



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ESPIRITO SANTO (UFES)

**CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E NATURAIS (CCHN)
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA (PPGG)**

Lorena Andrea Torres Higuera

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

**Vitória, Espírito Santo
2020**

**COMPLEXO LOGÍSTICO INTERMODAL PORTO SUL (CLIPS):
TERRITORIALIZAÇÃO MINÉRIO-EXPORTADORA NO SUL DA BAHIA
(2008-2019)**

LORENA ANDREA TORRES HIGUERA

**COMPLEXO LOGÍSTICO INTERMODAL PORTO SUL (CLIPS):
TERRITORIALIZAÇÃO MINÉRIO-EXPORTADORA NO SUL DA BAHIA
(2008-2019)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação de Geografia (PPGG), do Centro de Ciências Humanas e Naturais (CCHN) da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), como requisito parcial para a obtenção do título de Mestra em Geografia.

Orientador:

Prof. Dr. Paulo César Scarim

Vitória, Espírito Santo
2020

Ficha catalográfica disponibilizada pelo Sistema Integrado de Bibliotecas - SIBI/UFES e elaborada pelo autor

H634c Higuera, Lorena Andrea Torres, 1993-
Complexo Logístico Intermodal Porto Sul (CLIPS):
territorialização minério-exportadora no sul da Bahia (2008
2019) / Lorena Andrea Torres Higuera. - 2020.
270 f. : il.

Orientador: Paulo Cesar Scarim.
Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal
do Espírito Santo, Centro de Ciências Humanas e Naturais.

1. Território. 2. Novo imperialismo. 3. Desenvolvimento e
dependência. 4. Integração regional. 5. Infraestrutura logística. 6.
Resistências territoriais. I. Scarim, Paulo Cesar. II.
Universidade Federal do Espírito Santo. Centro de Ciências
Humanas e Naturais. III. Título.

CDU: 91

*“O maior trem do mundo
Leva minha terra
Para a Alemanha
Leva minha terra
Para o Canadá
Leva minha terra
Para o Japão*

*O maior trem do mundo
Puxado por cinco locomotivas a óleo diesel
Engatadas geminadas desembestadas
Leva meu tempo, minha infância, minha vida
Triturada em 163 vagões de minério e destruição
O maior trem do mundo
Transporta a coisa mínima do mundo
Meu coração itabirano*

*Lá vai o trem maior do mundo
Vai serpenteando, vai sumindo
E um dia, eu sei não voltará
Pois nem terra nem coração existem mais”.*

Carlos Drummond de Andrade

Agradecimentos

Essa pesquisa foi possível graças ao apoio e a confiança de muitas pessoas em várias latitudes; no Brasil, no Espírito Santo, na Bahia e na Colômbia.

No tengo palabras suficientes para agradecer a mi familia, a mis papás, a mi hermana y a mis sobrinos. Gracias por la fuerza, por el amor, por el cariño y por el apoyo incondicional durante todo este proceso. Gracias por acompañarme en este trayecto lejos de casa. Gracias por sus preocupaciones, por sus consejos y por su comprensión. Sobre todo gracias por la confianza, espero que este proceso y resultado parcial retribuya en algún sentido estos meses de distancia.

Infinitas gracias a quienes me acogieron como familia en Vitória. A Antonella Barone, amiga del alma, gracias por tantas conversas y aprendizajes, por el apoyo, por la confianza y por tanto cariño. A Pedro, por la confianza y por el acolhimento. A Agustina por tantas horas de estudio, por los matecitos, por la escucha y por la amistad. A Richo, a Thiago y a la Güera, infinitas gracias por recibirme con tanto cariño y por acompañarme durante las últimas fases de este proceso. A les tototeros, gracias por las risas, por la alegría, por la música y por los bailes. Sin todas esas energías no hubiera sido posible terminar este texto.

Obrigada ao professor Paulo César Scarim, meu orientador de pesquisa. Obrigada por ter me recebido e por depositar sua confiança em mim e nos resultados desse processo. Obrigada pelas orientações, pelas conversas e por compartilhar sua sabedoria e experiência comigo. Gracias pelos chamados à calma, a colocar limites saudáveis nas (auto) exigências que as vezes esses processos acadêmicos nos demandam. Obrigada pela escuta e disposição nos momentos mais difíceis.

Obrigada a todas as pessoas que me acolheram e participaram dessa pesquisa em Ilhéus. Infinitos agradecimentos a Admilson e a Fernanda por ter me recebido, por tantas conversas e pela confiança. Ao professor Rui Rocha e a Socorro Mendonça dos institutos Floresta Viva e Nossa Ilhéus, pela sua participação, por sua luta e por confiar nos resultados desse processo. A Ismail Abede e Paulo Emilio de Vila Juerana, a João e as comunidades do Assentamento Bom Gosto. A Vanderly da CPT, pelo recebimento, pelas partilhas e pelo convite a conhecer a experiência do Assentamento Terra Vista.

A Camila Mudrek e a Magno do MAM, pela disposição e pelo convite a conhecer e participar nos espaços de discussão sobre a questão mineral no Brasil, especialmente na Bahia, debatidos nos espaços de encontro do MAM. Sem dúvida foram reflexões fundamentais nessa pesquisa.

Ao Programa de Pós-Graduação de Geografia (PPGG) da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES) por ter me recebido e pela oportunidade de cursar esse mestrado nas suas salas de aula. À CAPES pelo apoio financeiro que permitiu o desenvolvimento dessa pesquisa.

Gracias a todas as pessoas que de uma ou outra forma me acolheram e transitaram comigo nesse percurso.

Presentación

Brevemente quisiera presentar este texto expresando algunas tensiones e incomodidades sobre el lugar en el que usualmente se nos pone como investigadores y científicos sociales. A veces pareciera que apesar de tantos avances teóricos y metodológicos cuestionando algunas premisas sobre la producción de conocimiento y la relación dicotómica sujeto/objeto, en la cual se reconoce una externalidad, una supuesta separación y neutralidad en la que el objeto de conocimiento, y el conocimiento en sí mismo, es producido indiferentemente de los intereses, creencias, pensares, realidades y sentires del sujeto, del investigador.

Para eso, quisiera comenzar a partir de una reflexión presentada por mi orientador de pesquisa acerca de los imbricados caminos recorridos en la producción de conocimiento, pues generalmente, la presentación de los “productos acabados” acaba enmascarando o invisibilizando los procesos, las sutilezas, los conflictos, las tensiones y las dificultades en los que se inserta esa elaboración teórica:

Muchas veces se olvidan de la vida científica real, se olvidan que los científicos sociales son seres humanos reales, que poseen sueños, intereses y limitaciones. Son seres mortales y en la grande mayoría de los casos desarrollan sus ideas a lo largo de muchos años de arduo trabajo, enfrentando problemas financieros, personales, académicos, entre otros tantos que la vida en sociedad se reserva para quien de ella participa¹ (SCARIM, 2000, p. 158).

Además de ser resultado de un proceso de formación académica, esta disertación es reflejo de otros tantos caminos, fundamentalmente de mi condición de extranjería en Brasil. Sin lugar a dudas ha sido una experiencia provechosa y enriquecedora, que también implicó asumir varios retos y desafíos que están estrechamente relacionados con las limitaciones que puedan ser encontradas en esta pesquisa.

Teniendo en cuenta que el núcleo de esta pesquisa está en las nociones de territorio, territorialidad y territorialización, no puedo dejar de lado cómo esos movimientos (en

¹ Traducción propia.

otras escalas y dimensiones) fueron transversales en la construcción de esta disertación.

El proceso de migrar a otro país, de desterritorializarse del lugar de origen e intentar apropiarse de un nuevo territorio, de adaptarse a otra sociedad, a otras culturas, a otras costumbres y a otra lengua requiere de una enorme disposición y apertura. El asombro, el encanto de los primeros meses generalmente son precedidos por una sensación de extrañamiento y de distancia, de *saudades* y de incertezas. A su vez, estar lejos de casa, de mi familia, desterritorializada, también implicó una reterritorialización: la creación de nuevos lazos, de anhelos de pertenencia y de amistades que acabaron convirtiéndose en “familia” en ese nuevo lugar, en el que –a pesar de todo– siempre seremos extraños, extranjeros, los de afuera.

Así la construcción de esta disertación implicó distanciamientos y nuevos encuentros, aprender a comunicarme y a escribir un texto académico en otra lengua, *mergulhar* en nuevas culturas y concretamente conocer a profundidad otros contextos, como el sur de Bahía, con las herramientas y posibilidades que tuve a la mano y a las que pude acceder. Este camino y la producción de este texto significó asumir otros tantos procesos personales, culturales, lingüísticos, territoriales, financieros y familiares. Es resultado de inúmeros aprendizajes, de entrañables recibimientos y unas cuantas hostilidades.

No puedo omitir el hecho de que algunas de estas reflexiones sobre crisis del capitalismo fueron escritas y desarrolladas en cuanto vivimos una de las peores crisis sociales y económicas de los últimos tiempos; sin lugar a dudas, la más globalizada y mediatizada. El pánico y el miedo son difundidos y consumidos diariamente, la muerte se convirtió en medio de consumo y una completa incertidumbre sobre nuestro futuro a corto y mediano plazo nos carcome de forma generalizada. La globalización de un virus y la precarización histórica que nos impide combatirlo, que nos nubla el entendimiento, nos tiene encerrados en casa, distanciados, aislados y vulnerables.

En un futuro no muy lejano, la distancia y la perspectiva histórica nos mostrarán de forma más nítida la penumbra y la dureza de los tiempos que estamos viviendo. Ahora lo sentimos todos los días a flor de piel: miedo a salir de casa, miedo de dar o recibir un abrazo, miedo de hablar con los vecinos, con amistades y familiares porque cada vez somos menos capaces de escucharnos y entendernos. Miedo de abrir los ojos, miedo de las estadísticas de muertes y contagios, miedo de los decretos oficiales y, como siempre,

indignación de las alocuciones presidenciales, miedo de no saber o no entender, miedo e incertidumbre absoluta de proyectar un futuro digno en medio de tanta precariedad.

Esas “sutilezas” demandaron tiempo, energía, disposición y salud mental de quien escribe las reflexiones de esta pesquisa. Con certeza que son factores que determinaron los alcances y limitaciones de este ejercicio, lejos de ser una disculpa, quiero simplemente expresar que este proceso de conocimiento estuvo demarcado y delineado por otras tantas fuerzas y realidades que extrapolan la “frontera” que se supone debe separar lo académico de lo personal; lo académico de lo político.

Lejos de ser un proceso aséptico, neutral y estrictamente “académico” (si se puede afirmar que eso existe), quisiera tomarme la libertad de explicitar –ya que se supone que el ámbito de las ciencias sociales me lo permite– que las y los investigadores, estudiantes y científicos sociales no somos máquinas ni de producción académica ni de pensamiento. Así como tampoco somos salvadores ni iluminados que vamos a cambiar el mundo por nuestra propia cuenta, a pesar de las tantas exigencias que son puestas a costa nuestra. Acompañamos, fortalecemos y aportamos procesos más amplios desde nuestros saberes, limitaciones y posibilidades en la medida en que haya diálogo, disposición, respeto y apertura.

Como nos recuerda el fragmento anteriormente citado, somos seres humanos atravesados por múltiples circunstancias, por alegrías, dolores, pasiones, preocupaciones, exigencias y presiones que influyen y aparecen de una u otra forma en el proceso de construcción de conocimiento. A pesar de las pretensiones academicistas y productivistas, no sobra recordar y expresar que no somos máquinas, no somos maquilas intelectuales.

No siendo más, boa leitura...

Resumo

Na presente dissertação é analisado o processo de territorialização minério-exportadora decorrente da implementação do Complexo Logístico Intermodal Porto Sul (CLIPS) no Litoral Sul do estado da Bahia, Brasil, no período de 2008-2019. A territorialização é entendida como um processo histórico de criação, produção, apropriação e transformação do território, compreendido como um espaço permeado por múltiplas relações de poder. Nesse caso, a análise está enfocada nas dinâmicas de territorialização do capital, reconhecendo os diversos agentes e interesses (sociais, estatais, corporativos) envolvidos nessa reconfiguração territorial.

O CLIPS é um empreendimento de infraestrutura e desenvolvimento que articula três iniciativas: a mina Pedra de Ferro em Caetité, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) e o Porto Sul em Ilhéus, Bahia. O projeto foi proposto em 2007 pelo governo estadual da Bahia e a empresa Bahia Mineração (BAMIN) com a finalidade de explorar uma jazida de minério de ferro no centro-oeste do estado, escoar o mineral através da FIOL e exportá-lo por via marítima pelo Porto Sul. Em menor grau, a iniciativa também foi planejada para transportar produtos agroindustriais e grãos produzidos no interior da Bahia via ferroviária e portuária para os mercados do Atlântico e do Pacífico.

A análise é elaborada em proximidade ao método materialista histórico-dialético, por esse motivo o objeto de estudo –a territorialização minério-exportadora– é entendida como um processo histórico e espacial em constante transformação, demarcado pela convergência de múltiplas forças sociais de caráter multiescalar. Uma das noções que sustenta a elaboração dessa análise é a de totalidade concreta, uma compreensão da realidade social na sua complexidade e inter-relação entre dimensões, processos e agentes, na qual as relações entre diversos sujeitos e grupos sociais vão contornando-a constantemente em períodos históricos e espacialidades concretas.

Esse entendimento conduz-nos a analisar o objeto de estudo tentando abarcar a maior complexidade possível, por esse motivo a territorialização minério-exportadora impulsada pelo CLIPS implicou compreender suas dinâmicas a nível local e regional, em relação com o que isso pressupõe a nível nacional e internacional. A finalidade dessa análise é localizar a implementação do CLIPS no processo de territorialização do capital no século XXI no sul da Bahia, considerado na lógica do capitalismo contemporâneo como um território “dependente” e “periférico” e paralelamente compreender as suas implicações em termos ambientais e territoriais para as populações locais e regionais direta e indiretamente atingidas.

Palavras chave: território, territorialização, totalidade concreta, desenvolvimento, dependência, globalização, novo imperialismo.

Resumen

En la presente disertación se analiza el proceso de territorialización minero-exportadora generada por la implementación del Complejo Logístico Intermodal Porto Sul (CLIPS) en el centro-oeste y en el Litoral Sur del estado de Bahia, Brasil, en el periodo de 2008-2019. La territorialización es entendida como un proceso histórico de creación, producción, apropiación y transformación del territorio, comprendido como un espacio permeado por múltiples relaciones de poder. En este caso, el análisis es centrado en las dinámicas de territorialización del capital, reconociendo los diversos agentes e intereses (sociales, estatales y corporativos) involucrados en esta reconfiguración territorial.

El CLIPS es un emprendimiento de infraestructura y desarrollo que articula tres iniciativas: la mina Pedra de Ferro en Caetité, la Ferrovia de Integración Oeste-Leste (FIOL) y el Porto Sul en Ilhéus, sur de Bahia. El proyecto fue propuesto en el año 2007 por la empresa Bahia Mineração (BAMIN) y el gobierno estadual de Bahia con el objetivo de extraer un depósito de mineral de hierro, transportarlo vía ferroviaria a través de la FIOL y exportarlo por vía portuaria marítima por el Porto Sul. En menor grado, la iniciativa también fue planeada para transportar productos agroindustriales y granos producidos en el interior de Bahia vía ferroviaria y portuaria hacia los mercados del Atlántico y del Pacífico.

El análisis es elaborado en proximidad con el método materialista histórico-dialéctico, por ese motivo el objeto de estudio –la territorialización minero-exportadora– es entendida como un proceso histórico y espacial en constante transformación, delineado por la convergencia de múltiples fuerzas sociales de carácter multiescalar. Una de las nociones que sustenta la elaboración de este análisis es la de totalidad concreta, una comprensión de la realidad social en su complejidad e interrelación entre dimensiones, procesos y agentes, en la que las relaciones entre diversos sujetos y grupos sociales la van contornando constantemente en periodos históricos y espacialidades concretas.

Ese entendimiento nos conduce a indagar sobre el objeto de estudio intentando abarcar la mayor complejidad posible, así la territorialización minero-exportadora generada por el CLIPS implicó comprender dinámicas a nivel local y regional, en relación con sus repercusiones a nivel nacional e internacional. En concreto, el objetivo de este análisis está orientado a localizar la implementación del CLIPS en un proceso más amplio: la territorialización del capital en el sur de Bahia, considerado en la lógica del capitalismo contemporáneo como un territorio “dependiente” y “periférico” y paralelamente comprender sus implicaciones ambientales y territoriales para las poblaciones locales y regionales directa e indirectamente afectadas.

Palabras clave: territorio, territorialización, totalidad concreta, desarrollo, dependencia, globalización y nuevo imperialismo

Abstract

The current dissertation analyses the mineral-exporting territorialization resulting from the implementation of the Complexo Logístico Intermodal Porto Sul (CLIPS) in the southwestern region of the Bahia state, in Brazil, in the period 2008-2019. The territorialization is understood as an historical process of creation, production, appropriation and territorial transformation, in which the territory is conceivable as a space permeated by multiple power relations. In this case, the analysis is focused in the capital territorialization dynamics, recognizing the diverse agents and social, state and corporative interests involved in this process of territorial reconfiguration.

The CLIPS is an infrastructural development that articulates three initiatives: the mine Pedra de Ferro in Caetité, the West-East Railroad (FIOL) and the Porto Sul in Ilhéus, south of Bahia state. The Bahia Mineração (BAMIN) company and the government of Bahia state proposed the project in 2007 with the objective of explore and extract an iron-ore field, transport the mineral material via railway by the FIOL, and export it through the marine port of Porto Sul. The initiative was also planned to transport agro industrial products and grains produced in the western region of Bahia state through the FIOL and the Porto Sul towards the Atlantic and Pacific international markets.

This analysis is made in nearness of the materialist and historical-dialectical method, for that reason the study object –the mineral-export territorialization– is understood as a historical and spatial process in constant transformation, outlined by the convergence of various multiescalar and social forces. One of the principal notions that this elaboration is based on is the concrete totality, a comprehension of social reality in its complexity and interrelation between diverse dimensions, process and agents, in which these social and spatial relations constantly by-passed it in concrete historical periods and spatialities.

This understanding lead us to inquire about our study object trying to cover the major complexity possible, thus the resulting mineral-export territorialization by the CLIPS involves a comprehension of local and regional dynamics related with ample implications in the national and international level. In other words, the object of study its guided to localize the CLIPS implementation in a broader process: the territorialization of capital in the southern Bahia state, considered in the logic of contemporary capitalism as a “dependent” and “peripheral” territory. In parallel, we comprehend its environmental and territorial implications for the local and regional populations directly and indirectly affected by this development project.

Key words: territory, territorialization, concrete totality, development, dependency, globalization and new imperialism.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1. Imagem de satélite localização de Ilhéus e Caetité na Bahia e no Brasil ..	90
Ilustração 2. Fotografia Porto de Ilhéus na Baía do Pontal	96
Ilustração 3. Fotografia aérea Porto do Malhado.	97
Ilustrações 4 e 5. Espécies marinhas e de corais na área da Ponta da Tulha.....	214
Ilustração 5. Imagem de satélite poligonal Porto Sul.	221
Ilustração 6. Localização da Vila Juerana respeito da poligonal do Porto Sul.....	221
Ilustração 7. Fotografia cartaz em contra do Porto Sul em Vila Juerana	222
Ilustração 8. Cartaz com mensagens a favor do Porto Sul nas comunidades entorno do empreendimento	223
Ilustração 9. Imagem de satélite Bom Gosto e poligonal do Porto Sul.....	225
Ilustração 10. Peças divulgação sobre os impactos socioambientais da mina Pedra de Ferro em Caetité (MAM e CPT).....	228
Ilustração 11. Vista do Assentamento Terra Vista em meados nos anos 2000	231
Ilustração 12. Vista Assentamento Terra Vista no ano 2016	231

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Preço do minério de ferro por tonelada (teor 62%).....	112
Gráfico 2. Avanço físico das obras do trecho I da FIOLE	126

LISTA DE MAPAS

Mapa 1. Biomas da Bahia (SEI, 2004)	85
Mapa 2. Regiões Intermédias e Imediatas Ilhéus-Itabuna e Guanambi	88
Mapa 3. Localização do empreendimento Mina Pedra de Ferro	103
Mapa 4. Localização do traçado da FIOLE e etapas atuais	119
Mapa 5. Localização infraestruturas Porto Sul.....	130
Mapa 6. Localização alternativas locacionais Porto Sul	137
Mapa 7. Áreas de Influência Mina Pedra de Ferro.....	168
Mapa 8. Áreas Diretamente Afetadas e UCs FIOLE.....	169
Mapa 9. Áreas de Influência do meio socioeconômico Porto Sul.....	170
Mapa 10. Mapa da IIRSA disponibilizado em 2017	205

Lista de siglas

AAE	Avaliação Ambiental Estratégica
ACCTMB	Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico
ADA	Área Diretamente Afetada
AIA	Avaliação de Impacto Ambiental
ACP	Ação Civil Pública
AEE	Área do Entorno do Empreendimento
AID	Área de Influência Direta
AII	Área de Influência Indireta
ALCA	Área de Livre Comercio das Américas
AMORVIJU	Associação de Moradores de Vila Juerana
ANM	Agência Nacional de Mineração
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
APA	Área de Proteção Ambiental
APP	Área de Preservação Permanente
ASV	Autorização da Supressão Vegetal
BAMIN	Bahia Mineração
BID	Banco Interamericano para o Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BM	Banco Mundial
BTS	Baía de Todos os Santos
CCAF	Comité de Compensação Ambiental Federal
CCR	Câmara de Coordenação e Revisão
CCCC	China Communications Construction
CFBBP	Corredor Ferroviário Bi-océânico Brasil-Peru
CFEM	Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais
CLIPS	Complexo Logístico Intermodal Porto Sul
CONAMA	Conselho Nacional de Meio Ambiente
CPT	Comissão Pastoral da Terra
COSIPLAN	Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
CREC	China Railway Engineering Corporation
CVRD	Companhia Vale do Rio Doce
CEPAL	Comissão Econômica para América Latina e o Caribe
CEPRAM	Conselho Estadual do Meio Ambiente
CBPM	Companhia Baiana de Pesquisa Mineral
CCMA	Corredor Central da Mata Atlântica
DERBA	Departamento de Infraestrutura e Transportes da Bahia
EIDs	Eixos de Integração e Desenvolvimento
ENRC	Eurasian Natural Resources Corporation
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
EUA	Estados Unidos da América

ERG	Eurasian Resources Group
FCA	Ferrovias Centro-Atlântica
FCP	Fundação Cultural Palmares
FICO	Ferrovias de Integração Centro-Oeste
FIOL	Ferrovias de Integração Oeste-Leste
FNS	Ferrovias Norte-Sul
FMI	Fundo Monetário Internacional
FUNAI	Fundação Nacional do Índio
GAMBÁ	Grupo Ambientalista da Bahia
IBAMA	Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBRAM	Instituto Brasileiro de Mineração
ICPs	Inquéritos Cíveis Públicos
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IMA	Instituto de Meio Ambiente
INEMA	Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos
ISI	Industrialização por Substituição de Importações
IPHAN	Instituto Nacional de Patrimônio Artístico e Histórico
IIRSA	Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana
LI	Licença de Instalação
LO	Licença de Operação
LP	Licença Previa
MAM	Movimento pela Soberania Popular na Mineração
MPF	Ministério Público Federal
MP/BA	Ministério Público Estadual da Bahia
MST	Movimento Sem-Terra
PAC	Programa de Aceleração ao Crescimento
ONU	Organização das Nações Unidas
OXFAM	Oxford Committee for Famine Relief
PBA	Plano Básico Ambiental
PCC	Países Capitalistas Centrais
PCP	Países Capitalistas Periféricos
PELT	Programa Estadual de Logística e Transporte da Bahia
PESC	Parque Estadual Serra do Conduru
PFE	Procuradoria Federal Especializada
PT	Partido dos Trabalhadores
PNV	Plano Nacional de Viação
PPI	Programa de Parcerias e Investimentos
PPPs	Parcerias Público-Privadas
PPP	Plano Puebla-Panamá
PSF/Ilhéus	Procuradoria Seccional Federal/Ilhéus
PROSUL	Fórum para o Progresso da América do Sul
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental

RBMA	Reserva da Biosfera da Mata Atlântica
RMS	Região Metropolitana de Salvador
RPPN	Reserva Particular de Patrimônio Natural
PRODETUR	Programa de Desenvolvimento do Turismo
SAM	Sul-Americana de Metais
SSAI	Sistema de Suprimento de Água Industrial
SEI	Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia
SISEMA	Sistema Estadual do Meio Ambiente
SPE	Sociedade de Propósito Específico
ROM	Run-Of-Mine
RTGA	Relatório Técnico de Garantia Ambiental
TAC	Termo de Ajuste de Conduta
TCSA	Termo de Compromisso Socioambiental
TCU	Tribunal de Contas da União
TDR	Territorialização–desterritorialização–reterritorialização
TLCAN	Tratado de Livre Comércio da América do Norte
TMD	Teoria Marxista da Dependência
TRF	Tribunal Regional Federal
UCs	Unidades de Conservação
UESC	Universidade Estadual de Santa Cruz
UNASUL	União de Nações Sul-Americanas
ZAL	Zona de Apoio Logístico
ZPE	Zona de Processamento de Exportações

Sumário

Introdução	18
Capítulo 1. Considerações teóricas e metodológicas	34
Dialética e totalidade concreta	34
Dialética na geografia.....	40
Território-territorialidade-territorialização	45
Desenvolvimento e dependência	52
Perspectivas críticas sobre a dependência.....	56
De “desenvolvimentos alternativos” e “alternativas ao des-envolvimento”	61
Globalização e novo imperialismo	66
Sobre A Globalização e “uma outra globalização”	68
Debates sobre a mundialização/globalização e o novo imperialismo	73
Capítulo 2: A Bahia e a territorialização do capital no Litoral.....	82
A Bahia no Brasil.....	83
O Litoral Sul: Ilhéus-Itabuna	86
Monocultura do cacau como economia de exportação	91
Ilhéus: a cidade-porto	94
Capítulo 3. Complexo Logístico Intermodal Porto Sul (CLIPS).....	102
A mineração de ferro em Caetité: Mina Pedra de Ferro	102
A Bahia Mineração (BAMIN).....	112
Licenciamento ambiental e atualidade do projeto.....	115
Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL).....	118
A FIOL e a IIRSA	120
Atualidade do projeto e licenciamento ambiental	122
Porto Sul	129
Alternativas locacionais	133
Intervenções do Ministério Público e atualidade do projeto	141

Capítulo 4. O CLIPS como <i>totalidade concreta</i>	148
Intervenções do Ministério Público Federal (MPF) e o Ministério Público da Bahia (MP/BA)	149
Intervenções do MPF e o MP/BA	152
Níveis de impacto ambiental e socioeconômico	159
Sinergia, cumulatividade e interdependência	171
Capítulo 5. Territorialização minério-exportadora no sul da Bahia	190
Territorialização do capital: reprimarização da economia baiana?.....	190
O CLIPS e a territorialização minério-exportadora	198
IIRSA: A territorialização do capital como projeto macrorregional	203
Capítulo 6. Resistências territoriais	213
Vila Juerana e AMORVIJU	220
Assentamento Agrário Bom Gosto	224
Perspectivas atuais e outras territorialidades	229
Considerações finais	234
Referências bibliográficas	243
Anexos.....	267

Introdução

A presente pesquisa tem como principal objetivo compreender a territorialização minério-exportadora decorrente da implementação do Complexo Logístico Intermodal Porto Sul (CLIPS) no sul da Bahia, particularmente no município de Ilhéus, no período 2008–2019. A territorialização é entendida como um processo histórico e geográfico de criação, produção, apropriação e transformação do território, compreendido como um espaço permeado por múltiplas relações de poder. Nesse caso, a análise está enfocada nas dinâmicas de territorialização do capital, reconhecendo os diversos agentes e interesses (sociais, estatais, corporativos) envolvidos nesse processo de reconfiguração territorial.

Com essa finalidade foram propostos quatro objetivos específicos para responder à seguinte pergunta problema: como compreender as reconfigurações territoriais e a territorialização minério-exportadora provocada pela implementação do CLIPS no sul da Bahia no período 2008-2019?

Esses objetivos são :I) caracterizar geográfica e historicamente o Litoral Sul do estado da Bahia, especificamente o município de Ilhéus; II) analisar o processo de implementação do CLIPS no período 2008-2019 desde uma perspectiva multidimensional e de multiescalaridade; III) reconhecer a integralidade, inter-relação e interdependência dos projetos Pedra de Ferro, a Ferrovia Oeste-Leste e o Porto Sul como infraestruturas que compõem o CLIPS e IV) compreender a inserção do CLIPS na Iniciativa de Integração da Infraestrutura Sul-Americana (IIRSA).

Ao longo da pesquisa discutiremos a premissa de que o CLIPS é um projeto chave na transformação geográfica e social do sul da Bahia, com a finalidade de consolidar um território minério-exportador altamente articulado ao processo de acumulação e reprodução contemporânea de capital. Em termos territoriais, esse processo precisa da criação de espaços do capital que são concebidos, gerenciados e transformados verticalmente conforme a lógica da mais-valia e das demandas do comércio mundial e dos mercados financeiros.

O CLIPS é um projeto de desenvolvimento e infraestrutura multimodal que articula e relaciona: o projeto de mineração de ferro, Pedra de Ferro (Caetitê/BA), com a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) que conecta os estados da Bahia e de Tocantins –

especialmente as cidades de Caetité e Ilhéus² com o Porto Sul, um terminal marítimo que será construído no distrito Aritaguá, no litoral norte do município de Ilhéus. O CLIPS foi proposto no ano 2007 pela BAMIN e apoiado pelos governos estadual e federal.

A análise é elaborada em proximidade ao método materialista histórico-dialético, por isso o objeto de estudo –a territorialização minério-exportadora– é entendida como um processo espacial e histórico em constante transformação, demarcado pela convergência de múltiplas forças multiescalares. Uma das noções que sustenta a elaboração dessa pesquisa é a totalidade concreta: um entendimento da realidade social na sua complexidade e inter-relação entre dimensões, processos e agentes, na qual as relações entre diversos sujeitos e grupos sociais vão contornando-a em períodos históricos e espacialidades concretas.

Esse entendimento conduz-nos a analisar o objeto de estudo tentando abarcar a maior complexidade possível, por esse motivo a territorialização minério-exportadora impulsada pelo CLIPS implicou compreender suas dinâmicas e relações a nível local e regional, em diálogo com o que isso pressupõe a nível nacional e internacional. Em concreto, a finalidade dessa análise é encaminhada a localizar a implementação do CLIPS no processo de territorialização do capital no sul da Bahia, um território considerado na lógica do capitalismo contemporâneo como “dependente” e “periférico” e paralelamente compreender as suas implicações ambientais e territoriais para as populações locais e regionais direta e indiretamente atingidas.

A pesquisa foi realizada a partir de uma metodologia qualitativa, aplicando técnicas de coleta e análise de dados como a revisão documental (artigos, TCCs, dissertações, teses e livros) e de prensa. A coleta, sistematização e análise desses dados foi elaborada através da construção de uma matriz cronológica de antecedentes e do estado da arte do objeto de estudo em questão.

Na aproximação à área e as populações envolvidas, foram realizadas duas temporadas de trabalho de campo no município de Ilhéus, nas quais foram consultados os Inquéritos Cíveis Públicos (ICPs) do CLIPS disponibilizados no Ministério Público Federal da Bahia (MPF/BA). Além disso, foram analisados os documentos dos processos de licenciamento

² A FIOOL está dividida em três trechos: trecho 1 (Ilhéus-Caetité/BA); trecho 2 (Caetité-Barreiras/BA) e trecho 3 (Barreiras/BA-Figueirópolis/TO). Na presente pesquisa o foco estará localizado somente no trecho 1.

ambiental dos projetos que compõem o CLIPS, enfatizando o caso da FIOLE e do Porto Sul em Ilhéus. Esses dados foram organizados e sistematizados através de uma matriz de análise, que foi um insumo fundamental na construção da cronologia do processo. Todos os dados –primários e secundários– dessa pesquisa foram organizados, sistematizados e analisados a partir de matrizes de análise identificando temporalidades, espacialidades, agentes sociais e acontecimentos concretos.

No trabalho de campo foram realizadas entrevistas semiestruturadas a vários ativistas e pessoas atingidas pela implementação do CLIPS em Ilhéus. As entrevistas constavam em média de 10 perguntas orientadas a conhecer a perspectiva dos participantes sobre a construção do CLIPS, indagando sobre os diversos atores sociais envolvidos na iniciativa, apontando fundamentalmente a atuação do governo estadual e da empresa BAMIN. Bem como procuramos conhecer as particularidades da implementação do projeto, os embates e conflitos decorrentes, assim como também as estratégias e o acionar dos empreendedores com as comunidades atingidas.

De igual forma indagamos sobre as possíveis limitações e potencialidades do empreendimento em relação com as necessidades das comunidades locais e regionais, sobre as irregularidades nos processos de licenciamento ambiental e em todos os casos consideramos a importância do acionar e as estratégias de intervenção de múltiplos agentes locais diante a implementação da iniciativa, assim como também a articulação de resistências com populações atingidas pelo CLIPS em outras localidades, especialmente em Caetité.

As principais pessoas que participaram da pesquisa através das entrevistas foram ativistas e militantes de instituições, organizações da sociedade civil e movimentos sociais envolvidos diretamente no processo de implementação do CLIPS, como o Instituto Nossa Ilhéus, o Instituto Floresta Viva, o Sindicato de Trabalhadores Rurais de Ilhéus, o Movimento pela Soberania Popular na Mineração (MAM), a Associação de Moradores de Vila Juerana (AMORVIJU) e a Comissão Pastoral da Terra (CPT). Também participaram moradores diretamente atingidos pela construção das infraestruturas na região norte de Ilhéus, nas comunidades de Vila Juerana e no Assentamento Agrário Bom Gosto.

Por outra parte, houve tentativas e convites de participação na pesquisa para agentes estatais envolvidos no processo, fundamentalmente da Promotoria Ambiental do

Ministério Público da Bahia (MP/BA) e da Defensoria Pública de Ilhéus. Assim como também entramos em contato com representantes do Grupo Ambientalista da Bahia (GAMBÁ), que tem intervindo juridicamente no processo, e da empresa Bahia Mineração (BAMIN); no entanto, não foi possível a realização das entrevistas.

No trabalho de campo foram realizadas visitas e caminhadas de reconhecimento territorial nas comunidades de Vila Juerana e no Assentamento Agrário Bom Gosto, nas quais conhecemos algumas das áreas que vão ser diretamente afetadas, obtendo como resultado registros fotográficos e relatos de alguns moradores atingidos. No caso do Assentamento Agrário Bom Gosto tivemos a oportunidade de participar em dois espaços assembleias nos que foi discutida a questão do Porto Sul, especialmente relacionada com os conflitos e irregularidades nos processos de desapropriações.

Os procedimentos metodológicos que envolveram a interação direta com as comunidades atingidas e a realização das entrevistas foram avaliados e aprovados pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) do Centro de Ciências Humanas e Naturais (CCHN) da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES)³.

O objeto de análise dessa pesquisa é considerado como uma problemática relevante no cenário brasileiro e latino-americano contemporâneo devido a que evidencia processos geopolíticos complexos decorrentes da financeirização das economias regionais, estreitamente vinculadas aos cenários de boom e pós-boom das *commodities*, nesse caso especialmente do minério de ferro. O aprofundamento dessa financeirização envolveu também uma expansão das fronteiras de extração mineral, um aumento na implementação de projetos de desenvolvimento e infraestrutura e uma comoditização e mercantilização dos bens comuns (água, energia, minerais) e da natureza a expensas de graves afetações sociais e ambientais.

O aumento da implementação desse tipo de projetos demandou a construção de uma rede de infraestruturas (rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos) que fizessem mais efetiva e rápida a mobilização de produtos a serem exportados no mercado mundial. Na América do Sul essa lógica de desenvolvimento foi consolidada na Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), na qual estão interligadas uma série de infraestruturas em rede, planejadas longitudinal e transversalmente para otimizar a integração dos territórios da região com os mercados do Atlântico e do

³ Número de Aprovação do Parecer: 3.637.912

Pacífico.

Além de indagar sobre os processos de planejamento e implementação dessas infraestruturas, compreendemos a complexidade de relações sociais que as compõem, articulando uma análise com os conceitos de território, territorialização, desenvolvimento, dependência, globalização e novo imperialismo; partindo de uma perspectiva geográfica focalizada nas contingências do espaço, do território, da sociedade e do poder.

A análise é realizada em diálogo com pensadores que apontam que a imposição das lógicas hegemônicas da competitividade, mais-valia, velocidade, eficiência e eficácia nas fases de produção, circulação e consumo de mercadorias e capitais geram heterogeneidades, hierarquias, diferenciações e desigualdades socioespaciais que são funcionais à reprodução do capitalismo; produzindo a verticalização do espaço e das relações sociais em sociedades que ocupam uma posição específica –subordinada– na divisão internacional e territorial do trabalho.

Com a finalidade de elaborar e aprofundar essas discussões, essa dissertação foi estruturada em seis seções. No primeiro capítulo apresentamos as considerações teóricas e metodológicas, definimos nosso posicionamento teórico e ético-político. Também desenvolvemos as discussões mais relevantes no campo da teoria crítica em relação ao nosso objeto de estudo, partindo dos conceitos de território, territorialização, desenvolvimento, dependência, globalização e novo imperialismo.

No segundo capítulo, caracterizamos histórica e geograficamente o estado da Bahia, levando em consideração sua importância, suas potencialidades e sua articulação com a política e a economia nacional. A delimitação territorial é na Região Imediata de Ilhéus-Itabuna, enfatizando o município de Ilhéus em relação à implementação do Porto Sul. Nesse sentido, realizamos uma breve historicidade da região e do município, levando em consideração as condições socioeconômicas e culturais que configuraram a estrutura social atual, como a importância histórica das monoculturas de exportação e a implementação de redes e infraestruturas articuladas a esses circuitos de exportação. Assim como também abordamos as relações de classe e os diversos agentes sociais que são determinantes nos processos de transformação territorial.

No terceiro capítulo analisamos o CLIPS em detalhe, compreendendo a trajetória da implementação dos três projetos que o compõem: a mina Pedra de Ferro, a FIOL e o Porto

Sul; reconhecendo as empresas e os agentes envolvidos, assim como também a procedência dos capitais investidos. A identificação dos atores empresariais e estatais envolvidos nos conduz a investigar sobre a atuação e os interesses de três agentes em particular: a empresa Bahia Mineração (BAMIN), a estatal de construções e ferrovias VALEC S.A. e o governo estadual da Bahia, especialmente ao Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia (DERBA).

Além disso, entendemos as particularidades, os avanços e as problemáticas nos processos de licenciamento ambiental de cada um dos empreendimentos que compõem o CLIPS. Apontamos ao fato questionável de que cada projeto tem o seu próprio licenciamento ambiental, omitindo que são iniciativas que compõem o CLIPS como um único empreendimento em conjunto, como uma totalidade. Em diálogo com os peritos da 4ª Câmara de Coordenação e Revisão (CCR) do MPF, ressaltamos que essa fragmentação dos processos de licenciamento não leva em consideração o caráter de cumulatividade, as sinergias e a ampla abrangência dos impactos ambientais e socioeconômicos da iniciativa.

No quarto capítulo, analisamos o CLIPS como um fenômeno territorial e como uma *totalidade concreta* que evidencia as heterogeneidades multiescalares que atingem uma realidade altamente complexa e interrelacional que faz uma conexão dialética entre fenômenos concretos e relações de poder de caráter local-regional com realidades mais abstratas e espalhadas a escala global, como é a reprodução e a territorialização do capital no mundo contemporâneo.

Nesse capítulo aprofundamos a análise nas dimensões jurídica e ambiental do processo, abordando as intervenções do Ministério Público Federal e Estadual (MPF/MP-BA) encaminhadas a garantir os direitos das populações que estejam direta e indiretamente atingidas pela construção do CLIPS e a avaliar a constitucionalidade das ações dos empreendedores e das autoridades ambientais envolvidas na regulação e aprovação dos licenciamentos ambientais. A análise dessas intervenções está enfocada em compreender e diferenciar os diversos níveis de impacto ambiental e socioeconômico que permita reconhecer inter-relações entre os três projetos que compõem o CLIPS, promovendo uma leitura do empreendimento como uma totalidade que, em termos de impactos ambientais e socioeconômicos, é evidenciada na sinergia, cumulatividade e interdependência de impactos e conflitos.

Com essa finalidade foram construídas várias matrizes de impacto ambiental a partir dos

dados disponibilizados nos EIA/RIMA dos três empreendimentos que compõem o CLIPS (Pedra de Ferro-FIOL-Porto Sul). Nessas matrizes foram ampliadas e sobrepostas as áreas de influência das iniciativas (ADA, AID, AII e AEE) com o objetivo de dimensionar sua real abrangência; assim como também foram reagrupados os principais impactos no meio físico, biótico e socioeconômico a partir de critérios de potencialidade e significância dos impactos apontando a evidenciar as cumulatividades, sinergias e interdependências dos três projetos e do CLIPS como totalidade. Em cada um dos meios de impacto foram identificadas as principais afetações e medidas de compensação nas bacias hidrográficas (meio físico), nas Unidades de Conservação (meio físico) e os programas e medidas de monitoramento/mitigação/compensação das principais afetações socioeconômicas.

No quinto capítulo realizamos um movimento escalar do concreto ao abstrato com o objetivo de posicionar a territorialização minério-exportadora no sul da Bahia no cenário macrorregional como parte de um projeto e uma lógica muito mais ampla, no marco do aprofundamento dos fenômenos da globalização e do chamado “novo imperialismo” sobre o espaço e os territórios.

A territorialização minério-exportadora é inserida numa reconfiguração macrorregional impulsionada pelo aumento na extração e exportação de *commodities* nos territórios latino-americanos, sendo um processo gerado por múltiplos fatores como a existência de uma estrutura geopolítica hierárquica global, a abundância de bens minerais e estratégicos, a predominância de legislações ambientais precárias e o aumento da demanda e do preço das *commodities* no mercado mundial e o aprofundamento do processo de acumulação e concentração de capital centralizado nos mercados financeiros e na exploração do trabalho e da natureza.

Em termos de infraestrutura e reconfiguração territorial, o fenômeno que expressa esse processo é a Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), um projeto de integração regional proposto por Eliezer Batista (ex-presidente da Companhia Vale do Rio Doce), acolhido inicialmente pelo governo de Fernando Henrique Cardoso e ratificado no ano 2000 por representantes dos doze governos que posteriormente fariam parte da União de Nações Sul-Americanas (UNASUL).

Em diálogo com Goés (2018), a IIRSA é entendida como uma estratégia de *ajuste espaço-temporal*, como um mecanismo chave na produção de “espaços do capital” e na reestruturação territorial conforme as necessidades do mercado financeiro e a lógica da

mais-valia. Dois dos projetos que compõem o CLIPS (a FIOLE e o Porto Sul) são parte da Carteira de Projetos e do planejamento da IIRSA. Essa vinculação evidencia que as sinergias e dependências são imprescindíveis no entendimento da complexidade do CLIPS, entando não somente os empreendimentos que o compõem necessariamente tem que ser articulados, senão que também estão conectados com uma iniciativa macrorregional e tem um suporte institucional e geopolítico muito mais amplo.

Portanto, elaboramos algumas reflexões no tocante à territorialização do capital baseada na implantação de projetos de desenvolvimento que tem como objetivo concreto acelerar a circulação e a competitividade de mercadorias e de capitais, reduzindo as brechas espaço-temporais, aumentando a velocidade dos fluxos, a eficiência das infraestruturas e a competência dos lugares para inserir países como o Brasil nas dinâmicas impostas pelo capitalismo contemporâneo.

O caso do CLIPS e sua vinculação com a IIRSA evidenciam uma produção vertical do espaço que através de investimentos em infraestruturas se propõe gerar maiores rendas para setores empresariais nacionais, estaduais, estatais e acionistas transnacionais. Paralelamente ratifica uma contradição, pois esse benefício lucrativo para alguns grupos corporativos e financeiros é sustentado na transformação, precarização e destruição de territórios locais e regionais, concretizados em graves afetações ambientais, no deslocamento de comunidades, no aprofundamento das desigualdades na divisão do trabalho, na ruptura de tecidos sociais e no aumento da dependência e obediência diante a lógica do capital.

Além disso, abordamos alguns questionamentos sobre o cenário geopolítico atual, em que as instituições e a ideologia que sustentou a consolidação da IIRSA estão em profunda crise. Nesse sentido, é importante indagar sobre as mudanças geopolíticas e nas relações internacionais do Brasil, especialmente com a China, e sobre as reestruturações que pode ter a lógica da integração regional depois da dissolução da UNASUL, e do surgimento do Fórum para o Progresso e Desenvolvimento da América do Sul (PROSUL)⁴ comandado pelos atuais governos da Colômbia, Brasil, Argentina e apoiado pelos governos do Chile, o Equador, a Guiana, o Paraguai e o Peru.

