVALHO, Livia Silvia. Implantação de um Complexo Industrial Portuário: O Caso do Porto do Açú. *Agenda social (UENF)*, v. 5, maio/ago. 2011.
- [41] SACHS, I. Desenvolvimento: incluído, sustentável e sustentado. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.
- [42] SUDETUR. LEI N° 2991, DE 06 DE DEZEMBRO DE 2002. Plano de Referência Urbanístico Ambiental - PRUA - da Vila Turística de Areias- Lagoa Encantada. Salvador, 2002.
- [43] TARAMELLI, A.; VALENTINI, E.; CORNACCHIA, L.; MANDRONE, S.; MONBALIU, J.; HOGGART, S.P.G., THOMPSON, R.C., and ZANUTTIGH, B., 2014. Modeling uncertainty in estuarine system by means of combined approach of optical and radar remote sensing. *Coastal Engineering*, 87, 77-96.
- [44] VEIGA, J. E. Desenvolvimento Sustentável: o desafio do século XXI. Rio de Janeiro: Garamond, 2010.
- [45] VEIGA LIMA, F.A. A expansão do setor portuário no Brasil e os desafios para a gestão das zonas costeiras. 2018. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pósgraduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2018.

[46] ZHOURI, A.; LASCHEFSKI, K. Desenvolvimento e Conflitos Ambientais: um novo campo de investigação. In: ZHOURI, A.; LASCHEFSKI, K. (org.). Desenvolvimento e Conflitos Ambientais. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2010. v. 1, p. 11-33.

Web Sites:

<https://agazetabahia.com/noticias/geral/29627/porto-sul-na-cidade-de-ilheus-tera-capacidade-para-operar-42-milhoes-de-toneladas-ano-02-05-2021/>

<http://ambientecult.blogspot.com/2008/09/porto-sul-em-ilhus-se-parece-com-porto.html>

<http://www.bahia.ba.gov.br/2012/06/noticias/governo/audiencias-publicas-do-porto-sul-em-seis-cidades-reunem-4-600-pessoas/>

<http://www.bahia.ba.gov.br/2021/01/noticias/infraestrutura/obras-do-porto-sul-impulsionam-economia-no-sul-da-bahia/>

<https://www.bamin.com.br/bamin.php>

<https://blogdogusmao.com.br/2015/12/23/decreto-cria-parque-estadual-da-ponta-da-tulha/>

<https://cptnacional.org.br/publicacoes/noticias/cpt/1895-porto-sul-desenvolvimento>

<http://www.cspecem.com/pt-br/sobre-a-csp/complexo-industrial-e-portuario-do-pecem/>

<https://www.focus.jor.br/sao-goncalo-tem-o-maior-pib-per-capita-do-ceara-e-esta-na-lista-de-cem-maiores-do-brasil/#:~:text=A%20cidade%20que%20abriga%20em,PIBs%20per%20capita%20do%20Brasil.>

<https://jonildogloria.blogspot.com/2017/06/parque-estadual-da-ponta-da-tulha-e-o.html>

<https://www.nossailheus.org.br/faq-porto-sul/>

<https://www.noticiasdemineracao.com/portos/news/1352864/portos-brasileiros-movimentam-111-mt-javascript-de-minerio-de-ferro-no-trimestre> Acesso em 16/08/2021

<https://www.oeco.org.br/reportagens/23888-porto-sul-ii-desenvolvimento-em-questao/>

<http://www.oeco.com.br/reportagens/37-reportagens/23873-porto-sul-i-biodiversidade-ameacada>

<https://www.otabuleiro.com.br/blog/setores-da-prefeitura-de-ilheus-iniciam-planejamento-de-aco-es-na-area-do-porto-sul>

<https://www.portosenavios.com.br/>

<http://www.sedur.ba.gov.br/>

<http://www.sedur.ba.gov.br/2020/07/1589/Obras-iniciais-para-implantacao-do-Porto-Sul-sao-autorizadas.html>

<http://www.sincomam.com.br/index.php/porto-do-pecem-promove-o-crescimento-da-regiao-nordeste-do-pais/>

<https://transparencia.ilheus.ba.gov.br>



<2022>

TATYANA BOMFIM DA SILVA

É POSSÍVEL O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL ?
A ZONA COSTEIRA SOB FORTES PRESSÕES