⁴ A respeito dos objetivos territoriais e de integração regional definidos pelo PROSUL destacam a administração em ordem de prioridade de assuntos de integração em áreas de infraestrutura, energia, saúde, defesa, seguridade, controle do crime e prevenção e resposta diante desastres naturais.

Por último, no sexto capítulo destacamos alguns dos processos e iniciativas locais de resistência à territorialização minério-exportadora decorrente do CLIPS, caracterizada por seu caráter desenvolvimentista e dependente, que privilegia o lucro e os benefícios de grupos de poder transnacionais em alianças com elites regionais e nacionais a custo de graves afetações ambientais e precarizações territoriais a escala local. Assim, destacamos as iniciativas e as lutas de ativistas, populações rurais e urbanas e movimentos sociais na defesa dos seus próprios projetos territoriais, na preservação de áreas de proteção ambiental, na luta pela autonomia territorial e na disputa por construir o território sul da Bahia como um espaço diverso, plural, de vida, que seja condizente com sua história, com as necessidades e projeções das populações locais.

Por que pesquisar sobre o CLIPS e a IIRSA?

A ideia de pesquisar sobre o CLIPS surgiu como resultado de uma trajetória de pesquisa sobre conflitos territoriais e ambientais na Colômbia iniciada em 2014. No meu processo de formação nos programas de antropologia e sociologia desenvolvi duas pesquisas sobre a temática. A primeira foi no programa de Antropologia na Universidad Nacional de Colombia, intitulada: *Proyecto Hidroeléctrico El Paso: entre la vida campesina y la producción hidroenergética. Disputas por el agua y el territorio en Cabrera, Cundinamarca*, envolvendo um conflito territorial com comunidades camponesas e a empresa multinacional EMGESA S.A no caso da implementação do Projeto Hidroelétrico El Paso, uma usina hidroelétrica a *filo de agua*⁵ que iria a ser construída na bacia hidrográfica do rio Sumapaz, na região centro-oriental dos Andes colombianos⁶.

A pesquisa foi realizada com base no método etnográfico, fundamentado em um trabalho de campo embasado na observação participante com várias famílias das comunidades que iriam a ser diretamente afetadas pela implementação do projeto hidroelétrico. A

⁵ É uma modalidade de geração de energia hidroelétrica que não requer a construção de represa, o processo de captação de águas e geração de energia está dividido em pequenas centrais ao longo do caudal do rio, operando sob um sistema de captação de uma parte do caudal, utilizando-o para movimentar as turbinas e gerar energia para logo depois de ser filtrado e turbinado, retornar ao rio.

⁶ Os principais resultados dessa pesquisa se encontram no artigo intitulado: *Hidropoder: ¿agua para la vida o mercancia hidroeléctrica? Caso del Proyecto Hidroeléctrico El Paso en Cabrera, Cundinamarca, Colombia*. In: ULLOA, Astrid; ROMERO, Hugo. (orgs). **Agua y disputas territoriales en Chile y Colombia**. 1^{era} Edición. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Ciencias Humanas. Departamento de Geografía, 2018. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/330117211_2018-Ulloa-A--H-Romero-Toledo-eds-Agua_y_disputas_territoriales-Chile-Colombia

construção dos resultados da pesquisa foi realizada com o arcabouço conceitual da Ecologia Política⁷, especificamente com os conceitos de natureza social⁸, a relação entre água e território⁹ e ciclo hidrosocial¹⁰.

As principais conclusões da pesquisa evidenciaram que a implementação do projeto hidroelétrico é um importante fator de risco no aumento de conflitos territoriais para as comunidades camponesas do município de Cabrera, que faz décadas desenvolvem atividades agropecuárias a pequena escala. O empreendimento iria ser uma ameaça na disponibilidade, acesso e qualidade das águas que não só são essenciais no desenvolvimento de atividades econômicas, mas também são fundamentais como sustento simbólico e material dessas comunidades e como elemento essencial na conservação e proteção de ecossistemas estratégicos como o bosque alto andino e os paramos.

Pelo contrário, a alteração e controle das águas sugerida pela empresa EMGESA S.A com o projeto hidroelétrico seria orientada por uma lógica utilitarista, na qual predomina uma percepção e transformação das águas entanto mercadoria disponível para ser mobilizada e transformada segundo a lógica do capital. Nesse processo foi possível reconhecer um alto nível de desigualdade econômica, social e ambiental considerando que os principais beneficiários da implementação do projeto são agentes empresariais a nível transnacional; enquanto as afetações sociais e ambientais se concentram nitidamente nos territórios locais.

Um dos principais questionamentos metodológicos que orientaram a investigação foi a pertinência de fazer uma pesquisa sobre conflitos socioambientais e não sobre impactos já concretizados. Sobre isso, foi considerado o fato de que o projeto ainda não foi construído, assim como também a potência que a pesquisa poderia ter como insumo no

⁷ LEFF, Enrique. **La ecología política en América Latina. Un campo en construcción.** Ponencia presentada en la reunión del Grupo de Ecología Política CLACSO. Centro Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLASCO). Panamá.

⁸ Embasado nos conceitos desenvolvidos por:

SWYNGEDOUW, Erik. The political economy and political ecology of the hidrossocial cycle. **Journal of Contemporary Water Research and Eduation** 142, pp. 56-60, 2009.

LOFTUS, A. Rethinking political ecologies of water. **Third World Quartely**, 30(5), pp. 953-968, 2009.

⁹ OSLENDER, Ulrich. **Comunidades negras y espacio en el Pacífico Colombiano: hacia un giro geográfico en el estudio de los movimientos sociales.** Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), 2008.

¹⁰ BUDDS, Jessica. La demanda, evaluación y asignación del agua en el contexto de escasez: un análisis del ciclo hidrosocial del Valle del Río La Ligua, Chile. **Revista de Geografía Norte Grande**, n° 52, pp. 167-184, 2012.

processo de resistência das comunidades atingidas pelo empreendimento. Nesse sentido, várias das conclusões foram orientadas a questionar os argumentos que a empresa socializou nas comunidades para apresentar o projeto como uma possibilidade de melhorar as condições de vida no município. Do mesmo modo, foram analisadas algumas estratégias aplicadas pela empresa para dividir as comunidades e debilitar os processos de resistência.

A segunda pesquisa foi a monografia de conclusão de curso no programa de Sociologia na Universidad Nacional de Colombia intitulada “Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA): ¿integración de los pueblos o interconexión de capitales? Disputas territoriales en Putumayo, Colombia”, uma análise sociológica e geopolítica da implementação da IIRSA no departamento de Putumayo, no sul-oeste colombiano. Nesse caso, a pesquisa foi de caráter teórico e documental partindo dos conceitos de imperialismo (LENIN, 2016; SAXE- FERNANDEZ, 2012; AMIN, 2011); desenvolvimento e dependência (CARDOSO e FALETO, 1996; MARINI, 1982), extrativismo (SVAMPA, 2012; GUDYNAS, 2011), novo imperialismo (HARVEY, 2005) e integração regional (CARCANHOLO; SAUDJIAN, 2014; MAGGI; GARCIA, 2009).

As principais conclusões da pesquisa evidenciaram que a IIRSA é um mecanismo de *ajuste espaço-temporal* próprio de um cenário neoliberal e de crise do capitalismo, que tem como objetivo integrar com maior efetividade a região sul-americana ao sistema-mundo. No cenário regional-local isso se traduz no aprofundamento da condição periférica e de dependência manifestando-se não só em fenômenos como a super-exploração do trabalho, mas também na super-exploração da natureza.

Na leitura geopolítica evidenciou-se que a IIRSA é um mecanismo de integração regional que aprofunda a condição periférica da América do Sul, que é concebido como um território disponível para concretizar os interesses de países potência como os Estados Unidos e a China, em detrimento das necessidades, a soberania e a autodeterminação dos povos, colocados em uma posição duplamente periférica (a escala mundial e nacional) como foi evidenciado no caso das populações atingidas pelos projetos da IIRSA no departamento do Putumayo, Colômbia.

Na análise do conflito territorial foram estudadas as transformações e as mudanças nos dez e sete (17) anos de trajetória da IIRSA, em especial, o Eixo de Integração e

Desenvolvimento (EID)¹¹ Amazonas que articula territórios desde a costa pacífica colombiana, peruana e equatoriana até o Atlântico no Brasil, através de uma interconexão multimodal de portos, rodovias, hidrovias e ferrovias. O projeto analisado foi o Corredor Intermodal Tumaco-Puerto Asís-Belém do Pará, que interconecta dois grupos do EID Amazonas¹², o Grupo 1 (Acesso a Hidrovia do Putumayo) e Grupo 6 (Rede de Hidrovias Amazônicas).

No departamento do Putumayo, os conflitos territoriais se concentram nos territórios atingidos pela construção da variante rodoviária San Francisco-Mocoa, em particular no município de Mocoa, onde foram reconhecidos conflitos com comunidades indígenas devido aos impactos gerados pela construção rodoviária que cruza áreas de Resguardos Indígenas. Na implementação da obra foram identificadas múltiplas irregularidades no licenciamento ambiental, assim como também violações aos direitos fundamentais dos povos indígenas, como a consulta prévia.

Para as populações atingidas, a construção do trecho rodoviário e sua interconexão implicariam impactos negativos para as culturas tradicionais, sustentadas na vida, o trabalho e a proteção dos territórios sagrados e ancestrais, que seriam destruídos ou radicalmente afetados pelas obras de infraestrutura. Entre os impactos se considerou o aumento do desmatamento, as mudanças drásticas na paisagem, a perda de biodiversidade, o aumento da vulnerabilidade ecológica e a contaminação. Enquanto ao âmbito social se reconheceram afetações como o aumento de conflitos fundiários entre as comunidades, a empreendedora e o Estado colombiano, a perda da identidade cultural, o aumento da brecha de desigualdade e a destruição do tecido social, entre outras.

O interesse em pesquisar sobre o CLIPS surgiu com a finalidade de dar continuidade a pesquisa realizada sobre a IIRSA na Colômbia, com base em vários argumentos.

¹¹ Os Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs) são faixas de integração bi-nacional e multinacional de territórios articulados para possibilitar a interconexão de projetos extrativos com várias modalidades de transporte (rodoviário, ferroviário, hidroviário, marítimo e aeroportuário) com o objetivo central de otimizar o escoamento e exportação de *commodities* agroindustriais e minerais, fundamentalmente. A IIRSA está composta por nove EIDs: Amazonas (Brasil, Colômbia, Equador, Peru); Andino (Bolívia, Equador, Colômbia, Peru, Venezuela); Capricórnio (Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai); Del Sur (Argentina, Chile); Escudo Guayanés (Brasil, Guayana, Suriname, Venezuela); Hidrovia Paraná-Paraguai (Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai); Interoceânico (Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru); Mercosur-Chile (Argentina, Brasil, Chile, Paraguai, Uruguai) e Bolívia-Brasil (Bolívia, Brasil, Peru).

¹² O EID Amazonas está composto por seis grupos de interconexão: **Grupo 1:** Acesso a Hidrovia do Putumayo; **Grupo 2:** Acesso a Hidrovia do Napo; **Grupo 3:** Acesso a Hidrovia Huallaga-Maranhão; **Grupo 4:** Acesso a Hidrovia do Uyacali; **Grupo 5:** Conexão Bacia Amazônica e Nordeste Septentrional do Brasil; **Grupo 6:** Rede de Hidrovias Amazônicas; **Grupo 7:** Acesso a Hidrovia Morófia-Maranhão-Amazonas e **Grupo 8:** Conexão Ferroviária Porto Velho-Nordeste Septentrional do Brasil.

Primeiro, considerando que a iniciativa é um projeto de abrangência macrorregional, em que o Estado e várias empreiteiras brasileiras têm um papel central como investidores e principais interessados no projeto de integração. Dessa forma, teve sentido dar continuidade à pesquisa iniciada na Colômbia, aprofundando nesse caso a implementação dos projetos da IIRSA no território brasileiro.

Na escolha de continuar trabalhando sobre a temática da IIRSA foi preciso delimitar um caso concreto no Brasil de acordo com dois critérios fundamentalmente: que tivesse algum tipo de relação ou continuidade com o EID Amazonas (analisado na pesquisa anterior) e a proximidade territorial do caso com meu local de estância no Brasil. A respeito desse critério é importante apontar que, apesar da vocação siderúrgica e mineradora do estado do Espírito Santo, e da disposição de infraestrutura logística como o Porto de Vitória, o Porto de Tubarão e da centralidade da mineradora Vale S.A na economia estadual; o estado de Espírito Santo é a única unidade federal do país que não está articulada na IIRSA.

O caso do CLIPS foi escolhido porque era o projeto da IIRSA mais próximo territorialmente à cidade de Vitória, fator que facilitaria os deslocamentos para fazer o trabalho de campo. Também porque duas infraestruturas que compõem o CLIPS (a FIOLE e o Porto Sul) fazem parte do EID Amazonas, concretamente do Grupo 8 (Conexão Ferroviária Porto Velho-Nordeste Septentrional de Brasil).

Em suma, os resultados dessa pesquisa são de caráter cumulativo e interdisciplinar, reflexo de mais de três anos de pesquisa sobre a IIRSA, a integração regional e os conflitos territoriais decorrentes desta. Em termos disciplinares, é importante dizer que a articulação das ciências sociais e a geografia foi uma escolha teórica e metodológica considerando que na análise de conflitos e reconfigurações territoriais podem ser elaborados importantes aportes aprofundando conceitos como espaço, território e natureza; que historicamente têm sido desenvolvidos com maior profundidade na geografia.

Por outra parte, diversas teorias sociológicas fortalecem a análise política e social sobre esses conflitos, os agentes envolvidos, os acontecimentos determinantes neles, a leitura histórica dos fenômenos que os atingem e a lógica macropolítica que os gera e as desigualdades territoriais e ambientais que os caracteriza.

O que é o Complexo Logístico Intermodal Porto Sul (CLIPS)?

O CLIPS é um projeto multimodal de integração composto por três iniciativas de desenvolvimento e infraestrutura: a Mina Pedra de Ferro, que será explorada no município de Caetité; a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), que no seu trecho I articula os municípios de Caetité e Ilhéus; e o Porto Sul. O CLIPS foi proposto em 2007 pela empresa privada Bahia Mineração (BAMIN) junto com o governo estadual da Bahia e com o apoio do governo federal.

O projeto da mina Pedra de Ferro foi proposto em 2007 pela empresa Bahia Mineração (BAMIN), promovida depois do descobrimento da jazida Pedra de Ferro na região sul do município de Caetité, área centro-oeste da Bahia. A iniciativa foi impulsada com a expectativa de extrair aproximadamente 20 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, precisando um investimento estimado em US \$ 2,3 bilhões (SANTOS, 2019). A construção e funcionamento da mina requerem o levantamento de outras infraestruturas além da área de exploração mineral, tais como o Sistema de captação de águas do Rio São Francisco e a barragem de rejeitos, que até agora foram rejeitadas pelas comunidades locais considerando seu nível de impacto socioambiental.

A Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) foi planejada em 2007 como resultado cumulativo de outras iniciativas antigas de integração física que foram propostas como necessidades para o desenvolvimento regional, mas que por múltiplos motivos não chegaram a ser concluídas. A FIOL (EF 334) surgiu como um projeto de caráter estadual-federal com o objetivo de articular via estrada de ferro o Litoral Sul da Bahia com a região Centro-Oeste, mais concretamente para articular o Porto Sul em Ilhéus, com a Mina Pedra de Ferro em Caetité e com a região agroindustrial baiana (OLIVEIRA et, al. 2013; ROCHA,2017).

A FIOL foi consolidada como uma iniciativa estadual de caráter prioritário, razão pela qual foi assumida pela construtora estadual VALEC S.A, a Secretaria Estadual de Infraestrutura e foi incluída no Programa de Aceleração ao Crescimento (PAC) e no Plano Nacional de Viação (PNV). Assim como também faz parte do Eixo de Integração e Desenvolvimento (EID) Amazonas da carteira de projetos da Iniciativa de Integração da Infraestrutura Sul-Americana (IIRSA), uma iniciativa de macro integração regional no território sul-americano que pretende articular projetos estratégicos de desenvolvimento no setor de energias, transporte e comunicações.

A ferrovia foi planejada com uma extensão total de 1.527 km desde o Litoral Sul em Ilhéus/BA até a cidade de Figueirópolis no estado de Tocantins. A FIOIOL está dividida em três trechos: o primeiro é o trecho Ilhéus – Caetité, com 527 km de extensão e de caráter prioritário devido a que é condicionante para viabilizar os projetos da mina Pedra de Ferro e o Porto Sul. O segundo trecho interconecta os municípios de Caetité e Barreiras/BA, tem uma extensão de 485 km com a finalidade de articular o sertão produtivo com a região agroindustrial de MATOPIBA. O terceiro trecho conecta os municípios de Barreiras/BA com Figueirópolis/TO, tendo uma extensão de 505 km (ANTT, 2019).

O Porto Sul é um projeto de infraestrutura em transporte marítimo *onshore* e *offshore* que será construído no litoral norte da cidade de Ilhéus/ BA, no distrito rural de Aritaguá. O porto é composto por uma retroárea, uma ponte de acesso e um píer com quebra-mar que ocupará uma extensão de 1.224 hectares e será construído sobre um corredor estratégico de proteção do ecossistema de Mata Atlântica. O empreendimento foi proposto em 2008 pelo Departamento de Infraestrutura e Transporte da Bahia (DERBA) e pela BAMIN. De igual forma do que a FIOIOL, o Porto Sul faz parte do EID Amazonas da IIRSA e precisa um investimento estimado em R\$ 2,5 bilhões.

A principal empreendedora do projeto, a empresa Bahia Mineração (BAMIN) foi criada em 2006 depois do descobrimento da jazida Pedra de Ferro em Caetité. Para ter maior competitividade no setor de extração e exportação de minério de ferro, a BAMIN foi consolidada em 2006 como empresa filial da Zamin Ferrous, uma firma indiana de mineração que enfrenta várias ações judiciais no Brasil pelo incumprimento de compromissos ambientais e que também tem dívidas com governos estaduais, especialmente no estado de Amapá (OCMAL, 2015). Inicialmente a Zamin era proprietária do 50% das ações da BAMIN, enquanto a Eurasian Natural Resources Corporation (ENRC) era proprietária do 50% restante. Porém, no ano 2008 a Zamin vendeu seus ativos da BAMIN à ENRC por um preço de USD \$670 milhões.

A BAMIN entrou no mercado do minério de ferro –dominado pela antiga Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), atual VALE S.A– em parceria com capital indiano com o objetivo de consolidar um ambicioso projeto de infraestrutura multimodal que articularia a mina Pedra de Ferro, a FIOIOL, várias rodovias ((BR 262, BR 101, BA 01, BA 415 entre outras), a Zona de Processamento de Exportações (ZPE), o mineroduto da Sul-Americana de Metais (SAM), um aeroporto internacional e o porto marítimo em Ilhéus. Porém, depois de várias modificações, resultado de conflitos de interesses de diversos grupos de

poder locais e regionais com o governo estadual, os projetos do mineroduto¹³ e o aeroporto foram excluídos do CLIPS (ROCHA, 2017).

Devido a que o CLIPS surgiu em parceria entre a BAMIN e o governo estadual da Bahia (no primeiro mandato de Jacques Wagner/PT), o projeto teve um importante apoio por parte do governo federal, fato que foi evidenciado na incorporação do Porto Sul no Plano Nacional de Viação (PNV)¹⁴, que a sua vez garantiria a inclusão do porto ao Subsistema Aquaviário Nacional, outorgando-lhe maior suporte institucional. Por sua vez, a FIOLE foi incluída na carteira de projetos chave financiados primeiramente pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)¹⁵ e depois, a partir de 2016 começou a ser parte do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI).

O principal objetivo na articulação dessa rede de projetos e infraestruturas foi escoar o minério de ferro extraído em Caetité, para ser exportado aos mercados do Pacífico, além dos produtos agroindustriais explorados na zona sudoeste da Bahia, fundamentalmente soja, milho e algodão, do município de Barreiras e a região de MATOPIBA¹⁶. Inicialmente a concepção integrada do projeto tentava promover atividades turísticas na região, particularmente em relação com a construção do aeroporto internacional, que foi excluído da carteira de projetos do CLIPS em 2008 (OLIVEIRA, 2011).

¹³ O mineroduto foi descartado diante a oferta governamental da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOLE), já que seria a melhor maneira de escoar o minério de ferro junto com movimentação de cargas em segundo plano, como o escoamento da soja e outros produtos agroindustriais do centro-oeste baiano (ROCHA, 2017).

¹⁴ Na Lei 5.917 de 10 de dezembro de 1973, pela qual se aprova o Plano Nacional de Viação, orientado a conceituar o Sistema Nacional de Viação, composto por: o Sistema Rodoviário Nacional, o Sistema Ferroviário Nacional, o Sistema Portuário Nacional, o Sistema Hidroviário Nacional, o Sistema Aeroviário Nacional e o Sistema Nacional de Transportes Urbanos. O plano tem como objetivo permitir o estabelecimento da infraestrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, as necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar (p.2).

¹⁵ O programa surgiu em 2007 como um plano estratégico de resgate do planejamento e de retomada dos investimentos em setores chave da economia nacional, em especial, na execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética, com a finalidade de contribuir ao desenvolvimento acelerado e a criação de emprego. Para aprofundar consultar: <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac>

¹⁶ Região agroindustrial que agrupa algumas áreas dos Estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia.

Capítulo 1. Considerações teóricas e metodológicas

Dialética e totalidade concreta

O objeto de estudo –a territorialização minério-exportadora decorrente da implementação do CLIPS no sul da Bahia– é abordado em diálogo e proximidade a alguns postulados teórico-metodológicos do materialismo histórico-dialético. As principais premissas que orientam nossa análise são as de dialética e totalidade concreta, que implicam uma compreensão e entendimento da realidade como devir, como um processo em constante movimento e transformação, permeado por complexas relações e forças que se desenvolvem inter-relacionadamente em contínuo devir dialético, muito além das fragmentações e dicotomias.

O ponto de partida da base filosófica e teórica do materialismo histórico e dialético de Marx e Engels é a concepção da história e da lógica de Hegel. No entanto, essa influência hegeliana foi resultado do distanciamento e da confrontação do Marx com os postulados idealistas de Hegel. O materialismo histórico e dialético difere do método hegeliano, no qual afirma-se que o pensamento é criador do real, sendo este último apenas uma manifestação externa; pelo contrário, na lógica materialista-dialética o ideal é uma transposição do real, da materialidade no pensamento (MARX, 1989).

Em *Dialética da natureza* (1968), Engels entende a dialética como a *ciência das relações*, alicerçada em três leis estabelecidas por Hegel como simples leis do pensamento: I) a lei da transformação da quantidade em qualidade e vice-versa; II) a lei da interpenetração dos contrários; e III) a lei da negação da negação (p. 19). As leis foram propostas no seio de uma concepção idealista, o que Engels ressalta como um *erro em que essas leis são impostas à Natureza e à História, não tendo sido deduzidas como resultado de sua observação, mas sim como leis do pensamento* (p. 19).

O autor desenvolve seu argumento sobre a primeira lei fazendo múltiplas explicações no terreno da física, da química e da biologia, expandindo-as no âmbito da história da sociedade humana, fazendo um movimento analítico que incorpora a lógica do entendimento das forças físicas e químicas na compreensão do desenvolvimento humano. Em nosso entendimento é um aporte significativo na compreensão da complexidade de forças que permeiam a vida humana e as sociedades, partindo da premissa de que também somos natureza; mas não somente, o caráter humano imprime a interação de outras

contingencias que influem com força no desenvolvimento das sociedades como a história, a experiência, a cultura e a subjetividade humana.

A dialética se sustenta em contraposição a concepções metafísicas do mundo, nas quais –*grosso modo*– afirma-se que as causas da transformação das sociedades são de caráter externo aos fenômenos sociais. Nessa perspectiva, o entendimento do mundo é caracterizado pelo repouso, pelas essências e pela análise dos fenômenos de maneira isolada. Pelo contrário, na dialética materialista afirma-se a universalidade do movimento, do *devenir* como força que impulsa as mudanças das sociedades. O movimento é entendido como a dinâmica e o confronto permanente das contradições internas que são inerentes a todo fenômeno e realidade social no cenário capitalista.

A respeito reconhecemos uma dureza no que se identifica como “interno” ou “externo” aos fenômenos sociais. Em alguns postulados dicotômicos do dentro/fora, se entende que as “causas externas” constituem só uma condição, um cenário dessas modificações, sendo operativas só através das causas internas¹⁷. Nesse entendimento, o meio geográfico e o clima seriam causas externas, secundárias à transformação e à dinâmica das sociedades; premissa que é altamente questionável e fortemente discutida na geografia.

Cabe questionar-nos, como são definidas as fronteiras do “dentro” e do “fora”? Em nosso entendimento, há uma complexidade, uma ampla variedade de forças que influenciam o movimento e a transformação das sociedades. Mas isso é uma profunda discussão que dificilmente conseguiremos resolver nessas linhas. Sendo cientes das nossas limitações podemos afirmar que, no caso de assumir o entendimento do dentro/fora, seria com a intenção de reconhecer uma relação dialética, recíproca, bilateral e de complementariedade entre os dois, embasados na ideia de que nenhum deles tem um caráter determinante nem condicional, senão que sua influência na compreensão da realidade social está fortemente impregnada pelas contingencias e possibilidades dessa relação, lembrando a aceção da dialética como *ciência das relações*.

Dessa forma afirmamos que, a contradição, o encontro e confronto dos contrários é uma força importante que influi nas dinâmicas sociais; mas não é a única força que permeia os processos sociais, históricos, geográficos e culturais, assim apontamos que as

¹⁷ Alguns desses postulados que, apesar de ser afirmados como dialéticos, reduzem e endurecem o pensamento dialético se encontram no pensamento de Mao Tze Tung, no texto *Sobre a Contradição* de 1937.

realidades no capitalismo não são unicamente contraditórias. A realidade social é uma complexidade tão ampla que dificilmente pode ser reduzida a explicações monocausalistas, ou no máximo dualistas. Nesse sentido, tomamos distância do reconhecimento de fronteiras rígidas que separam um “dentro” e um “fora” dos fenômenos sociais e reafirmamos o caráter de totalidade e de complexidade, o escalonamento de relações de poder e de múltiplas forças sociais, assim como a constância do movimento nessa relação dialética e complementar entre eles.

Na percepção materialista-dialética, o trabalho científico e a indagação teórica estão sustentados no conhecimento *do objeto, de sua estrutura e dinâmica tal como ele é em si mesmo*. Conforme Marx afirmou (1989), a teoria é a *reprodução ideal do movimento real do objeto pelo sujeito que pesquisa*, isto quer dizer, que a realidade e a materialidade que sustentam um objeto de conhecimento tem uma existência objetiva, não dependendo do sujeito para existir; mas que a construção do objeto de conhecimento, sua apreensão e “transposição ideal” está fortemente influenciada pelos sujeitos, que carregam consigo interesses, experiências e ideais.

Nesse sentido, é possível afirmar que o processo de conhecimento é objetivo porque está centrado em compreender e apreender a estrutura e a dinâmica do objeto na pretensão de construir uma “verdade”¹⁸, na tentativa de superar a aparência e compreender a essência, as relações e as movimentações que contorneiam os processos sociais. É importante explicitar que nessa perspectiva se esboça outro sentido de objetividade, que de forma nenhuma é equiparável à objetividade como neutralidade e externalidade do pensamento positivista. Na perspectiva materialista, no processo de conhecimento afirma-se uma relação dialética sujeito/objeto, na qual o sujeito está implicado no objeto,

Ao contrário [do positivismo], o papel do sujeito é essencialmente *ativo*: precisamente para apreender não a aparência ou a forma dada ao objeto, mas a sua essência, a sua estrutura e a sua dinâmica (mais exatamente, para apreendê-la como um *processo*), o sujeito deve ser capaz de mobilizar um máximo de conhecimentos, criticá-los, revisá-los e deve ser dotado de criatividade e imaginação. O papel do sujeito é fundamental no processo de pesquisa (NETTO, 2011, p. 25).

Em diálogo com essa perspectiva, entendemos a realidade social como um processo complexo, atravessado e influenciado por múltiplas forças que impulsionam o movimento e a transformação. No processo de conhecimento a realidade não é entendida como uma

¹⁸ Afirmamos que pode ser “uma” entre múltiplas verdades.

externalidade estática à espera de ser descoberta, senão que constantemente está sendo construída e transformada pelos sujeitos,

A atitude primordial do homem, em face da realidade, não é a de um abstrato sujeito cognoscente, de uma mente pensante que examina a realidade especulativamente, porém, a de um ser que age objetiva e praticamente, de um indivíduo histórico que exerce a sua atividade prática no trato com a natureza e outros homens, tendo em vista a consecução dos próprios fins e interesses, dentro de um determinado conjunto de relações sociais (KOSIK, 2002, p. 13).

No entendimento de que há uma relação dialética entre sujeito e objeto assumimos uma postura crítica diante os esquemas empiristas e abstratos de conhecimento da realidade, questionando formas aparentes de isolamento, fragmentação e independência dos fenômenos e processos sociais e naturais.

A realidade, os fenômenos naturais e sociais e as diversas forças que os compõem são compreendidas em constante movimento e transformação. A construção do conhecimento da multiplicidade de dinâmicas que determinam e intervêm nos processos sociais e o reconhecimento da sua essência e sua complexidade só é possível fazendo um *detour* no qual *o concreto se torna compreensível através da mediação do abstrato*, sendo uma abordagem do todo através da mediação da parte (KOSIK, 2002, p. 36).

O caminho para construir esse conhecimento implica uma movimentação, uma ascensão do abstrato ao concreto, com o objetivo de superar o caráter de abstratividade, fazendo pelo contrário, um progresso à *concreticidade*, entendida como o movimento do “todo” para a “parte” e da parte para o todo,

[A concreticidade] é o movimento dos fenômenos para a essência e da essência para o fenômeno; da totalidade para a contradição e da contradição para a totalidade; do objeto para o sujeito e do sujeito para o objeto. O processo do abstrato ao concreto, como método materialista do conhecimento da realidade, é a dialética da totalidade concreta, na qual se reproduz idealmente a realidade em todos os seus planos e dimensões (KOSIK, 2002, p. 37).

De acordo com o autor, compreendemos a *totalidade concreta* como uma composição da multiplicidade da realidade social, em consideração com as diversas forças que a produzem e as relações e conexões que a influenciam. A totalidade concreta é uma noção fundamental na filosofia materialista-dialética,

A dialética da totalidade concreta é uma teoria da realidade entendida como concreticidade, como um todo que possui sua própria estrutura (que não é caótico), que se desenvolve (não é imutável nem acabado) e que se vai criando

(não é um todo perfeito no seu conjunto e não é mutável apenas em suas partes isoladas (KOSIK, 2002, p. 44).

A dialética critica perspectivas de análise que tendem a cair numa *falsa totalidade*, sobre a qual se entende que a totalidade é um fato predeterminado, quase axiomático; e que por outra parte, atribuem um privilégio e uma hierarquia ao todo em confronto com as partes¹⁹. Longe disso, a noção de totalidade concreta não é um todo acabado e imóvel que se preenche com conteúdo, senão, que é uma criação permanente

A dialética não pode entender a totalidade como um todo já feito e formalizado que determina as partes, porquanto a própria determinação da totalidade pertence a gênese e o desenvolvimento da totalidade, o que, de um ponto de vista metodológico, comporta a indagação de como nasce a totalidade e quais são as fontes internas do seu desenvolvimento e movimento (KOSIK, 2002, pp. 58-59).

Em contraposição à teoria funcionalista de sistemas, a totalidade concreta é entendida não como um “todo” constituído por partes funcionalmente integradas; mas como uma totalidade inclusiva e “macroscópica”, altamente complexa, constituídas por outras totalidades, o que seria nos termos de Luckács, *um complexo constituído por complexos* (NETTO, 2011).

O procedimento analítico que sustenta essa pesquisa é uma movimentação que parte do concreto ao abstrato para essencialmente fazer uma “viagem de volta”, uma ascensão do abstrato ao concreto, o que foi definido por Kosik (2002) como *concreticidade*. Marx definiu esse procedimento de conhecimento fazendo uma nítida distinção entre o que é da ordem da realidade e o que é da ordem do pensamento, considerando que,

Parece justo começar pelo real e pelo concreto, pelo suposto efetivo: assim, por exemplo, na economia, pela população que é a base e o sujeito do ato social na produção do seu conjunto. Porém, examinado com maior atenção, isto revela-se como falso. A população é uma abstração se deixo de lado as classes que a compõem. Essas classes são, por sua vez, uma palavra vazia se desconheço os elementos sobre os que repousam, como o trabalho assalariado, o capital, etc. Esses últimos supõem a troca, a divisão do trabalho, os preços, etc. O capital, por exemplo, não é nada sem trabalho assalariado, sem valor, dinheiro, preços. Então, se começara pela população teria uma representação caótica do conjunto, e precisando cada vez mais, chegaria a conceitos cada vez mais simples; do concreto representado chegaria a abstrações cada vez mais sutis até alcançar as determinações mais simples. Chegado a esse ponto, teria que empreender a viagem de retorno, voltando à população, mas desta vez não teria uma representação caótica de um conjunto, senão, uma totalidade com múltiplas determinações e relações (MARX, 1989, pp. 50)²⁰.

¹⁹ Para aprofundar consultar Santos (2006) sobre o debate da totalidade e a totalização.

²⁰ Tradução própria.

O princípio da movimentação e transformação permanentes nos leva a questionar: como é possível apreender ou compreender processos em movimentação constante? Como apreender o movimento? A respeito, a lógica histórico-dialética nos oferece importantes ferramentas analíticas, como o foco nas relações e nas forças que intervêm nos fenômenos, não especificamente nos objetos ou nas coisas entendidas como entidades estáticas ou acabadas. Assim como também partimos da concepção de que as sociedades e suas categorias de análise são de caráter histórico e transitório, ou seja, tem validade e sentido no seu marco espaço-temporal concreto, devendo ser compreendidas partindo das dinâmicas da diacronia e a sincronia da realidade social.

No materialismo histórico-dialético há várias discussões sobre o caráter da história como força explicativa da transformação social, algumas alegam seu caráter determinante e outras (mais próximas ou humanismo) afirmam que os sujeitos são o “motor da história”²¹. A respeito –e levando com conta que não é o foco da nossa análise– brevemente consideramos fundamental a aceção de que *os homens fazem a sua própria história, mas não a fazem a seu livre arbítrio, baixo circunstancias por eles escolhidas, senão baixo aquelas circunstancias com as que se encontram diretamente, que existem e lhes foram legadas do passado*²² (MARX, 2016, p. 14).

Em nosso entendimento, essa premissa pode ser compreendida como um apontamento sobre o caráter ativo dos sujeitos e da ação social no devir das sociedades, que por sua vez, estão localizados ou inseridos; mas não determinados, em um cenário e uma trajetória histórica concreta que, sem dúvida, influi com força nas relações sociais. Sobre esse debate, é importante trazer –ainda que brevemente– as reflexões do historiador E.P Thompson (1989), quem através do conceito de *experiência* conjugou em uma relação dialética ser e consciência, estrutura e processo, enaltecendo a centralidade dos sujeitos e das relações sociais na vivencia, reprodução e transformação das condições objetivas de vida. Sobre essa perspectiva, reafirmamos a centralidade e a potência da história como força²³ ou dimensão²⁴ da realidade social; mas sem considera-la como destino ou condena determinante.

²¹ Para aprofundar consultar Pereyra (1984).

²² Tradução própria.

²³ Entendida como aquilo que altera ou provoca movimento, cessando o estado de repouso. Como aquilo que exerce certo poder sobre algo ou alguém, influencia, firmeza.

²⁴ Entendida como um âmbito significativo de algo real ou abstrato.

Nessa direção e ainda que concordemos com a ideia de que as condições objetivas e materiais de vida (produção, troca, distribuição, circulação e consumo) tem uma importância fundamental na compreensão e transformação da sociedade burguesa, não as assumimos como causas determinantes. Assim, afirmamos que o conhecimento detalhado e minucioso das condições de produção material não basta, nem é suficiente para dar conta da riqueza, amplitude e diversidade de relações e campos de força que permeiam a complexidade da realidade social.

Dialética na geografia

Na geografia brasileira, o materialismo histórico-dialético foi retomado entre as décadas de 1970 e 1980 pelo horizonte da renovação, que se propus fazer uma releitura dos princípios empíricos e positivistas que caracterizaram a geografia clássica e a *nova geografia*²⁵, reafirmando o caráter complexo da realidade social. Essa perspectiva analítica está embasada no conhecimento de *processos sociais*, da realidade e dos fenômenos socioespaciais a profundidade, encontrando suas conexões, relações e a congruência de múltiplas forças, para além do seu caráter aparente e reificado (GOMES, 1996).

Com a finalidade de superar as pressuposições de neutralidade e objetividade²⁶ que mascaram o compromisso e a cumplicidade das ciências positivas em manter a ordem social vigente e naturalizar o desenvolvimento capitalista, no movimento que pode ser agrupado como da renovação na geografia, entende-se que a ciência hegemônica é um instrumento de alienação social, útil para a reprodução das desigualdades sociais,

A ideia de uma geografia que deveria intervir na realidade, capaz de dar respostas objetivas, neutras e justas aos problemas sociais, foi firmemente contestada, e a ação dos geógrafos nos planos de gestão de território interpretada como sendo tão-somente uma tentativa de preservar o *status quo*. A pretensa objetividade se traduzia, em verdade, um compromisso com um ponto de vista ideológico da classe dominante. Sem proceder a uma verdadeira crítica dos modelos gerais de interpretação, a objetividade proclamada limitava-se somente ao tratamento de dados, evitando assim, qualquer questionamento da ordem social (GOMES, 1996, p. 277).

²⁵ Também conhecida como *Geografia Analítica*.

²⁶ Objetividade entendida como uma relação cindida sujeito/objeto, sendo uma relação de externalidade e de pretensa neutralidade.

Nos principais postulados da geografia da renovação destaca-se que há um compromisso explícito na construção de um conhecimento integral como ferramenta fundamental para a transformação social,

Para estes críticos, a ciência só pode ser interpretada segundo um ponto de vista político, e a pressuposição de neutralidade já é em si mesma uma premissa ideológica. A ciência é o produto de uma sociedade desigual, na qual o poder é exercido por grupos minoritários que controlam também a produção do saber, seus objetivos e aplicações. O discurso da objetividade é, portanto, construído sobre aparências e tem como objetivo fundamental reproduzir e justificar "cientificamente" as estruturas do poder e os prestígios sociais já constituídos (GOMES, 1996, p. 277).

Não obstante, nos pormenores do movimento da renovação na geografia há várias sutilezas e dificuldades no caminho dessa “emergente” abordagem teórica e metodológica sobre as quais vale a pena deter-nos. Nos primórdios desse movimento (década de 1970) se reconhece que apesar de que já se incorporavam algumas premissas dialéticas no método, não tinha sido desenvolvido um debate teórico nem metodológico de fundo por múltiplos motivos.

Primeiramente, a vinculação das inquietações que impulsaram a renovação na geografia com os partidos comunistas e com a militância, podendo-se afirmar que essa influência da política na academia deu a abertura para os posteriores desenvolvimentos e abriu o caminho para que as premissas dialéticas (abordadas no marxismo) entrarem com força no pensamento geográfico da renovação (SCARIM, 2000). No entanto, vários autores que participaram desse movimento chamaram a atenção sobre uma enorme dificuldade desse momento (1970-80) em realmente conjugar e desenvolver o pensamento geográfico embasado nos postulados dialéticos e marxistas; a política e a geografia pareciam seguir estando separadas.

O chamado do movimento da renovação era declaradamente uma demanda para a geografia ser uma ferramenta de transformação social, mas tendo maiores impasses para incluir os postulados filosóficos, a percepção de mundo da dialética e do marxismo nas discussões teóricas e metodológicas da geografia. Com isso queremos apontar que, o movimento da renovação não foi um processo homogêneo, harmônico nem acabado, que apesar de ter várias congruências e pontos comuns internos, teve múltiplas dificuldades para consolidar um debate de fundo para além dos lugares de enunciação e as polarizações.

Para além dessas contradições e embates, o que é importante em relação ao nosso objeto de estudo é que os principais postulados do materialismo dialético foram desenvolvidos na geografia brasileira nos debates, discussões e pesquisas do que posteriormente seria denominado como a geografia crítica brasileira. Conforme afirma Carlos Walter Porto Gonçalves, essas múltiplas divergências originaram duas vertentes de pensamento geográfico, aquela que privilegiaria a categoria de espaço, e outra mais focada nas relações de produção, aprofundaria a categoria de território (SCARIM, 2000).

Analicamente as categorias de espaço e território foram inter-relacionadas com a perspectiva de totalidade e concreticidade, características do pensamento dialético. Nessa pesquisa vamos abordar a influência desses desenvolvimentos na categoria de produção social do espaço e a tríade território-territorialidade-territorialização, entendendo o espaço como uma produção social em constante transformação com as mudanças de uma sociedade concreta e historicamente situada. Assim, entendemos o espaço e o território como conceitos estreitamente vinculados; mas que dão conta de distintas dimensões da realidade socioespacial.

As discussões teóricas e metodológicas desenvolvidas em lógica dialética sobre a questão do espaço (considerado como objeto de estudo da geografia) foram fortemente influenciadas pela teoria da *produção social do espaço* proposta pelo filósofo francês Henri Lefebvre, e posteriormente retomada no âmbito da geografia pelo britânico David Harvey e o baiano Milton Santos, que serão aprofundados mais adiante. Enquanto a leitura geográfica da perspectiva de totalidade pode ser abordada desde o conceito de *escala geográfica* que aporta importantes aristas no pensamento da totalidade, complexidade, dialética e inter-escalaridade em chave espaço-temporal.

Na geografia há um amplo debate sobre a escala enquanto recurso metodológico e empírico, assim como também enquanto modo de percepção e concepção do real. Em diálogo com Iná Elias de Castro (2000), abordamos a questão da escala geográfica como uma *estratégia de aproximação do real*, que aporta importantes reflexões sobre níveis de abstratividade e concreticidade, e a intrínseca característica de complexidade e multidimensionalidade dos fenômenos espaciais.

Para além das discussões sobre a escala cartográfica e geográfica e sua pertinência como elemento instrumental de representação do real, entendemos a escala como um recurso metodológico fundamental na apreensão da complexidade, multidimensionalidade e

abrangência das relações sociais que convergem em um fenômeno geográfico concreto. No entanto, em concordância com a lógica dialética que delinea essa pesquisa, consideramos importante retomar algumas reflexões sobre o caráter processual, interrelacional e dinâmico da escala geográfica.

Brenner (2013) identifica a tradicional definição escalar (local, regional, urbano, rural, global) como uma reificação de processos socioespaciais distintivos, enunciando uma aparente fronteira, separação e rigidez nas escalas. Nessa perspectiva, reafirmamos que,

De forma relacionada, os vocabulários escalares existentes são pouco adequados para apreender as complexas e sempre cambiantes interconexões e interdependências históricas entre as escalas geográficas. Na medida em que termos como local, urbano, regional e assim por diante são usados para denotar “ilhas” territoriais, supostamente separadas, de relações sociais, eles obscurecem a imbricação mutua e profunda de todas as escalas, e as redes escalares emaranhadas por meio das quais as últimas são constituídas (BRENNER, 2013, p.11).

Em princípio, as escalas são entendidas como *resultados temporariamente estabelecidos de diversos processos socioespaciais* e nesse viés é priorizada a análise das noções processuais de *escalamento e reescalamento*, o autor desenvolve sua proposta a partir de várias proposições. A primeira delas é que a escala geográfica emerge como uma *abstração real* das estruturas, estratégias e relações que se processam nas sociedades, e no caso do capitalismo contemporâneo, implica a necessidade de vincular as mudanças socioespaciais dessa formação social historicamente específica.

No capitalismo contemporâneo, se evidencia uma tendência na perspectiva escalar para uma diferenciação vertical das relações sociais ou uma *hierarquização espacial das formações sociais*, sob o entendimento de que os processos sociais são escalonados. O escalonamento seria um processo socioespacial interrelacional no qual as escalas não podem ser entendidas como unidades fixas e absolutas, senão que *só podem ser apreendidas de forma relacional, com relação aos seus vínculos para cima, para baixo e transversais com outras escalas geográficas situadas no interior de uma configuração interescalar mais abrangente na qual a escala em questão se encontra inserida* (BRENNER, 2013, p. 14).

A perspectiva de escalamento e interescalaridade implica compreender que a complexidade dos processos socioespaciais dificilmente pode ser abordada entendendo as escalas isoladamente, sendo necessário entendê-la na sua constituição relacional multiescalar. Nessa pesquisa mergulhamos a problemática central na perspectiva do

escalonamento e interesalaridade de relações de poder que tem efeitos concretos nas reestruturações espaciais e territorial.

Em suma, nessa pesquisa implementaremos essas estratégias teórico-metodológicas que nos permitem compreender a territorialização minério-exportadora decorrente da implementação do CLIPS no sul da Bahia. Uma das principais premissas de que orientam nossa análise é que corresponde a um processo de reprodução do capital espacial e historicamente situado, no qual a perspectiva da totalidade concreta permite-nos compreendê-lo como um processo em que convergem múltiplas determinações como a formação histórica do território baiano e brasileiro, que configuraram o primeiro como um território periférico altamente dependente das economias de exportação.

Assim como também serão consideradas –ainda que brevemente– as qualidades ambientais que o dispuseram como um território com vocação de exploração mineral e agroexportadora. A técnica, isto é, a lógica de instrumentação que possibilita a implementação de determinados projetos societários a partir da instauração territorial de infraestruturas, surge como uma questão fundamental no entendimento da transformação concreta e material do território e das relações sociais.

A perspectiva de interesalaridade e escalonamento permite-nos entender a complexidade de redes e relações de poder que são tecidas em torno desses interesses extrativo-minerais, que entrelaçam as vontades de agentes e empresas transnacionais, empreiteiras nacionais, governos estaduais e o federal com elites regionais e locais, na tentativa de determinar o destino do território e das populações locais conforme a lógica de acumulação de capital altamente vinculada ao comércio mundial e aos mercados financeiros.

Por último, é importante agregar que apesar da proximidade de nossa análise com uma linha de pensamento, abordamos a questão do método não como uma camisa de força, nem como um caminho axiomático nem acabado; pelo contrário, o abordamos no sentido de compreender a partir de alguns apontamentos como se movimenta o pensamento e nesse percurso como o método vai se contornando para dar conta de uma realidade ou processo sociohistórico concreto.

Território-territorialidade-territorialização

Como bem o indica, a noção de *produção social do espaço* parte do entendimento de que o espaço é uma produção social, um processo em construção, criação e apropriação constante, ligado a uma sociedade temporal e espacialmente localizada. Nessa concepção, o espaço é dialeticamente “determinado por” e “determinante das” relações sociais que se desenvolvem com ele. O espaço social não é uma coisa ou um objeto insignificante nem trivial; é a concretude de múltiplas determinações, de um conjunto de relações sociais e históricas. No caso da sociedade capitalista, o espaço tende a ser produzido como uma mercadoria que pode ser trocada, vendida e consumida como movimentação fundamental em um cenário histórico e material concreto (LEFEBVRE, 2013).

A teoria da produção social do espaço esboçada por Lefebvre tem um alto nível de complexidade, desenvolve a profundidade reflexões de caráter teórico, filosófico e epistemológico que ultrapassam os objetivos delimitados nessa pesquisa. Porém aqui apontaremos alguns aspectos centrais da proposta que são importantes para a abordagem de nosso objeto de estudo.

A concepção do espaço social está marcada por uma tríade dialética que opera conjuntamente, de forma simultânea e em constante transformação: o concebido (representação do espaço), entendido como o processo intelectual de construir o espaço no pensamento; o percebido (espaços de representação), como o espaço apreendido através dos sentidos e significado por meio de símbolos e imagens; e o vivido (prática espacial), a experiência, as práticas do viver cotidiano (LEFEBVRE, 2013; SCHMID, 2012).

A partir dessa teoria é possível abranger processos de estruturação socioespacial que simultaneamente são geográficos, históricos e sociais, envolvendo três traços fundamentais: a produção material do espaço, a produção de conhecimentos e a produção de significados sob o espaço. De acordo com Schmid (2012), a teoria de Lefebvre deixa claro que compreender o processo de produção do espaço social não é entender *o espaço em si mesmo, nem mesmo o ordenamento dos objetos e artefatos (materiais) no espaço. O espaço é para ser entendido em um sentido ativo como uma intrincada rede de relações que é produzida e reproduzida continuamente*” (p. 16).

No cenário capitalista, o espaço não pode ser concedido como um objeto passivo nem vazio, nem predeterminado de forma *a priori*, devido a que é um produto temporário em constante transformação e interação com seu contexto e os sujeitos que se sustentam dele e o produzem. Em toda formação econômica concreta, o espaço tem um papel fundamental na produção da vida social, na organização do trabalho produtivo, na articulação de áreas e regiões através de redes de transportes, de fluxos de energias, matérias primas e outras mercadorias.

No desenvolvimento das premissas lefebvianas sobre o espaço socialmente produzido, Fernandes (2006) afirma que *o espaço social é a materialização da existência humana* (p. 4), e especificamente sobre o espaço geográfico, afirma que é criado pela natureza e constantemente transformado pelas relações sociais. A respeito o autor afirma que,

Para uma eficaz análise conceitual é necessário definir o espaço como **composicionalidade**, ou seja, compreende e só pode ser compreendido em todas as dimensões que o compõem. Essa simultaneidade em movimento manifesta as propriedades do espaço em ser produto e produção, movimento e fixidez [parcial], processo e resultado, lugar de onde se parte e aonde se chega. Por conseguinte, o espaço é uma completude, ou seja, possui a qualidade de ser um todo, mesmo sendo a parte. Desse modo, o espaço geográfico é formado pelos elementos da natureza também e pelas dimensões sociais, produzidas pelas relações entre as pessoas, como a cultura, política e a economia (FERNANDES, 2006, p. 4).

Por sua vez, Milton Santos (2006) define o espaço como uma *unidade sistêmica* na qual se integra o *todo social*, considerando um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, de *fixos* e de *fluxos* que a partir de relações complexas, contraditórias e historicamente delimitadas contornam, produzem, significam e transformam o espaço. Esse conjunto indissociável configura redes materializadas através da técnica no espaço e mobilizadas pelas contingências das relações sociais e de poder, produzindo-as como híbridos que potencialmente podem integrar ou desintegrar diversas forças de territorialização, sistemas lógicos e múltiplas racionalidades.

De igual forma, essa configuração espacial delineada por sistemas de objetos e ações, fixos e fluxos, deriva na conformação de horizontalidades e verticalidades no espaço, decorrentes da convergência e do confronto de antagonismos e contradições, de forças centrípetas e forças centrífugas que agem nas sociedades e no espaço, conduzindo os processos de estruturação e reconfiguração socioespacial, que bem podem resultar na produção e reprodução de espaços de vida (espaço banal) ou em espaços do capital, estruturados hierarquicamente a partir de racionalidades instrumentais.

Esses fixos e fluxos instaurados –geralmente impostos no território– são entendidos como objetos técnicos: produtos de uma elaboração social, concretamente, resultado do trabalho, que são produzidos como *meios instrumentais e sociais com os quais o homem realiza sua vida, produz e ao mesmo tempo, cria espaço* (SANTOS, 2006, p. 25). Em relação com o espaço e o território, são reconhecidos objetos técnicos concretos como a construção de rodovias, estradas de ferro, canais, pontes, túneis, edifícios, portos e linhas de eletricidade, entre outras técnicas, sendo elementos determinantes na transformação do território com consequências e impactos sociais, económicos, políticos, ambientais e culturais.

A análise dessas técnicas e sua relação com os processos de transformação territorial é realizada partindo da premissa de que *não é possível entender plenamente uma técnica fora do todo ao que pertence*, isto quer dizer, que a técnica –no mesmo sentido do que o espaço– é produzida por uma sociedade determinada, é resultado e parte de um processo histórico, político, econômico e cultural.

Na sua proposta teórica, Santos (2006) retoma o conceito de *totalidade concreta*, entendida como uma noção relevante na definição do objeto de estudo da ciência geográfica, com a finalidade de *examinar as relações efetivas entre a Totalidade-Mundo e os lugares. Isso equivale a revisitar o movimento do universal para o particular e vice-versa, reexaminando, sob esse ângulo, o papel dos eventos e da divisão do trabalho como uma mediação indispensável* (p. 92).

Nesse viés, o território é um conceito fundamental e polissêmico que tende a *ser confundido com o de espaço ou de lugar, estando muito ligado a ideia de domínio ou de gestão de uma determinada área. Assim, deve-se ligar sempre a ideia de território a ideia de poder, quer se faça referência ao poder público, estatal, quer ao poder das grandes corporações (...)* (ANDRADE, 1998, p. 213). Sob esse entendimento, o território é compreendido como um espaço de poder que pode ser apropriado (dominado, controlado, transformado) pelo ser humano e as sociedades de múltiplas formas, no qual confluem os interesses, as percepções e as práticas de diversos agentes sociais²⁷.

²⁷ Na história do pensamento geográfico há amplas discussões e debates sobre a natureza e o conceito de território, que passam pela geografia tradicional, especialmente pela geografia política, e por autores como Friedrich Ratzel, Yves Lacoste e Claude Raffestin, entre outros, que são fundamentais na genealogia do conceito de território. No entanto, tendo em vista as limitações dessa pesquisa não vamos aprofundar nesses desenvolvimentos, considerando que nosso entendimento do território difere de algumas proposições desses pensadores. Ainda que concordemos em compreender o território como espaço de poder,

Sob esses apontamentos e em diálogo com Fernandes (2006), compreendemos que o território é uma dimensão do espaço geográfico apropriado por uma determinada relação social e de poder. O território seria a apropriação material e simbólica desse espaço socialmente produzido, é a localização das relações sociais, e por tanto, das relações de poder mediadas por múltiplas forças, pela técnica e pelo trabalho como elementos determinantes na transformação e apropriação do espaço segundo interesses concretos.

Essa apropriação do espaço, essa territorialidade, pode ser abordada desde –pelo menos– duas perspectivas, no âmbito dos afetos, da consciência de pertencimento ao território e do simbólico na construção de identidades, que tem sido definido por Santos (1998; 2006) como o *espaço banal*, o terreno das horizontalidades, dos comuns, o “território de todos”.

Em contraste, está o território apropriado no âmbito da dominação, das disputas, do controle, da administração, da gestão e da transformação do espaço como parte de um processo de escalonamento de relações de poder concretas, envolvendo os interesses de agentes empresariais, corporativos, multinacionais ou estatais, que operam desde a lógica do lucro e da mais-valia, sendo o espaço das redes hierárquicas, das desigualdades e das verticalidades.

O território é criado, produzido e transformado através de contradições, antagonismos e conflitividades; assim como também por solidariedades, encontros e convergências que contornam limites e fronteiras porosas que delineiam a localização dessas relações de poder em escalonamento (expansão, ampliação, retrocesso) constante. Fernandes (2006) aponta o caráter multidimensional do território, considerando não somente essa complexidade de relações sociais e interesses que nele convergem; mas também a multiplicidade de dimensões que o compõem: ambiental, social, cultural, econômica, política, histórica. O que faz dos estudos territoriais um labor minucioso e complexo que tenta abranger –na medida do possível– essa multidimensionalidade e interescalearidade que caracteriza os processos de territorialização no capitalismo contemporâneo.

Ampliando essa perspectiva ao pensamento geográfico latino-americano contemporâneo, Gonçalves (2002) afirma que *o espaço geográfico e o território se colocam, assim, como conceitos chaves para a compreensão dos complexos processos que ora põem em crise o*

determinado pelas relações sociais; diferimos em fatores como a sobredeterminação do território como espaço do Estado-nação, o caráter apriorístico determinado na relação espaço-território, e a reificação do território (SOUZA, 2000; RAFFESTIN, 1993). Em últimas, essas perspectivas não consideram o caráter processual nem a relação dialética espaço-território que orienta essa pesquisa.

mundo moderno-colonial até porque são conceitos que historicamente estão ligados a esse mundo que os criou (p. 229). O autor é crítico das concepções tradicionais de território, que o reduzem a suporte material, como externalidade da sociedade; no seu entender, o território está necessariamente implicado no devir das sociedades, entanto o ser social é indissociável do estar.

A respeito da relação e as distinções entre espaço geográfico e território, Souza (2009) aponta que *o território é fundamentalmente um espaço definido e delimitado por e a partir das relações de poder*, que carrega traços ou dimensões *distinguíveis, mas não propriamente separáveis* de caráter político, econômico, cultural, simbólico e ambiental; que vão aparecendo em concordância com a contingência das relações sociais envolvidas na criação-produção-transformação de uma determinada delimitação territorial. Dentre outras tantas dimensões espaciais (lugar, paisagem, região), a potência do conceito de território é visibilizar com maior força a dimensão política, relacional e processual das dinâmicas socioespaciais.

As discussões e os múltiplos debates sobre os conceitos de espaço geográfico e território na história do pensamento geográfico são inesgotáveis; mas para fins práticos vamos retomar alguns elementos apontados por Saquet a respeito desse debate,

Para nós, sucintamente, há pelo menos três processos que, ontologicamente, estão na base dessa diferenciação: a) as relações de poder numa compreensão multidimensional, constituindo campos de força econômicos, políticos e culturais ([i]materiais) com uma miríade de combinações; b) a construção histórica e relacional de identidades; c) o movimento de territorialização, desterritorialização e reterritorialização (TDR), trabalhado cada qual ao seu modo (...) (SAQUET, 2009, p. 82).

Em suma, o território seria uma dimensão concreta do espaço geográfico, entendido este último como uma categoria espaço-temporal muito mais ampla, que envolve outros conceitos como lugar, paisagem, região e área, entre outras. Ainda que o espaço seja uma realidade relacional sustentada na dialética sociedade/natureza, mediada pelo trabalho, pelas técnicas e pelo conhecimento; o território é um conceito subjacente, um campo de forças no qual convergem materialidades, identidades, significados, objetos técnicos, delimitações, intencionalidades e grupos sociais concretos na construção coletiva e multidimensional de projetos e vontades socioespaciais.

Na leitura crítica do território simplificado como substância e materialidade exterior unilateral, Gonçalves afirma que,

O território é uma categoria *espessa* que pressupõe um espaço geográfico que é apropriado e esse processo de apropriação –territorialização– enseja identidades –territorialidades– que estão inscritas em processos sendo, portanto, dinâmicas e mutáveis, materializando em cada momento uma determinada ordem, uma determinada configuração territorial, uma topologia social. Estamos longe, pois de um espaço-substancia e, sim, diante de uma tríade relacional território-territorialidade-territorialização (GONÇALVES, 2002, p. 230).

Essa *espessura* do território se movimenta em dinâmicas de expansão, fluxo, refluxo, criação e destruição, apreendidos através dos conceitos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização (TDR) (FERNANDES, 2006). Como já foi evidenciado, e em diálogo com Gonçalves (2002) e Haesbaert (2005) entendemos que a territorialização é o processo de apropriação e dominação do espaço geográfico no qual confluem diversas forças sociais em escalonamento (localização, regionalização, globalização) constante com a finalidade de criar, produzir, reproduzir, expandir, intensificar, propagar ou desenvolver relações sociais (envolvendo âmbitos produtivos, ambientais, culturais, jurídicos e históricos) que transformem o território segundo interesses, vontades e projetos sociais concretos.

Por sua vez o conceito de territorialidade não está ineto do caráter polissêmico do *território*, mas em congruência com os fins e as limitações dessa pesquisa, podemos afirmar que pode ser entendida como *as relações de poder espacialmente delimitadas e operando sobre um substrato referencial* e incluso como *o comportamento espacial de um grupo social* (SOUZA, 2000, p. 99). Assim como também são entendidas como as identidades que simultaneamente originam, dinamizam e parcialmente se concretizam nos processos de territorialização (GONÇALVES, 2002).

A desterritorialização seria o processo geográfico dinamizado por forças de refluxo, destruição, desmoronamento e retrocesso que *pode ter a ver com o desenraizamento (menos ou mais traumático culturalmente) de indivíduos e grupos; e pode implicar a privação do acesso a recursos e riquezas; mas é sempre, e em primeiro lugar, um processo que envolve o exercício de relações de poder e a projeção dessas relações no espaço* (SOUZA, 2009, p. 60). Geralmente a desterritorialização é entendida como destruição ou abandono de um determinado território, com o que isso implica material, simbólica, identitária e politicamente, assim também como precarização territorial de grupos subalternos.

Na geografia contemporânea há alguns desenvolvimentos que criticam e evidenciam as limitações do conceito de desterritorialização. Um dos principais autores que trabalha nessa perspectiva é Rogério Haesbaert (2005), que a partir do *mito da desterritorialização* afirma que na complexidade dos processos de (re)territorialização não haveria uma simplificação relativa à perda ou desaparecimento dos territórios, senão a imbricação, encontro e sobreposição de multiterritorialidades²⁸.

O argumento está cimentado na ideia de *multiplicidade*, projetada no pensamento geográfico nas multiterritorialidades –que entendemos– são a diversidade e pluralidade de funções, identidades, sujeitos e relações sociais vinculadas em relações territoriais flexíveis. Sendo assim que múltiplas territorialidades (estatais, corporativas, hegemônicas, subalternas, etc.) convivem num mesmo espaço, criando condições (ou não) de lutas pelo território.

Por enquanto valga a pena apontar que é uma perspectiva interessante como horizonte de luta e transformação da sociedade; mas reconhecendo nossas limitações e nosso objeto de estudo, o foco nessa pesquisa será o primeiro momento dessa tríade geográfica territorialização – desterritorialização - reterritorialização, concretamente, a territorialização do capital através da implementação do CLIPS no sul da Bahia.

A reterritorialização seria entendida como um movimento de retorno, de recomposição e recriação de novos territórios e territorialidades emergentes fortemente influenciados e contorneados (mas não determinados), pelas dinâmicas de territorialização e desterritorialização. Essa terceira movimentação evidencia o caráter ativo e criador dos indivíduos e grupos sociais desterritorializados ou territorialmente precarizados na reconstrução e reconstituição das suas territorialidades e a vida social.

A compreensão da territorialização minério-exportadora decorrente da implementação do CLIPS está encaminhada no viés da territorialização do capital, entendido como o processo de expansão, criação, produção e escalonamento de relações de poder que envolvem empresas, grupos econômicos, agentes estatais e federais, elites regionais e locais na consolidação de territorialidades do capital, direcionadas segundo a lógica da mais-valia e do lucro. Nesse processo, as reconfigurações territoriais implementadas

²⁸ Apesar da riqueza e da complexidade do debate instigado por Haesbaert, é importante apontar que está encaminhado em outra perspectiva teórico-metodológica fortemente vinculada ao pensamento foucaultiano e rizomático desenvolvido por Deleuze e Guattari, sendo uma discussão que –por enquanto– extrapola os objetivos e limitações teóricas dessa pesquisa.

materialmente através da técnica possibilitam a consolidação de relações sociais e redes de infraestrutura que articulem processos de extração-produção-circulação-exportação que otimizem acelerem relações espaço-temporais em detrimento do espaço, sobrevalorizando e reduzindo o tempo na produção de espaços do capital fortemente interconectados a través da técnica.

No entanto, essa territorialização minério-exportadora não é compreendida como um processo homogêneo nem acabado; pelo contrário, é caracterizado por contradições e antagonismos, por relações de força e territorialidades em constante conflito. O processo também é demarcado pela ação, intervenção e incidência de agentes e grupos sociais como comunidades tradicionais e rurais, organizações da sociedade civil, movimentos sociais, populações urbanas e órgãos públicos (concretamente o Ministério Público); bem como institutos de pesquisa, universidades e instituições ambientalistas que constantemente disputam e lutam para evitar (ou mitigar) essa territorialização minério-exportadora, que para eles implica múltiplos impactos como a perda de territórios como espaços de vida ou a sua precarização, graves impactos socioambientais e perda de autonomia territorial, entre outros.

Desenvolvimento e dependência

O desenvolvimento é um dos principais paradigmas nas ciências sociais, historicamente abordado desde múltiplas aristas, entendendo-o como um paradigma de modernização e crescimento econômico, como uma lógica civilizatória concreta que prioriza a racionalidade instrumental, a técnica, as redes e a informação, sustentado nas separações e dicotomias: homem/natureza, sociedade/natureza, cultura/natureza, estabelecendo uma sobrevalorização e domínio dos primeiros sobre os segundos.

Nesse caso, temos interesse em analisar essas reflexões compreendendo as implicações e transformações que a lógica do desenvolvimento pode gerar no espaço e como influência nos processos de territorialização. Teórica e metodologicamente vamos apresentar nossa análise em diálogo –ainda que breve– com as reflexões mais clássicas sobre o desenvolvimento, para posteriormente discutir as potencialidades da Teoria Marxista da Dependência (TMD) para compreender o desenvolvimento como movimento fundamental na reprodução do capital no espaço.

Finalmente daremos destaque a algumas considerações centrais no nosso entendimento do desenvolvimento entanto ideologia totalizadora, como projeto civilizatório, que após a segunda pós-guerra foi fundamental no surgimento de uma “nova” geopolítica mundial, de uma “tipologia territorial” hierárquica, funcional à reprodução do capitalismo em sociedades “pós-coloniais” e concebidas como periféricas na lógica hegemônica. Alguns desses debates serão apresentados a partir das discussões sobre os “desenvolvimentos alternativos” e as “alternativas ao desenvolvimento”²⁹.

Primeiramente, o desenvolvimento pode ser entendido como uma ampliação das lógicas civilizatórias do progresso, da modernidade e do capitalismo, que começou a se consolidar após a Segunda Guerra Mundial como uma “nova” forma de compreender os processos de mudança social, as relações espaço-temporais e até a condição ontológica das sociedades, exacerbando os valores modernos da racionalidade instrumental, a lógica utilitarista, a secularização, a democracia, a industrialização e urbanização. Levando também a uma reconfiguração das relações socioespaciais e de produção nos territórios antigamente coloniais, recriando e atualizando as divisões territoriais e internacionais do trabalho na distinção centro/periferia, aprimorando processos de dominação e controle territorial envolvendo relações de poder cada vez mais escalonadas.

As teorias do desenvolvimento estão centradas no entendimento de um processo de “evolução social” encaminhado a alcançar um “estágio ontológico superior” e no dualismo sociedade tradicional/moderna. Estão orientadas por valores “civilizatórios” prestes a abandonar o “tradicional”, a cooperação e as relações comunitárias sob a hegemonia da lógica da tecnificação, da competência e da individualidade. O modelo de desenvolvimento imposto a nível mundial foi fundamentado de acordo com as experiências desenvolvimentistas (industrializadoras e urbanizadoras) dos países centrais guiados pelo objetivo de gerar crescimento econômico e bem-estar social como fatores chave na “superação da pobreza” (DOS SANTOS, 2000).

Em termos gerais, os estudos sobre o desenvolvimento e dependência na América Latina se estabeleceram em várias vertentes como a nacional-desenvolvimentista da Comissão

²⁹ Como já foi mencionado, o debate sobre o desenvolvimento tem uma ampla e diversa gama de leituras, nesse caso, considerando os objetivos dessa pesquisa fazemos explícito nosso entendimento sobre as limitações das reflexões que vão ser apresentadas. Assim essa discussão é uma tentativa de apontar as reflexões e os argumentos mais relevantes relativos a nosso objeto de estudo.

Econômica para América Latina e o Caribe (CEPAL)³⁰, a perspectiva da integração subordinada de Cardoso e Faletto, a leitura da dialética da dependência e da super-exploração da força de trabalho de Ruy Mauro Marini, a dos conglomerados multinacionais de Teothônio dos Santos, e do capitalismo dependente latino-americano de Vania Bambirra. Os últimos três podem ser agrupados na corrente teórica da Teoria Marxista da Dependência (TMD) (TRASPADINI, 2014).

Entre as contribuições mais importantes dos estudos da escola desenvolvimentista-cepalina destaca-se o reconhecimento da estrutura concreta do desenvolvimentismo e do capitalismo da pós-guerra, baseado na divisão geopolítica mundial entre países capitalistas centrais (PCC) e países capitalistas periféricos (PCP).

Os primeiros (PCC), são identificados com as nações potência do Atlântico Norte (considerando que a maioria delas foram potenciais coloniais), onde se concentram a produção dos avanços técnico-científicos e o setor industrial-tecnológico tem um papel fundamental como potencializador do crescimento econômico. No caso dos segundos (PCP), se delimitam as nações que surgiram depois de processos de independência em antigas colônias (a maioria delas localizadas no hemisfério sul) e que ocupam uma posição subordinada no sistema capitalista mundial, sendo limitados a ser exploradores e exportadores de matérias primas e minerais com baixo ou nulo valor agregado, sendo simultaneamente importadores de manufaturas com alto valor agregado, o que cria umas condições de troca desigual.

Na perspectiva de Cardoso e Faletto (1996), as condições que sustentam as relações sociais dependentes nos países periféricos estão atreladas a coexistência de valores sociais comunitaristas ou “pre-capitalistas” com estruturas “modernas”, o que decorre em uma heterogeneidade social que “obstrui” o processo de desenvolvimento. Portanto, uma das suas principais estratégias foi o impulso da industrialização e a abertura de mercados outorgando condições e incentivos de instalação a grandes corporações como mecanismos para gerar crescimento econômico e superar as fragilidades na conformação das classes sociais e assim reduzir aquelas “heterogeneidades sociais” e a situação de “atraso”.

³⁰ Destacando os aportes de pensadores como Raul Prebisch, Celso Furtado, Aníbal Pinto.

Apesar de reconhecer o deterioro dos termos de troca através da relação centro/periferia, na perspectiva nacional-desenvolvimentista, a dependência e a desigualdade são questões acidentais do processo de desenvolvimento, e portanto, podem e devem ser superadas. Uma mostra dessa postura foi o programa de Industrialização por Substituição de Importações (ISI), implementado desde a segunda metade do século xx em vários países da América Latina.

O programa teve conquistas parciais e relativas na consolidação de setores industriais em países como Argentina, Chile, México e Brasil, onde foi possível o posicionamento de indústrias capazes de puxar o crescimento econômico e de reduzir as taxas de desemprego. Porém, o programa não combateu as condições estruturais que geraram a dependência e a desigualdade, como a penetração de capitais e mercadorias estrangeiras e a concentração da renda e dos avanços da ciência e a tecnologia nos países centrais, o que ainda colocava as indústrias nacionais em condições desiguais de competência (CARDOSO; FALETTO, 1996).

De acordo com Saxe-Fernandez (2002), ainda que o ISI logrou mitigar parcialmente os termos de troca desigual, não conseguiu consolidar-se como um processo sólido que rompesse com a condição dependente das economias latino-americanas na economia mundial. Pelo contrário, evidenciou-se que nesse processo operaram associações de classe entre elites nacionais e transnacionais em conivência com o aparato estatal, com o objetivo de orientar os processos de industrialização dos países periféricos segundo os interesses dos grandes monopólios corporativos.

Cardoso e Faletto (1996) apontaram também vários aspectos problemáticos do desenvolvimentismo cepalino como a sobredeterminação de fatores “externos” relativos aos termos de troca no comércio internacional, descuidando as fragilidades internas e as heterogeneidades dos países da região, ademais do fato dos programas desenvolvimentistas não ter atingido nem exercido uma ruptura com as condições estruturais de troca desigual centro/periferia. Para os autores, a discussão mais do que ser econômica é sociológica, articulando as relações de classe e os contextos específicos de cada país.

Perspectivas críticas sobre a dependência

Por outro viés, na Teoria Marxista da Dependência (TMD) se entende que a dependência é uma condição intrínseca e estrutural do desenvolvimento capitalista, no qual, em termos econômicos são reconhecidas múltiplas continuidades com o sistema colonial que posicionou de forma subordinada a América Latina no sistema capitalista mundial. Nessa lógica, a dependência se compreende como a imposição de um lugar específico da região no sistema mundial como produtora de uma oferta mundial de alimentos de exportação a baixo custo e a formação de um mercado de matérias primas necessárias para sustentar os processos de industrialização, urbanização e modernização dos países centrais.

A TMD parte de uma noção concreta de divisão internacional do trabalho, caracterizada na América Latina pela *super-exploração do trabalho*,

A participação da América Latina no mercado mundial contribuirá a que o eixo de acumulação na economia industrial se desloque da produção de mais-valia absoluta à mais-valia relativa, ou seja, que a acumulação dependa mais do aumento da capacidade produtiva do trabalho do que simplesmente da exploração do trabalhador. Porém, o desenvolvimento da produção latino-americana que permite à região coadjuvar a essa mudança qualitativa nos países centrais, se dará fundamentalmente baseado na maior exploração do trabalhador (MARINI, 1982, p. 13)³¹.

Grosso modo, Marini afirma que nas condições impostas pelo desenvolvimento capitalista, a América Latina contribuiria ao processo de acumulação capitalista na economia industrial através do aumento da mais-valia relativa, uma forma de super-exploração do trabalho assalariado na qual as condições de produção decorrem em uma desvalorização da força de trabalho, através da redução do tempo do trabalho necessário, aumentando a apropriação do trabalho excedente por parte do capitalista.

Entre os aportes mais importantes da TMD destacam-se as noções de expropriação de excedentes e super-exploração do trabalho, considerando essa última como principal mecanismo implementado na América Latina para contrariar a perda de mais-valia decorrente da queda dos preços dos bens primários no mercado mundial. Apontando ao fato de que, essa queda não pode ser combatida no cenário do mercado (controlado por potências industriais), os capitalistas a compensam e garantem seus rendimentos no plano da produção interna (MARINI, 1982; DOS SANTOS, 2000).

³¹ Tradução da autora.

Por outra parte, também é importante a crítica colocada a ideia de combater o *subdesenvolvimento* com “mais” desenvolvimento, para os autores da TMD é uma tarefa que implica uma ruptura com o sistema capitalista. O subdesenvolvimento não é uma condição acidental ou inacabada do desenvolvimento, senão que é estrutural, antagônico-complementar de um mesmo processo de expansão do capital. A respeito, é importante apontar outra diferença fundamental entre a corrente desenvolvimentista e a TMD, para a primeira o *subdesenvolvimento* é um estágio de “atraso” que deve ser superado; enquanto para a TMD, é produto das contradições do desenvolvimento capitalista estando estreitamente vinculado a expansão dos países industrializados.

Nesse entendimento, sobre as condições impostas pela reprodução capitalista não haveria desenvolvimento sem subdesenvolvimento, reconhecendo uma relação dialética, altamente contraditória e dependente, sobre as premissas de que o desenvolvimento é estruturalmente desigual e cria condições localizadas de dependência, sendo um mecanismo imperialista na reprodução do capitalismo a nível global. O desenvolvimento capitalista não só gera subdesenvolvimento em territórios periféricos como a América Latina e o Caribe, entendendo o “subdesenvolvimento” como uma condição estrutural que possibilita a existência do desenvolvimento nos países industrializados ou capitalistas centrais³².

Na TMD, a condição de dependência dos países latino-americanos é resultado das formas específicas que o capitalismo assumiu na sua expansão na região com uma forte vinculação com as dinâmicas e necessidades do desenvolvimento capitalista nos países centrais. No sentido em que as transformações socioeconômicas (industrialização-modernização) dos países latino-americanos estão relacionadas com a aplicação dos investimentos de empresas e monopólios estrangeiros consolidados na segunda pós-guerra (BAMBIRRA, 2013).

A dependência é uma categoria analítico-explicativa fundamental na compreensão da conformação das sociedades latino-americanas e caribenhas, na TMD *se procura definir o caráter condicionante concreto que as relações de dependência entre centro-hegemônico e países periféricos tiveram no sentido de conformar determinados tipos*

³² É nesse sentido que afirmamos a interdependência entanto o capitalismo industrial e o “desenvolvimento” acabado só podem existir sustentados na base de condições desiguais de exploração de outros territórios e sociedades. Com essa ideia pretendemos reforçar o caráter estruturalmente desigual do capitalismo.

específicos de estruturas econômicas, políticas e sociais atrasadas e dependentes (BAMBIRRA, 2013, p. 34). Nas considerações de Dos Santos (2000) e Bambilra (2013) se argumenta que a dependência é uma situação condicionante que pode determinar os limites e possibilidades de ação dos homens e os grupos sociais.

Dos Santos (2000) faz uma interessante leitura sobre a potência política e a difusão da teoria da dependência em contextos subalternos na África, Ásia e na América Latina e o Caribe, que estiveram estreitamente vinculados na consolidação de projetos políticos socialistas e anti-imperialistas, ou no mínimo críticos a lógica capitalista. A respeito chama a atenção sobre sua influência na experiência independentista indiana, a transição socialista no Chile com o programa da Unidade Popular, no surgimento da Teologia da Libertação no Peru e a explosão da Revolução Cubana entre as décadas de 1960 e 1970, apontando as potencialidades, as limitações e continuidades desses projetos com a estrutura de dependência.

Na década de 1970 foram elaboradas várias críticas à Teoria da Dependência, embasadas na ideia de que seus autores superestimaram os fatores externos sobre os fatores internos, abandonando a análise sobre as classes sociais. Em resposta, vários autores dessa corrente responderam que são mal interpretações, considerando que na lógica dialética e de totalidade não haveria uma oposição na análise de economias nacionais e sua articulação na economia mundial, entendendo o modo de produção capitalista como um processo mundial (DOS SANTOS, 2000; TRANSPADINI, 2014).

Enquanto análise da estrutura de funcionamento do modo de produção capitalista e compreensão da tendência imperialista do desenvolvimento na América Latina, a TMD oferece ferramentas teóricas fundamentais. No entanto, em nosso entendimento é uma análise que sobredetermina os processos produtivos (especialmente industriais) como fatores determinantes ou condicionantes na situação de dependência na região, o que sem dúvida alguma é um aporte importante, mas que desatende uma complexidade muito mais ampla do que é a lógica do desenvolvimento, que não somente é um processo econômico; fundamentalmente é um projeto civilizatório estreitamente vinculado aos valores modernos do progresso, a industrialização, e a urbanização que tem determinadas implicações na produção do espaço e a territorialização em sociedades colonizadas tão amplamente diversas e complexas como as latino-americanas e caribenhas.

Em outras palavras, compreendemos e aderimos nossa análise aos aportes da TMD em relação a estrutura e condição de dependência, no concernente a leitura crítica da estrutura de comércio mundial, dos processos produtivos e industriais e suas implicações nas estruturas e relações sociais de determinadas sociedades. No entanto, reconhecemos suas limitações na discussão sobre o desenvolvimento como teoria de modernização e projeto civilizatório ocidental.

Outra perspectiva na lógica materialista-dialética que dialoga com os principais postulados do capitalismo dependente³³ e periférico é a *teoria do desenvolvimento desigual e combinado*, originalmente proposta por Leon Trotsky e embasada na experiência revolucionária da Rússia. *Grosso modo*, essa proposta aporta importantes reflexões sobre o imperialismo, e fundamentalmente, faz uma crítica a leitura do evolucionismo, a ideologia do progresso linear e o euro-centrismo (LÖWY, 1995).

O desenvolvimento desigual e combinado parte de uma perspectiva de totalidade, na qual a mundialização do capitalismo implicou uma ligação assimétrica entre todos os países envolvidos no processo pelo seu modo de produção e o comércio, fazendo do mundo um só organismo econômico e político. Nessa leitura, a análise é abordada em uma lógica dialética compreendendo a inserção e a posição de uma determinada economia no sistema capitalista mundial e as condições sociais, históricas e culturais próprias de cada sociedade ou formação social³⁴.

Nessa combinação de múltiplas determinações se entende que diferentes “estágios” sociais não conformam dualismos nem dicotomias, senão que se articulam, se amalgamam, gerando condições *sui generis* decorrentes da contingência dessa combinação entre condições locais-regionais e as condições gerais, *numa amalgama*

³³ Löwy (1995) aponta que há alguns distanciamentos entre teóricos da dependência como André Gunder Frank e da concepção do desenvolvimento desigual e combinado, sendo que o primeiro afirma o caráter exclusivamente capitalista das economias latino-americanas desde a colonização; enquanto os segundos afirmam mais uma amalgama entre relações de produção desiguais sobre a dominação do capital. Ainda que compreendemos que é um debate importante nessa discussão, por enquanto, reconhecemos nossas limitações para desenvolvê-lo com maior profundidade, extrapolando os limites dessa pesquisa.

³⁴ Para um melhor entendimento do argumento, valga a pena trazer um trecho literal citado das obras de Trotsky: *com a ascensão do capitalismo a um sistema mundial, a história mundial torna-se uma totalidade concreta (contraditória) e as condições do desenvolvimento social e econômico conhecem uma mudança qualitativa: O capitalismo (...) preparou e, em certo sentido, realizou a universalidade e a permanência do desenvolvimento da humanidade. Por isso está excluída a possibilidade de uma repetição das formas de desenvolvimento de diversas nações. Forçado a se colocar a reboque dos países avançados, um país atrasado não se conforma com a ordem de sucessão* (LÖWY, 1995, p. 5).

social cuja natureza não pode ser definida pela busca de lugares comuns históricos, mas somente por meio de uma análise com base materialista (LÖWY, 1995, p.3).

Contrário às leituras etapistas, dualistas, euro-centradas e universalizantes³⁵ a leitura do desenvolvimento desigual e combinado dá força a uma certa compreensão dialética, dinâmica e contingente do processo de desenvolvimento capitalista mundial, evidenciando a potencialidade de ocorrência de desigualdades de ritmos, de tempos e espaços sociais. Na análise de contextos específicos do capitalismo periférico e dependente abundam as inter-relações com fenômenos e estruturas sociais de caráter colonial, escravistas e semi-escravistas ou não-modernas³⁶ como condições fundamentais que caracterizam o desenvolvimento capitalista em sociedades e territórios periféricos.

Em posteriores releituras, essa perspectiva abriu caminhos no entendimento de historicidades e territorialidades próprias no processo de desenvolvimento e expansão do capitalismo em determinadas sociedades. No pensamento social latino-americano e caribenho há evidências implícitas da influência dessa teoria nas reflexões de autores como o historiador Caio Prado Junior, os sociólogos Florestan Fernandes, Francisco de Oliveira e Pablo González Casanova e os geógrafos Milton Santos e Carlos Walter Porto Gonçalves, entre outros.

No âmbito da geografia, Souza (2000) apresenta uma discussão sobre a relação espaço-desenvolvimento partindo da premissa de que o segundo é um conceito que tende a ser reificado na economia e na sociologia como paradigma civilizatório universal. Nas perspectivas que fazem uma abordagem do desenvolvimento considerando o espaço e o território usualmente os reduzem a aquela categoria clássica, limitada a atributos materiais e locais, recursos naturais ou blocos econômicos.

Primeiramente, o autor lamenta que o conceito de desenvolvimento seja reduzido a um “conceito científico” *esquartejador da sociedade em partes pretensamente autônomas (economia, política, cultura, espaço, história), [sendo] uma ideia tão distante das necessidades mais elementares e do cotidiano dos homens e mulheres comuns (SOUZA, 2000, p. 103).* Nesse sentido, é muito problemática a redução do desenvolvimento a ser uma questão econômica, univocamente vinculada aos termos de troca no comércio

³⁵ Que reproduzem conceitos como o subdesenvolvimento.

³⁶ O que na literatura da época (século XIX-XX) se denomina como pré-capitalista. Não usamos essa categoria precisamente pela conotação teleológica e etapista que carrega.

internacional e as dinâmicas produtivas e industriais, deixando de lado uma complexidade de dinâmicas socioespaciais relativas à justiça social, as relações de poder, a diminuição das desigualdades, autonomia territorial e a melhora da qualidade de vida.

De “desenvolvimentos alternativos” e “alternativas ao desenvolvimento”

Nas décadas de 1980-90 surgiram várias “releituras” do desenvolvimento que tentaram mascara-lo ou dar-lhe “uma cara humana”, como as perspectivas da “redistribuição com crescimento”, do “desenvolvimento a escala humana”, do “desenvolvimento como liberdade”, “desenvolvimento territorial” e do “desenvolvimento sustentável”, entre outras que podem ser agrupadas na categoria de “desenvolvimento alternativo”³⁷, sem chegarem a apontar uma crítica ao desenvolvimento enquanto teoria civilizatória ocidental e modernizadora fundamental na expansão do capitalismo (entendido como estruturalmente desigual) a escala mundial. A respeito, Souza (2000) agrega,

Clamar por “participação” e “liberdade” etc., no contexto do modelo civilizatório capitalista, marcado por contradições de classe, por uma fundamental assimetria a separar dominantes e dominados, equivale, no essencial, das duas uma: ou fazer demagogia política, ou apontar, na prática, para melhorias cosméticas, sem atentar o suficiente para as barreiras existentes no bojo da sociedade instituída (p. 105).

Em geral, nesse viés o desenvolvimento ainda é entendido como um projeto modernizador e teleológico que pode ser alcançado por todas as nações dentro da estrutura capitalista. Os apontamentos fundamentalmente estão encaminhados a questionar as analogias entre crescimento econômico e desenvolvimento, que para esses autores envolve outros fatores como as liberdades individuais e políticas, o acesso a serviços básicos como educação e saúde e a preservação do meio ambiente. No entanto, suas limitações são evidentes no que concerne a uma leitura geopolítica e crítica do capitalismo, à necessária ruptura com essa estrutura mundialmente desigual e ao desenvolvimento enquanto projeto civilizatório moderno e ocidental.

³⁷ Nessa perspectiva localizamos as propostas de autores como Mandred Max-Neef, Amartya Sen e os decorrentes posicionamentos de organizações “multilaterais” como a Organização das Nações Unidas (ONU), entre outras. Não aprofundamos nelas, porque desborda os objetivos dessa pesquisa.

Nas perspectivas liberais, neoliberais e marxistas sobre o desenvolvimento há um ponto e uma limitação em comum: a separação sociedade/natureza que sustenta a base da modernidade, da lógica do progresso que procura reproduzir e aprofundar essa brecha mediante a implementação de planos, políticas e técnicas para dominar a natureza, para explorá-la e reduzi-la como recurso ilimitado e disponível a satisfação das necessidades humanas (GONÇALVES, 2009). Em relação ao marxismo, foram elaboradas importantes críticas ao desenvolvimento como processo capitalista, mas reconhecemos grandes limitações na transcendência da crítica a um projeto civilizatório, centrado na lógica da modernidade, da razão instrumental, do progresso e do colonialismo.

Em maior ou menor grau, todas as teorias e projetos políticos embasados nas ideias do progresso e do desenvolvimento estão encaminhadas nessa direção, no domínio e tecnificação da natureza, na sua reificação como meio e como recurso externo e a completa disposição da vida humana. Nesse entendimento não só a natureza é alvo do domínio e da exploração humana, senão também o humano mesmo, determinados povos, comunidades, classes e grupos sociais são explorados e dominados para sustentar e possibilitar a consolidação desse projeto civilizatório.

Gonçalves (2009) reconhece que na sociologia e na geografia surgiram leituras críticas à hegemonia da ideologia do desenvolvimento, nessa compreensão, o desenvolvimento e o subdesenvolvimento são entendidos como uma *nova colonialidade* que substituiu a antiga ordem colonial contra os movimentos de descolonização. Para o autor, o desenvolvimento é uma ideologia inscrita nas instituições centrais da nova ordem geopolítica mundial da pós-guerra como o Banco Mundial (BM), a Organização das Nações Unidas (ONU), o Banco Interamericano do Desenvolvimento (BID) e o Fundo Monetário Internacional (FMI), entre outros, que surgem com a nítida finalidade de reconfigurar e manter uma ordem mundial desigual que possibilitasse a ampliação da reprodução capitalista e da ideologia da modernidade.

A partir dessa lógica centralizada e auto-referenciada se atualizaram os dualismos ontológicos criados na modernidade: o “atraso” e o “evoluído”; o “tradicional” e o “moderno”; a “civilização” e a “barbárie”; o “individual” e o “comunitário”, foram renovados e espacializados gerando uma “nova” divisão ontológico-espacial a nível mundial. Essa “nova” geopolítica mundial da segunda pós-guerra construída ideologicamente a partir da “dualidade” desenvolvimento/subdesenvolvimento criou a

classificação espacial hierárquica, geopolítica e ontológica de “Primeiro Mundo”, para definir os países do capitalismo central; “Segundo Mundo”, para as nações socialistas e “Terceiro Mundo” para nomear e dominar as sociedades do capitalismo periférico, dependente e chamado de “subdesenvolvido”.

Essas reflexões têm sido abordadas fundamentalmente por teóricos latino-americanos e altermundialistas que em diálogo com diversos movimentos sociais rurais, indígenas, afrodescendentes, urbano-populares e ecologistas, entre outros; esboçaram críticas e propostas políticas, incluindo, mas além do anti-capitalismo (ESCOBAR, 2010).

É importante explicitar que, apesar de que somos cientes que teórica e metodologicamente é uma perspectiva que difere da linha analítica até agora proposta (dialética e materialista) e sendo que parte dessas reflexões estão centralizadas no lugar, na diferencia e nas identidades, reconhecemos que no seu diálogo com os movimentos sociais e resistências territoriais tem aportes importantes a respeito das limitações que encontramos da leitura materialista-dialética do desenvolvimento: a crítica a modernidade como ideologia universalizante e colonizadora que atinge tanto a lógica capitalista quanto à socialista (HOBSBAWM, 2011)³⁸.

Nessa vinculação de movimentos sociais e a academia na América Latina e o Caribe, surgiu um grupo de críticos à ideologia da modernidade, o progresso, o des-envolvimento e conseqüentemente, o capitalismo. O Grupo Permanente de Trabalho sobre Alternativas ao Desenvolvimento se propôs como objetivo discutir horizontes de transformação e estratégias políticas para além de propostas *dentro* da ideia hegemônica de desenvolvimento.

Por esse caminho, o desenvolvimento é entendido como um *dispositivo de poder* que reorganizou o mundo, legitimando uma determinada e imposta divisão internacional do trabalho através da implementação de um conjunto de discursos, ideologias, práticas e

³⁸ Na linha do socialismo está se consolidando uma proposta alternativa que leva em consideração princípios ecologistas, sobre os limites do crescimento e a crítica marxista: o *ecossocialismo*, uma perspectiva que entende a crise capitalista contemporânea como um processo econômico-político e ambiental. Nessa leitura se faz questão não só na crítica a exploração da classe trabalhadora; mas também da natureza. Grosso modo, no ecossocialismo se propõe uma reestruturação radical da economia de acordo com princípios de *planejamento democrático ecológico* (LÖWY, 2019). No entanto não aprofundamos na análise dessa perspectiva considerando em primeiro lugar, as limitações dessa pesquisa, assim como também o fato de que é um movimento ainda emergente e o reconhecimento de uma falta de uma leitura crítica da modernidade e do desenvolvimento enquanto ideologia civilizatória e colonizadora. Sem lugar a dúvidas, é uma perspectiva que merece uma análise minuciosa, mas por enquanto fica como desafio para posteriores desenvolvimentos de pesquisa e discussões teórico-metodológicas.

políticas públicas. Por sua vez, se entende que a lógica do desenvolvimento perpetua a desvalorização de múltiplos saberes e outras formas de vida, que tanto abundam nos territórios latino-americanos e caribenhos (LANG, 2011).

Gudynas (2011) fez uma síntese sobre alguns dos pontos comuns que orientam múltiplas “alternativas ao desenvolvimento” como a co-vivencialidade, o biocentrismo, a ecologia profunda, as críticas e propostas do[s] feminismo[s], a economia do cuidado, o decrescimento, a pluralidade, a interculturalidade, as ontologias relacionais e o *bom-viver*. Levando em consideração que são propostas que apontam sobre fatores estruturais de um modelo civilizatório pretensamente único, é compreensível que sejam alternativas que tem múltiplas dificuldades para ser concretizadas. No entanto, as experiências e modos de vida dos povos originários dos territórios latino-americanos e caribenhos são fundamentais nessas tentativas de concretização de resistências e alternativas.

Vários dos apontamentos e críticas dessa linha analítica são fundamentais para analisar outras perspectivas amplamente difundidas, as quais já fizemos referência, os “desenvolvimentos alternativos” como o desenvolvimento territorial e o desenvolvimento sustentável, que são o sustento ideológico e político do processo de territorialização minério-exportadora decorrente da implementação do CLIPS.

Essas duas adjetivações do desenvolvimento (territorial e sustentável) surgiram como resultado de múltiplos debates sobre ambiente e desenvolvimento, nas quais fundamentalmente se alertava sobre os limites físicos e materiais do crescimento. Inicialmente esses debates sobre os limites ecológicos e ambientais foram relacionados com perspectivas “mais abrangentes” do desenvolvimento, que o compreendiam como mecanismos de satisfação das necessidades, erradicação da pobreza e melhoria da qualidade de vida.

Concretamente o qualificativo de *sustentável* é originário da biologia e da ecologia das populações, entendida como *a possibilidade de extrair ou tomar recursos renováveis respeitando as taxas de renovação e reprodução*³⁹ (GUDYNAS, 2011, p. 29). Posteriormente seriam adicionados outros fatores como a garantia e o compromisso com as gerações futuras, nessa perspectiva, se postula a preservação e conservação da natureza

³⁹ Tradução da autora.

enquanto recurso necessário para satisfazer as necessidades humanas e para garantir a reprodução capitalista para as próximas gerações.

Por sua vez, Gonçalves (2009) faz apontamentos nessa perspectiva entendendo o *desenvolvimento sustentável* como um redesenho do desenvolvimento, o progresso e a modernidade como ideologias totalizantes. A categoria de sustentável surgiu no núcleo do movimento ambientalista, que logo de ser despejado dos seus questionamentos mais profundos sobre a dicotomia homem/natureza, foi funcional à atualização do desenvolvimento, facilitando ferramentas discursivas e institucionais para “integrar” os “desiguais e os diferentes” em torno da preocupação de um futuro comum previamente imposto.

Nessa perspectiva, a *Terra* é reificada como “o futuro comum”, mas é compreendida e apropriada como se fosse um conceito ascético, apolítico, universal e homogêneo desprovido de história e diversas territorialidades em conflito. A ideia da Terra é apropriada como uma ideia que sobrevaloriza o planetário, que esconde as diferenças entre os povos e as culturas (GONÇALVES, 2006). Em termos mais concretos, o autor traz as palavras de Stephan Schmidheiny, principal conselheiro do Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável,

Faz uns anos atrás, a proteção ambiental era basicamente um conceito defensivo (...) destinado ao confronto com a cultura dos negócios embasada em incentivos e empreendimentos. É lógico que ambientalistas e empresários viraram opositores. Recentemente, no entanto, cada grupo tem começado a aprender do outro. A aprendizagem empreendida por ambientalistas e empresários está conduzindo a uma compreensão muito importante da situação ecológica do planeta. O resultado é um dos maiores progressos até o presente momento na interação entre Homem e Natureza: o Desenvolvimento Sustentável. Esse conceito pode dar continuidade ao desenvolvimento econômico e social para enfrentar as necessidades dos que vivem hoje, sem comprometer a capacidade das futuras gerações para enfrentar suas próprias necessidades⁴⁰ (GONÇALVES, 2009, p. 117).

Nessa perspectiva, compreendemos o desenvolvimento sustentável como um “desenvolvimento alternativo” que foi funcional no apontamento dos limites físicos e materiais do crescimento, que evidenciou a importância de racionalizar, mesurar e preferivelmente tecnificar os processos de exploração da natureza com a finalidade de

⁴⁰ Houve algumas dificuldades para acessar ao texto original em português, por isso, fizemos uma leitura do texto disponibilizado em espanhol. Trecho traduzido pela autora.

garantir essa disponibilidade de recursos e sustento material para reprodução do modo de vida moderno e capitalista.

A modo de conclusão parcial, valga mencionar que as questões do desenvolvimento e a dependência são centrais e transversais nessa pesquisa, considerando que o Complexo Logístico Intermodal Porto Sul (CLIPS) é um projeto de desenvolvimento, apresentado à sociedade civil como um empreendimento orientado a satisfazer as falhas estruturais na região no concernente à geração de emprego e crescimento econômico fundamentalmente. Na relação e noção de natureza, nitidamente se evidenciara o aprofundamento da mercantilização e exploração de minerais (convertidos em recursos) para satisfazer as demandas de grupos empresariais no comando da lógica da mais-valia e da expansão do mercado financeiro.

Daí que sejam importantes as anteriores reflexões e breves genealogias sobre o conceito de desenvolvimento e a condição de dependência em territórios latino-americanos e caribenhos, no reconhecimento das complexidades e antagonismos; das continuidades e rupturas nessas tentativas de compreender as contingências, particularidades e os poderes em tensão na inserção da região não somente no processo de reprodução ampliada do capital, senão no projeto civilizatório moderno-colonial.

Globalização e novo imperialismo

O conceito de globalização tem sido amplamente discutido nas ciências sociais e na economia com a finalidade de compreender nas suas dimensões sociais, culturais, econômicas, políticas e geográficas o processo histórico de expansão/mundialização do capitalismo. No entanto, é um conceito polissêmico, altamente debatido e questionado, considerando suas origens e a “banalização” e “esvaziamento” de conteúdo que teve logo de virar “palavra moda”, “cotidiana” e “midiática” a finais da década de 1980.

Uma das origens do conceito pode ser encontrada na linguagem de escolas de administração e negócios norte-americanas sob o qual se abordavam estratégias de atuação global no processo de internacionalização de empresas multinacionais. Nessa perspectiva, pensava-se que essas empresas deviam ter uma única estratégia de marketing global, considerando uma importante tendência à homogeneização das demandas e

hábitos de consumo. Assim, a globalização é estreitamente vinculada à ideia de *empresa global*, com a qual se entendia um mercado mundial homogêneo sustentado em um modelo de compra barata de matérias primas, produzindo em países com baixo custo da mão-de-obra, com o objetivo de vender em nos mercados mais atraentes (SENE, 2007).

O conceito tomou força na década de 1990, quando começou a virar palavra midiática e cotidiana, apresentando as potencialidades não só econômicas da consolidação de um “mercado global”, senão também culturais e comunicacionais de um mundo supostamente sem fronteiras, de uma “aldeia global”, de “cidadãos do mundo”; e conseqüentemente do “fim do Estado-nação” em pró do domínio e “auto regulação” dos mercados. No âmbito da comunicação e da cultura, o conceito foi fundamental para dar conta dos avanços das telecomunicações, a importância da propaganda, da publicidade e da grande mídia como ferramentas políticas e sua centralidade na “nova ordem mundial” estabelecida na segunda pós-guerra, especialmente, após a queda do socialismo soviético, afirmando a consolidação de uma “era da informação”.

Nesse sentido, é importante entender que o posicionamento e a centralidade da globalização no mundo contemporâneo caminharam junto com a implementação de políticas desenvolvimentistas e programas político-econômicos impulsionados por organismos centrais e –desde algumas perspectivas considerados como imperialistas⁴¹– como o BM, o FMI e o BID, entre outros. No caso da América Latina e o Caribe, valga a pena só mencionar as políticas de ajuste estrutural (embasadas em programas de privatização, abertura econômica, aumento do endividamento interno e externo, precarização laboral, etc.) consolidadas em programas como o Consenso de Washington.

No entanto, a palavra globalização não é a única que existe para dar conta desse complexo processo de expansão do capitalismo. Entre diversas perspectivas e linhas de análise não há um consenso claro que diferencie nitidamente as pertinências de denominar esse processo bem seja como globalização, mundialização, internacionalização ou imperialismo. Assim como explicitamente algumas perspectivas críticas ou leituras geopolíticas se distanciam do conceito de globalização, entendendo-o como ideologia totalizadora e como parte da linguagem de marketing norte-americana, com a qual se

⁴¹ Nessa perspectiva predominam as considerações de autores como John Saxe-Fernández, quem entende que organismos centrais como o BM, o FMI, o BID surgidos como representações dos interesses das elites mundiais da “nova ordem mundial”, a globalização neoliberal, são organismos imperialistas entanto representam nitidamente interesses de classe e por sua vez, são *entes sub-rogados dos Departamentos de Energia e do Tesouro dos Estados Unidos* (SAXE-FERNANDEZ, 2002).

querem mascarar as desigualdades e implicações geopolíticas desse processo; há perspectivas críticas também que implementam o conceito nas suas considerações teóricas, como no caso de autores como Milton Santos e Carlos Walter Porto-Gonçalves.

Sobre A Globalização e “uma outra globalização”

Na geografia autores como Milton Santos (2000; 2006) abordam a globalização a partir da análise das diversas relações sociedade/natureza mediadas pela técnica. No caso do mundo capitalista da segunda pós-guerra, especialmente a partir da década de 1970, o autor reconhece a consolidação de um *meio técnico-científico-informacional* edificado sobre a base do mercado global, entendido como a *cara geográfica da globalização*.

Em primeiro lugar, é um período caracterizado por uma temporalidade em constante pretensão de aceleração, na qual os processos socioespaciais estão fortemente demarcados pela intencionalidade de reduzir o espaço pelo tempo, ou seja, reduzindo as distâncias mediante a implantação de técnicas que acelerem os fluxos e a circulação diminuindo o tempo. A técnica, a ciência e o conhecimento adquirem uma centralidade como vetores fundamentais de mudança socioespacial, enquanto os territórios são reificados como sustentos físicos e materiais para facilitar a circulação e expansão em uma fase de expansão do capitalismo cada vez mais focada na circulação de mercadorias e capitais.

A circulação ganha maior importância como um processo fundamental, si se quer, determinante na transformação da produção do espaço e dos territórios consolidando redes de infraestruturas (estradas, pontes, rodovias, ferrovias, portos) que possibilitem o fluxo de matérias, energia, mercadorias e informações que movimentem o ciclo de reprodução do capital. Santos (2006) desenvolve uma análise sobre as redes consideradas como mecanismos muito importantes na expansão e territorialização de uma lógica hegemônica, espacialmente materializadas através da técnica, que ignora a diversidade, heterogeneidade e multiplicidade dos lugares e territórios onde vão ser implantadas.

Ainda que esses processos de espacialização e territorialização em relação à implantação de objetos técnicos é diferenciada e influenciada por uma determinada densidade da técnica, informacional e comunicacional (SANTOS, 2006); não podemos esquecer que são

processos históricos também, nos quais outros fatores entram a ser fundamentais na consolidação de verticalidades e horizontalidades no espaço. Assim é importante remarcar que a implantação de técnicas, ciências e conhecimentos que transformam as sociedades e os espaços, concretamente os territórios, gera determinadas diferenciações na relação capital-trabalho-espaço.

A respeito é importante ressaltar que no meio técnico-científico-informacional se evidencia uma ampliação do conceito tradicional de divisão internacional do trabalho, na qual se entende uma divisão social e geográfica dos recursos e dos labores produtivos, localizando histórica, cultural e socioespacialmente o grau de tecnificação e rendimento do trabalho, a intensidade da mão-de-obra e a precarização laboral. Por sua vez, a divisão territorial do trabalho implica não somente uma assimetria geográfica na expansão dos processos do trabalho, evidenciando uma hierarquização e articulação desigual de sociedades e territórios, dependente de formas geográficas herdadas (SANTOS, 2006), levando em consideração ademais a articulação entre processos de localização espaço-temporais e de escalonamento de relações sociais e de poder.

Nessa perspectiva, Gonçalves (2006) amplia o conceito de globalização para compreender um processo histórico e geográfico em andamento que começou após a conquista e invasão da América a finais do século xv, com a consolidação do padrão de poder do sistema-mundo e a expansão do projeto civilizatório europeu como ideologia e como destino: é modernidade-colonialidade-racialidade-desenvolvimentismo-capitalismo. É uma constante, instável e acelerada contingência de “revoluções” técnicas, científicas, tecnológicas e informacionais que levaram a *mudar tudo para que fique como está*.

Para analisar com maior cuidado esse processo, o autor propõe quatro etapas que não aparecem consecutiva nem linearmente, elas se imbricam e se sobrepõem configurando mais continuidades do que rupturas entre elas. Um dos principais critérios com os quais se fez essa periodização é a forma como se dá a globalização da natureza, como os territórios locais são assimetricamente apropriados, explorados e dominados em nome do “benefício global”, sendo eles:

1. O Colonialismo e a implantação da Moderno-colonialidade (século xv...)
2. O Capitalismo Fossilista e o Imperialismo (século xvii...)
3. O Capitalismo de Estado Fossilista Fordista (1930...)

4. A Globalização Neoliberal ou Período Técnico-científico-informacional (1970...)

No primeiro, o autor compreende a fase incipiente de conquista e colonização dos territórios latino-americanos e caribenhos que possibilitou a consolidação do sistema-mundo moderno-colonial. Nesse período foi fundamental a exploração e exportação (saqueio) de metais preciosos, a produção de artigos de alto valor econômico por unidade de peso (ouro, prata, diamantes, etc.), assim como também o início de plantações coloniais de monoculturas de cana, cacau, café, algodão e banana entre outras, sustentadas no trabalho escravizado dos negros e servil dos indígenas. Nessas condições se reconhece um processo de globalização das relações econômicas e com a natureza *com proveitos e rejeitos distribuídos [social e geograficamente] desigualmente* (GONÇALVES, 2006, p. 25), o que será uma continuidade nessa expansão e territorialização moderno-colonial-capitalista.

O início da segunda fase é demarcado por uma “nova revolução no uso do fogo”: a descoberta da máquina de vapor, que implicou uma transição energética centralizada na biomassa (alimentação de homens e animais de tração, metalurgia de guerra, artesanato) às energias fósseis, especialmente o carvão. Assim estaríamos falando do período após Revolução Industrial, o que possibilitou uma série de reconfigurações territoriais que levaram ao surgimento das cidades e novas brechas espaço-temporais mediadas por técnicas, infraestruturas e processos logísticos como a construção de ferrovias e a navegação oceânica que *dissociaram o lugar onde se extrai a matéria do lugar onde ela é transformada e consumida* (GONÇALVES, 2006, p. 28).

Por sua vez, houve um aprofundamento da especialização da agricultura com o desenvolvimento de monoculturas de exportação em territórios coloniais, evidenciando a implantação e expansão de uma prática *que não visa satisfazer as necessidades das regiões e dos povos que produzem*, senão que é uma técnica superespecializada, altamente vulnerável as crises (econômicas e ambientais) e a volatilidade dos mercados. O controle dos “recursos energéticos fósseis (carvão, petróleo, gás) virou uma questão estratégica fundamental no domínio territorial e técnico, implicando que,

Não é mais a produção de artigos de alto valor econômico por unidade de peso o que está em jogo. São grandes volumes de matéria nas suas diferentes qualidades de ferro, cobre, zinco, manganês, de café, cacau, banana, amendoim, algodão, enfim... tudo passa a ser removido e movido por todo o mundo, submetido pela lógica de produção de mercadorias, sob o comando dos

grandes monopólios industriais financiados pelos grandes bancos, dividindo territorialmente o mundo em áreas de influência entre os diversos imperialismos nacionais (GONÇALVES, 2006, p. 31).

Assim o período imperialista se caracteriza por uma disputa geopolítica internacional em uma *pilhagem dos recursos naturais*, levando a confrontos e guerras de enormes proporções pela conquista e domínio de territórios, países e mercados, que ocasionara uma devastação social e ecológica sem precedentes para satisfazer as demandas de grupos de poder dos setores comercial, industrial, bancário e sobretudo financeiro.

As origens da terceira fase podem ser localizados na eclosão de acontecimentos como a Revolução Bolchevique de 1917, a Primeira e a Segunda Guerra Mundial e a crise do liberalismo de 1929. *Grosso modo*, é um período com múltiplas continuidades com temporalidades que lhe precederam: expansão da industrialização e urbanização e aprofundamento da relação de exploração do homem sobre a natureza. A quebra ou ruptura se evidencia na retomada do lugar do Estado como ente regulador da economia e como garante do progresso e a modernização. Assim como nos territórios coloniais também houve mudanças importantes no surgimento de lutas pela liberação nacional e a descolonização.

Nesse período se evidenciaram as limitações que a guerra e os confrontos bélicos implicavam para o processo de crescimento, por esse motivo, se instaurou uma nova modalidade de padrão de poder concretizado no aumento do poder de grandes corporações e no surgimento de organismos centrais (ONU, FMI, BM, BID) para institucionalizar a implementação de políticas de endividamento externo e ecológico que sustentassem a expansão e localização seletiva dos lucros e os rejeitos decorrentes da reprodução ampliada do capital.

É nesse período que a globalização se contorneia com maior nitidez como uma ideologia civilizatória moderna-colonial-racial-capitalista feita à medida dos interesses estadunidenses, como explicitamente afirmou o economista John Kenneth Galbraith: *a globalização é um termo que os americanos [norte-americanos] inventaram porque americanização ficava feio* (GONÇALVES, 2006, p. 22).

Por último, a fase atual da globalização neoliberal (definida por Santos como meio técnico-científico-informacional) encontra suas origens na década de 1970, fundamentalmente com a quebra unilateral dos Estados Unidos dos Acordos de Bretton Woods e com o abandono estadunidense o padrão-ouro, colocando as regras do jogo na

imposição de um projeto de endividamento a nível mundial dirigido pelo governo e o setor bancário estadunidense. Gonçalves (2006) reconhece que nesse período operaram conjuntamente a implementação de políticas de ajuste estrutural como mecanismos de precarização e endividamento compensadas por uma maior exploração do trabalho e da natureza.

O capital financeiro adquiriu uma importante centralidade como impulsor de transformações geopolíticas e territoriais, conforme as demandas e necessidades de grupos de poder e corporações transnacionais que fizeram dos mercados especulativos seu terreno de domínio a nível global. Nesse período se consolidou com maior força a ideologia da globalização como perversidade, como pensamento único, que justifica a exploração de territórios e sociedades, relegitando o saqueio colonial de minerais e bens comuns, de matérias primas necessárias para sustentar a industrialização, o crescimento econômico, a concentração de lucros e a urbanização nos países centrais e industrializados.

A modernização, o desenvolvimento e a globalização são correlatos de um processo de reestruturação geopolítica e territorial justificado, difundido e implantado nas cabeças e nos corações das pessoas como destino inquestionável através da mídia, das telecomunicações, das *redes individuais* de difusão de (des)informação. A revolução tecnológica e das comunicações tem um papel fundamental na consolidação desse projeto civilizatório, sem as quais dificilmente poderia ser implantado considerando as tamanhas repercussões e desigualdades territoriais, ambientais e societárias que tem. É a ilusão e a promessa de alcançar esse “patamar” de “desenvolvimento” e “modernização” que legitima sua aceitação.

Santos (2000; 2006) analisa desde uma perspectiva geográfica a globalização na coexistência de três mundos: o mundo como nos fazem vê-lo, a *globalização como fábula*; o mundo tal como ele é, a *globalização como perversidade* e o mundo como ele pode ser, uma *outra globalização*. As anteriores reflexões evidenciaram o que seria globalização como fábula e como perversidade, agora, é importante também apontar as possibilidades e alternativas re-significando a produção de uma sociedade mundial, interconectada e tecnificada.

Uma *outra globalização* implica resignificar a unicidade das técnicas e das redes de informação conforme os interesses dos povos, das diversas culturas que constroem e

compõem essa complexidade de um mundo tão pretensamente homogeneizado. É o que Santos (2006) denominou como a produção e criação de espaços banais, de todos, da diversidade; da consolidação de redes horizontais, realocizando a dialética entre as forças locais e globais, sendo um processo orientado por outras, múltiplas ontologias, racionalidades, sentires e fazeres.

Para Gonçalves (2006), nessa *outra globalização* é fundamental a emergência de outras ontologias, de uma outra dialética na relação com a natureza, para além do antropocentrismo, de considerar ao ser humano como uma externalidade superior a outros seres vivos com auto-permissão de exploração, domínio e controle sobre as forças e energias inorgânicas, orgânicas e sociais do mundo. Nessa perspectiva, é um chamado à retomada do grito pós 1968 de *abaixo as fronteiras*, mas não para as mercadorias e o capital, senão para congregar a união dos povos na sua diversidade e diferencia. É uma viragem da globalização que está sendo construída e imposta “pelos de cima, para os de cima”; dessa vez, a perspectiva é a consolidação de uma *outra globalização* construída e tecida “pelos de baixo, para todos” o que é poeticamente retratado no mote zapatista de construir *un mundo donde quepan muchos mundos*.

Essa *outra globalização* seria um chamado diverso, plural, coletivo, digno e emancipatório no qual afirma-se que *se globalizam a miséria, globalizamos a resistência...*

Debates sobre a mundialização/globalização e o novo imperialismo

Por outra parte, na perspectiva que distingue explicitamente a globalização da mundialização tem autores que afirmam que corresponde a uma diferenciação linguística, considerando a primeira como um termo anglo-saxão e a mundialização como de origem francesa, com as implicações geopolíticas que isso carrega (SENE, 2007). Porém, há outros que alegam que são termos diferentes que dão conta de dimensões concretas do processo de expansão e internacionalização do capital.

Autores como Osorio (2015) que na linha materialista histórica-dialética consideram mais pertinente o uso dos conceitos de mundialização e imperialismo, entendem a primeira como um processo inerente do capitalismo desde que começou a se expandir

mundialmente no século XVI até a atualidade. Enquanto há outras perspectivas nas que afirma-se concretamente que corresponde ao período incipiente de constituição desse sistema mundial que precisa dominar e se apropriar extensamente de múltiplos espaços segundo as necessidades em determinadas etapas como a extração, a produção, a distribuição, a circulação e o consumo.

Nesse viés, podemos afirmar que a mundialização seria o processo originário moderno-colonial que sentou as bases dos posteriores fenômenos de imperialismo e globalização. Osorio (2015) a define como o momento em que *a reprodução do capital vira a economia mundial como seu referente*⁴², reconhecendo quatro características:

i) A segmentação e realocização das fases do ciclo do capital na economia mundial; ii) a contradição da relação entre mercadorias, capital e trabalho que espacialmente implicou a produção de espaços centrais e periféricos; iii) a ruptura capitalista das fronteiras econômicas, mundializando a economia (não seus benefícios e lucros) e suas crises e iv) o aumento da mobilidade internacional do capital financeiro com bases nacionais concretas.

Em diálogo com autores como Amin (2001) argumentamos que os conceitos de mundialização, imperialismo e globalização dão conta de períodos diferenciais caracterizados por estruturas/reestruturas geopolíticas e espaciais como a produção de territórios centrais/periféricos, desenvolvidos/subdesenvolvidos, Primeiro Mundo/Terceiro Mundo; países modernos/territórios coloniais, entre outras. Assim como também por conflitos interestatais em lutas por sua expansão territorial, comercial e cultural em disputas pela hegemonia mundial.

Nessa leitura histórica, o imperialismo seria uma denominação para a fase de mundialização do capitalismo dos séculos XIX até finais do século XX, caracterizada pelo domínio de monopólios econômicos, pela aceleração dos processos de controle territorial e cultural (especialmente periféricos) através de mecanismos e atualizações neocoloniais, como o paradigma do desenvolvimento. Nessa lógica, é questionado o uso do conceito de globalização considerando que nega o caráter histórico e de disputa geopolítica do imperialismo, tendo uma leitura reducionista da questão estatal no período do *giro neoliberal*.

⁴² Tradução própria.

Em diálogo com a tríade analisada por Santos (globalização como fábula, como perversidade e como outra possibilidade), nessa perspectiva mais rígida e próxima ao marxismo, se evidencia uma redução do entendimento da globalização a que o Santos denominou como fábula e como perversidade, como uma ideologia que mascara processos mais complexos de domínio, controle e disputa hegemónica. Nesse sentido, afirma-se um embate semântico, político e ideológico com as origens e implicações do conceito de globalização, no seu lugar, opta-se pela utilização dos conceitos de mundialização e imperialismo.

O imperialismo é um conceito clássico decimonónico fundamental para compreender os processos de expansão de capital e suas decorrentes disputas imperiais (no século XIX) e de carácter nacional no século XX (HOBBSAWM, 2000). A partir desse conceito se evidenciou uma inclusão assimétrica, imposta e dependente dos territórios coloniais e periféricos na lógica do sistema-mundo. As origens desse processo de reestruturação territorial a nível mundial se encontram no sistema de exploração e saqueio colonial e imperial, na racionalidade das *vantagens comparativas*⁴³ e nas disputas geopolíticas pela “repartição do mundo” no século XX.

O conceito de imperialismo tem sido aprofundado por vários autores como John Hobson, Karl Kautsky e Rosa Luxemburgo, no entanto, o pensador que o desenvolveu com maior agudeza foi Lenin (2012) quem a partir de uma análise histórica determinada (países imperialistas europeus e os Estados Unidos) de finais do século XIX e inícios do XX (pré-queda de 1929), define o imperialismo como uma *fase superior do capitalismo* caracterizada pela manifestação máxima de alianças de classe entre setores banqueiros e industriais, o que retomando a Hilferding, implica uma centralidade do *capital financeiro* sobre outras esferas da economia.

Nessa fase imperialista a progressão da livre concorrência e das forças produtivas conduziram a uma alta concentração da produção e da riqueza decorrentes no surgimento de monopólios localizados desigualmente em determinados territórios nacionais. O aumento do poder desses determinados grupos económicos e elites implica por sua vez

⁴³ Princípio fundamental da economia política e do comércio internacional que prega uma distribuição social e geográfica do trabalho produtivo e do comércio de acordo com os “benefícios” e possibilidades oferecidas por um determinado território. Sendo assim que espaços abundantes em minerais e “recursos naturais” deveriam encaminhar suas economias ao aproveitamento dessas condições. Enquanto as sociedades tecnificadas e industrializadas deveriam especializar suas economias na produção de manufaturas, ciência, conhecimento e tecnologia. Sendo uma ideia que naturaliza as condições de troca desigual que geram brechas entre países dependentes, centrais/periféricos; industrializados/extrativistas.

uma maior implementação de estratégias desleais de eliminação da concorrência para cooptar e monopolizar mercados.

Essa consolidação de monopólios não só concentrou benefícios no âmbito do mercado, senão também, no acesso a privilégios de crédito e financiamento que permitissem expandir as empresas, aumentar a produtividade e a tecnificação do trabalho. A conjugação desses processos é entendida através da noção de *capital financeiro* como uma associação de classe cíclica entre industriais e banqueiros que permite pôr à disposição recíproca os benefícios de cada um. Assim se reconhecem estratégias mancomunadas para extra-segurar suas inversões, reduzindo ao máximo o risco de perda e gerando uma altíssima concentração de capital. No entanto, a crise do liberalismo de 1929 evidenciou a predominância do setor bancário nessa relação de classe, entanto é o detentor e controlador da liberação de capital e domina o âmbito do mercado, especialmente o especulativo.

No imperialismo definido por Lenin (2012) se reconhecem cinco condições estruturais para compreender a continuidade colonial e as hierarquias geopolíticas que o sustentam: I) um alto grau de concentração da produção e do capital; II) a centralidade do capital financeiro como fusão de capitais bancários e industriais; III) a importância da exportação de capitais sobre a exportação de mercadorias; IV) a formação de associações monopolistas e v) a terminação do reparto territorial do mundo entre as potências capitalistas.

Nessa perspectiva, o período imperialista está fortemente marcado por disputas inter-imperiais e internacionais pelo controle de mercados e territórios que permitam a expansão dos benefícios e a satisfação das necessidades dessas potências nacionais. Assim que são características desse período as grandes guerras e disputas geopolíticas desde finais do século XIX até finais do século XX (as Revoluções Bolchevique, Chinesa e Cubana, a Primeira e Segunda Guerra Mundial, Guerra Fria, e inúmeras lutas pela libertação nacional e descolonização em territórios periféricos) tendo como acontecimento marcante a queda do muro de Berlim e o colapso do socialismo no Leste europeio em 1991.

No entanto, como já foi evidenciado, na década de 1970 surgiram mudanças transcendentais (giro neoliberal) que aparentemente faziam mais difusas as disputas pelo controle territorial e nacional, devido a difusão da ideologia globalizadora, que pretendia

apresentar uma “nova era” das informações, das telecomunicações e da consolidação de redes “para além das fronteiras nacionais”. Assim parecia que o colapso do socialismo soviético inaugurava o fim do imperialismo, dando abertura à globalização.

Com base nessas mudanças, “revoluções” culturais, tecnológicas e das comunicações e reestruturações na lógica de acumulação e na geopolítica mundial, o conceito clássico de imperialismo mostrava-se anacrónico para dar conta dessas novas realidades. Por sua vez, Amin (2001) reconhece cinco monopólios que evidenciam as mais importantes transformações e continuidades imperialistas no capitalismo contemporâneo: I) o monopólio das novas tecnologias, II) o controle dos fluxos financeiros a escala mundial, III) o controle do acesso a recursos naturais estratégicos a nível mundial; IV) o domínio e controle da grande mídia e as comunicações e v) o monopólio das armas de destruição massiva.

Na leitura materialista histórico-dialética essas reconfigurações são entendidas mais como refinamentos, como continuidades do que como rupturas com as clássicas estruturas coloniais e imperialistas, o que é analisado a partir do conceito de *novo imperialismo*,

O imperialismo de hoje não é o mesmo de trinta anos atrás. Nesse percurso teve mudanças muito importantes, mas não tem se transformado a tal ponto de ser seu contrário, como propõe a mistificação neoliberal, dando lugar a uma economia “global” onde todas as nações são “interdependentes”. Ainda existem povos e nações oprimidas, [o imperialismo] continua semeando ao seu passo dor, destruição e morte. Apesar de algumas mudanças ainda conserva sua identidade e estrutura, continua exercendo sua função histórica na lógica da acumulação mundial de capital⁴⁴ (BORÓN, 2003, p. 12).

Um dos autores que desenvolve com maior profundidade a noção de *novo imperialismo* é o geógrafo David Harvey (2005), quem retomou o conceito marxista de crise estrutural e crise por sobreacumulação para evidenciar a implementação de novas estratégias e mecanismos que reatualizem e permitam a reprodução ampliada de capital. Para o autor, duas das estratégias que determinaram “novos” mecanismos de acumulação foram o aumento do preço dos combustíveis fósseis, especialmente do petróleo, e a desregulação financeira iniciada pelo abandono do padrão-ouro pelos Estados Unidos da década 1970.

O *novo imperialismo* implica um retorno da centralidade do capital financeiro e da especulação como cenários de acumulação, isso somado à revolução tecnológica e das comunicações, tem intensificado e sofisticado os mecanismos e os alcances dos mercados

⁴⁴ Tradução própria.

a futuro, das bolsas de valores, das transações com títulos de valor e da especulação imobiliária para orientar processos de reestruturação territorial na sua inserção na reprodução contemporânea de capital. Harvey (2005) entende essa reestruturação global como *capitalismo de rapina, dedicado a apropriação e desvalorização de ativos, mais do que sua construção através de inversões produtivas* (p. 14).

Nessa perspectiva, a noção de crise estrutural é fundamental para evidenciar o caráter contraditório do sistema capitalista, que necessariamente decorre —e precisa— das crises para se atualizar e subsistir. Um modelo acelerado de acumulação *ad infinitum* é simplesmente impossível de manter, motivo pelo qual recorrentemente explodem crises econômicas, cada vez mais globalizadas, que contraditoriamente funcionam como “válvulas de escape”, ou como rupturas parciais que deixam de manifesto esse caráter contraditório e que, por médio de períodos parciais de desaceleração e decrescimento, permitem a subsistência e reestruturação do sistema.

Na leitura geográfica, o autor identifica a centralidade dos *ajustes espaço-temporais* como *metáforas das soluções das crises capitalistas através do adiamento temporal e a expansão geográfica*, assumidos como mecanismos de reestruturação e valorização do espaço orientados a gerar novas divisões territoriais do trabalho, a abertura de novos e mais baratos complexos de recursos, de novos espaços dinamizados segundo a lógica do capital, de relações de poder comandadas por grupos financeiros de poder e arranjos institucionais e burocráticos capitalistas (HARVEY, 2005). No *novo imperialismo* não opera simplesmente uma subsunção do trabalho ao capital, mas também e fundamentalmente da natureza e do espaço ao capital.

Outro aspecto que caracteriza o novo imperialismo é a crise de hegemonia dos Estados Unidos, após a crise financeira subprime de 2007 e da ascensão do poder e a expansão comercial de países emergentes, especialmente da China. A respeito é importante trazer a distinção que Arrighi (2007) faz entre hegemonia e dominação, sendo que as condições geopolíticas contemporâneas dos EUA não implicam uma queda do seu poder e incidência a nível mundial, senão que se estaria falando de um processo de dominação sem hegemonia⁴⁵.

⁴⁵ Retomando o conceito de Gramsci se entende a hegemonia como o poder adicional que acumula um grupo dominante em virtude da sua capacidade de dirigir a sociedade numa direção que não só seja funcional aos seus interesses, senão que também é percebido pelos grupos subordinados como funcionais ao interesse geral.

Fundamentalmente essa perda de hegemonia corresponde à mencionada crise econômica, a quebra da sua política de segurança nacional, ao seu lugar como potência militar após os episódios do 9/11, as guerras de Médio Oriente, e ao seu parcial afastamento na intervenção das políticas internas de vários países latino-americanos durante a primeira década do século XXI, no denominado *ciclo progressista*⁴⁶. No entanto, o caráter cíclico e cambiante dessas disputas pela hegemonia se evidenciaram na posterior retomada e reposicionamento dos Estados Unidos na política latino-americana e caribenha na segunda década do século XXI.

Por sua vez, essa quebra da hegemonia permitiu a expansão de novos poderes como é o caso a inserção chinesa como aliado comercial estratégico de boa parte dos países da região. Nesse cenário neoimperialista, a coalizão com a China prometeu possíveis potencialidades em uma possível substituição hegemônica dos Estados Unidos, assim como também significativos avanços institucionais que possibilitaram a conexão geográfica e comercial entre as duas regiões e em últimas, surgiu como uma aliança estratégica positiva para América Latina e o Caribe diante a estagnação e crises das economias ocidentais.

A reciprocidade de interesses nessa reestruturação hegemônica, comercial e geopolítica estaria na consolidação de novas alianças orientadas a garantir o abastecimento energético e mineral para sustentar seu acelerado crescimento econômico, industrial e urbano. Na contraparte, América Latina é provedora e exportadora com maior força de matérias primas, tornando-se uma especialização econômica, e fundamentalmente é um território em disputa para expansão dos excedentes de mercadorias chinesas considerando suas potencialidades econômicas e baixo custo (DUSSEL P, 2013).

Em suma, o conceito de *novo imperialismo* entende o imperialismo como uma determinada forma de produção do espaço que ocorre através de ajustes espaço-temporais, que geralmente reduzem o espaço sobre o tempo, reconfigurando o espaço como um cenário fundamental na absorção de excedentes produtivos, na tendência a produzir crises de sobreacumulação. Nessa lógica, o espaço e os territórios são concebidos como possibilidades de resolver essas crises através de dois mecanismos: a

⁴⁶ Forma de nomear a agrupar vários governos latino-americanos que tomaram uma postura de relativo afastamento dos lineamentos da política exterior estadunidense, tais como os governos do Equador, na presidência de Rafael Correa; da Bolívia, com Evo Morales; Argentina, com Néstor e Cristina Fernandez de Kirchner; Brasil, nos governos do PT de Lula da Silva e Dilma Rousseff; o Uruguai, na presidência de Pepe Mujica; a Venezuela com Hugo Chávez e Nicolás Maduro, fundamentalmente.

inversão de capital em projetos a longo prazo (como técnicas e infraestruturas) e deslocamentos espaciais na abertura de novos mercados (HARVEY, 2005).

Em uma perspectiva similar a desenvolvida por Santos (2006) e Gonçalves (2006), Harvey considera as implicações territoriais desse processo de reprodução do capital sustentado em reestruturações espaciais e geopolíticas que operam sobre mecanismos de pilhagem, exploração e saqueio, denominados como *acumulação por espoliação*. Com esse conceito o autor evidencia uma continuidade e semelhança com os processos violentos e de expropriação que Marx reconheceu na acumulação originária no período colonial, caracterizado pela mercantilização de bens comuns, a privatização da terra, a expulsão forçada de populações rurais e a cristalização do poder das classes dominantes no direito e no aparato estatal como mecanismos de legitimação e respaldo desse processo de acumulação.

No mundo contemporâneo, Harvey (2005) reconhece uma continuidade desses mecanismos violentos evidenciados na espoliação de meios de vida e direitos fundamentais, na crescente depredação dos bens ambientais globais (terra, ar, água), na proliferação da degradação ambiental como resultados de um acelerado processo de mercantilização da natureza, extermínio de culturas e múltiplas formas de vida. Nesse caso, as resistências e alternativas são reconhecidas nos movimentos *antiglobalização* que desde diferentes cantos do mundo se organizam e manifestam em contra dessa expansão capitalista.

Em diálogo com os autores apresentados, apontamos a potência tanto da leitura crítica e geográfica da globalização (como fábula, como perversidade e como possibilidade) apresentada por Santos (2000; 2006) e por Gonçalves (2006) evidenciando as implicações territoriais, isto é, as disputas sociais e geopolíticas e os impactos sobre as sociedades e a natureza desse processo de expansão mundial da lógica da mais-valia e do modo de produção capitalista.

Assim como também concordamos com a análise de Harvey (2005), e no caso concreto da FIOL com Goés (2018), os quais resgatam as reflexões mais clássicas do imperialismo para destacar as continuidades em um sistema moderno-colonial altamente contraditório nutrido por mecanismos de expropriação e espoliação para se reproduzir, que opera em uma lógica de guerra por múltiplos meios e disputa constante pelo domínio e controle territorial além das fronteiras nacionais e que faz do espaço um meio maleável como

forma de superar as crises estruturais do capitalismo, que nesse caso, pretende “comprimir a relação espaço-tempo” através da dotação de uma rede de infraestrutura capaz de acelerar a circulação e aumentar a competitividade ou “guerra dos lugares” reduzindo a distância pelo tempo.

Esse arcabouço teórico permite-nos compreender a amplitude relacional, dimensional e interescalar que implica a implementação do CLIPS, que não é simplesmente a implantação de redes de infraestruturas a nível local e regional; mas fundamentalmente são disputas socioeconômicas e geopolíticas materializadas no território, na ampliação-expansão das forças e interesses de setores aliados ao grande capital, como corporações transnacionais, grupos econômicos, acionistas e elites regionais-nacionais.

Todos eles teriam interesses concretos em expandir seus capitais em projetos de capital fixo, com lucros assegurados a longo prazo num cenário concreto de crise, no qual o espaço e os territórios –nesse caso minerais– aparecem como oportunidades para expandir mercados, exercer controle territorial através de projetos de investimento e desenvolvimento, assegurando bens lucrativos a futuro. Além de suprir a demanda de matérias primas e mercadorias semimanufaturadas necessárias para o crescimento industrial, urbano e modernizador em países e potências emergentes como a China.

Capítulo 2: A Bahia e a territorialização do capital no Litoral

Nesse capítulo vamos fazer uma caracterização histórica, geográfica e territorial do Estado da Bahia, considerando sua localização e posição em relação com as dinâmicas nacionais. Brevemente, evidenciaremos as diferenciações territoriais e regionais no território baiano, que considerando a complexidade que o compõe e sua extensão territorial, não pode ser homogeneizado nem entendido como um território uniforme. A diferenciação das regiões e dos territórios de identidade nos permitirá reconhecer essas particularidades ambientais, históricas e socioeconômicas que influenciaram nas reconfigurações territoriais que fazem da Bahia uma agrupação de territórios e territorialidades altamente diversos de grande importância para as dinâmicas contemporâneas de caráter nacional.

Na compreensão desse processo de territorialização, vamos aprofundar a análise na região do litoral sul detalhando dois aspectos fundamentalmente: a implantação e historicidade de economias de exportação, especialmente da monocultura do cacau, que em diferentes graus de intensidade tem muita importância na história econômica, social e na cultura do sul da Bahia desde inícios do século xx até a atualidade e na implementação de infraestruturas portuárias na cidade de Ilhéus que possibilitassem esses circuitos de exportação.

Por sua vez, analisaremos como a implantação de economias e monoculturas de exportação influíram na progressão de uma *modernização conservadora* na qual se imbricaram incipientes processos de industrialização e urbanização sobre o comando de elites tradicionais de latifundiários em associação com grupos de poder de comerciantes e exportadores. Essa análise vai nos oferecer ferramentas argumentativas para compreender as continuidades dessa estrutura social precária e conservadora que derivaram na abertura contemporânea para a implementação de projetos desenvolvimentistas altamente dependentes dos mercados financeiros e de exportação como o CLIPS.

A Bahia no Brasil

O Estado da Bahia está localizado na região nordeste do Brasil, de acordo com critérios fisiográficos, econômicos, culturais e sociopolíticos; o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) o caracterizou na mesma região junto com os Estados de Alagoas, Ceará, Maranhão, Paraíba, Piauí, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Sergipe. A região tem uma extensa faixa litorânea na costa Atlântica brasileira, tendo uma extensão total de 1'561.177,8 km² equivalentes ao 18% do território nacional. Segundo dados do ano 2010 a população total da região nordestina se aproximava a 53'081.950 pessoas, equivalentes ao 28% da população brasileira (CARVALHO, 2017).

De acordo com critérios físicos e geográficos, a região se divide em quatro sub-regiões: meio-norte, sertão, agreste e zona da Mata (FRANCISCO, 2019). A primeira é definida como uma faixa transitória entre a Amazônia e o Sertão Semiárido, onde predomina uma vegetação natural de matas de cocais, carnaúbas e babaçus. Em termos político-econômicos, é reconhecida como uma região “pouco desenvolvida”, na qual se praticam atividades extrativas a pequena escala como a agricultura tradicional de algodão, cana de açúcar e arroz, assim como também apresenta atividades pecuárias extensivas.

A sub-região do sertão (também conhecida como Polígono das Secas) é uma área extensa de clima semiárido, localizado na área central da região nordestina. O sertão se caracteriza por um índice demográfico baixo, por baixos e irregulares níveis de pluviosidade e pela predominância do bioma da Caatinga. Em consideração com a baixa disponibilidade hídrica da região, é importante apontar que faz parte da bacia hidrográfica do Rio São Francisco, sendo a única fonte de água permanente. As principais atividades econômicas do sertão são o cultivo irrigado de frutais, flores e cana de açúcar, milho, feijão e algodão. Assim como também se desenvolvem atividades turísticas, de extração de sal e têxteis.

A sub-região agreste é definida como uma área de transição entre o sertão semiárido e a zona da mata, tendo um contraste entre áreas mais secas e outras úmidas. Nas primeiras são desenvolvidas atividades econômicas pecuárias extensivas, enquanto nas zonas mais úmidas tem atividades de agricultura de subsistência como o cultivo de algodão e de café. Em menor medida, tem destaque a consolidação de algumas atividades de turismo cultural.

A Zona da Mata corresponde a uma faixa litorânea de 200 km de extensão desde o interior, cobrindo toda a área litorânea do Nordeste, desde Rio Grande do Norte ao Sul da Bahia, sendo a sub-região com maior concentração populacional da região, assim como também é a área mais urbanizada e com maiores “índices de desenvolvimento”. Nessa área predomina um clima tropical úmido, com solos férteis e altos níveis de pluviosidade, tendo como bioma característico a Mata Atlântica. As principais atividades econômicas são a extração de petróleo, o cultivo de cacau, café e frutais, entre outros produtos de subsistência, além de atividades industriais e turísticas.

Por outra parte, é importante apontar que, apesar das grandes riquezas biológicas e socioculturais e as diversas potencialidades econômicas do Nordeste, a região apresenta grandes problemáticas sociais, várias delas mesuradas e quantificadas nos mais baixos Índices de Desenvolvimento Humano (IDH) do país. Além de ter fortes heranças coloniais, evidenciadas no racismo contra populações indígenas e negras, manifestas em assimetrias sociais em termos de distribuição da renda, da terra, no acesso ao trabalho e a serviços básicos de saúde e saneamento, entre outros aspectos.

A Bahia é o Estado com maior extensão territorial do Nordeste, por esse motivo tem território em três sub-regiões: maioritariamente no sertão e com faixas territoriais mais reduzidas na sub-região agreste e na zona da Mata. Assim como a área que envolve o empreendimento do CLIPS também compõe as três sub-regiões. Segundo estimações do IBGE, em 2018 a população da Bahia era de 14'812.617 habitantes, distribuídos em uma densidade demográfica de 24, 82 habitantes por km², o que indica um baixo índice de densidade demográfica. De acordo com medições do IBGE no ano 2010 a distribuição da população era 72% urbana (10'102.476) e o 28% (3'914.430) rural.



Mapa 1. Biomas da Bahia (SEI, 2004) ⁴⁷

Historicamente o estado caracterizou-se por seus altos níveis de desigualdade nas condições de vida e de direitos, como exemplo, valga a pena apontar ao fato de que para o ano 2010 o Índice de Gini da renda era de 0,62 pontos, o que quer dizer um nível meio de desigualdade e concentração da renda (ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL, 2013). Por outra parte, os níveis de concentração fundiária apresentam assimetrias muito mais fortes, no histórico desde o ano 1985 até o ano 2006 o índice desigualdade e concentração da terra se manteve em 0,840 pontos, o que evidencia um elevado nível de desigualdade (OXFAM, 2016).

A Bahia tem um Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) meio (0,660), levando em consideração a influência de fatores como a longevidade da população, a renda e a educação. Em comparação com outros estados, a Bahia ocupa a 22^a posição das 27 Unidades Federativas, sendo o mais alto de 0,824 (Distrito Federal) e o menor 0,621 (Alagoas) (ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL, 2013).

⁴⁷ Disponível em:

https://www.sei.ba.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=2669&Itemid=710

Segundo dados do IBGE, no ano 2012 o PIB estadual foi de R\$167.727 milhões, equivalentes ao 3,8% do PIB nacional e distribuídos setorialmente da seguinte forma: 8% setor agropecuário, 22,1% setor industrial e 69,9% ao setor de serviços (SEI, 2018).

O Litoral Sul: Ilhéus-Itabuna

A caracterização regional do Brasil foi realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em diversos graus regionais em ordem de abrangência e complexidade: Zonas Fisiográficas (1940), Microrregiões Homogêneas (1968) e Mesorregiões e Microrregiões Geográficas (1989). A primeira correspondia a uma regionalização determinada pela proximidade de aspectos de caráter físico e de relevo, enquanto as outras duas, imbricaram uma delimitação mais complexa conjugando aspectos de caráter geográfico com dinâmicas socioeconômicas (tais como a expansão urbano-industrial e o deslocamento de fronteiras econômicas).

A caracterização do IBGE das microrregiões foi realizada embasada em dois indicadores ou critérios básicos: a estrutura da produção e a interação espacial. As particularidades que compõem as microrregiões não implicam uma uniformidade geográfica nem social; pelo contrário, estão demarcadas pela diversidade e a riqueza das relações sociais a nível local. Em concreto, as dinâmicas que articulam a delimitação das microrregiões foram estabelecidas pelo IBGE (1990) levando em consideração a estrutura de produção, as proximidades nos quadros naturais, as redes de transporte e distribuição e a articulação entre os espaços rurais e urbanos.

Assim como também foram estabelecidas de acordo com a articulação a um polo urbano, chave nos processos de distribuição e comercialização das mercadorias produzidas na extensão dos territórios que compõem a microrregião. No caso da microrregião da Costa do Cacau, são reconhecidos dos polos urbanos centrais, as cidades de Ilhéus e Itabuna.

De acordo com as novas realidades impostas pelo incipiente processo de globalização, a regionalização de 1989 incluiu outros critérios como a consolidação e expansão de complexos agroindustriais que *viria a inserir o interior do País na produção mundial de commodities, transformando o campo e a produção agropecuária brasileira em um segmento de cadeia produtiva organizada em escala mundial* (IBGE, 2017, p. 7).

Em consideração com as mudanças da realidade mais contemporânea no Brasil, como as transformações na inserção do país nos circuitos mundiais e as novas polarizações globais, em 2017 surgiu a necessidade de refazer a regionalização de 1989. Esses novos recortes regionais foram as Regiões Geográficas Intermediárias (como revisão das mesorregiões) e as Imediatas (como revisão das microrregiões),

A região torna-se, por meio dessa opção, uma construção do conhecimento geográfico, delimitada pela dinâmica dos processos de transformação ocorridos recentemente e operacionalizada a partir de elementos concretos (rede urbana, classificação hierárquica dos centros urbanos, detecção dos fluxos de gestão, entre outros), capazes de distinguir espaços regionais em escalas adequadas (IBGE, 2017, p. 1).

Nessa lógica, as Regiões Geográficas Imediatas são definidas como aquelas que,

Têm na rede urbana o seu principal elemento de referência. Essas regiões são estruturas a partir de centros urbanos próximos para a satisfação das necessidades imediatas das populações, tais como: compras de bens de consumo duráveis e não duráveis; busca de trabalho; procura por serviços de saúde e educação; e prestação de serviços públicos, como postos de atendimento do Instituto Nacional do Seguro Social –INSS, do Ministério do Trabalho e de serviços judiciários, entre outros (IBGE, 2017, p. 2).

Por outra parte, as Regiões Geográficas Intermediárias,

Correspondem a uma escala intermediária entre as Unidades da Federação e as Regiões Geográficas Imediatas. Preferencialmente buscou-se a delimitação das Regiões Geográficas Intermediárias com a inclusão de Metrôpoles ou Capitais Regionais. Em alguns casos, principalmente onde não existiam Metrôpoles ou Capitais Regionais, foram utilizados centros urbanos de menor dimensão que fossem representativos para o conjunto das Regiões Geográficas Imediatas que compuseram as suas respectivas Regiões Geográficas Intermediárias. As Regiões Geográficas Intermediárias organizam o território, articulando as Regiões Geográficas Imediatas por meio de um polo de hierarquia superior diferenciado a partir dos fluxos de gestão privado e público e da existência de funções urbanas de maior complexidade (IBGE, 2017, p. 2).

No caso da Bahia, houve algumas mudanças na diferenciação regional. Na delimitação de 1989 foram reconhecidas sete mesorregiões⁴⁸, enquanto na regionalização de 2017 foram identificadas dez regiões intermediárias: Salvador, Santo Antônio de Jesus, Ilhéus-Itabuna, Vitória da Conquista, Guanambi, Barreiras, Irecê, Juazeiro, Paulo Alfonso e Feira de Santana. Por sua vez, a revisão das microrregiões implicou uma mudança de 32 microrregiões à delimitação de 34 regiões geográficas imediatas.

⁴⁸ O Nordeste Baiano, a Região Metropolitana de Salvador, o Centro-Norte Baiano, o Vale São-Francisco da Bahia; o Extremo Oeste Baiano; o Centro Sul Baiano e o Sul Baiano.

Nessa pesquisa são reconhecidas duas regiões imediatas que são de nosso interesse: **Ilhéus-Itabuna**⁴⁹, que junto com as regiões de Teixeira de Freitas, Eunápolis-Porto Seguro e Camacan compõem a Região Geográfica Intermediária de Ilhéus-Itabuna. Assim como também a Região Imediata de **Guanambi**⁵⁰, que junto com Bom Jesus da Lapa fazem parte da Região Geográfica Intermediária de Guanambi (IBGE, 2017).



Mapa 2. Regiões Intermédias e Imediatas Ilhéus-Itabuna e Guanambi (IBGE, 2017).

A região que foi nomeada como Costa do Cacau ou Ilhéus-Itabuna é caracterizada pela histórica centralidade da monocultura do cacau, desenvolvida em um cenário com ótimas condições climáticas, geográficas e socioeconômicas que permitiram a consolidação da monocultura cacauzeira desde inícios do século xx. Além do cacau, têm sido desenvolvidas outras culturas agrícolas e agroflorestais como o sistema *cabruca*⁵¹ e o plantio de frutais e produtos alimentares como a mandioca e o café. Ademais é importante apontar que nos últimos anos, na região foram desenvolvidas outras atividades econômicas de menor grau como pecuárias, industriais e turísticas.

⁴⁹ Composta pelos municípios de: Almadina, Aurelino Leal, Barro Preto, Buerarema, Coroaci, Firmino Alves, Floresta Azul, Ibicarai, Ibicui, Ibirapitanga, Ilhéus, Itabuna, Itacaré, Itajú do Colônia, Itajuípe, Itapé, Itapitanga, Marau, Santa Cruz da Vitória, São José da Vitória, Ubaitaba, Uruçuca.

⁵⁰ Composta pelos municípios de: Botupora, Caculé, Caetitê, Candiba, Carinhanha, Feira da Mata, Guajeru, Guanambi, Ibiassuce, Igapora, Iuiú, Jacari, Lagoa Real, Licínio de Almeida, Malhada, Matinga, Mortugaba, Palmas de Monte Alto, Pindaí, Riacho de Santana, Rio do Antônio, Sebastiao Laranjeiras, Tanque Novo, Urandi.

⁵¹ É um sistema agroflorestal baseada na implantação de cultivos frutais e altamente comercializáveis (especialmente o cacau) na área de sub-bosque enquanto são circundados por vegetação natural própria do bioma da Mata Atlântica.

Na delimitação, as cidades de Ilhéus e Itabuna atuam como centros polarizadores onde se centralizam as atividades e os desenvolvimentos em termos económicos e sociais, é ali que se concentram as infraestruturas comerciais, de serviços, de educação, de saúde e de lazer. Nesse sentido, a disposição da rede de infraestruturas é de grande importância na consolidação desse polo regional *entanto é através do porto de Malhado, em Ilhéus, que se escoia toda a produção brasileira de cacau e derivados, além de outros produtos regionais, enquanto Itabuna detém a maior parte do atendimento quanto a bens e serviços* (IBGE, 1990, p. 302).

O município de Ilhéus está localizado na costa sul-leste da Bahia, faz parte da região do litoral sul e junto com a municipalidade de Itabuna apresentam um clima tropical úmido, com níveis consideráveis e constantes de pluviosidade, alcançando níveis anuais superiores a 1.000 mm. Nestes territórios destacam importantes áreas de biodiversidade e ecossistemas frágeis, especialmente a Mata Atlântica; além de ter presença de variados tipos de solo e uma ampla rede hidrográfica conformada pelas bacias dos rios Cachoeira, Fundão e Almada, entre outros (FARIA, A; ARAUJO, Q, 2003).

Em geral, toda a mesorregião do Sul Baiano tem sido historicamente produtora de cacau, embora a microrregião onde se produz com maior força é em Ilhéus-Itabuna, daí que até a década de 1980 –antes da crise cacauera– fora reconhecida pelo IBGE como microrregião cacauera. Segundo dados do ano 2006, essa microrregião está composta por 41 municípios e conta com uma população de 1.071.555 pessoas, equivalentes ao 52% da população total da microrregião e tem uma extensão territorial de 19.542 km², ou seja, o 35% do total da área mesorregional (ROCHA, 2008).

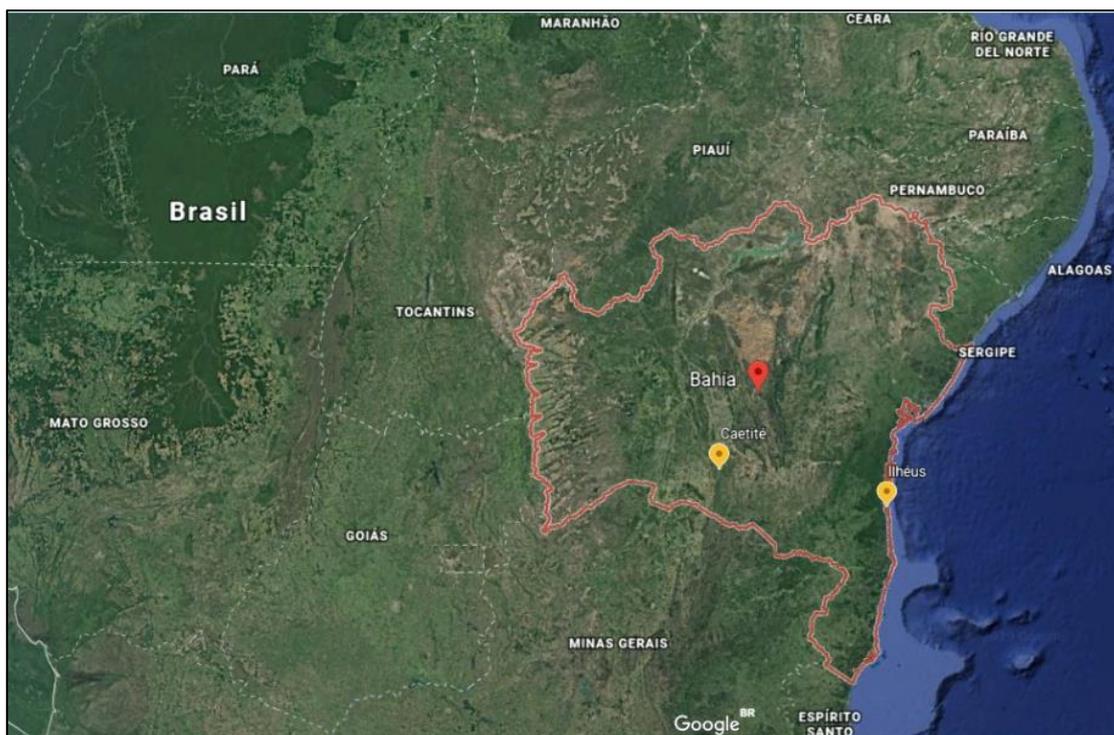


Ilustração 1. Imagem de satélite localização de Ilhéus e Caetité na Bahia e no Brasil (Google Earth)

Os territórios do sul da Bahia têm uma forte herança colonial, manifesta na predominância de fenômenos sociais como o *coronelismo*. A história da região se caracteriza pela veemente resistência dos índios tupiniquins à dominação dos colonizadores portugueses, razão pela qual foi implementada mão-de-obra escravizada de população negra proveniente da África. O extermínio indígena e a escravidão foram as chaves do projeto colonial na região.

Desde a criação da capitania de Ilhéus no século XVI a economia da região se sustentou na monocultura da cana, sendo uma terra de abundância, altamente dependente da exportação desse produto à Europa como matéria prima para produzir açúcar. No sul da Bahia foram muito profusos os engenhos de açúcar entre os séculos XVI - XVIII, maioritariamente propriedade das famílias provenientes da coroa portuguesa e desenvolvidos com mão-de-obra escravizada (SANTOS, 1957).

É assim que desde a época colonial as terras e territórios do sul da Bahia, especialmente da região conhecida como a Costa do Cacau (Ilhéus-Itabuna) têm sido controladas por elites e oligarquias latifundiárias, herdeiras do colonialismo e beneficiárias das rendas geradas no auge da monocultura da cana de açúcar até o século XVIII. Inclusive depois da abolição do tráfico negreiro, da escravidão (1888) e do início da primeira república em 1889, na região se mantiveram firmes estruturas e relações sociais próprias da época

colonial. A sociedade ilheense ainda era dominada por antigas famílias oligárquicas, dirigidas por líderes despóticos, que tempo depois, ao início do século XX, com a consolidação da economia do cacau seriam conhecidos como *coronéis do cacau*, senhores donos de terras e de homens.

Monocultura do cacau como economia de exportação

A implantação do cacau no sul da Bahia, proveniente da área amazônica, especialmente do estado do Pará, foi uma mudança transcendental que impulsionou um rápido crescimento econômico, embasado nos altos rendimentos do fruto por sua ótima qualidade e os altos preços do cacau no mercado internacional. Na primeira metade do século XX, Ilhéus teve um acelerado crescimento não só econômico, também demográfico, devido a que as oportunidades laborais que a economia cacauífera ofereceu atraíram populações empobrecidas do nordeste do país, particularmente do Sergipe, assim como também migração de sírios e libaneses da região do Oriente Médio (ROCHA, 2008).

A crise do cacau na década de 1980 se reconhece como uma quebra histórica que mudou transcendentalmente as condições de vida das populações regionais, considerando que o “desenvolvimento” e o crescimento econômico das últimas seis décadas foi sustentado na monocultura do cacau, sendo territórios dependentes de uma única matriz produtiva. A crise do cacau é entendida por vários autores como resultado da somatória de diversos fatores de carácter econômico, político e ambiental que geraram uma queda irreversível na economia regional.

Um dos principais fatores foi a expansão do fungo *moniliophthora perniciosa* ou mais conhecido como “vassoura de bruxa”, uma doença proveniente da região originária do cacau (a área amazônica) que ocasionava inchamento, superbrotação e anomalias nos frutos do cacau, o que gerou grandes perdas e uma drástica diminuição da produtividade das fazendas cacauíferas (*ibid.*).

Autores como Santos (2010) demarcam a importância de outros fatores como a expansão do cultivo em outras partes do mundo, gerando uma maior concorrência no mercado⁵²,

⁵² Caso similar ao acontecido com a expansão e aumento da concorrência no cultivo e comercialização de cana de açúcar e a borracha.

além da rigidez do sistema coronelista local, a crise econômica nacional e a implementação de várias políticas públicas⁵³ que geraram uma queda dos preços internos do cacau. Assim como também considera a importância do aumento das taxas de juros dos créditos financeiros rurais e o aumento do custo na mão-de-obra, o que dificultou os investimentos no sector cacauero (Santos, 2010 *apud* SILVA, 2016).

A crise gerou uma importante mudança nos espaços rural e urbano, milhares de trabalhadores rurais que antes laboravam nas fazendas de cacau ficaram sem emprego e migraram a cidades como Itabuna e Ilhéus para ocupar espaços periféricos, levantando moradias autoconstruídas, iniciando processos de favelização nessas cidades e outras tantas na Bahia e em estados como Espírito Santo. Segundo Rocha, sobre a crise cacauera pode-se dizer que,

As consequências desse quadro foram um intenso êxodo rural, degradação dos recursos naturais renováveis, desvalorização patrimonial, endividamento dos produtores e empobrecimento da população regional. A vassoura de bruxa foi o personagem central dessa crise, cujo auge ocorreu no fim da década de 1990 [...] (ROCHA, 2008, p. 76).

Ainda que na época áurea do cacau na Bahia (1920-1989) houve um exorbitante crescimento econômico, também houve altos níveis de desigualdade de direitos e de renda, marcantes hierarquias socioeconômicas, miséria e injustiça social⁵⁴. As rendas do cacau estavam concentradas nas mãos dos grandes proprietários e coronéis, que empregavam mão-de-obra precarizada, incluso semi-escravizada, para aumentar seus rendimentos.

No entanto, a crise do cacau também implicou uma ruptura com aquela estrutura neocolonial e verticalizada, quebrou o sistema de emprego nas fazendas de cacau, também colapsou o sistema coronelista na região devido à radical redução das rendas do cacau, o aumento nos custos de produção e a diminuição na produtividade das fazendas.

Além da quebra na economia regional, a crise do cacau gerou importantes câmbios na relação campo-cidade, devido ao crescente aumento da migração de massas de trabalhadores desempregados das fazendas de cacau às áreas periféricas de Ilhéus e Itabuna. Para compreender o anterior, é preciso entender que após a crise, a dinâmica

⁵³ Como o Plano Cruzado, o Plano Bresser e o Plano Verão.

⁵⁴ Segundo Demeter (1997), em 1980 quase a metade da população em idade ativa não tinha nenhum rendimento, outro 30% da população recebia menos de um salário mínimo mensal e 45% da renda gerada pela agricultura era apropriada pelos 5% mais ricos da população (SILVA, 2016, p. 61).

migratória fez uma movimentação contrária, caracterizada pelo esvaziamento das áreas rurais diante um paulatino crescimento populacional urbano⁵⁵, sendo assim que o processo de expansão urbana em Ilhéus teve maior força nas décadas de 1980 e 1990 (SANTANA et al, 2014).

Por outra parte, é importante apontar que as monoculturas de exportação não geram maiores encadeamentos produtivos, especialmente industriais. Durante a primeira metade do século xx houve algumas iniciativas por parte de firmas como a Cacau Industrial e Comercial S.A e a Usina Vitória para fazer um maior aproveitamento do cacau, agregando-lhe valor a amêndoa. Embora não tiveram muito sucesso devido à pouca aceitação por parte dos produtores de cacau mais próximos ao sector exportador (OLIVEIRA, 2008).

Porém, na década de 1970 o auge da economia cacauzeira impulsionou a criação de um Distrito Industrial (DII) ao norte de Ilhéus com a finalidade de transformar e agregar valor à amêndoa de cacau. Entre as empresas estabelecidas no distrito industrial destaca-se a presença de empresas multinacionais como Cargill Industrial Ltda e Nestlé; além de outras firmas como Barreto de Araújo Produtos de Cacau e Chandler Industrial da Bahia. Assim como também se estabeleceram indústrias de madeira, produtos alimentícios, processamento de borracha e anos depois de informática e processamento de produtos derivados do petróleo (*ibid.*).

Após a crise do cacau, o governo estadual e municipal considerou como uma necessidade diversificar a economia regional atendendo as novas demandas de emprego nas áreas urbanas. Em 1995 se incentivou a criação do Polo de Electrónicos, Informática e Telecomunicações de Ilhéus, instalando a empresa Bahiatech, que teve uma alta rentabilidade e mediana capacidade de geração de emprego.

Em relação ao processo de urbanização de Ilhéus, é importante ressaltar uma particularidade; contrário à regra mais generalizada na qual a urbanização é impulsada por processos de industrialização, nesse caso a urbanização e a modernização da cidade foram promovidas pelo desenvolvimento e a implantação de infraestruturas sobre

⁵⁵ Na década de 1970-1980 a população rural da região correspondia ao 51% do conjunto populacional. No ano 1991 foi reduzida a 47%, na primeira década dos anos 2000 era do 39%. Chegando a ter no ano 2010 só o 20% da população vivendo nas áreas rurais (SANTANA et al, 2014).

estruturas fundiárias precarizadas, a ampliação de redes e relações entre elites oligárquicas e setores agroexportadores orientadas a escoar e exportar o cacau. Na história contemporânea, o turismo e o setor de serviços começaram a ter uma participação importante nesse processo de urbanização mais recente.

Nesse processo de construção da cidade, o aumento populacional e a expansão urbana criaram a necessidade de ampliar a rede rodoviária com a construção de ruas, pontes e a adequação de infraestrutura de saúde, educação e lazer. Na década de 1990, a criação do Programa de Desenvolvimento do Turismo (Prodetur), gerou um crescente aumento dos investimentos em infraestrutura turístico-imobiliária, estreitamente vinculados a iniciativa privada.

Ilhéus: a cidade-porto

Apesar de ter diversificado as atividades econômicas, a economia regional ainda não teve a capacidade de gerar rendimentos nem níveis de crescimento similares aos alcançados durante a bonança cacauera. Até a atualidade há um vazio, uma falta por aquilo que o cacau significou para o crescimento da cidade e da região. Diante disso, foram surgindo novas iniciativas que impulsionaram de novo a criação de emprego, “progresso” e “desenvolvimento”.

O cacau no sul da Bahia, especialmente em Ilhéus, foi sinônimo de progresso e de modernização, as rendas da exportação desse fruto foram a base da construção e o início de urbanização da cidade de Ilhéus, entendida como a consolidação de uma rede de infraestruturas e valores culturais diferenciados do âmbito rural e orientados por um projeto civilizatório. Essa nova estrutura social se caracterizou por uma abertura e uma maior articulação com as mudanças do mundo de ultramar, especialmente europeio, pela acumulação de riquezas nas mãos dos coronéis e suas famílias, o gasto de dinheiro em luxos e vaidades, a ampliação do comércio e a construção de infraestruturas urbanas como restaurantes, igrejas, cabarés, hotéis, mercados e prédios municipais como a governação, a biblioteca e o teatro, além das luxuosas casas dos coronéis.

No caso de Ilhéus, ao ser uma cidade costeira, em plena abertura ao mundo atlântico e altamente dependente do comércio internacional, foi fundamental a construção de um porto que facilitara e otimizara a mobilização de mercadorias, especialmente do cacau.

De acordo com Gonçalves (2016) a construção do primeiro porto de Ilhéus (edificado na baía do Pontal) em regime de concessão feita a Companhia Industrial de Ilhéus em 1911 foi um elemento potencializador do processo de urbanização, com importantes modificações no padrão de ocupação do espaço, da vocação do solo urbano voltado ao comércio e um crescente aumento da população, enquadrados num processo de modernização conservadora da cidade.

Durante o século XX a economia regional do sul da Bahia se sustentou na exportação de cacau, sendo a cidade de Ilhéus um polo econômico fundamental na centralização da sua produção e comércio. O potencial de crescimento econômico posicionou a cidade como um centro portuário com uma potencialidade para concorrer com o Porto de Salvador. Embora a precária infraestrutura portuária de Ilhéus nunca permitiu omitir totalmente a saída de cacau pelo porto de Salvador, questão que era de suma importância em termos de autonomia para alguns líderes locais.

O processo incipiente de urbanização de Ilhéus iniciado na década de 1920 tem características específicas ao ser definido por Gonçalves (2016) como uma modernização e urbanização precária e conservadora entanto a sociedade ilheense daquela época estava fortemente sedimentada na tradição rural da grande propriedade da terra, nas roças de cacau, na propriedade dos caudilhos e coronéis como figuras políticas tradicionais e quase inquestionáveis, em contraste com certas aspirações à modernidade. Em seus termos, *a modernidade chega com o porto, com todo o cosmopolitismo que ele pode representar para a época* (GONÇALVES, 2016, p. 11).

Porém, aquele cenário “moderno” e “urbano” contrastava com relações sociais extremamente conservadoras, com a predominância do trabalho precário, de relações semi-escravistas, com uma alta desigualdade social e sobretudo, marcado por um regime oligarca e latifundiário de propriedade da terra. Aquelas relações tradicionais de propriedade no âmbito rural tiveram continuidade no urbano; os terratenentes tradicionais que formaram grandes riquezas nas roças de cacau foram por sua vez os principais proprietários do solo urbano na cidade, não só em Ilhéus, mas também de grandes cidades como Salvador e Rio de Janeiro (SILVA, 2016).

A construção do primeiro porto de Ilhéus significou uma importante mudança e foi o primeiro impulso num processo de consolidação de uma cidade comercial voltada conforme as demandas do mercado internacional,

Concretamente ele abriu Ilhéus para o mundo, tornando a cidade mais cosmopolita e integrada aos grandes fluxos do capitalismo mundial. Estimulou o surgimento de ramos de negócios e de categorias de trabalho, tais como estivadores, arrumadores, marinheiros e etc. (...) A intensa circulação de pessoas de todas as partes do Brasil e do mundo, [conferiu] a Ilhéus ares cosmopolitas, praça comercial dinâmica e endinheirada, contrastava ainda, com a brutalidade do caudilhismo (GONÇALVES, 2016, p. 14).

Porém, a construção do primeiro porto de Ilhéus localizado na baía do Pontal teve diversas dificuldades em termos de infraestrutura, devido a que demandava uma constante dragagem para aprofundar os canais da barra para permitir o passo a grandes embarcações⁵⁶. Em seu lugar, foi colocada a necessidade de construir um novo porto com melhores condições de infraestrutura e tecnologia, que foi construído em 1971 na baía do bairro Malhado. As populações da região não só demandavam a construção do novo porto como uma necessidade na expansão da economia cacauceira, também exigiam a construção de redes de infraestrutura e transporte, de estradas, rodagens e ferrovias, para otimizar a mobilização do cacau que permitisse “levar progresso à região” (SANTOS, 2016).

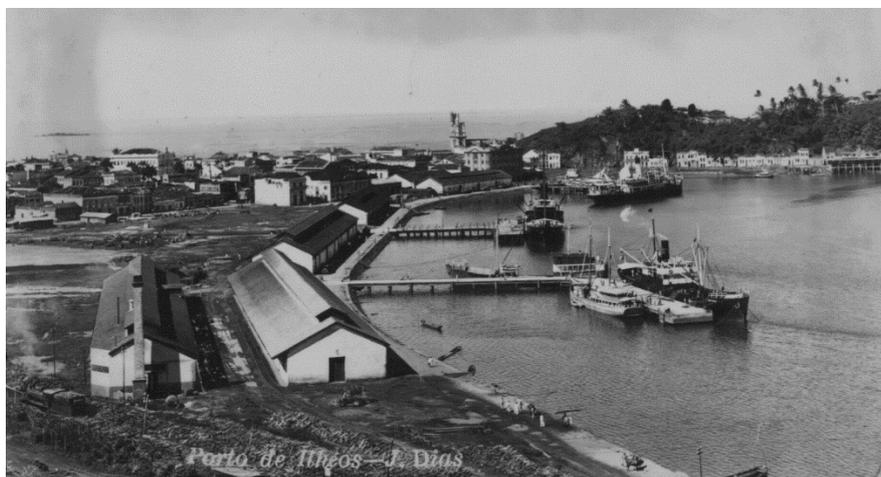


Ilustração 2. Fotografia Porto de Ilhéus na Baía do Pontal⁵⁷

⁵⁶ Justamente essas problemáticas com o porto da baía do pontal são um elemento central no romance literário *Gabriela, cravo e canela* do escritor ilheense Jorge Amado. Na novela se relata o processo de modernização da cidade impulsionado pela economia cacauceira, é detalhado o incipiente “progresso”, e modernização da cidade com o surgimento de bares, restaurantes e clubes noturnos. Assim como também são relatadas as disputas políticas entre coronéis do cacau e comerciantes pelo controle e domínio territorial, nas quais as intervenções no Porto da Baía do Pontal são fundamentais na consolidação e concentração do poderio municipal.

⁵⁷ Registro fotográfico obtido do arquivo do caso Porto Sul do Instituto Nossa Ilhéus. Agradecemos especialmente a Sra. Socorro Mendonça por disponibilizar as imagens.

Nesse processo de urbanização e modernização da cidade foi fundamental a construção entre 1959 e 1963 das rodovias federais BR 101 e BR 116, sendo obras de infraestrutura que permitiram aumentar a mobilidade estadual interna, que de uma ou outra forma estava relacionada com as atividades do porto de Ilhéus. Apesar de que o Porto do Malhado contava com maior infraestrutura do que o antigo porto, também não se conseguiu estabelecer como um porto com todas as funções pertinentes, segundo Santos (2016) *simplesmente [foi construído] para o atendimento a uma demanda específica que um terminal daria conta, com a exportação do cacau* (p. 9).



Ilustração 3. Fotografia aérea Porto do Malhado⁵⁸.

Atualmente as atividades do Porto do Malhado se concentram na exportação de cacau e grãos produzidos no interior do Estado, especialmente soja, milho e amêndoas; também é transportado óxido de magnésio, concentrado de níquel e algumas peças industrializadas. Nas últimas décadas, o porto tem atuado como operador turístico, oferecendo condições de atracação de cruzeiros e navios de turismo.

No caso da construção do CLIPS ressurgiram antigas problemáticas como a reestruturação dos espaços regionais segundo as demandas de eficiência, velocidade, maximização do transporte e redução de custos nas dinâmicas do comércio exterior. Se durante o século XX as iniciativas de construção de portos na cidade de Ilhéus foram centradas na otimização da economia cacauífera, o Porto Sul pode ser entendido como um projeto impulsionado para desenvolver economias extrativas de exportação de *commodities*,

⁵⁸ Fonte: http://www.codeba.com.br/eficiente/sites/portalcodiba/pt-br/porto_ilheus.php?secao=porto_ilheus_apresentacao

nesse caso, de mineiro de ferro e em menor medida de soja, entre outros produtos primários com pouco ou nulo valor agregado.

De acordo com Monié e Vidal (2006) a eficiência e a dinâmica de um porto não podem se limitar somente as instalações e a capacidade dos navios, senão que dependem principalmente de seu entorno, da sua *hinterlândia*, ou seja, das atividades e sociedades que fazem uso dos seus serviços. Além disso, é importante considerar que os portos não são simplesmente corredores logísticos, fundamentalmente são instrumentos técnicos e geopolíticos que evidenciam a concretização de diversos interesses e poderes no território ao serviço de um projeto de desenvolvimento concreto. Para compreender melhor a relação cidade-porto e sua hinterlândia no caso de Ilhéus e o complexo logístico é preciso fazer alguns apontamentos.

No processo de urbanização da cidade de Ilhéus iniciado nas primeiras décadas do século XX é possível reconhecer uma importante relação rural-urbano, na qual as roças de cacau foram espaços centrais de produção e formação da riqueza, embasada na exploração da terra e na força de trabalho assalariada ou baixo condições de trabalho como *meeiros*⁵⁹. Em contrapartida, os donos da terra concentravam os rendimentos da comercialização, especialmente da exportação do cacau, sendo trocas feitas na cidade, no espaço do mercado ou do porto.

De acordo com Baiardi (1983), a economia cacauera se desenvolveu amparada pelo capital comercial, articulado por fazendeiros e exportadores, que cumpriam funções como autoridades políticas locais e regionais. Em diálogo com Lefebvre (1970) pode-se afirmar que o surgimento da sociedade urbana no caso de Ilhéus, não foi só consequência da industrialização, mas fundamentalmente do desenvolvimento de uma cidade comercial dependente do comércio exterior.

Essa relação campo-cidade consolida o que tem sido determinado por Harvey (2018) como uma *unidade contraditória*, conformada pela produção e realização do capital, no qual a circulação do capital nas cidades é realizadora de valor; entanto o trabalho vivo no campo é criador de valor. Porém, o conceito de valor é construído incorporando essas duas facetas como possibilidades de afirmação e negação do valor. Neste caso, as

⁵⁹ Trabalhadores agrícolas sem-terra que trabalhavam terras pertencentes a outra pessoa. O meeiro se ocupa do processo produtivo, repartindo com o dono da terra a metade da produção. O proprietário fornece ao trabalhador o terreno, a casa e em alguns casos, um pequeno terreno para cultivos próprios do trabalhador. Ocasionalmente o proprietário fornece os equipamentos agrícolas e animais de trabalho.

dificuldades no processo de circulação são uma possibilidade de negar o valor, resultando numa crise.

Sobre a centralidade do comércio, ou seja, da circulação no desenvolvimento do capitalismo e sua relação com o processo produtivo da criação de valor é preciso definir que,

(...) o capital é valor em movimento, e uma pausa ou uma redução na velocidade desse movimento, por qualquer razão que seja, significa uma perda de valor. [Sendo assim que] o antivalor não é um acidente infeliz, ou resultado de um erro de cálculo, e sim uma característica intrínseca e profunda da própria natureza do capital: se por meio do processo de produção o capital é reproduzido como valor e valor novo, ele é ao mesmo tempo posto como não valor, como algo **que primeiro tem que ser valorizado pela troca** (HARVEY, 2018, p. 80).

O precário processo de industrialização de Ilhéus, centralizado no distrito industrial, nunca conseguiu ter a força, nem a capacidade produtiva, nem a geração de rendimentos que teve a economia do cacau, e a produção agrícola só conseguiu ter uma incipiente articulação industrial após o posicionamento do turismo como sector importante na economia regional até os anos 1990 (OLIVEIRA, 2008). Mais do que uma centralidade da industrialização como produção na cidade, o que houve em Ilhéus foi uma grande importância da produção da cidade, ou seja, do sector de construção de infraestruturas próprias do tecido urbano como rodovias, portos, pontes, moradias, mercados, escolas, hospitais, restaurantes e prédios de lazer como o teatro e o centro de convenções.

Em concordância com Lefebvre (1970), no processo de consolidação da sociedade urbana em Ilhéus pode ser reconhecida a coexistência e simultaneidade do agrário, o industrial, o comercial e o urbano, cada um com suas particularidades e distintos níveis de progressão. É muito importante ressaltar que a perspectiva do autor acolhida nesta análise não é um olhar histórico de carácter etapista nem linear; pelo contrário, as fases e períodos aqui mencionados são entendidos na sua materialização real imbricada, sobreposta e simultânea.

Esse entendimento dos processos de modernização e urbanização permite reconhecer a hinterlândia sob a qual vai a ser incorporado o Porto Sul e sua sincronia com a dinâmica proposta do porto. A análise das dinâmicas sociais, económicas e políticas da cidade evidenciam a consolidação de uma cidade comercial, especialmente voltada ao comércio exterior de matérias primas ou produtos com pouco valor agregado. A implementação do complexo logístico é a continuidade de um modelo económico e de desenvolvimento

altamente dependente das dinâmicas do mercado mundial, o que por sua vez é um modelo vulnerável e instável sob o qual as planificações de desenvolvimento regional e as reestruturações territoriais são dependentes das voláteis mudanças do comércio mundial e tem pouca ou relação nenhuma com as necessidades das populações locais e regionais.

Em diálogo com Harvey (2018), entendemos que a circulação do capital (bem seja na forma dinheiro ou na forma mercadoria) no sistema de trocas mundiais é altamente vulnerável e especulativa, em qualquer momento pode sofrer uma interrupção abrupta, que implica uma ameaça de desvalorização, ou seja, de perda de valor. Sendo um exemplo dessa desvalorização o colapso das economias da cana e do cacau no sul da Bahia como consequência do aumento da oferta do produto e das vulnerabilidades ambientais que danificaram as safras. Assim como também a exploração e exportação de mineiro de ferro e outras *commodities* mobilizadas através da rede de infraestruturas do CLIPS (ferrovias, rodovias, porto) são altamente vulneráveis diante essa ameaça de desvalorização.

No caso do Porto Sul se reconhece um afastamento da relação porto-território, entanto não há uma inserção territorial do porto com as sociedades urbanas e rurais do município de Ilhéus. Atualmente a economia regional está sendo impulsionada pelas populações locais em projetos de agricultura (de cacau, seringa e frutais fundamentalmente), turismo e indústria. Em turismo há grandes expectativas, especialmente no desenvolvimento de turismo cultural, ecológico, rural, esportivo, rural e de lazer (OLIVEIRA, 2008). Além de iniciativas de processamento do cacau para agregar valor à amêndoa com produtos de alta qualidade como o chocolate, licores, marmeladas, doces, mel e suco de cacau, entre outros.

Nesse mesmo sector há importantes iniciativas com interesse em fazer investimentos de grandes capitais na área norte de Ilhéus (onde será construído o Porto Sul) para desenvolver uma área de turismo, composta por hotéis e prédios de luxo buscando aproveitar a beleza da paisagem e as praias dessa região. Nenhuma dessas iniciativas estão articuladas nem tem sincronia com os objetivos do complexo logístico; pelo contrário, são atividades que seriam diretamente atingidas pela sua construção devido aos impactos ambientais, sociais e económicos. Mais para frente, no capítulo cinco, aprofundaremos algumas dessas iniciativas.

Por enquanto, valga a pena apontar as continuidades nos processos históricos e de territorialização do capital e globalização no Litoral Sul, entanto desde o século XIX têm

se caracterizado pela implantação de monoculturas de exportação que evidenciaram o escalonamento de relações de poder, nas quais as reestruturações e reconfigurações territoriais foram implantadas conforme as necessidades e interesses dos poucos grupos de poder locais e elites transnacionais.

Em diálogo com Porto-Gonçalves (2006), as monoculturas são uma das bases de sustentação da agricultura capitalista, enquanto economia de exportação. As monoculturas evidenciam a contradição de implementar práticas e sistemas agrícolas que não tem como objetivo satisfazer as necessidades dos povos que as produzem. Além do fato de serem economias altamente vulneráveis as crises econômicas e ambientais, tal como foi evidenciado na crise cacaueteira no sul da Bahia, que colapsou pela expansão da vassoura de bruxa e pela fragilidade de um agroecossistema pouco diverso e superespecializado e pelo aumento da concorrência no mercado mundial.

As continuidades dessa estrutura social dependente se evidenciam na tentativa de implementar infraestruturas, lógicas de des-envolvimento e de abrir espaços para o escalonamento de relações de poder globalizadas que pretendem se localizar nos territórios e nas sociedades do Litoral Sul aprofundando essas relações históricas de dependência. No entanto, sempre é importante enfatizar que esse não é um processo homogêneo nem acabado, a territorialização dessas forças de globalização está em constante antagonismo e confronto com forças sociais de localização, que retomaremos com maior detalhe no capítulo cinco.

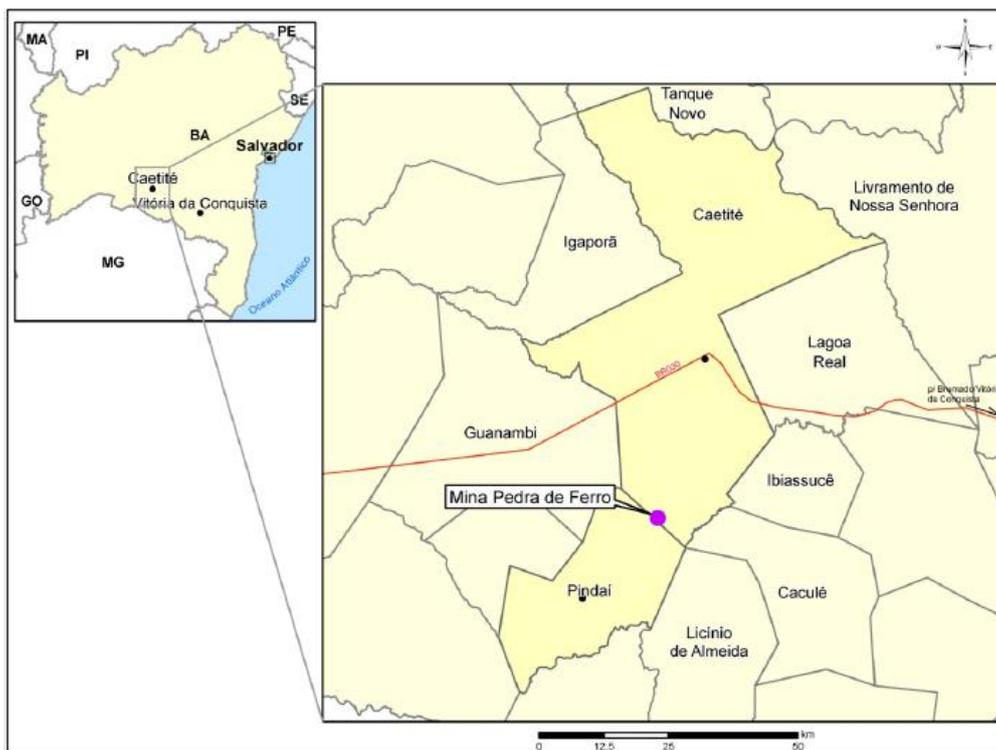
Capítulo 3. Complexo Logístico Intermodal Porto Sul (CLIPS)

Nesse capítulo vamos analisar o CLIPS em detalhe, compreendendo as movimentações, continuidades e rupturas nesses anos de trajetória de implementação dos três projetos que o compõem: a Mina Pedra de Ferro, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) e o Porto Sul. Concretamente analisaremos as infraestruturas a serem construídas como objetos técnicos carregados de história, interesses e com determinadas implicações territoriais. Nesse sentido, analisaremos os agentes empresariais e estatais envolvidos nesse processo de escalonamento, territorialização e globalização de relações de poder.

Assim abordaremos algumas das complexidades e disputas convergentes nos processos de licenciamento ambiental de cada um dos projetos que compõem o CLIPS. Dessa forma, pretendemos apontar ao fato de que cada projeto tem seu próprio licenciamento ambiental, omitindo que são iniciativas interdependentes e articuladas em um único empreendimento conjunto. Nesse viés, problematizamos que essa fragmentação dos processos de licenciamento não leva em consideração o caráter de cumulatividade, as sinergias e a ampla abrangência dos impactos ambientais e socioeconômicos da iniciativa.

A mineração de ferro em Caetité: Mina Pedra de Ferro

O empreendimento Pedra de Ferro é uma iniciativa proposta em 2007 pela empresa Bahia Mineração (BAMIN), que foi promovida depois do descobrimento da jazida Pedra de Ferro na região sul do município de Caetité, área centro-oeste da Bahia. O projeto foi criado com a expectativa de extrair aproximadamente 20 milhões de toneladas de minério de ferro por ano (SANTOS; OLIVEIRA, 2019).



Mapa 3. Localização do empreendimento Mina Pedra de Ferro (SETE SOLUÇÕES E TECNOLOGIA AMBIENTAL, 2009)

Conforme as estimativas da BAMIN apresentadas no RIMA (SETE SOLUÇÕES E TECNOLOGIA AMBIENTAL, 2009), o projeto teria uma vida útil de 15 anos; não obstante, em dados mais recentes afirma-se que a mina será explorada por um período de 30 anos (SANTOS, et.al, 2019). Em conjunto, a BAMIN pretende investir US \$3 bilhões na construção da mina e do Porto Sul, com a expectativa de ter um lucro anual de US \$2 bilhões no auge do período de exploração (MARQUES, 2019b).

A operação do projeto demanda a articulação de diversas obras de infraestrutura na área da exploração mineira, conformado por: a captação de água no rio São Francisco, no município de Malhada/BA, o Sistema de Suprimento de Água Industrial (SSAI) de Malhada até Caetité (150 km de extensão), a Mina Pedra de Ferro que inclui as áreas de lavra e planta de beneficiamento do minério de ferro, a pilha de estéril⁶⁰, e barragem de rejeitos⁶¹, entre outras infraestruturas de apoio operacional que serão localizadas a 35 km ao sul de Caetité, na divisa municipal com Pindai/BA, na região sudoeste da Bahia. Além

⁶⁰ As pilhas de estéril são infraestruturas construídas para depositar o material estéril, que é retirado da mina para extrair o minério, mas que não tem valor econômico.

⁶¹ Na extração mineral se reconhecem dois tipos de “resíduos sólidos”: o estéril, derivado da extração e os rejeitos, produzidos do beneficiamento. Cada tipo de resíduo requer uma infraestrutura específica de tratamento e depósito (IBRAM, 2016).

dessas obras, o complexo terá interconexão com a logística de transporte da FIOL e o Porto Sul (SETE SOLUÇÕES E TECNOLOGIA AMBIENTAL, 2009).

A extração e processamento do minério de ferro passa por várias etapas como: a abertura da cava a céu aberto para extrair o minério, a implantação da pilha de estéril e de uma planta de beneficiamento, onde o minério será reduzido de tamanho, filtrado e concentrado para retirar impurezas e outros materiais. Na barragem de rejeito será depositado o material derivado desse processo que não seja reaproveitável.

Em geral, nas plantas de beneficiamento o minério passa por dois processos: a britagem, onde os minérios são reduzidos a partículas com menos de 20 milímetros; e o peneiramento, onde o minério é separado em diferentes tamanhos. No caso da Mina Pedra de Ferro, o minério será processado em *pellet-feed*, pequenas bolinhas de minério de 0,15 mm aproximadamente, passando por um processo de aglomeração denominado *pelotização*. A jazida tem uma reserva estimada em 470 milhões de toneladas de minério de ferro de teor médio (40% ferro (Fe)). Porém, ao final do processo de pelotização (concentração) se espera obter um minério de teor médio de entre 66 e 68% Fe (QUARESMA, 2009).

No RIMA do projeto (2009) afirma-se que com a construção da mina se espera ter uma produção de 15 milhões de toneladas de minério de ferro concentrado por ano. No entanto, em outras fontes de dados mais recentes se aponta que na usina de concentração se produzirão 12 milhões de toneladas, que primeiro serão processadas no alto-forno, e 6 milhões de toneladas que passarão para redução direta⁶² (MARQUES, 2019). Para extrair essa tonelagem concentrada de minério é preciso retirar quase o duplo (32 milhões de toneladas) de minério bruto (denominado Run-Of-Mine (ROM)), o que corresponde a cifra real da totalidade de material que será extraído antes de passar pelo processo de beneficiamento.

O principal objetivo na construção da mina é explorar a jazida Pedra de Ferro para impulsionar o desenvolvimento econômico regional, posicionando a Bahia como o terceiro maior produtor de minério de ferro do país⁶³. É importante apontar que o Brasil

⁶² Nos casos de alto teor de ferro é dispensado o processo de concentração, podendo ser utilizados na indústria siderúrgica. Enquanto maior o teor de ferro, serão menores os custos de produção e o processamento do material.

⁶³ O primeiro produtor de minério de ferro a nível nacional é o estado de Minas Gerais (52%), concentrando a extração na região centro-sul, no “quadrilátero ferrífero” e no “Vale do Aço”; e o segundo é o Pará (32%), centralizado no distrito mineiro de Carajás.

conta com uma das maiores reservas mundiais de minério de ferro, produto que é utilizado maioritariamente na indústria siderúrgica (98%) enquanto uma pequena percentagem é aproveitada na indústria de cimento (QUARESMA, 2009).

A maioria do minério de ferro produzido no Brasil é destinado para exportação (70%), enquanto o restante 30% é consumido no mercado interno, constituído fundamentalmente por usinas siderúrgicas (SILVA; FERREIRA, *s.f*). Nesse sentido, é importante sinalar que a desindustrialização impulsada desde finais da década de 1990 com a abertura econômica tem influenciado no aumento das exportações de minério de ferro.

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Mineração (IBRAM, 2016), o Brasil é o segundo maior produtor mundial de minério de ferro⁶⁴, tendo como principais destinos de exportação a China (60%), a União Europeia (12%) e o Japão (9%) (IBRAM, 2016). No Brasil, o mercado do minério de ferro é dominado pela Vale S.A⁶⁵, a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN)⁶⁶ e a Samarco⁶⁷ maioritariamente. Nesse cenário, a BAMIN é uma empresa em ascensão que busca se posicionar no mercado do minério de ferro, baseando suas operações exclusivamente na Mina Pedra de Ferro em Caetité.

⁶⁴ O primeiro produtor mundial é Austrália, com reservas estimadas em 480 milhões de toneladas e o Brasil com 390 milhões de ton. O caso da China é interessante, pois apesar de que suas reservas estão estimadas em 1,33 bilhões de ton, quando se leva em conta o teor médio do minério de ferro chinês, a produção efetiva seria 380 milhões de ton (IBRAM, 2012).

⁶⁵ Antiga estatal Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) que foi privatizada em 1997. Segundo dados de 2019 a composição acionária da Vale S.A está conformada por: 48% investidores estrangeiros (por meio da Bolsa de Valores de Nova York e da Bovespa) com um total de 31,86 bilhões de dólares em ações; 20,9% Liter Participações (reúne fundos de pensão do Banco do Brasil, da Caixa Econômica e da Petrobras); 6,6% Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES); 5,7% Bradespar (administradora das ações do Bradesco); 5,59% Mitsui & Co. (multinacional japonesa com atuação no sistema financeiro e no agronegócio (CASTILHO; FURHRMANN, 2019).

⁶⁶ Segundo dados de 2018 a composição acionária está conformada por: 48% Vicunha Aços S.A; 25,8% ADR Nyse; 20% outros acionistas e 4,1% Rio Iaco Participacoes S.A. Fonte: <http://ri.csn.com.br/a-companhia/composicao-acionaria/>

⁶⁷ Constituída em um 50% pela Vale S.A e no 50% restante pela BPH Billinton.

Ranking	Empresa / Ano	2011	2012	2015	2016
1	Vale	311.800	360.000	425.000	425.000
2	CSN	20.100	30.000	89.000	89.000
3	Samarco	23.223	24.000	30.500	30.500
4	Ferrous Resources	-	3.000	23.000	40.000
5	Outros	-	-	15.000	20.000
6	MMX	7.500	13.000	42.500	42.500
7	Usiminas	6.300	12.000	29.000	29.000
8	Namisa	-	8.000	-	-
9	Anglo American	-	5.500	35.000	35.000
10	Mineração Corumbaense	-	5.000	10.000	10.000
11	V&M	-	5.000	5.000	5.000
12	Arcelor Mittal	-	4.300	15.000	15.000
13	Mhag	-	1.000	12.000	12.000
14	Bahia Mineração	-	-	20.000	20.000
15	Bemisa	-	-	2.000	5.000
16	Manabi	-	-	-	31.000
TOTAL		368.923	470.800	751.000	809.000

Tabela 1. Produção estimada de minério de ferro no Brasil. (Valores em mil toneladas. Fonte: IBRAM, 2012. p. 36)

Os dados apresentados na tabela são estimativas de extração de minério de ferro realizadas pelo IBRAM no ano 2012. Conforme as informações apresentadas, a perspectiva é que a BAMIN se posicione no lugar 14 entre as maiores empresas do mercado do ferro no Brasil. Em consideração com a quantidade de toneladas produzidas se evidencia que a capacidade extrativa da empresa está sustentada exclusivamente na mina Pedra de Ferro. Nesse caso, pode se afirmar que a operabilidade da empresa está condicionada à construção e funcionamento do empreendimento mineiro em Caetité, que por sua vez, só é viável se opera conjuntamente com a FIOLE e o Porto Sul.

Desde o início do planejamento do projeto e do processo de licenciamento ambiental da mina foram levantados vários questionamentos sobre os impactos socioambientais que o empreendimento poderia gerar, levando em consideração que é uma atividade extrativa de alto impacto que ocasiona múltiplas afetações –que maioritariamente são de caráter irreversível–, só falando os impactos físico-ambientais é importante salientar aqueles sobre a qualidade do solo, a disponibilidade e qualidade dos corpos d’água (rios, riachos, nascentes).

O processo de retirada do minério consiste na perfuração e desmonte da cava⁶⁸, fazendo uso de cargas explosivas⁶⁹ e depois no carregamento e transporte do material, utilizando maquinaria industrial pesada como perfuratrizes rotativas, escavadeiras hidráulicas, tratores e caminhões fora-de-estrada, entre outras maquinarias que por sua vez demandam a disposição de infraestrutura de mobilidade adequada com alta capacidade de suporte.

Nesse processo de retirada do material será rebaixado o nível d'água subterrânea em 300 metros, considerando que o nível está na cota dos 900 m e o fundo da cava está na cota dos 600 m. Segundo as informações do RIMA (SETE SOLUÇÕES E TECNOLOGIA AMBIENTAL, 2009) o rebaixamento será realizado mediante a instalação de poços profundos na área da cava e a maior parte da água captada será devolvida aos cursos d'água. Porém, não argumentam como será realizado o processo. Justamente esse procedimento de alteração das águas subterrâneas é um dos que mais preocupa as comunidades locais, considerando-o um alto risco de vulnerabilidade hídrica numa região caracterizada pela escassez de água.

Após a retirada do material da cava a céu aberto, o estéril (ou seja, o que não é considerado minério) é conduzido à pilha de estéril, que será construída em uma área próxima à cava (aproximadamente a 2,4 km) de distância, sendo planejada com uma extensão de 497 hectares (há.) e com uma capacidade de armazenamento de 390 milhões de m³ de material. No RIMA não se especifica como vai ser tratado o material estéril durante e após a operação da mina, assim como também não se mencionam os impactos dessa concentração de material na paisagem e na qualidade do solo. De forma simplificada afirma-se que o estéril é um material não-perigoso, não-reativo e não-corrosivo, motivo pelo qual presumimos não se indaga sobre os riscos e impactos que pode implicar.

Na planta de beneficiamento a úmido, o material passará por várias etapas de processamento: a britagem, onde o minério será quebrado; a moagem para moê-lo; o peneiramento para separar o minério e a concentração passando de um teor de 42% para 66% Fe (SANTOS, et.al, 2019). Uma das grandes preocupações das populações locais é o uso de água no processo de beneficiamento, pois se requer um volume de 12.565 m³/h, dos quais 765 serão captados do rio São Francisco (SETE SOLUÇÕES E TECNOLOGIA

⁶⁸ A mina vai ter duas cavas, a Cava Norte e a Cava Sul.

⁶⁹ Tipo ANFO, sendo uma mistura de nitrato de amônio com óleo diesel.

AMBIENTAL, 2009). Isso tendo em consideração a escassez hídrica sob a que se vive na região.

De acordo com a atual conjuntura e com os crimes ambientais acontecidos com a estourarão das barragens de rejeito⁷⁰ de Fundão em Mariana/MG (2015) e do reservatório I da Mina Córrego do Feijão em Brumadinho/MG (2019), existem fortes preocupações e questionamentos sobre a construção da barragem na mina Pedra de Ferro. Nesse caso, a barragem está planejada com uma capacidade para armazenar 180 milhões de m³ de rejeito⁷¹, ocupando uma área de 454 há. A barragem será construída pelo método de “alteamento para jusante⁷²” em duas etapas: uma primeira alcançará a altura de 77 m (tendo uma vida útil de dois anos) e a segunda será elevada a 124 m (sendo a altura final da barragem, com uma vida útil de 13 anos) conforme aumente o volume do rejeito contido na barragem (SETE SOLUÇÕES E TECNOLOGIA AMBIENTAL, 2009).

Algumas comunidades locais afirmam que a construção da barragem de rejeitos põe em risco a bacia do rio São Francisco (afluentes como os rios Grande e Carnaíba de Dentro), assim como também poderá comprometer o abastecimento hídrico das comunidades vizinhas, considerando que a barragem será construída em áreas de nascentes⁷³ e poços artesianos, especificamente do leito do rio Pedra de Ferro (SANTOS, et.al, 2019; MARQUES, 2019). Além disso, a barragem de rejeito destruiria uma área de 719 há. de vegetação nativa na Área de Preservação Permanente (APP) do Riacho Pedra de Ferro. Em consequência, em 2017 o Ministério Público Estadual (MP/BA) expediu uma recomendação para a BAMIN não construir a barragem na área da APP, levando em consideração os impactos que teria sobre os corpos d’água (MARQUES, 2019).

⁷⁰ É o material sobrando no processo de concentração, é constituído por areia e argilas e apresenta níveis “levemente acima do padrão da norma ABNT-NBR 10004/2004” de elementos como manganês e fósforo (BAMIN, 2009).

⁷¹ No RIMA (2009) afirma-se que a capacidade da barragem será de 122 milhões de metros cúbicos. Porém, segundo informações de imprensa do ano 2019 afirma-se que a capacidade foi aumentada a 180 milhões de m³ (MARQUES, 2019b).

⁷² Existem dois métodos de construção de barragens de rejeito: de alteamento para montante, considerado o mais simples e o mais barato, a barragem vai sendo elevada em forma de degraus feitos com o próprio rejeito de acordo com o aumento do volume dos rejeitos. O alteamento para jusante vai sendo elevada sobre ela mesma na direção da corrente dos resíduos, o que faz mais estável a estrutura. Esse tipo de barragem apresenta menos risco de queda, demanda um maior custo de construção, demanda mais material para a construção do maciço da barragem e precisa ocupar uma área maior (SETE LOGÍSTICA E SOLUÇÕES AMBIENTAIS, 2009). As barragens de Mariana e Brumadinho foram construídas com o método de montante.

⁷³ Aproximadamente 27 nascentes.

Na recomendação do MP/BA, a promotora de justiça Luciana Khoury (coordenadora do Núcleo de Defesa da Bacia do rio São Francisco) afirma que o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) omitiu os impactos de cerca de 2 mil famílias das comunidades de Araticum, Casa da Rocha, Olho d'água dos Pires, Rancho do Meio, Baixa Preta, Barra dos Crioulos, entre outros. Em consequência, na recomendação do MP/BA se aponta que,

(...) há necessidade de realização de Estudo de Impacto Ambiental para que se possa determinar com segurança o grau de interferência da atividade em pauta no meio ambiente, assim como as medidas reparatórias e mitigadoras que deverão ser adotadas caso seja instalado o empreendimento da forma pleiteada. [Recomenda-se a BAMIN] não realize a supressão, mantendo intata a vegetação nativa em toda a extensão da APP do Riacho Pedra de Ferro, onde recai a proposta de implantação de barragem de rejeito, e que altere a localização da barragem de rejeito da pilha de estéril e demais instalações que afetem as comunidades locais (BITTENCOURT, 2017, parag. 5-6).

Em junho de 2019 várias organizações sociais e civis manifestaram-se em Guanambi contra a construção da barragem de rejeitos, alguns representantes do movimento “Vida Sim, Barragem Não”⁷⁴ afirmaram que estão em contra o local de construção da barragem e o modelo atual de processamento do ferro e os rejeitos (SANTOS, 2019). A respeito do primeiro, problematiza-se que a previsão é construir a barragem de rejeito acima da barragem de Ceraíma⁷⁵ (apenas a 14 km de distância), considerado o principal reservatório d'água da região. Em uma carta dirigida ao governador do estado da Bahia, Rui Costa, o movimento afirma que,

A localização da barragem está em uma bacia hidrográfica com afluente direto e a 14km (quatorze quilômetros) de distância da Barragem de Ceraíma (importante reservatório de água com 58 milhões de metros cúbicos). Outro agravante: logo mais adiante, a apenas 12km (doze quilômetros) temos a cidade de Guanambi, importante polo da região com população flutuante de mais de 100.000 habitantes. E a nível de declive são assustadores 370 metros de diferença de altitude de Guanambi para a Barragem de Rejeitos. Em complementação, em linha reta e na mesma rota de deságue, a somente 99km (noventa e nove quilômetros), está o rio São Francisco.

(...) E, considerando que a localização da barragem de rejeitos está em afluente direto da Barragem de Ceraíma cujo curso será interrompido e poderá ser alvo de escoamento de líquidos diversos com contaminação do lençol freático, dizimação da biodiversidade e, ainda, com a real e premente possibilidade de

⁷⁴ Autodenominado como um movimento pacífico e apartidário composto por diversos setores da sociedade civil de Guanambi e a região.

⁷⁵ A barragem de abastecimento de água tem uma capacidade de armazenamento de 58 milhões de m³, enquanto a barragem de rejeito terá uma capacidade de 180 milhões de m³.

rompimento. (Carta do movimento “Vida Sim, Barragem Não ao governador Rui Costa⁷⁶).

As populações locais e regionais têm sérias inquietações sobre a construção da barragem, pois adiante às experiências de Mariana e Brumadinho, o risco de estourarão é sempre uma possibilidade que “exterminaria a cidade de Guanambi e a qualquer fonte de obtenção de água na região”. Na carta, se evidencia o desacordo com a ideia de construir a barragem acima de uma população tão grande como Guanambi, apontando ademais, que as comunidades não foram consultadas nem informadas de forma efetiva sobre a construção do empreendimento.

Enquanto ao manejo dos rejeitos, as comunidades estão exigindo a implementação de tecnologias mais “seguras”, como o processamento do minério de ferro a seco e o reaproveitamento do rejeito. Segundo o geólogo Joao Cavalcanti (um dos descobridores da jazida Pedra de Ferro), o teor do minério de ferro (meia de 60%) permite que seja processado a seco⁷⁷, o que implicaria maiores investimentos em tecnologia, o que provavelmente seja o motivo pelo qual a BAMIN não quer fazê-lo.

Em resposta, a empresa afirmou que só 1/3 do minério da mina é hematita (com teor de 65% que pode ser processada a seco) enquanto os 2/3 restantes são de minério itabirito (que segundo a BAMIN requer ser processado usando água). Em suma, para o geólogo e as comunidades locais, a não implementação de melhores tecnologias que reduzam os impactos ambientais do projeto é resultado da falta de vontade política da BAMIN (AGENCIA SERTÃO, 2019b).

Outros impactos ambientais associados à implementação da mina Pedra de Ferro são a geração de ruído, as emissões atmosféricas de elementos como dióxido de enxofre, dióxido de nitrogênio e monóxido de carbono, entre outros. Na construção se preveem como riscos potenciais atividades como a supressão de vegetação, a destruição ou mal manejo do patrimônio arqueológico e espeleológico, além da emissão de resíduos sólidos (SETE LOGÍSTICA E SOLUÇÕES AMBIENTAIS, 2009).

Segundo os dados apresentados no RIMA (2009) na fase de implantação da mina se prevê a geração de 4.000 empregos diretos nas categorias profissionais de operadores de

⁷⁶ Anexo 1.

⁷⁷ O processamento a seco não precisa da construção de barragem de rejeito, nem da captação de águas para lavar o material.

equipamentos, empregados de obras civis e montagem mecânica e elétrica. Na fase de operação está prevista a geração de 1.300 empregos diretos para operadores de equipamentos pesados e perfuratrizes, operação e manutenção industrial, manutenção elétrica e mecânica industrial, entre outros. Fato que atrai a alguns setores da população que percebem o investimento como uma iniciativa para diminuir o desemprego na região, esquecendo que a maioria são empregos temporários para a etapa de construção e boa parte da mão-de-obra semi e qualificada requerida na operação provavelmente será de fora da região.

A implementação da mina e de todo o CLIPS está fortemente influenciada pela cotação do preço do minério de ferro no mercado internacional, justamente no momento em que começam a se expandir os efeitos da crise sub-prime (2007-2008) nos Estados Unidos e nas economias centrais. Em contraste, se deu uma abertura da expansão das economias asiáticas emergentes, especialmente da China, elevando a demanda de matérias primas para sustentar o processo de industrialização e urbanização nesses países.

Os efeitos desse movimento geopolítico se evidenciaram no chamado *consenso das commodities*, entendido como uma nova ordem econômica e política sustentada pelo *boom* ou aumento dos preços internacionais das matérias primas (SVAMPA, 2012). É nesse período, particularmente nos anos 2011-2012, que o preço do minério de ferro alcançou um recorde histórico (187,18 dólares, por tonelada de minério de ferro). Porém, o aprofundamento de uma das últimas crises do capitalismo se manifesta na desaceleração das economias emergentes, somada à recessão das economias centrais que gerou uma queda dos preços do minério de ferro e das commodities em geral.



Gráfico 1. Preço do minério de ferro por tonelada (teor 62%)⁷⁸

Nesse périplo, a implementação da mina Pedra de Ferro e do CLIPS entrou em uma profunda instabilidade de caráter financeiro, não só pela queda da rentabilidade do empreendimento; mas também por instabilidades jurídicas da BAMIN e dificuldades no processo de licenciamento ambiental.

A Bahia Mineração (BAMIN)

A empresa Bahia Mineração (BAMIN) foi criada no ano 2006 com o intuito de explorar a jazida Pedra de Ferro, que na época foi descoberta por uma equipe dirigida pelo geólogo baiano Joao Cavalcanti⁷⁹, quem conseguiu consolidar uma bilionária fortuna com a venda da jazida. Segundo dados do jornal Estadão (2008), em 2006 Cavalcanti vendeu a reserva de minério para o empresário indiano Pramod Agarwal⁸⁰, proprietário do grupo Zamin Ferrus, por um valor de US \$360 milhões (CANÇADO, 2008). Como resultado dessa

⁷⁸ Fonte: <https://www.indexmundi.com/pt/pre%c3%a7os-de-mercado/?mercadoria=min%c3%a9rio-de-ferro&meses=180>

⁷⁹ O geólogo é considerado um controvertido multimilionário, responsável pela descoberta de outras jazidas de minério em Tocantins (níquel) e Minas Gerais (zinco). Atualmente Cavalcanti é o presidente da Companhia Vale de Paramirim (CVP), dona e responsável da descoberta da “Nova Província Mineral da Bahia” ou “Província Mineral do Vale do Paramirim”, conformada por 8 distritos e 32 municípios que possuem reservas abundantes em minérios de ferro, zinco, cobre, grafite, ouro e lítio, entre outros. Caetité é um dos principais municípios que compõem a província mineral (CONEXÃO MINERAL, 2019; GOMES, 2019).

⁸⁰ Considerado representante da Lakshmi Mittal, dono do maior grupo siderúrgico do mundo. Motivo pelo qual no início da implementação do projeto Pedra de Ferro se vinculou estreitamente com esse grupo (CANÇADO, 2008).

venta, a Zamin Ferrus consolidou a BAMIN como empresa filial, tendo atuação no Brasil baseado somente no projeto da mina Pedra de Ferro.

No ano 2006, quando foi criada a BAMIN, o preço da tonelada de minério de ferro estava na média em US \$69. Posteriormente, entre os anos 2007-2008 houve um marcado crescimento do preço da tonelada do minério de ferro, chegando a ter um valor recorde de US \$197 /ton. em março de 2008. Nesse ano, a Zamin Ferrus vendeu o 50% dos ativos da BAMIN para a multinacional Eurasian Natural Resources Corporation (ENRC), multinacional cazaque sediada em Londres e no Luxemburgo. A venda do 50% dos ativos teve um valor de US \$670 milhões, consolidando a empresa cazaque como detentora do 100% das ações da BAMIN.

O pagamento foi estipulado para ser realizado em duas parcelas, uma inicial de \$450 e uma segunda de US \$220 milhões, que estava condicionada à obtenção da Licença de Instalação (LI) do Porto Sul. A venda dos ativos da BAMIN foi pleiteada em 2014 em uma corte comercial da Inglaterra⁸¹ devido a que a Zamin Ferrus processou à ENRC por não fazer o pagamento da segunda parcela tal como foi acordado. Em sua defesa a ENRC se recusou a fazer o pagamento porque *a obtenção da Licença de Instalação teria sido obtida de forma suspeita* (CBPM, 2016).

As hipóteses sobre movimentações suspeitas na obtenção da Licença de Instalação (LI) são argumentadas no fato de que na data limite estipulada no acordo entre a Zamin e a ENRC para completar o pagamento da segunda parcela, no dia 19 de setembro de 2014, houve mudanças radicais no licenciamento ambiental. Várias fontes locais⁸² e jornais afirmam que no início daquele dia, a equipe técnica do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (IBAMA) negou a autorização da LI. Porém logo de algumas comunicações nesse dia entre o empresário indiano e o ex-governador da Bahia, Jacques Wagner, foi emitida a autorização da LI por ordem do presidente do IBAMA na época, Volney Zinardi Junior.

Por esse motivo, a ENRC afirmou que não pagaria a parcela faltante porque *descobriram que a Licença de Instalação (LI) do Porto Sul foi conseguida com pagamento de propina. E um dos beneficiados seria o Jacques Wagner* (FILGUEIRA; VIAPIANA, 2018, parag.

⁸¹ A Queen's Bench Division Commercial Court, em Londres.

⁸² Informações obtidas em trabalho de campo, em conversa com ativistas e com moradores da Vila Juerana, um dos povoados diretamente atingidos pela construção do Porto Sul em Ilhéus.

5). Segundo a CBPM (2016), a Zamin Ferrus e a ENRC fecharam um acordo de caráter confidencial e concluíram o litígio na corte inglesa no ano 2016.

O pesquisador Roger Moody (2014), tem apontado vários aspectos problemáticos e questionáveis nas operações da ENRC no Brasil e a nível mundial. A empresa tem algumas denúncias por fraudes nas suas práticas comerciais, envolvendo aquisições na República Democrática do Congo e altos níveis de endividamento com bancos russos. Isso somado à queda do preço do minério de ferro no mercado internacional nos anos 2013-2014 e as irregularidades no licenciamento ambiental do Porto Sul, entre outros fatores, derivou por sua vez em uma queda dos valores das ações da ENRC.

A crise foi “resolvida” por meio de uma “reestruturação corporativa” que consistiu em fazer uma transição da ENRC para consolidar com uma nova equipe de gestão, o *holding*⁸³ Eurasian Resources Group (ERG)⁸⁴. Para Moody (2014) esse movimento é simplesmente *[uma mudança do nome] para ERG, refletindo a privatização da empresa, mas não sugerindo qualquer mudança significativa de controle corporativo* (parag. 5).

A ERG representa um consórcio de empresas subsidiárias, afiliadas controladoras e *joint ventures*⁸⁵, estabelecido como uma *sociedade de responsabilidade limitada* (LTDA) regida pelas leis do Grão-ducado do Luxemburgo. O grupo tem atividades em 14 países na Ásia, Europa, África e na América Latina (somente no Brasil), através da BAMIN. A composição acionária é controlada em um 40% pelo governo do Cazaquistão e em um 60% pelos bilionários fundadores do grupo: Alexander Machkevich⁸⁶, Alijan Ibragimov⁸⁷ e Patoch Chodiev⁸⁸ (cada um com 20%) (DIAS, 2015).

⁸³ É uma sociedade gestora que controla ou “segura” outras empresas. Os holdings são os que tomam as decisões que determinam a gestão das demais companhias por ser o sócio majoritário dos negócios. Fonte: <https://www.sunoresearch.com.br/artigos/o-que-e-uma-holding/>

⁸⁴ Site da ERG. Panorâmica do grupo. Disponível em: <https://www.eurasianresources.lu/pt/pages/group-at-a-glance/group-at-a-glance>

⁸⁵ É um acordo entre duas ou mais empresas que estabelecem alianças estratégicas por um objetivo comercial comum por um tempo determinado. As companhias concordam em unir seus recursos para o desenvolvimento de um negócio conjunto e dividem os resultados, sejam eles lucros ou prejuízos. Fonte: <https://www.dicionariofinanceiro.com/joint-venture/>

⁸⁶ Multimilionário empresário, possui nacionalidade cazaque e israelita. Em 2010 foi listado como o 287 da lista de bilionários da Revista Forbes.

⁸⁷ Empresário cazaque, listado como o 382 bilionário da Revista Forbes.

⁸⁸ Oligarca uzbeque, possui nacionalidade belga e junto com Machkevich e Ibragimov faz parte do “Trio”, um conhecido grupo de empresários que consolidaram grandes fortunas em negócios bancários de minerais, óleo e gás.

Nas suas atuações no Brasil, o ERG opera em parceria com o governo chinês e com “bancos políticos” que compõem a Iniciativa de Nova Rota da Seda⁸⁹ (ERG, 2019; GÓES, 2018). Atualmente a ERG detém o 100% do controle acionário da BAMIN.

Licenciamento ambiental e atualidade do projeto

De acordo com a legislação ambiental federal, concretamente com a Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) N° 237 de 1997 sobre os procedimentos e critérios utilizados no licenciamento ambiental, se estabelecem três escalas nas quais podem ou devem ser efetivados os licenciamentos ambientais.

Na legislação sobre licenciamento ambiental se exige a realização prévia de Estudos de Impacto Ambiental (EIA) / Relatórios de Impacto Ambiental (RIMA)⁹⁰ como medidas de diagnóstico e avaliação de impacto ambiental, os quais devem ser publicitados, garantindo sua socialização em Audiências Públicas (RESOLUÇÃO CONAMA N° 237/1997, art. 3). Por outra parte, também foi definida a obrigatoriedade de expedição isolada ou sucessiva de três tipos de licenças:

- i) Licença Previa (LP): concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade aprovando sua localização e concepção, atestando a viabilidade ambiental e estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases
- ii) Licença de Instalação (LI): autoriza a instalação do empreendimento ou atividade de acordo com as especificações constantes nos planos, programas e projetos aprovados, incluindo as medidas de controle ambiental e demais condicionantes, da qual constituem motivo determinante

⁸⁹ Projeto liderado pelo governo chinês que tem como objetivo revitalizar e ampliar a conexão com a Ásia, o norte da África e o centro-leste da Europa a través da conformação de redes ferroviárias, portos, dutos, redes eléctricas e rodovias (GOÉS, 2018). Apesar de que o mapa do novo “Cinturão e Rota da Seda” está geograficamente distante da América Latina, é importante compreender a atual política exterior chinesa nesse viés, com uma finalidade concreta de integrar e aproximar a China com a América Latina. De fato, na Segunda Reunião Ministerial do Fórum China-América Latina e Caribe (Fórum China-CELAC), o presidente chinês Xi Jinping fez um convite aos países latino-americanos a participar da iniciativa: *[A China] considera que os países da América Latina e do Caribe são partes da extensão natural da Rota Marítima da Seda e são participantes indispensáveis na cooperação internacional do Cinturão e Rota* (CARVALHO, 2019, parag. 3).

⁹⁰ Os dois documentos constituem um conjunto, denominado Avaliação de Impacto Ambiental (AIA). A diferença entre eles é que o EIA é o responsável pela colheita de material, análise e contém informações mais sigilosas e detalhadas da atividade. O RIMA é um relatório conclusivo, de acesso público.

- iii) Licença de Operação (LO): autoriza a operação da atividade ou empreendimento, após a verificação do efetivo cumprimento do que consta nas licenças anteriores, com as medidas de controle ambiental e condicionantes determinados para operação (RESOLUÇÃO CONAMA N° 237/1997; art. 8).

É de competência de órgãos federais, nesse caso, do IBAMA efetivar o licenciamento ambiental de empreendimentos com significativo impacto ambiental de âmbito nacional ou regional que sejam,

- i. Localizadas conjuntamente no Brasil ou em país limítrofe, no mar territorial, na plataforma continental, na zona econômica exclusiva, em terras indígenas ou em unidades de conservação do domínio da União.
- ii. Localizadas ou desenvolvidas em dois ou mais Estados
- iii. Cujos impactos ambientais diretos ultrapassem os limites territoriais do País ou de um ou mais Estados
- iv. Destinados a pesquisar, lavrar, produzir, beneficiar, transportar, armazenar e dispor material radioativo, em qualquer estágio ou que utilizem energia nuclear em qualquer das suas formas e aplicações
- v. Bases ou empreendimentos militares, quando couber, observada a legislação específica (RESOLUÇÃO CONAMA N° 237/1997; art. 4).

Enquanto é competência dos órgãos ambientais estaduais ou do Distrito Federal o licenciamento ambiental nos casos de atividades ou empreendimentos que:

- i. Localizados ou desenvolvidos nas florestas e demais formas de vegetação natural de preservação permanente (...) e todas as que assim fossem consideradas por normas federais, estaduais e municipais
- ii. Cujos impactos ambientais diretos ultrapassem os limites territoriais de um ou mais municípios
- iii. Delegados pela União aos Estados ou ao Distrito Federal, por instrumento legal ou convenio (RESOLUÇÃO CONAMA N° 237/1997; art. 5).

A medida que compete aos órgãos ambientais municipais fazer o licenciamento de empreendimentos e atividades de impacto ambiental local e aquelas que lhe forem delegadas pelo Estado (CONAMA, 1997; art. 6).

De acordo com esses critérios, o licenciamento ambiental da mina Pedra de Ferro é realizado por órgãos estaduais como o Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (INEMA)⁹¹, através de Resoluções e Portarias do Conselho Estadual do Meio Ambiente

⁹¹ Foi criado em maio de 2011, integrando o sistema de meio ambiente e recursos hídricos do Estado da Bahia. O Instituto surgiu a partir da junção do Instituto de Meio Ambiente (IMA) e o Instituto de Gestão

(CEPRAM)⁹². Porém, não pode ser esquecido o fato de que a mina Pedra de Ferro está necessariamente articulada e depende da implementação da FIOLE e do Porto Sul, por esse motivo, suas implicações e impactos dificilmente podem ser restritos segundo os critérios estipulados no art. 4 da resolução do CONAMA.

O licenciamento ambiental da mina Pedra de Ferro começou no ano 2008 quando foram apresentados os EIA/RIMA ao Instituto de Meio Ambiente (IMA)⁹³. A abertura do processo de licenciamento foi em julho de 2008⁹⁴, obtendo a aprovação e publicação da Licença de Localização⁹⁵ (Resolução CEPRAM N° 4066 de 14/04/2010). Segundo os dados apresentados pela BAMIN no Relatório Técnico de Garantia Ambiental – RTGA (2016), em julho de 2009 foram realizadas Audiências Públicas em Caetitê, Pindai e Malhada. Porém, em várias ocasiões as comunidades de Guanambi reclamaram que não foram realizadas as audiências públicas nem os processos informativos sobre o empreendimento no município.

A Licença de Instalação (LI) foi aprovada pelo INEMA em novembro de 2010 (Resolução CEPRAM N° 4144); enquanto a Licença de Operação foi emitida em junho de 2014 (Portaria INEMA N° 7758 de 13/06/2014)⁹⁶. Em concordância com os atrasos na implantação do projeto, a LI foi prorrogada duas vezes, em maio de 2014, e recentemente, em março de 2019 foi renovada por seis anos mais (Portaria INEMA 17.973) (AGENCIA SERTÃO, 2019; BAHIA, 2019).

No ano 2019 as lutas das comunidades locais se focalizaram contra a construção da barragem de rejeitos, levando a grandes multidões nas ruas de Guanambi. Esse e outros protestos foram organizados pelo movimento “Vida Sim, Barragem Não”, que acolhe diversos setores da sociedade contra a construção da barragem, considerada uma

das Águas e Clima (INGA). O INEMA tem por finalidade executar as ações e programas relacionados à Política Estadual de Meio Ambiente e de Proteção à Biodiversidade, a Política Estadual de Recursos Hídricos e a Política Estadual sobre Mudança do Clima. Fonte: <http://www.inema.ba.gov.br/quem-somos-2/institucional/>

⁹² É um órgão superior do Sistema Estadual do Meio Ambiente (SISEMA), tendo como finalidade o planejamento e acompanhamento da política e das diretrizes governamentais voltadas para o meio ambiente, a biodiversidade e a definição de normas relacionadas a preservação e conservação dos recursos naturais.

⁹³ Realizados pela empresa de consultoria Sete Soluções e Tecnologia Ambiental Ltda.

⁹⁴ Processo (LL) **2008-010522-TEC/LL-0090**

⁹⁵ Assumimos que é o mesmo procedimento da Licença Previa.

⁹⁶ Processo (LO) **2013.001.002195/INEMA/LIC-02195**

importante ameaça para a segurança hídrica, numa região caracterizada pelas secas e pouca disponibilidade de águas (SANTOS, 2019).

Inicialmente, no cronograma de implementação da mina estava previsto começar as operações de extração no segundo semestre do ano 2012. Porém, por múltiplos fatores como a queda do preço do minério de ferro no mercado internacional, os períodos de inviabilidade financeira do projeto e as irregularidades nos processos de licenciamento ambiental da FIOLE e do Porto atrasaram drasticamente a implementação da mina.

Num cenário de recuperação da taxa de crescimento da economia chinesa, de aumento do preço do minério de ferro; além das parcerias financeiras estabelecidas entre a BAMIN e várias empresas chinesas, parece ser que o projeto “começa a sair do papel”. Segundo o presidente da BAMIN, Eduardo Ledsham, *assim que forem reiniciadas as obras da FIOLE –que demandarão cerca de 28 meses para conclusão– começará a implantação da mina e da usina, o que deve acontecer no segundo semestre de 2020, possibilitando que os primeiros embarques de minério sejam realizados já no primeiro trimestre de 2025* (BRASIL MINERAL, 2019, parag. 3).

Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOLE)

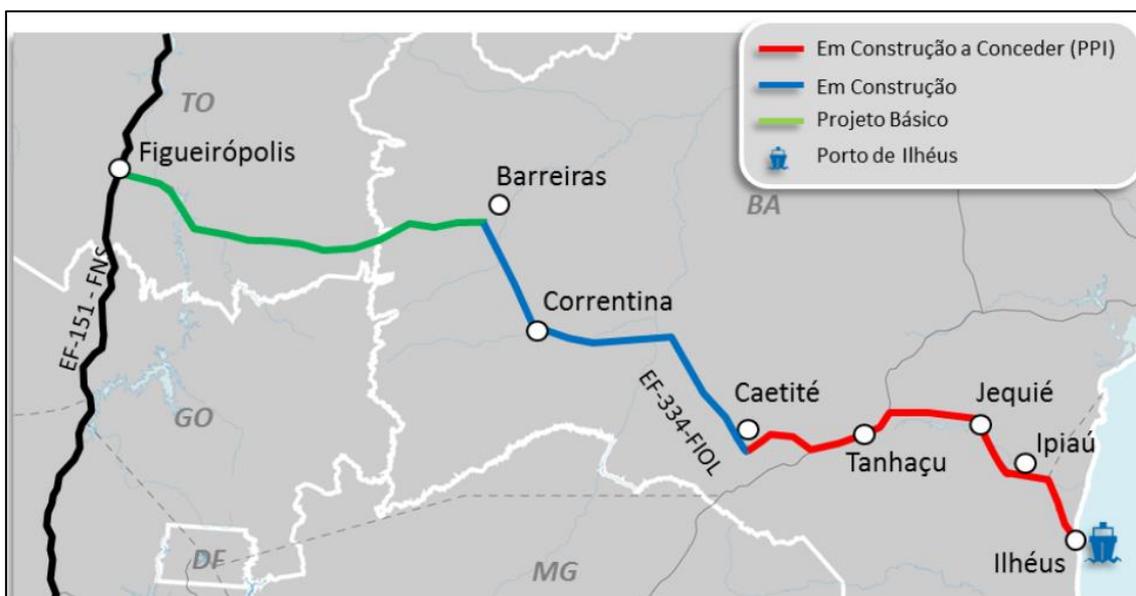
A FIOLE (EF 334) é uma ferrovia de integração proposta pelo governo estadual da Bahia, inicialmente foi concebida para ser construída e operada pela empresa estatal VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., Porém, como consequência das crises e a instabilidade financeira da estatal para desenvolver o projeto ferroviário, no fim de 2019 e inícios de 2020 vai ser aberto o leilão para dar o trecho I em concessão privada.

A construção da FIOLE tem como objetivo integrar os estados do Tocantins e da Bahia entre si e com redes de comércio internacional para escoar e exportar as *commodities* agroindustriais produzidas na região do MATOPIBA e o minério de ferro explorado em Caetité, no Sertão Produtivo baiano. A FIOLE é um projeto estratégico do qual dependem dois empreendimentos: a mina Pedra de Ferro e o Porto Sul, a ferrovia é o eixo articulador que vincula e possibilita a extração mineral de ferro em Caetité, que por sua vez, é o projeto que sustenta a construção e operação do Porto Sul em Ilhéus. Por esse motivo, os

três empreendimentos só podem ser compreendidos na sua inter-relação e dependência mútua, pois o CLIPS só pode operar se os três projetos funcionam de forma articulada.

A ideia de conectar o litoral baiano com o interior do estado não é nova. Desde inícios do século xx foram pensadas várias iniciativas para articula-os, a primeira delas foi uma estrada para ligar Ilhéus a Vitória da Conquista. Concretamente a iniciativa de fazer uma interconexão ferroviária surgiu na década de 1950; mas foi até a década de 1970 que o ideal de integração nacional foi ampliado para pensar na construção de uma ferrovia bi-oceânica que iria desde a costa Atlântica baiana, passando a Cordilheira dos Andes, até chegar à costa Pacífica no Peru (OLIVEIRA et, al. 2013).

No entanto, é até o ano 2007 que os governos estaduais e federais consolidaram a FIOLE como uma iniciativa de infraestrutura e desenvolvimento prioritária, por esse motivo foi incluída no Programa de Aceleração ao Crescimento (PAC I). Dessa vez, a iniciativa foi planejada com uma extensão total de 1.527 km, com um trajeto que articula o Litoral Sul, em Ilhéus até a cidade de Figueirópolis no Tocantins. O projeto está estruturado em três trechos ou etapas: o trecho I articula a cidade de Ilhéus com Caetité, na Bahia e tem uma extensão de 527 km. O trecho II tem uma extensão de 485 km, articulando Caetité e Barreiras/BA. Por último, o trecho III vincula as cidades de Barreiras/BA e Figueirópolis no Tocantins, terá uma extensão de 505 km (ANTT, 2019). Nessa pesquisa o foco da análise será o trecho I.



Mapa 4. Localização do traçado da FIOLE e etapas atuais (ANTT, 2019).

O traçado completo da FIOIOL interceptará diretamente 32 municípios na Bahia⁹⁷ e 15 no Tocantins, atingindo biomas como o Cerrado, a Caatinga e a Mata Atlântica. Os municípios afetados da Bahia têm uma população de 1, 27 milhões de habitantes, tendo como polos regionais as cidades de Ilhéus, Itabuna, Jequié e Barreiras. Na sua maioria, os territórios atingidos são municípios pequenos, voltados a atividades rurais, agropecuárias, agroindustriais e de mineração (GOÉS, 2018). O perfil socioeconômico da região evidencia sérios problemas sociais como a predominância da baixa renda, o empobrecimento extremo e o analfabetismo. Além de conflitos socioambientais gerados por crises hídricas e pela operação de empreendimentos agroindustriais e minerários.

Em consideração com o amplo nível de abrangência, a FIOIOL afeta de forma direta e indireta várias Unidades de Conservação (UCs) nas quais destaca a APA Lagoa Encantada e Rio Almada e a APA Costa de Itacaré – Serra Grande na região litorânea e a Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN) Fazenda Paraíso. Assim como também atinge várias comunidades tradicionais, indígenas e quilombolas próximas a área da bacia do rio São Francisco e da zona da Mata Atlântica (OIKOS, 2009).

A FIOIOL e a IIRSA

A construção da FIOIOL não só implica consolidar uma integração transversal oeste-leste, senão que também será entroncada em um sistema de interconexão longitudinal, no município de Figueirópolis será vinculada com a Ferrovia Norte-Sul (FNS), que conecta os estados de Maranhão, Tocantins e Goiás⁹⁸. Por sua vez, a FNS se articula com a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO – EF 354)⁹⁹ no estado de Goiás, fornecendo uma integração transversal até o Porto do Açú, no litoral de Rio de Janeiro (GOÉS, 2018).

Na sua integralidade, a FIOIOL faz parte do planejamento do Corredor Ferroviário Bioceânico Brasil-Peru (CFBBP)¹⁰⁰ da Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). O corredor é um projeto pactuado entre os governos de Brasil e

⁹⁷ Ver Anexo 5.

⁹⁸ A construção da FNS iniciou no ano 1987 fazendo uma interconexão dos estados de Maranhão, Tocantins e Goiás. Porém, entre os anos 2006-2008 foram planejadas duas ampliações, ao norte até os municípios de Barcarena (Pará) e ao sul entre o estado de São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul (VALEC, *s.f.*).

⁹⁹ A FICO é um projeto ferroviário federal, que também está a cargo da empresa estatal VALEC S.A.

¹⁰⁰ O corredor concretiza a ideia da ferrovia Transoceânica, que vem sendo pensada desde 1950.

do Peru para consolidar uma integração bi-oceânica que forneceria três pontos de exportação, dois no litoral atlântico brasileiro: o Porto do Açu (RJ) e o Porto Sul (BA); e um no Porto de Bayóvar na costa pacífica do Peru articulado através da FNS e a FICO (COSIPLAN, 2017).

O CFBBP tem uma área de influência de 2'792.437 km², atravessando treze estados¹⁰¹ no Brasil e no Peru, sendo parte do Eixo de Integração e Desenvolvimento (EID) Amazonas da IIRSA. O projeto está composto diretamente por 5 projetos: a FIOI (Trechos I e II), a Ferrovia Norte-Sul (FNS) (Fase III), a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO) (Fases I, II e III) e a Interconexão terrestre Pucallpa-Cruzeiro do Sul. Desse grupo de empreendimentos, a FIOI é considerada como o projeto âncora, o que quer dizer que viabiliza e possibilita a sinergia da articulação dos projetos otimizando os efeitos combinados do grupo. Nesse sentido, a FIOI é um projeto prioritário na consolidação da rede ferroviária transoceânica Brasil-Peru (COSIPLAN, 2017).

É importante apontar ao fato de que as três ferrovias que compõem o CFBBP no território brasileiro, a FNS, a FICO e a FIOI são responsabilidade da empresa estatal VALEC S.A. A exceção do trecho I da FIOI, que em breve será aberto em concessão privada.

O CFBBP está vinculado indiretamente a 4 projetos mais, que outorgam o caráter de multimodalidade ao grupo de ferrovias: o Porto Sul (Ilhéus/BA) no Brasil, o Centro Logístico Intermodal de Pucallpa, o Porto de Pucallpa e o Porto de Bayóvar no Peru (COSIPLAN, 2017). Assim como também há uma interconexão indireta com a Hidrovia do Rio São Francisco¹⁰² e com a Hidrovia do Rio Tocantins¹⁰³.

O CFBBP faz parte da carteira de projetos do Grupo 8 do Eixo de Integração e Desenvolvimento (EID) Amazonas da IIRSA, que tem como objetivos: reduzir os custos logísticos vinculados ao abastecimento de insumos e distribuição de produtos, incentivar o modal ferroviário e proporcionar melhores condições para o comércio intraregional. Entretanto, a iniciativa não oferece uma “nova rota transoceânica” com altas vantagens,

¹⁰¹ No Brasil atravessa os estados da Bahia, Tocantins, Goiás, Mato Grosso, Rondônia e Acre. No Peru envolve os departamentos de Uyacali, Huánuco, San Martín, Amazonas, Cajamarca, Lambayeque e Piura.

¹⁰² A hidrovia fornece uma integração entre as regiões centro-sul e nordeste do Brasil e faz parte de uma cadeia multimodal de exportação de produtos agrícolas. Tem uma extensão de 2.750 km abrangendo aproximadamente 300 municípios dos estados de Minas Gerais, Bahia, Pernambuco, Alagoas, Goiás e o Distrito Federal (MOREIRA, 2019).

¹⁰³ A hidrovia é um dos principais corredores de integração Centro-Norte articulando os estados de Mato Grosso, Tocantins, Pará e Maranhão. Tem potencialidade para escoar os produtos agrícolas e grãos produzidos nas regiões do Cerrado (MOREIRA, 2018).

considerando que estão sendo impulsados outros projetos transoceânicos muito mais rentáveis e de menor extensão territorial, como a ampliação do Canal de Panamá e a possível construção de um canal na Nicarágua.

*En millones de US\$				
Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AMA68	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN CENTRO - OESTE FASE III (PORTO VELHO - RIO BRANCO - CRUZEIRO DO SUL)		0,0	BR
AMA88	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN OESTE - LESTE FASE II (BARREIRAS - FIGUEIRÓPOLIS)		550,0	BR
AMA89	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN OESTE - LESTE FASE I (ILHÉUS - BARREIRAS)		2.000,0	BR
AMA90	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN CENTRO-OESTE FASE I (CAMPINORTE - LUCAS DO RIO VERDE)		2.000,0	BR
AMA91	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN CENTRO-OESTE FASE II (LUCAS DO RIO VERDE - PORTO VELHO)		0,0	BR
AMA98	AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD DE LA CARRETERA BR-242 SÃO ROQUE DE PARAGUAÇU (BA) - SORRISO (MT)		200,0	BR
AMA101	NUEVO PUERTO EN EL ÁREA DE ILHÉUS		1.400,0	BR
TOTAL			6.150,0	

Perfil
 Pre-ejecución
 Ejecución
 Concluido

Tabela 2. Carteira de projetos do Grupo 8 do EID Amazonas (COSIPLAN, 2017).

Nesse sentido, é muito importante compreender a inserção direta do CLIPS numa estratégia ampla e abrangente de integração da infraestrutura regional. Se bem é claro que a planificação do CLIPS está mais voltada a interconectar o interior da Bahia com o litoral Atlântico, não se pode esquecer o fato de que uma leitura ampla do empreendimento e a totalidade das suas articulações oferece uma integração bi-oceânica fazendo uma inserção mais ampla das regiões do interior (produtoras de grãos e exploradoras de minérios) para os mercados externos.

Atualidade do projeto e licenciamento ambiental

As obras de construção da FIOIOL começaram no ano 2010, especificamente as infraestruturas correspondentes ao trecho I, que demanda uma inversão estimada em US \$2 bilhões, enquanto a totalidade do empreendimento demanda um investimento de US \$ 6,4 bilhões.

O trecho I está subdividido em vários lotes que estavam sendo construídos por diversas empresas, tal como se evidencia na seguinte tabela e na imagem de localização dos lotes:

LOTE	EMPRESA/CONSORCIO	CONTRATO	EXTENSÃO (km)	VALOR INICIAL (R\$ mi)	VALOR ATUAL ¹ (R\$ mi)	Δ % VALOR INICIAL E VALOR ATUAL	PRAZO CONTRATUAL INICIAL	EXECUÇÃO ² (%)	PRAZO ESTIMADO DE CONCLUSÃO ³	
Caeitité/BA-Ilhéus/BA	LOTE 01F	TRAIL /PAVOTEC	007/14	125	607.978.186,93	820.091.743,16	25,9%	dez/15	36	dez/2019 ⁴
	LOTE 02F	GALVÃO	054/10	118	650.414.035,89	962.406.955,37	32,4%	nov/12	81	dez/18
	LOTE 02FA (TÚNEL)	GALVÃO	026/13	0,8	49.902.361,85	62.628.470,16	20,3%	set/14	100	Concluído em Set/16
	LOTE 03F	TORC / IVAI / CAVANI	062/10	115	403.269.812,83	586.550.630,75	31,2%	nov/12	91	dez/17
	LOTE 04F ⁵	ANDRADE GUTIERREZ/BARBOSA MELO/SERVENG	055/10	178	739.879.305,98	817.518.054,53	9,5%	nov/12	77	dez/19
Barreiras/BA-Caeitité/BA	LOTE 05F	PAVOTEC / TRAIL	006/14	162	849.764.651,51	1.069.750.087,73	20,6%	fev/16	21	dez/19
	LOTE 05FA (PONTE)	LOCTEC/SANCHES TRIPOLONI/SOBRENCO	085/10	2,9	134.959.507,15	176.551.179,81	23,6%	set/14	67	abr/18
	LOTE 06F	CONSTRAN	059/10	159	575.110.771,42	741.013.106,81	22,4%	nov/14	5	dez/19
	LOTE 07F	TIISA / COWAN / PELICANO	060/10	161	535.729.183,11	727.671.409,09	26,4%	ago/14	15	dez/19

Tabela 3. Execução das obras da FIOL (2017) (GOÉS, 2017)

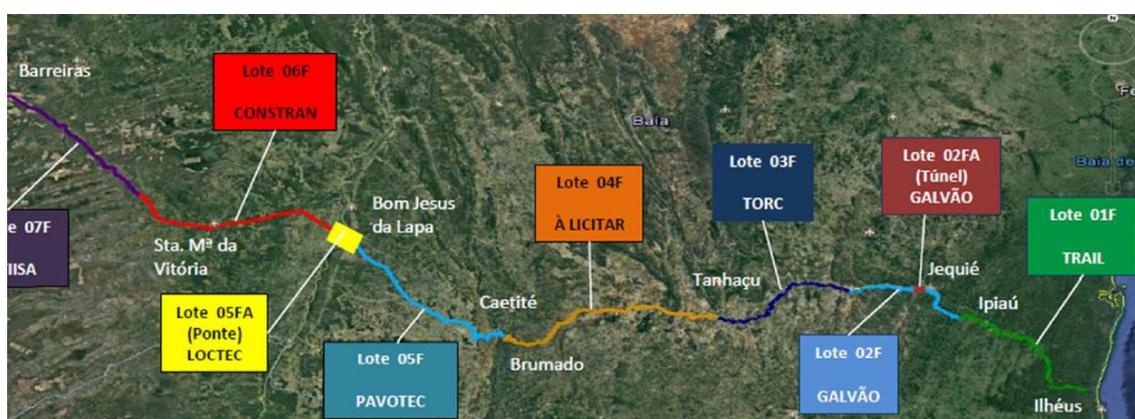


Tabela 4. Lotes da FIOL e empresas responsáveis (2017) (GOÉS, 2018)

Ao início das obras no ano 2010 se tinha um cronograma de implementação estimativo de 24 meses, o que quer dizer que as obras estariam prontas aproximadamente em 2012. Porém desde 2015 as obras estão paralisadas, apresentando desde então até a atualidade (janeiro de 2020) um avanço no 72% do trecho I.

Segundo o Tribunal de Contas da União (TCU, 2016) os atrasos nas obras correspondem ao estabelecimento de prazos contratuais que não eram condizentes com os previstos no projeto, e a *inadequação das providencias adotadas pela Valec para sanar interferências como impedimentos ambientais, problemas com desapropriações e graves deficiências do projeto* (TCU apud. GOÉS, 2018, p. 180)¹⁰⁴. Além disso, a intervenção do TCU apontou a sérios problemas com o superfaturamento na compra dos materiais para as obras.

¹⁰⁴ Entre outros motivos da paralização das obras destaca a realização de greves no ano 2014 por parte dos trabalhadores, pelo não respeito nem cumprimento das suas garantias e direitos trabalhistas. Fonte: <http://www.ilheus24h.com.br/v1/tag/porto-sul/>

Ademais das problemáticas associadas à inviabilidade financeira da FIOL, também há outros motivos de caráter jurídico e ambiental que têm influenciado na implementação da ferrovia. De acordo com os critérios da legislação ambiental nacional (CONAMA 217/1997), o processo de licenciamento ambiental da FIOL foi assumido pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e começou no ano 2008¹⁰⁵, tendo a aprovação da Licença Previa (LP 349) e da Licença de Instalação (LI 750) no ano 2010.

Inicialmente a LP foi emitida com uma validade de 6 meses, mas foi renovada por 4 anos e 6 meses mais, sendo uma validade vinculada ao cumprimento de uma série de condicionantes relativas a vários loteamentos específicos¹⁰⁶, à definição do local de construção do Porto Sul em Ilhéus, à realização de um estudo de alternativas locais no trecho Brumado-Ilhéus, à socialização do EIA/RIMA e à realização de Consulta Previa as comunidades Quilombolas atingidas, entre outros¹⁰⁷ (NOTÍCIAS DA LAPA, 2019).

A LI foi aprovada em 2010 e renovada em 2013 com uma validade de 5 anos e com várias condicionantes associadas à não autorização do início das obras em alguns trechos com alta vulnerabilidade ambiental antes da apresentação de projetos técnicos de mitigação de danos, ao cumprimento das obrigações relativas à Compensação Ambiental e a execução do Plano Básico Ambiental (PBA)¹⁰⁸, entre outros (IBAMA, 2010). Igualmente a Autorização de Supressão da Vegetação (ASV 489) foi emitida pelo IBAMA em 2010 e foi renovada em 2013 por 5 anos mais, autorizando a supressão entre as localidades de Bom Jesus da Lapa e Ilhéus. A aprovação da ASV foi emitida segundo as condicionantes que foram definidas na LI 750/2010.

¹⁰⁵ Licenciamento ambiental N° 02001.002052/2008-00

¹⁰⁶ Concretamente dos loteamentos 8 a 11 (entre a primeira ponte sobre o Rio das Fêmeas e Figueirópolis/TO).

¹⁰⁷ Requerimento de informação *s.n* de 2010 à senhora ministra do Meio Ambiente, sobre licenciamento ambiental para a implantação de ferrovia (**Anexo 4**). Nesse documento se apontam as irregularidades e a renovação da LP por um período muito mais extenso do que o solicitado pela VALEC, sendo que foi solicitada uma prorrogação por 6 meses e foi aprovada por 4 anos e 6 meses.

¹⁰⁸ É um documento técnico que contém a orientação e a especificação das ações mitigatórias e programas ambientais propostos no EIA/RIMA, segundo condicionantes definidas pelos órgãos ambientais na Licença de Instalação, aprovada pela autoridade ambiental. O PBA tem como objetivo garantir a mitigação dos impactos definidos no EIA/RIMA por meio de ações setorializadas por: meio físico, biótico e socioeconômico. No meio biótico se propuseram programas de proteção à fauna e flora; no meio físico, programas de controle ambiental, recuperação de passivos ambientais e de gerenciamento das obras; e no meio socioeconômico, foram definidos programas de treinamento, segurança e saúde da mão-de-obra, de comunicação social, educação ambiental, de desapropriações e indenizações e de pesquisas arqueológicas (VALEC, 2015).

A FIOL perpassa vários territórios de comunidades quilombolas, tradicionais e indígenas entre os quais destaca o conflito gerado com os quilombos do território Araça Volta e Bebedouro Capão de Areia, do município de Bom Jesus da Lapa. Nessas comunidades se reclama que a VALEC não está cumprindo com as condicionantes do licenciamento ambiental e com as determinações da Fundação Cultural Palmares.

Além dos incumprimentos na socialização do EIA/RIMA e da não realização da Consulta Prévia, vários atingidos e lideranças apontam que a Fundação Cultural Palmares emitiu o Parecer 01DPA/FCP2010 no qual exigia à VALEC a produção do Estudo do Componente Quilombola (ECQ) e do Plano Básico Quilombola (PBQ), sendo que este último foi construído sem a participação das comunidades atingidas e só foi apresentado para elas no ano 2015, quando várias das obras (como a ponte sobre o rio São Francisco) já estavam com 50% de avanço (NOTÍCIAS DA LAPA, 2019).

Na atualidade (2019 – 2020) ainda se apresentam conflitos entre as comunidades e trabalhadores, ocasionados pelo incumprimento da VALEC de várias condicionantes estipuladas na licença prévia e de instalação, além da não consecução do Termo de Compromisso Ambiental e Social assinado entre a VALEC e a Fundação Cultural Palmares (FCP), que tinha como objetivo “corrigir os vícios do licenciamento ambiental”. No entanto, o Termo foi construído sem a participação das comunidades atingidas (NOTÍCIAS DA LAPA, 2019).

Por motivo desses incumprimentos e após várias denúncias da FCP, o IBAMA emitiu um ofício o dia 5 de julho de 2019 ordenando a suspensão dos trabalhos na região

Fica a Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. cientificada, a partir da data de recebimento deste documento [OFÍCIO N°477/2019/COTRA/CGLIN/DILIC 05 de julho], da proibição de realização de quaisquer intervenções no interior dos territórios quilombolas de Bom Jesus da Lapa/BA, até efetiva assinatura de novo Termo de Compromisso ou outro documento que seja reconhecido pela Fundação Cultural Palmares (IBAMA apud, NOTÍCIAS DA LAPA, 2019, párr. 10).

Atualmente ainda está vigente o conflito entre a VALEC e várias comunidades quilombolas (especialmente do município de Bom Jesus da Lapa), representadas pela FCP. Além das intervenções através dessa fundação, as comunidades locais tiveram enfrentamentos diretamente com trabalhadores da VALEC, que no incumprimento das

condicionantes e do Termo de Compromisso chegaram com maquinário para adiantar obras nas áreas rurais de Bom Jesus da Lapa. No entanto, pela manifestação das comunidades foi impedida a intervenção da construtora (NOTÍCIAS DA LAPA, 2019b).

Por conta desses múltiplos conflitos, mas sobretudo pelos sobre preços e a crise fiscal do Estado brasileiro, o governo está na procura de novas alternativas de financiamento para culminar a execução do projeto (GOÉS, 2018). Entre os agentes mais interessados em disputar o leilão que será aberto a subconcessão no segundo semestre de 2020 estão algumas empresas chinesas como a China Railway Engineering Corporation (CREC) (CBPM, 2019) e a maior concorrente brasileira da BAMIN no mercado do minério de ferro, a Vale.

A VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., afirma que em 2019 concluiu a construção de três lotes da FIOL, sendo as obras correspondentes ao Lote 3F, a Ponte do Rio São Francisco e o Túnel Jequié com um investimento total de R\$ 567 milhões do Governo Federal (VALEC, 2019). No segundo semestre desse ano, a VALEC entregou ao Ministério de Infraestrutura o relatório final dos seus trabalhos na FIOL, indicando os serviços remanescentes dos lotes 1, 2 e 4 que serão ofertados em subconcessão pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) (VALEC, 2019b).

Conforme os dados da empresa, a sua intervenção na construção de alguns dos lotes do trecho I gerou cerca de 900 empregos diretos e 1.300 indiretos, com um investimento de R\$ 3,4 bilhões.

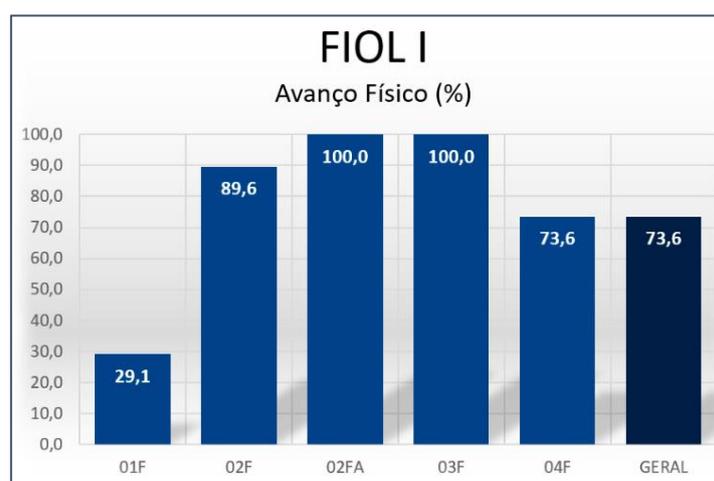


Gráfico 2. Avanço físico das obras do trecho I da FIOL (dados 07/2019). (VALEC, 2019c).

Em 2016 a ANTT começou o processo de inclusão da FIOIOL no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) que daria início a subconcessão¹⁰⁹ do trecho I do projeto. O processo já passou pelas etapas de estudos (a cargo da BahiaInvest, a VALEC e a ANTT) aprovados em agosto de 2018, assim como também pela Consulta Pública concluída em novembro de 2019. Atualmente está em andamento o Acordão no Tribunal de Contas da União (TCU)¹¹⁰ e o edital da subconcessão e o leilão esperam ser lançados no segundo e terceiro trimestre de 2020 respectivamente (PPI, 2019)¹¹¹.

É importante apontar que desde sua concepção em 2007, a FIOIOL foi incluída no Programa de Aceleração ao Crescimento (PAC I), um programa de investimento em infraestrutura de grande importância para os governos do PT, especialmente entre os anos 2007-2016.

No programa se priorizou o investimento em áreas como infraestrutura, energia e logística em geral; mas entrou em uma profunda crise pelos sucessivos recortes de orçamento a partir do ano 2016, motivo pelo qual várias das obras financiadas pelo programa se encontravam paralisadas. Uma das últimas portarias do programa, datada em julho de 2019, anunciou a retomada de obras com valor inferior a R\$ 10 milhões, entre as quais não aplica a FIOIOL (que requer um orçamento de R\$ 3 bilhões para o restante das obras).

Como resultado dessa crise e como parte do amplo programa de privatizações e sucateamento do orçamento do setor público do governo federal de Jair Bolsonaro, em julho de 2019 o Ministério da Economia anunciou que o PAC não receberá novos projetos, limitando sua atuação a projetos atuais com investimentos não superiores a R\$ 10 milhões, assim como também se divulgou a adoção de modelos para liberar o investimento privado na área de logística e infraestrutura (PUPO, 2019).

Em detrimento dos investimentos no PAC, o atual governo pretende ampliar a atuação nas áreas de infraestrutura, mobilidade urbana e saneamento básico através do Programa

¹⁰⁹ O fato de que seja uma subconcessão indica que a VALEC continua detendo a concessão de construção e exploração da ferrovia. Porém o modelo vertical de concessão indica que: “a futura subconcessionária será responsável pela exploração do serviço público de transporte ferroviário de cargas, ou seja, deverá manter e ampliar a infraestrutura da ferrovia (via permanente, sistemas, oficinas) e também realizar operações de transporte ferroviário das diversas mercadorias para todos os clientes que desejarem utilizar seus serviços” (PPI, 2019, p.2). O trecho I a FIOIOL será concessionada na modalidade de concorrência com participação internacional com critério de eleição do maior valor de outorga.

¹¹⁰ Processo TC 039.356/2019-1.

¹¹¹ Por sua parte, o presidente Jair Bolsonaro anunciou em outubro de 2019 que está fechando o primeiro trecho que vai para concessão em 2020 (Caetité-Ilhéus) e adiantando bem o segundo trecho (Caetité-Barreiras) (CORREIO 24 HORAS, 2019).

de Parcerias e Investimentos (PPI), criado pela Lei número 13.334 de 2016 com a finalidade de ampliar e fortalecer a relação entre o Estado e a iniciativa privada, além de fornecer contratos e parcerias como medidas de desestatização. As principais entidades financeiras que apoiam o PPI são o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a Caixa Econômica Federal em menor medida, tendo como uma das suas atuações prioritárias o gerenciamento do Fundo Nacional de Desestatização (FND) (PPI, s.f).

Nesse sentido, pode se afirmar que o PAC não é mais uma plataforma que sustente a implementação da FIOL, em seu lugar, o PPI aparece como uma “nova” possibilidade de oferecer alternativas privadas de investimento no projeto. Nos termos da secretária especial do PPI, Martha Seillier, o PPI pretende criar uma solução para retomada de projetos interrompidos do Programa de Aceleração ao Crescimento (PAC) (...) (COSTA, 2019, párr. 6).

Precisamente um dos fundos de investimento que vem sendo consolidados através do PPI é o Fundo China-Brasil de Cooperação para Expansão da Capacidade Produtiva, estabelecido pela Secretária de Assuntos Internacionais do Ministério de Planejamento, Desenvolvimento e Gestão e pelo Fundo de Cooperação Chinês para Investimento na América Latina (Claifund), que tem como objetivo definir uma carteira prioritária de projetos no setor de infraestrutura e indústria. Segundo dados de 2018 da CBPM, se especula que a FIOL faz parte dos projetos priorizados, considerando que aqueles que pertencem ao PPI podem ser classificados no Fundo (MINISTÉRIO DA ECONOMIA, PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTAO, s,f).

O financiamento do Fundo operaria com um total de US\$ 20 bilhões, sendo provenientes US\$ 15 bilhões do Claifund e os US\$ 5 bilhões restantes do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e da Caixa Econômica Federal. Até 2018 a seleção dos projetos incluídos no Fundo era mantida em sigilo, motivo pelo qual não há segurança sobre a inclusão da FIOL. Porém a CBPM (2018) afirma que, “a Fiol é o projeto de ferrovia que desperta maior interesse da China. Pequim está disposta a financiar a construção do Porto Sul da Bahia, em Ilhéus, ponto de chegada dos trilhos”.

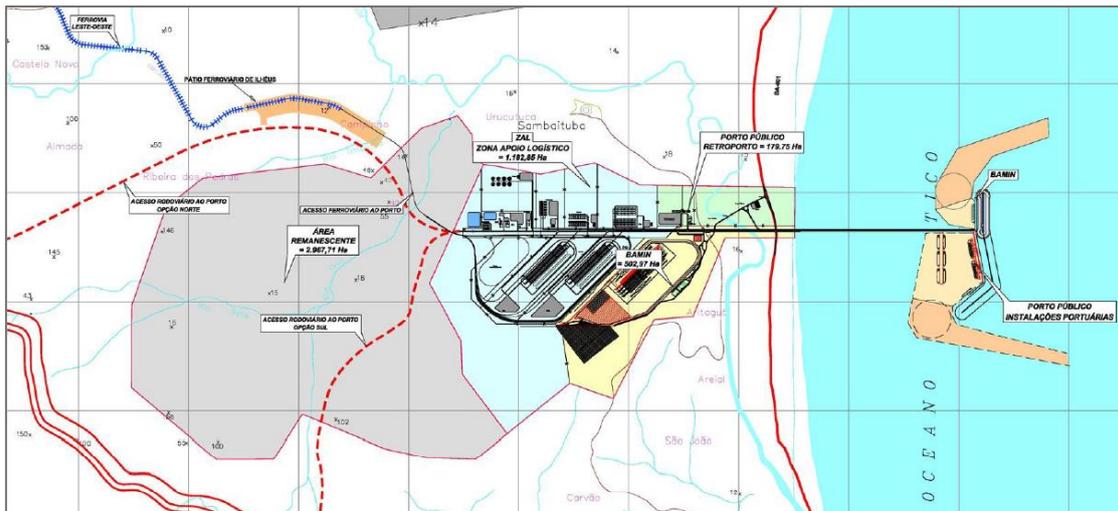
No entanto, na atualidade (1º semestre 2020) não há segurança nenhuma sobre o efetivo investimento da China no Brasil, como consequência da instável relação diplomática e comercial entre a China e o Brasil após a posse de Jair Bolsonaro como presidente em

janeiro de 2019. Como amostra disso, em março de 2019 o governo chinês travou o primeiro desembolso para o Fundo China-Brasil por motivo da retórica anti-China em várias declarações de Bolsonaro. Fato que deixa dúvidas sobre o destino dos projetos do PPI que foram pré-selecionados no Fundo (RITTNER; KRÜGER, 2019).

Porto Sul

O Porto Sul é um projeto de desenvolvimento e de infraestrutura que tem como objetivo oferecer as condições materiais e logísticas para exportar o minério de ferro extraído na mina Pedra de Ferro em Caetité e em menor medida os produtos e grãos agroindustriais produzidos no oeste da Bahia. O Porto Sul foi planejado de forma articulada com os empreendimentos da Pedra de Ferro e a FIOOL, motivo pelo qual só pode ser efetivado se opera conjuntamente e em sincronia com eles.

O porto foi concebido como uma infraestrutura portuária marítima tipo *offshore* e *onshore*, o que quer dizer que será construído a mar aberto, tendo a área do píer a 2,3 km de distância da praia e com uma área de atracação de 700 metros e terá também infraestruturas terrestres. A ponte que conduzirá do terminal terrestre TUP/Porto Sul à área de atracação terá uma extensão aproximada de 2 km nos quais transitarão caminhões e outro tipo de veículos que levarão os materiais a serem exportados às áreas de carga e embarque. Na infraestrutura mar adentro, o porto contará também com um quebra-mar que terá uma extensão de 1,5 km, 366 m de largura na base e 27 m de altura (apenas 6 m ficarão cima do nível do mar), com a finalidade de proteger a estrutura portuária das águas do mar (REDE SUL DA BAHIA, 2010).



Mapa 5. Localização infraestruturas Porto Sul (HYDROS, 2011)

O funcionamento do porto demanda não só a construção das infraestruturas marítimas, também terá uma área terrestre denominada *onshore* ou retroporto que contará com uma Zona de Apoio Logístico (ZAL), lugares de armazenagem e movimentação das cargas, além das operações de alfândega e fiscalização sanitária. A área terrestre do empreendimento contará também com várias áreas de apoio, uma Zona de Processamento da Exportação (ZPE), alguns pátios e estacionamentos para veículos pesados e Sistemas de Controle da Qualidade Ambiental, entre outros (REDE SUL DA BAHIA, 2010; HYDROS, 2011).

Dentro da poligonal de desapropriação *onshore* do Porto Sul está contemplada a exploração de uma pedreira, que fornecerá as pedras necessárias para a construção do quebra-mar de embarque provisório e do quebra-mar definitivo durante a etapa de instalação do empreendimento, denominada Pedreira Aninga da Carobeira. A pedreira será operada como um processo de extração mineral a “céu aberto” e contará com áreas como pátios de estocagem de rocha, áreas para disposição do material estéril, cava e instalações de beneficiamento (HYDROS, 2011). A exploração da pedreira está cadastrada no Departamento Nacional de Pesquisa Mineral (DNPM) no Processo n° 873.171/2008 a nome da empresa Eire Mineração Ltda., subsidiária da BAMIN.

Conforme afirma Rocha (2017), inicialmente o projeto foi proposto para articular também um aeroporto internacional e um mineroduto da Sul-Americana de Metais (SAM). No entanto, o modelo de escoamento por mineroduto foi descartado, devido a que a oferta governamental da FIOLE resultava ser mais rentável e aproveitável porque permitiria

transportar o minério de ferro assim como também os grãos e produtos agroindustriais do interior da Bahia¹¹².

Enquanto ao aeroporto internacional, o autor afirma que foi concebido em 2003 dentro do Programa de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR) para ser construído na área do litoral norte de Ilhéus. Porém os planejadores desistiram dessa ideia, colocando em seu lugar uma suposta promessa de construir o aeroporto nas margens da rodovia BR-415, no percurso entre as cidades de Ilhéus e Itabuna. Ideia que até a atualidade (2020) não tem sido concretizada.

A estocagem e movimentação do minério de ferro demandam uma infraestrutura mais especializada, por essa razão, a área de desembarque da FIOLE e de condução ao porto contará com um pátio de estacionamento, um sistema de recepção e de descarregamento de vagões. Finalmente a condução do minério para o porto será realizada por meio de uma esteira coberta para, supostamente, diminuir a dispersão do pó do minério no ambiente (REDE SUL DA BAHIA, 2010).

O Porto Sul é uma iniciativa de caráter público-privado que foi apresentada em 2007 pela Secretária de Planejamento da Bahia e o Departamento de Infraestrutura de Transporte da Bahia (DERBA), tendo como principal empreendedora a empresa mineradora BAMIN com o intuito de *ser um projeto fundamental no desenvolvimento regional, com importância estratégica nacional e internacional* (HYDROS, 2011b, p.16; OLIVEIRA, 2011; ROCHA, 2017). Segundo os dados apresentados no RIMA (HYDROS, 2011) e por Rocha (2017) respectivamente, a poligonal do Porto Sul teria uma extensão de 1.668 hectares¹¹³, demandando um investimento total de R\$ 2,5 bilhões.

Ainda que a construção do Porto Sul foi uma iniciativa impulsada pelos interesses de setores privados na área da mineração (a BAMIN), a consolidação do projeto tem sido fortemente apoiada pelo estado federal e estadual da Bahia. O interesse em ampliar as infraestruturas portuárias marítimas no estado não é novo, como bem demarcara Oliveira

¹¹² Quando o Porto Sul ainda incluía a Sul Americana de Metais (SAM), estava planejada a construção de uma usina siderúrgica de pelotização do minério de ferro, que estaria situada na área do retroporto. No entanto, a ideia foi igualmente descartada com a saída da SAM do planejamento do Porto Sul (REDE SUL DA BAHIA, 2010).

¹¹³ A área destinada para as instalações de armazenamento e transporte do minério de ferro é de 127 há. Na parte inicialmente concebida como o porto privado contará com uma área de 69 há. para estocagem de clínquer, 101 há. para soja, 79 há. para etanol, 53 há. para fertilizantes e 502 há. para as instalações da BAMIN, entre outras áreas (HYDROS, 2011p. 12).

(2011) a partir da década de 1950 já estavam sendo pensadas várias iniciativas para interconectar a costa Atlântica na Bahia e Pacífica no Peru, tal como foi proposto com a ferrovia de integração bi-oceânica Vasco Neto.

Além dos interesses de alguns setores privados, a articulação ferroviária-portuária no sul da Bahia é uma prioridade estatal, não só para consolidar o “tão sonhado” projeto de integração bi-oceânica; concretamente para aproximar as regiões de extração mineral e agroindustrial com polos de exportação. Uma mostra daquilo é o apoio e o suporte institucional para desenvolver o projeto portuário oferecido pelo governo, quando em 2008 o Poder Executivo Federal incorporou o Porto Sul no Plano Nacional de Viação (PNV), com a intencionalidade de *dar certeza a absorção de tal porto ao Subsistema Aquaviário Nacional*¹¹⁴ (OLIVEIRA, 2011, p. 17).

Nesse processo de institucionalização do projeto, em 2008 foi consolidada a Comissão Municipal de Acompanhamento do Complexo Intermodal Porto Sul, composta por três estamentos: o poder público municipal; empresários, associações de classe e a Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC) e a sociedade civil e ONGs ambientalistas¹¹⁵. O principal objetivo da comissão foi realizar reuniões periódicas para participar e acompanhar o processo de concepção do porto durante o processo de estudos e licenciamento ambiental (OLIVEIRA, 2011; PREFEITURA DE ILHÉUS, 2008).

¹¹⁴ Além do suporte institucional, a inclusão do Porto Sul no PNV abriu a possibilidade de obter maiores investimentos federais por meio do PAC (SEAGRI, 2009). A emenda de inclusão foi do senador Eliseu Resende (DEM-MG) e apoiado pelo senador César Borges (PR-BA) (OLIVEIRA, 2011).

¹¹⁵ Em representação do Poder Público, a Secretaria do Governo e Projetos Estratégicos – José Nazal Pacheco Soub; Secretaria de Indústria, Comércio, Ciência e Tecnologia – Gilvan Tavares I; Secretaria de Meio Ambiente – Antônio Olímpio Rhem da Silva; Secretaria de Planejamento – Paulo Silveira Goulart; Secretaria do Turismo – Hermano Magno Ferreira Fahning; Câmara Municipal de Ilhéus – Alisson Ramos Mendonça; representando o Empresariado, Associações de Classe e Universidade, Associação Regional dos Engenheiros e Arquitetos do Sul da Bahia – Alan Dick Megi; Associação Comercial de Ilhéus – José Leite de Souza; Associação de Turismo de Ilhéus – Luigi Massa; Sindicato dos Estivadores de Ilhéus – Emerson Gomes Tavares; Sindicato Rural de Ilhéus – Isidoro Lavigne Gesteira; Universidade Estadual de Santa Cruz – José Adolfo Almeida Neto; representando a Sociedade Civil e ONGs Ambientalistas, Associação Ação Ilhéus – Maria do Socorro Mendonça; Associação de Amigos e Moradores da Lagoa Encantada – Paulo César Campos Lago; Associação dos Moradores da Ponta da Tulha – Jane Borges; Colônia de Pescadores Z34 – Márcio Luiz Vargas; Instituto de Estudos Sócio Ambientais do Sul da Bahia – Marcelo Henrique Siqueira Araújo; Instituto Floresta Viva – Rui Barbosa Rocha (PREFEITURA DE ILHÉUS, 2008).

Alternativas locais

Em consequência com os elevados níveis de impacto socioambiental decorrentes da construção do CLIPS, e especialmente do Porto Sul, o licenciamento ambiental deste último tem passado por várias complicações. Inicialmente o projeto foi concebido para ser construído no litoral norte de Ilhéus, na região da Ponta da Tulha em função *das boas condições de acessibilidade rodoferroviária, a grande disponibilidade de terras planas para expansão da área portuária, em terra e a profundidade adequada para implantação do porto, em mar* (HYDROS, 2011b, p. 17). Em consequência, o Governo Estadual declarou uma área de 1.771,3 hectares na Ponta da Tulha a través do Decreto 11.003 de 09/04/2008 para implantação de atividades portuárias (HYDROS, 2011).

Em 2010 o Ministério Público Federal (MPF/BA) e um grupo multidisciplinar de pesquisadores da Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC) fizeram estudos alternativos que apontaram vários fatores que inviabilizariam a construção do porto nessa área, visibilizando que está inserida na Área de Proteção Ambiental (APA) Lagoa Encantada e Rio Almada e que seria um grave fator de degradação em um local com alta biodiversidade de corais marinhos. Em virtude dessa alta fragilidade ambiental, em 2010 o IBAMA emitiu um Parecer Técnico negando a Licença de Instalação (LI) na área da Ponta da Tulha, solicitando um aprofundamento dos estudos de alternativas locais.

Os estudos desenvolvidos pelo grupo de pesquisadores da UESC e da Rede Sul da Bahia evidenciaram que,

A decisão por construir o porto na alternativa local da Ponta do Ramo [realmente Ponta da Tulha], apresentou algumas incoerências do ponto de vista ambiental. Foi acreditada a essa localidade, a segunda melhor nota no quesito referente a possibilidade de degradação do meio ambiente, perdendo somente para o já construído Porto do Malhado. A Ponta do Ramo é o local que se encontra mais próximo a Área de Proteção Ambiental (APA) Lagoa Encantada. [Porém] a Ponta do Ramo é o lugar que apresenta menor custo para construção da ponte de atracação. A distância do litoral para a parte do oceano com profundidade suficiente para atracação dos navios de grande calado é menor, e o gasto com desapropriação se apresenta reduzido, se comparado as alternativas apresentadas que possuem maior densidade populacional em seu entorno. Logo, a decisão para o local específico aponta para ser uma escolha racionalmente focada no aspecto econômico (REDE SUL DA BAHIA apud. OLIVEIRA, 2011, P. 16).

As análises desenvolvidas pelo grupo de pesquisadores evidenciaram vários aspectos problemáticos nos estudos de alternativas locais apresentados pelos

empreendedores. Em primeiro lugar, é importante sinalar que já em 2004 foi apresentada uma proposta no Programa Estadual de Logística e Transporte da Bahia (PELT)¹¹⁶ que visava articular o centro-oeste baiano com o Porto de Cotegipe¹¹⁷, localizado na baía de Aratu, em Salvador (BA) via conexão com a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

Essa proposta foi colocada em consideração em 2007, quando aparecera a BAMIN no cenário regional com a intenção de consolidar o polo minero-portuário, e demandaria a revitalização de um trecho da FCA (Brumado-Aratu), a modernização da sinalização, a recuperação de vias e a implantação de bitola larga (1,60 m) para possibilitar a interconexão com a Ferrovia Norte-Sul (FNS). Ainda assim, esses investimentos teriam custos muito mais reduzidos do que os R \$ 2,5 bilhões que serão investidos no Porto Sul, motivo pelo qual seria uma alternativa mais rentável e otimizável para o setor agroindustrial que já tem importantes vínculos e saídas de exportação no Porto de Cotegipe (REDE SUL DA BAHIA, 2010).

Porém, com a finalidade de consolidar o antigo projeto de integração bi-oceânica e conforme as necessidades da empresa mineradora,

(...) o traçado pensado até então para a ferrovia foi trazido mais para o sul, tornando-se significativamente maior e mais caro. A Bamin, que originalmente previa construir um minerodutos da mina de Caetité ao terminal, tinha pré-selecionado outras áreas para implantá-lo, mas alterou seus planos diante da oferta governamental, de forma a tornar-se o cliente-âncora capaz de viabilizar toda a ferrovia. [Um estudo] mostrou como a escolha da Ponta da Tulha para a instalação do complexo Porto Sul foi fortemente condicionada pela redefinição de tração da ferrovia empreendida pelo atual governo baiano e pela estatal Valec. Isso significa dizer que outros locais da região, provavelmente com menor impacto ambiental e social, foram descartados tendo em vista a impossibilidade de se construir um acesso ferroviário (REDE SUL DA BAHIA, 2010, p. 21).

Nesse sentido, a possibilidade de consolidar o polo minério-exportador via revitalização da FCA e ampliação do Porto de Cotegipe em Aratu foi descartada para impulsar a proposta de construir um novo traçado ferroviário que garantisse um modal ferroviário

¹¹⁶ Segundo Oliveira (2011) as propostas do PELT nunca se efetivaram pela falta de alinhamento com o governo central, sendo que nesse momento a governação do Estado estava a cargo de Paulo Soto (Partido da Frente Liberal, PFL) e o governo federal estava encabeçado por Luiz Inácio Lula da Silva do Partido dos Trabalhadores (PT).

¹¹⁷ A região portuária se consolidou em 2005 com operações de descarregamento, armazenagem e exportação de cargas gerais, grãos e automóveis.

exclusivo para a BAMIN, o que eliminaria a problemática de disputar o arrendamento e uso das infraestruturas ferroviárias com outras empresas, como a Vale¹¹⁸.

A discussão desenvolvida por Oliveira (2011) apresenta elementos interessantes sobre essa questão. Um dos elementos destacados é a inadequação do modelo de concessão de transportes (especialmente ferroviária e portuária) no país, que *delega poucas obrigações à concessionária* (p. 87). No caso da revitalização da FCA e a ampliação do porto em Aratu, a fonte do problema seria a natureza do contrato de concessão dessa ferrovia à Vale, que impede a intervenção direta do Estado, no sentido de obrigar a concessionária a realizar investimentos e melhorias.

A partir de várias entrevistas realizadas durante o desenvolvimento da sua pesquisa, Oliveira (2011) levantou a hipótese de que a desistência da revitalização da FCA poderia ser consequência do desinteresse da concessionária (a Vale) em investir no trecho baiano, sendo que suas atividades se concentram no Sudeste e Norte do país. Também existem outras presunções que afirmam que é por causa da BAMIN ser empresa concorrente da Vale no mercado do minério de ferro, ainda que a primeira não tenha tanto poder nem expressividade econômica como a segunda.

Na perspectiva do argumento que afirma que a Vale estaria garantindo o monopólio e o maior controle possível sobre o mercado e escoamento do minério de ferro, o autor afirma que,

(...) alguns entrevistados abrem a perspectiva de que a CVRD teria interesse de que o porto não saísse em Ilhéus. A Vale já teve interesse em comprar a mina, mas aguardava o preço cair e teria o monopólio da única forma de escoá-la, a FCA, como trunfo para atingir esse objetivo. Com a alternativa de se construir a FIOLE e o Porto Sul, o poder de barganha da CVRD cairia por terra. Essa afirmação, de que o impasse gerado entre as mineradoras levou a opção por Ilhéus (...) é pertinente, diante dos argumentos apresentados (OLIVEIRA, 2011, pp. 92-93).

Nesse embate entre as opções de investir na FCA e no Porto de Cotegipe na Baía de Todos os Santos (BTS) / e na FIOLE e o Porto Sul, também foram apresentados argumentos de caráter técnico que, em apoio a segunda opção, afirmam que os investimentos na FCA seriam desnecessários considerando que existe uma maior distância entre Brumado e Aratu (606 km) do que entre Brumado e Ilhéus (400 km). Além do fato de que a

¹¹⁸ Antiga Companhia Vale do Rio Doce (CVRD).

infraestrutura da FCA é obsoleta, de bitola estreita e curvaturas mais acentuadas, condições que permitem uma movimentação entre 20 e 30km/h em comparação com a FIOLE que está pensada para oferecer uma velocidade entre 80 e 100 km/h. De acordo com agentes governamentais¹¹⁹, na perspectiva técnica a revitalização da FCA seria desnecessária e com elevados custos (OLIVEIRA, 2011).

Embora por um lado sejam apresentadas as vantagens do investimento na FIOLE, também são apresentadas as desvantagens da opção do Porto Sul em Ilhéus, comparado com as condições oferecidas pelo porto em Aratu, que está localizado em áreas abrigadas e profundas, o que dispensaria da necessidade de construir um quebra-mar. Além da utilização da logística em reversa¹²⁰ e a capacidade de movimentação de *containers* oferecidas pelo Porto de Cotegipe em Aratu, na BTS.

Oliveira (2011) evidencia a complexidade de interesses que entraram em disputa na decisão de consolidar o polo minério-exportador bem seja no litoral sul, em Ilhéus na sincronia FIOLE/Porto Sul ou em Aratu com a modernização da FCA/BTS. Apesar da importância dos argumentos apresentados para priorizar a segunda alternativa, como o menor impacto ambiental, o baixo custo de construção e o aproveitamento da localização estratégica da BTS, acabou se decidindo investir na iniciativa FIOLE/Porto Sul, basicamente em congruência com o interesse da BAMIN e dos governos estadual e federal, priorizando critérios como a descentralização portuária em BTS, a integração oeste-leste e o “desenvolvimento econômico” com a geração de emprego e investimentos públicos e privados.

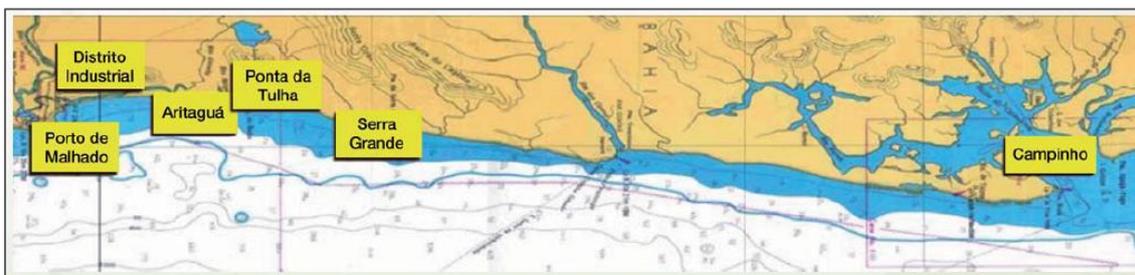
Nesse cenário de desenvolvimento de infraestruturas e aproveitamento das navegações marítimas para movimentar grandes cargas, o governo estadual da Bahia propôs o ambicioso projeto intermodal CLIPS como uma “joia” com grande potencialidade em se tornar o mais novo *hub logístico* do Brasil e como nova alternativa diante a obsolescência das infraestruturas dos outros portos do Estado. (SICM, s.f).

Porém, uma vez tomada essa decisão não foi simples a escolha do lugar do Litoral Sul onde seria construído o Porto Sul. Como parte dos procedimentos do licenciamento

¹¹⁹ Participantes da pesquisa de Oliveira (2011) que não foram identificados.

¹²⁰ Depois de descarregar o minério de ferro e os grãos, os vagões podem retornar para o interior da Bahia carregados com fertilizantes produzidos no Centro Industrial de Aratu (CIA) e no Polo Petroquímico de Camaçari (OLIVEIRA, 2011).

ambiental exigidos pelo IBAMA, foi necessária a realização de um estudo de alternativas locais no qual foram consideradas seis opções: o Distrito Industrial de Ilhéus, o Porto do Malhado, Aritaguá, a Ponta da Tulha, Serra Grande e Campinho; estando as duas primeiras localizadas na área urbana de Ilhéus e as quatro restantes em vários distritos ao norte desse município.



Mapa 6. Localização alternativas locais Porto Sul (HYDROS, 2011)

As duas primeiras foram descartadas pela obsolescência das infraestruturas e pelo alto investimento que demandariam, considerando que estão inseridas na área urbana e requereriam um custo maior pelas desapropriações e pela adequação de áreas urbanas para a construção e operação do complexo logístico. Enquanto (primeiramente) as opções de Campinho e Aritaguá foram descartadas por motivo dos impactos ambientais, e no caso da última pelo custo elevado da construção da ponte e a drenagem da retroárea (OLIVEIRA, 2011). Como resultante desse primeiro estudo fora escolhida a opção da Ponta da Tulha como a mais adequada para construir o porto.

Em 2010, logo da emissão do já referido Parecer Técnico do IBAMA, foi descartada a opção da Ponta da Tulha e finalmente se decidiu construir o porto nas proximidades do distrito de Aritaguá, mais especificamente na Vila Juerana, na margem esquerda da rodovia BA-001, no sentido Ilhéus-Itacaré, no sítio denominado Aritaguá com uma extensão de 4,83 mil há. que foi declarado de Utilidade Pública para implantação das atividades portuárias através do Decreto 12.724 de 11 de abril de 2011 (HYDROS, 2011b). A área na Ponta da Tulha que fora declarada de utilidade pública em 2008 foi mantida como *garantia dos ativos ambientais da região e proteção do ecossistema natural* (HYDROS, 2011, p. 61).

O empreendimento estará localizado 14 km (por terra pela rodovia BA-001) ao norte do distrito urbano de Ilhéus, inserido na Área de Proteção Ambiental (APA) Lagoa Encantada e Rio Almada (HYDROS, 2011) e no Corredor Central da Mata Atlântica (CCMA), uma área de conservação ambiental delimitada desde o Recôncavo Baiano até

o centro-sul de Espírito Santo. O CCMA foi delimitado com uma extensão de 8.635.900 hectares, das quais 314.562 ha. estão delimitadas como áreas de conservação, 30.543 ha. são gerenciadas por instituições de pesquisa ou entidades do setor privado e 52.973 ha. são áreas indígenas sob a jurisdição da Fundação Nacional do Índio (FUNAI) (SANTANA, 2016, p. 19).

Enquanto à área que inicialmente foi declarada de utilidade pública na Ponta da Tulha, foi consolidada como parque estadual, denominado Parque Estadual Ponta da Tulha, criado através do Decreto 16.487 de 2015 como parte das medidas compensatórias e mitigatórias dos impactos do empreendimento (IBAMA, 2016, p. 117).

Conforme os dados apresentados no EIA/RIMA (HYDROS, 2011), a fase de instalação do Terminal de Uso Privativo TUP BAMIN teria uma duração estimada em 48 meses após a emissão da Licença de Instalação (LI). Nessa fase se espera convocar aproximadamente 1.120 trabalhadores no pico das obras (entre os meses 16 e 18), dos quais se estima que o 8% será composto por profissionais com nível superior completo, 15% com ensino médio completo e 77% com ensino fundamental completo. Adicionalmente os empreendedores estimam que o 60% do efetivo total de trabalhadores convocados e contratados sejam da própria região.

Por sua vez, a instalação do Porto Público se iniciaria simultaneamente com as obras do TUP BAMIN, com um tempo estimativo de construção de 54 meses após a emissão da LI. Nesse caso, estima-se a mobilização de 1.440 trabalhadores no pico das obras (entre os meses 25 e 27), dos quais se espera ter o mesmo percentual de escolaridade do que no TUP BAMIN. Na fase de operação, no TUP BAMIN serão contratadas 414 pessoas (contabilizando a mão-de-obra da BAMIN responsável pelas operações ferroviárias). No caso do porto público serão contratadas 1.300 pessoas, das quais 910 estarão alocados na operação do empreendimento, 260 serão responsáveis pelas atividades de manutenção e 130 dedicadas aos serviços administrativos.

Esses dados apresentados no EIA/RIMA sobre a geração de emprego resultam ser problemáticos, entanto evidenciam estimativas pouco claras sobre a totalidade efetiva de trabalhadores que serão contratados. Sobre a fase de instalação são apresentados dados somente do momento de maior intensidade das obras (que será só de dois meses), sem explicar com clareza quantos empregos serão gerados nos outros meses restantes da

fase de implementação. A qualidade desses dados é muito precária, entanto a geração de emprego é justamente um dos argumentos que mais sustenta a implementação do CLIPS.

De igual forma que no caso da FIOLE, o licenciamento ambiental do Porto Sul está sendo assumido pelo IBAMA, autoridade ambiental de caráter federal. O processo começou em 2009, quando o DERBA (empreendedor responsável pelo projeto) solicitou a abertura do processo de licenciamento ambiental, cadastrado com o número 02001.003031/2009-84 (IBAMA, 2011). Inicialmente, quando o projeto ainda estava planejado na Ponta da Tulha, o licenciamento ambiental do Terminal Público Porto Sul (responsabilidade do DERBA) e do Terminal de Uso Privativo (BAMIN) foram assumidos separadamente, devido a que, nesse momento (2009), o Estado da Bahia considerou *entender inadequada a unificação dos dois processos de licenciamento devido ao descompasso de cronogramas e de características diferenciadas entre ambos* (BAHIA, 2009).

No entanto, logo a emissão do Parecer Técnico 186/2010 do IBAMA, que concluiu o indeferimento da alternativa locacional da Ponta da Tulha e sugeriu a reavaliação das demais alternativas (TCU, 2012), e após a escolha da nova locação do porto (Aritaguá); o governo da Bahia manifestou-se em concordância em unificar os processos de licenciamento ambiental do Terminal Público e do TUP BAMIN (BAHIA, 2011).

A Licença Previa (LP 447/2012) do Porto Sul foi emitida o 14 de novembro de 2012 ao DERBA, contemplando os dois terminais portuários Porto Sul/ TUP BAMIN e a exploração da Pedreira Aninga de Carobeira. A LP foi emitida com uma validade de dois (2) anos com várias condicionantes como: apresentar outorga de direito de uso de recursos hídricos, apresentar o Plano Básico Ambiental (PBA) como forma de garantir a mitigação/compensação dos impactos ambientais, remover o píer de embarque provisório após a instalação do empreendimento e apresentar a manifestação dos órgãos intervenientes no licenciamento ambiental em relação ao cumprimento das condicionantes nas anuências concedidas ao empreendimento, entre outras (IBAMA, 2012).

A Licença de Instalação (LI 1024/2014) foi expedida o 19 de setembro de 2014 ao DERBA, contemplando as mesmas condições, objetivos e infraestruturas da LP, embora muitas das condicionantes da LP não fossem cumpridas (ROCHA, 2017). Nesse caso, a LI foi emitida com uma validade de 6 (seis) anos, estando sujeita ao cumprimento de várias condicionantes como: atender as medidas referenciadas com instituições como o

Instituto Nacional de Patrimônio Artístico e Histórico (IPHAN), a Fundação Nacional do Índio (FUNAI), a Fundação Cultural Palmares e o INEMA. Também é considerada fundamental a implementação de vários programas sociais e dos PBAs e o cumprimento das obrigações relativas à compensação ambiental, definida com um nível de impacto do 0,5%, tendo um valor de compensação estimado em R\$ 10.632.622,30.

Na LI são estipulados vários parágrafos sobre o Programa de Reassentamento e Desapropriação apontando a: realizar os levantamentos para identificar e cadastrar as localidades atingidas, aplicar questionários de cadastro do público-alvo, divulgar e disponibilizar publicamente os resultados do cadastro, garantir que todos os atingidos sejam cadastrados velando que *a população interferida [tenha] livre acesso ao Cadastro Socioeconômico, Caderno de Preços, mapas e laudos de avaliação de suas propriedades, onde deverão ser apresentados de forma discriminada, a relação das benfeitorias indenizadas e respectivos valores* (IBAMA, 2014, p.4).

Apesar de ter as duas licenças aprovadas, as obras do Porto Sul ainda não iniciaram e nos últimos anos o empreendimento tem passado por vários momentos de crise econômica, técnica e ambiental, que quase chegaram a inviabilizá-lo. Sobre a primeira é importante retomar a ligação entre a viabilidade do CLIPS e o preço do minério de ferro nos mercados internacionais, considerando que, em últimas é o mineral mais importante que sustenta e justifica a construção e entrada em operação do empreendimento. No período dos estudos e a aprovação das licenças ambientais (2009-2014)¹²¹ o preço do minério de ferro era altíssimo, alcançando valores históricos próximos aos R\$ 190 Ton., o que promoveu a construção do empreendimento.

Porém a partir do ano 2015 até o 2018¹²² evidenciou-se uma queda do preço do minério de ferro, que registrou uma média de R\$ 60 Ton., sendo um valor irrisório que não representava lucros nem rendimentos robustos em comparação com o investimento necessário. Em geral, a crise da queda do preço das commodities atingiu fortemente a estabilidade fiscal do estado brasileiro, que é muito dependente das rendas de atividades primárias, agroindustriais e de exportação, motivo pelo qual o orçamento público destinado para o empreendimento não conseguiu ser mantido, deixando na deriva e em completa instabilidade a viabilidade financeira do CLIPS.

¹²¹ Período do *boom das commodities*

¹²² Período de queda do preço das *commodities* nos mercados internacionais

Intervenções do Ministério Público e atualidade do projeto

Além disso, no período (2015-2018) o Ministério Público Federal (MPF/BA) e o Terminal de Contas da União (TCU), entre outras entidades, fizeram ou encaminharam várias intervenções de caráter judicial para suspender (temporalmente) a LI até que fossem cumpridas todas as condicionantes da LP e da LI e regularizados os processos de registro e outorga de compensações e mitigações ambientais. Na tentativa de garantir o caráter de constitucionalidade do empreendimento, através dessas intervenções foram reivindicadas várias violações de direitos e conseguiram fazer mais lenta e cautelosa a implementação do projeto.

Nessa perspectiva, em novembro de 2019, o Ministério Público Federal (MPF) e o Ministério Público do Estado da Bahia (MP/BA) assinaram com os empreendedores do Porto Sul (o estado da Bahia e a BAMIN) um Termo de Compromisso Socioambiental (TCSA)¹²³ com o objetivo de que, antes da intervenção na área, *os empreendedores se responsabilizem pelos impactos decorrentes do empreendimento e pelos custos de medidas preventivas e precaucionais destinadas a preservação da região afetada (...)* (MP/BA, 2019, párr. 2).

No TCSA se define que a BAMIN realizará durante seis (6) anos um aporte financeiro de R\$ 45 milhões (R\$ 45.055.966,82) destinados ao fortalecimento dos órgãos de controle e fiscalização ambiental (R\$ 3,6 milhões) dos três entes federativos (Instituto Chico Mendes (ICMBio, IBAMA, INEMA, Polícia Federal, Polícia Civil/Delegacia de Proteção Ambiental, Polícia Rodoviária Federal, Companhia Independente de Policiamento Ambiental, entre outros) considerando o incremento que terá a demanda das suas atividades. Enquanto R\$ 14 milhões serão destinados para brindar apoio e estruturação a Unidades de Conservação (UCs) federais (R\$ 7 milhões) e estaduais (R\$ 7 milhões).

O valor restante será destinado ao financiamento de medidas preventivas e precaucionais de danos ambientais como: a implementação do Sistema de Gestão Ambiental Integrada, o desenvolvimento de ferramentas de planejamento territorial na região, o aprimoramento do Sistema de Monitoramento e Controle Ambiental na região mediante a aquisição e instalação de uma Plataforma de Coleta Automática de Dados Hidrológicos e

¹²³ Em geral, o TCSA é uma figura jurídica para assegurar o desenvolvimento sustentável, a integralidade das funções ecológicas e os serviços ecossistêmicos de uma região, promovendo a gestão ambiental integrada e estratégica, o planejamento territorial e a avaliação e controle ambiental (MP/BA, 2019).

Pluviométricos e Unidades de Monitoramento Remoto (UMR's), a aquisição de Licença de Uso de Imagens de Satélite de Alta Tecnologia. Também estão contempladas medidas voltadas à Avaliação Ambiental Integrada da região com o aumento do controle e fiscalização ambiental, a contratação e aperfeiçoamento do Sistema Estadual de Informações Ambientais e de Recursos Hídricos, entre outros (MP/BA, 2019).

Por conta dessas irregularidades no licenciamento ambiental, das múltiplas dificuldades e anomalias no processo de desapropriação e pela crise financeira que ameaçava inviabilizá-lo, o empreendimento se encontrava paralisado até o ano 2018, criando um cenário de incerteza sobre sua concretização. No entanto a inviabilidade financeira começou a mudar no segundo semestre de 2017, quando o governador da Bahia, Rui Costa, assinou um Memorando de Entendimento (MOU)¹²⁴ entre empresas chinesas e o ERG para assumir o financiamento do Porto Sul, da FIOLE e da Mina Pedra de Ferro. No documento assinado se estabelece que *as partes desejam cooperar para o desenvolvimento totalmente integrado do Porto Sul, da Fiol e da mina, já que os três projetos estão interligados* (ILHÉUS24H, 2018; BAHIA, 2019b).

As principais empresas chinesas que estão interessadas em investir no CLIPS são o holding estatal chinês China Railway Engineering Corporation (CREC) e a China Communications Construction (CCCC), que operariam de forma conjunta como empreendedores do CLIPS junto com a BAMIN através da consolidação de uma *joint venture*, uma aliança entre duas ou várias empresas para desenvolver uma atividade econômica em comum (ILHÉUS24H, 2018). Apesar disso e de que no primeiro semestre de 2018 fosse anunciado que se estimava começar as obras do Porto Sul para o primeiro semestre de 2019, ainda não começaram.

Conforme afirmou o diretor de implantação da mina Pedra de Ferro, no segundo semestre de 2019 se daria início a construção do Porto Sul, começando pela construção da ponte sobre o Rio Almada e os acessos rodoviários a BA-001 e a BR-262. Nessa sequência seguiria a construção da ponte de acesso aos píeres, o quebra-mar e as estruturas portuárias *onshore*. De acordo com o funcionário, o início das obras só aguarda a conclusão do processo de desapropriações, que iniciou em junho de 2019 (BAHIA,

¹²⁴ O MOU é um acordo assinado entre duas ou mais partes para alinhar os termos e detalhes de um entendimento. É o primeiro passo para a formalização de um documento jurídico, como um contrato social. Porém o MOU pode ser facilmente negligenciado, motivo pelo qual pode ser considerado mais como uma versão formal de um acordo verbal (CENDÃO, 2017).

2019b). Justamente na tentativa de acelerar esse processo, em maio de 2019 foi anunciada a consolidação da Sociedade de Propósito Específico (SPE) para a construção do CLIPS, em concreto, esse termo permite iniciar as desapropriações e implicou uma mudança do projeto do Porto Sul original que inicialmente estava conformado por dois terminais, o Porto Sul (terminal público) e o Terminal de Uso Privativo (TUP/BAMIN); agora o empreendimento foi unificado e só terá um terminal.

Na perspectiva do governo estadual da Bahia a SPE e a unificação dos terminais,

(...) foi adotada como forma de assegurar o aumento da eficiência operacional do Porto Sul, a partir do uso compartilhado das infraestruturas marítimas e terrestres do equipamento pelo estado e pela Bamin. Foi uma forma também de reduzir os custos. “O projeto do Porto Sul foi concebido, inicialmente, com dois terminais, mas por causa de todos os problemas econômicos que o Brasil passou e passa, por conta dessa crise, nós resolvemos adotar a estratégia de unifica-los, e com isso, buscar acelerar a sua construção”, destacou [o governador Rui Costa] (BASTOS, 2019, párr. 4).

Com essa nova mudança, o governo da Bahia passou de ser principal empreendedor (através do DERBA) a ser sócio minoritário na SPE, na qual só teria competência de deliberar a inclusão de novos acionistas e definir políticas e procedimentos para a prestação de serviços no porto (BAHIA NOTÍCIAS, 2019). A SPE está centralizada no trabalho conjunto entre a BAMIN e as empresas chinesas que decidam investir na Bahia. Representantes da Casa Civil da Bahia afirmam que a projeção é que o projeto esteja em plena operação a partir de 2024, contando com que atualmente a construção do porto está em fase preparatória, estão sendo realizadas capacitações de mão de obra local e implementados os PBAs (BAHIA, 2019b).

HISTÓRICO DA IMPLANTAÇÃO DO PORTO SUL			
Data	Agente(s)	Ação	Conteúdo
03/07/2008	BAMIN ao IBAMA	Solicitação de abertura do licenciamento ambiental nº 02001.002301/2008-59. Terminal Portuário Ponta da Tulha	Obtenção de licenças ambientais para construção de empreendimento referente a instalação de um Terminal de Uso Privativo (TUP), na região da Ponta da Tulha, com a finalidade de escoar o minério de ferro extraído em uma Mina em Caetitê/BA.
	MPF	Instauração do Inquérito Civil nº 1.14.001.000061/2008-81	Assegurar a fiel observância da legislação pertinente e tutelar os direitos das coletividades envolvidas
09/04/2008	Governo da Bahia	Declaração da área como de utilidade pública	Por meio do Decreto nº 11.003/08 declarou como de utilidade pública para fins de desapropriação uma área de 29.334,15 m ² localizada na Ponta da Tulha

11/2008	Governo da Bahia - equipe LIMA/COP PE/UFRJ	Apresentação produto 1 a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE)	Material denominado "Plano de Atividades para a Execução da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do Programa Multimodal de Transporte e Desenvolvimento Minerário-Industrial da Região Cacaueira-Complexo Porto Sul". Os resultados da AAE em nada influenciaram a decisão do Estado/DERBA sobre o Porto Sul, resultado ser um documento meramente formal
03/09/2009	Governo da Bahia a BAMIN	Transferência da área de desapropriação	Governo da Bahia transferiu a área desapropriada no Decreto 11.003 mediante contrato de concessão gratuita de uso de bem público nº 001/2009, a empresa BAMIN, sem a realização do devido processo licitatório, revelando a real finalidade da desapropriação, antes dos estudos de viabilidade
24/04/2009	Governo da Bahia	Tramitação para construção do "porto público"	No afã de justificar as indevidas benesses concedidas a BAMIN, após pressões sociais e questionamentos do MPF, o Estado da Bahia inicia a tramitação para construção do "porto público", deflagrando por meio do DERBA a abertura do processo de licenciamento nº 02001.003031/2009-84 cujo objetivo era a obtenção da licença ambiental para o porto público. Enquanto em paralelo, seguia o processo de licenciamento do TUP BAMIN
08/11/2010	IBAMA	Parecer Técnico 186/10	IBAMA nega a concessão da LP para a construção do Terminal de Uso Privativo da BAMIN na Ponta da Tulha. IBAMA apontou as deficiências no EIA no tocante a análise de alternativas locais
11/04/2011	Governo da Bahia	Decreto 12.724/11	Declaração de Utilidade Pública para fins de desapropriação uma área de 22.686.830,76 m2 localizada em Aritaguá
22/06/2011	IBAMA	INFORMAÇÃO nº 12/2011	Noticiando a "concordância dos empreendedores em unificar o EIA dos empreendimentos do Porto Sul "porto público" e o TUP BAMIN, sob a responsabilidade do primeiro, exatamente do DERBA
05/07/2011	IBAMA	Termo de Referência para elaboração do EIA/RIMA	Novo Termo de Referência para elaboração do EIA/RIMA
12/08/2011	DERBA ao IBAMA	Apresentação do EIA/RIMA	Um mês depois da emissão do Termo de Referência
13/04/2012	Governo da Bahia	Decreto nº 13.918 13/04/2012	Altera o Decreto 12.724 de 11/04/2011 para reduzir a área de terra decretada de utilidade pública para fins de desapropriação (17.039.076,36 m2)
01/02/2012	Equipe técnica IBAMA	Parecer Técnico 09/2012	Demonstra a existência de uma série de falhas, omissões e inconsistências nos estudos repassados a população nas Audiências Públicas. Conforme apontada pelo próprio IBAMA, os dados do EIA/RIMA eram "enviesados, defasados, omissos e discrepantes"
26/07/2012	IBAMA	Protocolação das complementações do Parecer Técnico para análise e retificação do EIA/RIMA	Protocolarão das complementações do Parecer Técnico para análise e retificação do EIA/RIMA

13/11/2012	MPF ao IBAMA	Recomendações	Em razão das graves irregularidades apontadas pela análise técnica do EIA/RIMA realizada pelo IBAMA, consoante Parecer nº 09/2012 - COPAH/DILIC/IBAMA
14/11/2012	IBAMA	Expedição da Licença Previa 447/2012	Ao arrepio das regras legais e dos permissivos da Lei da Mata Atlântica aprovada a LP
14/12/2012	MPF e MP/BA	Primeira ACP	Ante a ausência de informações precisas acerca dos impactos ambientais, as falhas dos estudos e o não acatamento das Recomendações, o MP requereu a realização de novas Audiências Públicas com base na completude dos dados do EIA/RIMA
10/12/2012	Tribunal de Contas da União (TCU)	Acórdão 3.476	Denúncia contra a VALEC por irregularidades no processo de licenciamento ambiental da FIOLE. Em vista ao planejamento não integrado dos projetos da FIOLE e do Porto Sul
28/12/2012	Governo da Bahia	Lei nº 12.623 de 28/12/2012	Autoriza o Estado da Bahia a participar minoritariamente de empresa privada voltada a construção, operação e exploração de áreas para terminais de carga e instalações portuárias na região de Aritaguá e autoriza o Poder Executivo a conceder, em nome do Estado da Bahia, direito real de uso do imóvel que indica em favor dessa sociedade para o desenvolvimento do seu objeto social, como forma de integralização da participação acionária do Estado da Bahia
03/05/2013	Governo da Bahia	Decreto nº 14.458 de 03/05/2013	Regulamenta a Lei nº 12.623 de 28/12/2012, o processo de seleção pública de acionista ou grupo de acionistas privados que comporão com o estado da Bahia a Sociedade de Propósito Específico SPE responsável pela construção, operação e exploração da Zona de Apoio Logístico ZAL, Terminal ou Terminais de Uso Privativo TUP na área do Porto Sul
03/10/2013		MPF, MP/BA e empreendedores	Firma do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) para realização das audiências
12/12/2013	DERBA e BAMIN	Audiência Pública Ilhéus	Apresentação dos documentos acrescidos no EIA
13/12/2013	DERBA e BAMIN	Audiência Pública Itabuna	Apresentação dos documentos acrescidos no EIA
07/01/2014	MPF e MP/BA	Recomendação Conjunta nº 01/2014	Visando alertar sobre as falhas e incompletudes nos estudos, que persistindo face ao que prevê a legislação, implicaria a inviabilidade ambiental do empreendimento, de modo a revelar a ilegalidade do ato de concessão da LP
26/03/2014	IBAMA	Revalidação e republicação da LP	Revalidação e republicação da LP
28/05/2014	MPF (Procurador Tiago Modesto)	Ofício nº 332/PRM-ILHÉUS/GAB	Procurador da República Tiago Modesto solicita análise da 4ª CCR sobre documentos referentes ao licenciamento ambiental do Porto Sul
29/07/2014	MPF, MP/BA em face IBAMA,	Ação Civil Pública (ACP) 0001899-68.2014.4.01.3301	Apontando a ilegalidade da implantação do Porto Sul na área escolhida (Aritaguá), notadamente em face dos ditames da Lei da Mata Atlântica

	DERBA e BAMIN		
18/08/2014	MPF,MP/BA em face IBAMA, DERBA e BAMIN	ACP nº 0001937-80.2014.4.01.3301	Indevida fragmentação do licenciamento ambiental do Porto Sul, <i>com transferência ao Município de Ilhéus do licenciamento da Via de Acesso Rodoviário do "Porto Sul"</i>
28/08/2014	MPF, MP/BA ao IBAMA	Recomendação Conjunta nº 02/2014	Advertência sobre a incorreção dos estudos ambientais e suas implicações. Exigência do refazimento dos estudos e dos Planos Ambientais antes da emissão da LI
19/09/2014	Equipe técnica IBAMA	Parecer Técnico nº 003765/2014	Apontando o descumprimento das condicionantes prevista na LP, que deveriam ser atendidas antes da emissão da LI
19/09/2014	MPF, MP/BA ao IBAMA	Notificação MPs ao IBAMA	Diante o Parecer Técnico e em observância dos compromissos assumidos no TAC fosse exigido o cumprimento integral das condicionantes antes da emissão da LI
19/09/2014	Juiz Ilhéus	Invalidação TAC 2013	Torna sem efeito a obrigação contida no TAC de não conceder a LI antes do cumprimento das condicionantes da LP
19/09/2014	IBAMA	Emissão Licença Instalação 1024	Emissão Licença Instalação 1024
14/10/2014	MPF, MP/BA	ACP nº 3177-07.2014.4.01.3301	Suspender os efeitos da LI, inclusive liminarmente, até que fossem refeitos os estudos ambientais e os Planos Ambientais de flora, com vistas a prevenir a ocorrência de danos ambientais
15/10/2014	4a CCR-MPF/MP-BA	Parecer Técnico nº 233/2014 4a CCR	Por meio de Ofício nº 332/PRM-ILHÉUS/GAB de 28/05/2014 o Procurador Tiago Modesto Rabelo solicitou análise da 4a CCR sobre documentos referentes ao licenciamento ambiental do empreendimento Porto Sul. Parecer com atribuições periciais em oceanografia, antropologia e engenharia sanitária
21/10/2014	Vara Única Ilhéus-TRF1	Decisão TRF1 sob ACP 0001899-68.2014.4.01.3301	Indeferimento do pedido liminar. O juiz considerou a não existência dos dois requisitos necessários para justificar a concessão de tutela de urgência
17/11/2014	MPF,MP/BA	ACP nº 3396-20.2014.4.01.3301	Suspender imediatamente a LI enquanto não comprovado o integral atendimento das condicionantes da LP, cujo descumprimento restou atestado pela equipe técnica do IBAMA. Consideração de não existirem provas suficientes por parte do MPF, MP/BA
18/11/2014	Tribunal Regional Federal. Região 1 (TRF1)	Deferimento do pedido de atribuição de efeito suspensivo ao Agravo de Instrumento	Entendendo inexistente qualquer incompatibilidade entre o TAC e as ACPs, bem como o Juízo em 1º grau não poderia ter rescindido Título Executivo Judicial (a sentença condenatória), concede antecipação da tutela recursal pleiteada para restaurar a eficácia e a exequibilidade do TAC (Desembargador Federal Jirair Aram Meguerian)

04/12/2014	MPF, MP/BA	Juízo do TAC	Vistas a dar cumprimento, requerendo que fossem aplicadas as sanções previstas no TAC, com a suspensão da LI, impedindo qualquer intervenção na área até que seja comprovado o cumprimento das condicionantes pendentes, cujo atendimento se faz necessário previamente a implantação do empreendimento
12/11/2015	IBAMA	Parecer PAR. 02001.004467/2015-39	Requerimento de documentos e informações específicas para a emissão da Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico (ACCTMB)
01/12/2015	IBAMA	Emissão da Autorização de Supressão Vegetal (ASV)	Emissão da Autorização de Supressão Vegetal (ASV)
22/12/2015	IBAMA	Decreto 16.487	Criação oficial do Parque Estadual Ponta da Tulha como parte das medidas compensatórias e mitigadoras dos impactos do empreendimento
30/03/2016	Tribunal de Contas da União	Acórdão 727/2016	Denúncia sobre possíveis irregularidades existentes no âmbito do Programa de Multimodal de Transporte e Desenvolvimento Minerário Industrial do Estado da Bahia
03/2018	BAMIN	Consolidação <i>joint venture</i>	Consolidação de uma <i>joint venture</i> , um acordo ou aliança para desenvolver uma atividade econômica em comum, entre a BAMIN e as corporações chinesas CREC e CCCC.
05/2019	Governo estadual da Bahia	Unificação terminais Porto Sul e TUP BAMIN e consolidação da SPE	Diante as dificuldades no processo de implementação do porto e em vista a acelerá-lo o governo estadual da Bahia consolidou a Sociedade de Propósito Específico (SPE), da qual é sócio minoritário junto com as empresas que financiarão o Porto Sul. Com a SPE se unificaram os terminais para fazer mais rápida, eficiente e econômica a implementação
17/10/2019	MPF/MP-BA	Termo de Compromisso Socioambiental (TCSA)	Termo determinando medidas para prevenir danos ambientais evitáveis e mitigar impactos não evitáveis na região do Porto Sul

Capítulo 4. O Complexo Logístico Intermodal Porto Sul como *totalidade concreta*

Nesse capítulo, analisaremos o CLIPS como um fenômeno territorial e como uma totalidade concreta que evidencia as heterogeneidades e as relações de poder em escalonamento que atingem uma realidade complexa, que faz uma conexão dialética entre fenômenos concretos e relações de poder de caráter local-regional com realidades e poderes mais abstratos e espalhados a escala global, como é a reprodução e a territorialização do capital no mundo contemporâneo.

Assim entendemos o CLIPS como totalidade concreta, considerando seu grau de composicionalidade e complexidade, entendendo-o como um processo histórico e territorial em constante transformação conforme se movimentam, confrontam, encontram e disputam múltiplas forças sociais. A análise do CLIPS como um *complexo constituído por complexos* permite-nos evidenciar o escalonamento de diversos interesses sociopolíticos e suas particularidades em várias dimensões: ambientais, econômicas, jurídicas, políticas, espaciais, históricas, entre outras. Concretamente nesse capítulo analisaremos algumas das implicações desse processo territorial aprofundando as dimensões jurídicas e ambientais.

Com esse objetivo serão analisadas as intervenções do Ministério Público Federal e Estadual da Bahia (MPF/MP-BA), encaminhadas a garantir os direitos das populações que estejam direta e indiretamente atingidas pela construção do CLIPS e a avaliar a constitucionalidade das ações dos empreendedores e das autoridades ambientais envolvidas na regulação e aprovação dos licenciamentos ambientais. A análise dessas intervenções estará focada em compreender e diferenciar os diversos níveis de impacto ambiental e socioeconômico que permita reconhecer inter-relações e sobreposições entre os três projetos que compõem o CLIPS, promovendo uma leitura do empreendimento como uma totalidade que, em termos de impactos ambientais e socioeconômicos, é evidenciada na sinergia, cumulatividade e interdependência de impactos.

Na compreensão da territorialização minério-exportadora decorrente da implementação do CLIPS consideramos importante também analisar –ainda que seja brevemente– a dimensão jurídica do processo. Porém não vamos nos deter em uma análise profunda, porque é uma questão que desborda os objetivos dessa pesquisa. No entanto, para

compreender as complexidades do processo de implementação do CLIPS é necessário entender que ferramentas jurídicas como as Ações Cíveis Públicas (ACPs) e os TACs acionadas pelo Ministério Público, organizações da sociedade civil e institutos de pesquisa, têm sido fundamentais nos processos de resistência diante esse processo de territorialização minério-exportadora.

Assim como reconhecemos as limitações dessas intervenções e estratégias jurídicas, enquadradas nos marcos do direito moderno, também identificamos suas potencialidades como recursos através dos quais é possível “regular” a atuação e incidência das empresas e os grupos de poder no território e tentar garantir os direitos das populações atingidas.

O caráter de totalidade será evidenciado a partir da leitura articulada e interrelacional dos níveis de impacto socioambiental do CLIPS como um conjunto, como unidade técnica e territorial. Contrário à análise isolada e fragmentária apresentada pelos empreendedores da iniciativa (BAMIN e o Governo da Bahia), pelas empresas consultoras responsáveis dos estudos ambientais e pelas autoridades ambientais, concretamente, o IBAMA.

Intervenções do Ministério Público Federal (MPF) e o Ministério Público da Bahia (MP/BA)

Como consequência das inúmeras irregularidades cometidas pelos empreendedores nesses 11 anos de implementação do projeto, vários órgãos de fiscalização como o MPF, o MP/BA, o Tribunal de Contas da União (TCU) e a Defensoria Pública, tem acompanhado e intervindo no processo com a finalidade de garantir a constitucionalidade, o devido processo e o respeito dos direitos ambientais e das populações atingidas pelo projeto.

O MPF é um órgão de fiscalização jurídica de caráter federal composto por Ministérios Públicos Estaduais e pelo Ministério Público da União (MPU), ainda que atue na Justiça Federal, é uma entidade autônoma e independente dos três poderes públicos, tendo independência garantida pela Constituição de 1988. A atuação do MPF opera mediante a emissão de recomendações, audiências públicas, Inquéritos Cíveis e acordos por meio de Termos de Ajustes de Conduta (TAC).

No caso do CLIPS nos interessa a atuação do MPF e do MP/Bahia que têm operado desde o ano 2008 até a atualidade mediante intervenções e recomendações emitidas –na sua maioria– pela Procuradoria da República, ao nome de Tiago Modesto Rabelo (MPF) e da Promotoria de Justiça, dirigida por Aline Valéria Salvador (MP/BA). A aproximação e análise dessas intervenções foi realizada com base na documentação dos Inquéritos Civis Públicos concernentes ao caso da FIOL (ICP 1.14.001.00003-2010-72¹²⁵) e do Porto Sul (ICP 1.14.001.000061/2008-81¹²⁶; 1.14.001.000097/2011-61¹²⁷ e 1.14.001.000391-2014-15¹²⁸) disponibilizados no arquivo do MP/BA na seccional de Ilhéus.

Por questões logísticas não foi possível ter acesso às intervenções do MPF sobre o caso da mina Pedra de Ferro, por esse motivo as analisaremos com base nas informações disponibilizadas no site do MPF, em prensa e jornais. Na sua maioria, as intervenções do MPF, MP/BA estão encaminhadas a fiscalizar os licenciamentos ambientais que, como já foi brevemente explicado no capítulo anterior, desde o início até a atualidade se caracterizaram por uma série de irregularidades e procedimentos inconstitucionais.

Nesses casos, as diversas intervenções do MPF e outros órgãos de fiscalização estão disponibilizadas em vários ICPs, que são procedimentos investigatórios instaurados pelo Ministério Público na indagação sobre a violações de direitos coletivos. Com essa finalidade, o MPF realiza uma coleta e uma série de perícias, inspeções e questionamentos como material probatório que posteriormente podem ser vinculadas à propositura de uma Ação Civil Pública (MPF, *s.f*).

Concretamente as intervenções do MPF relacionadas ao IC 1.14.001.000391/2014-15 foram realizadas no âmbito da 4ª Câmara de Coordenação e Revisão (Meio Ambiente e Patrimônio Cultural)¹²⁹, na qual são tratados temas relacionados a flora, fauna, áreas de preservação, gestão ambiental, reservas legais, zona costeira, mineração, transgênicos, recursos hídricos e preservação do patrimônio cultural. Por sua vez, a 4ª CCR está

¹²⁵ Apura possíveis danos ambientais causados pela construção da FIOL.

¹²⁶ Sobre aspectos críticos no licenciamento ambiental. Inviabilidade ambiental para implantação do empreendimento.

¹²⁷ Apura eventuais irregularidades na instalação dos empreendimentos Porto Sul e Terminal de Uso Privativo da Bahia Mineração na região de Aritaguá, Ilhéus, Bahia.

¹²⁸ Sobre irregularidades relativas ao processo de licenciamento ambiental do empreendimento Porto Sul na região de Aritaguá, Ilhéus, Bahia.

¹²⁹ O MPF atua através de oito (8) áreas temáticas, denominadas Câmaras: 1ª Direitos sociais, e fiscalização de atos administrativos; 2ª Criminal; 3ª Consumidor e ordem econômica; 4ª Meio Ambiente e Patrimônio Cultural; 5ª Combate a corrupção; 6ª Populações indígenas e comunidades tradicionais; 7ª Controle Externo da Atividade Policial e Sistema Prisional e Cooperação Internacional

subdividida em vários Grupos de Trabalho¹³⁰, operado nesse caso no GT de Grandes Empreendimentos que é de caráter intercameral e compreende as áreas ambiental, populações indígenas e comunidades tradicionais e direitos do cidadão. O GT tem como objetivo acompanhar políticas, planos e programas de desenvolvimento e os empreendimentos associados a eles para subsidiar a atuação do MPF na prevenção, mitigação e compensação de impactos.

No debate jurídico, o ICP é um procedimento administrativo, facultativo e investigatório, efetuado exclusivamente pelo Ministério Público que tem como finalidade coletar elementos provatórios fundamentais na emissão de compromissos de ajustamento, a realização de audiências públicas, relatórios e recomendações no viés de respeitar as devidas garantias constitucionais. Geralmente os processos de ICP culminam no arquivamento do inquérito, a celebração de um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) ou no Ajuizamento de Ação Pública (MACHADO, 2015).

O TAC é um acordo celebrado entre o MP e o infrator de um determinado direito com o objetivo de impedir a continuidade de uma situação de ilegalidade, indicar a reparação de danos e eventualmente evitar o levantamento de uma ação judicial. Por sua vez, a Ação Civil Pública (ACP) é uma demanda civil cujo objetivo principal é a proteção dos interesses de uma coletividade, responsabilizando ao infrator pelos determinados danos morais ou materiais. As ACPs geralmente são promovidas para garantir a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente, do consumidor, dos bens de valor artístico, estético e histórico, assim como a honra e a dignidade de grupos raciais (CARVALHO, 2017).

No caso do CLIPS têm sido múltiplas as intervenções do Ministério Público, do TCU e de várias organizações da sociedade civil como o Grupo Ambientalista da Bahia (GAMBÁ), o Instituto Nossa Ilhéus¹³¹, o Instituto Floresta Viva e a Associação de Moradores de Vila Juerana (AMORVIJU), que desde o início da implementação do

¹³⁰ GTs: Agroecologia; Amazônia Legal; Áreas de Preservação Permanente; Bioma Cerrado; Bioma Marinho Costeiro; Energia Nuclear; Espécies em Extinção e Biodiversidade; Grandes Empreendimentos (intercameral); Intervenção Rápida contra Superdesmatamentos; Mata Atlântica; Mineração; Mudanças Climáticas; Pantanal; Patrimônio Cultural; Qualidade do Ar; Regularização Fundiária e Unidades de Conservação; Revitalização da Bacia do Rio São Francisco; Semiárido Brasileiro; Segurança em Barragens; Utilidade, Eficiência e Projetos; Valorização de danos Ambientais e Patrimônio Cultural.

¹³¹ Denominado até o ano 2011 como Ação Ilhéus

CLIPS até a atualidade desenvolveram intervenções técnicas e civis e brindaram acompanhamento as comunidades atingidas.

Em geral, essas intervenções estiveram orientadas a evidenciar e suspender ações irregulares do licenciamento ambiental. A maioria foram referentes ao Porto Sul, que tem sido um processo com múltiplas irregularidades considerando o nível de impacto socioambiental, as inconsistências nos estudos de alternativas locais e os ilegítimos procedimentos executados pela autoridade ambiental responsável, o IBAMA.

Intervenções do MPF e o MP/BA

Apesar de que o processo de licenciamento ambiental começou no ano 2008, o início das intervenções do Ministério Público (MP) data do ano 2013, quando o MP firmou com o IBAMA e o DERBA um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), no qual o órgão público desvinculou seu posicionamento ao do IBAMA no tocante à LP e as múltiplas falhas e inconsistências no conteúdo do EIA apresentado nas Audiências Públicas (MPF, s.f.b).

A principal motivação desse TAC foi a não realização das devidas Audiências Públicas em Ilhéus e Itabuna em 2012, nas quais os empreendedores tinham a obrigação de apresentar as informações do EIA/RIMA em linguagem acessível para as populações atingidas. No TAC se estabeleceu que as audiências seriam realizadas nos próximos 90 dias e que em caso de que fosse revalidada a LP, *o Ibama deveria exigir o cumprimento de todas as condicionantes da Licença Previa antes de eventual concessão da Licença de Implantação* (MPF, s.f.b). Para a promotora de Justiça, Aline Salvador, a garantia de realização das Audiências Públicas teria *o objetivo de propiciar o mais amplo conhecimento e participação* (MP/BA, 2013, párr. 2).

As Audiências Públicas foram realizadas nos meses de maio e junho de 2012, muito antes de que foram apresentadas e discutidas para ratificação do EIA/RIMA as complementações sugeridas no parecer técnico do IBAMA (Parecer 09/2012). Caso em que se considera que não foi atingida a principal alegação do MPF e MP/BA: a fragilidade das informações dos estudos ambientais.

Porém, em setembro de 2014, através de uma ação conjunta entre a Advocacia Geral da União (AGU), a Procuradoria Federal Especializada junto com o IBAMA (PFE/IBAMA) e a Procuradoria Seccional Federal em Ilhéus (PSF/Ilhéus) foram declaradas sem efeito as obrigações contidas no TAC e rejeitou-se o pedido de liminar de uma ACP que visava a suspensão da LP. As ações foram realizadas arguindo que a proibição de retirada de vegetação na Mata Atlântica não é absoluta, e que no caso do Porto Sul é aplicável o argumento de que *a retirada da vegetação poderá ser autorizada em caso de utilidade pública e interesse social*, considerando que *o Porto Sul é um projeto que será motor de desenvolvimento para a região, fundamental para o futuro da Bahia e da economia local* (COMBATE RACISMO AMBIENTAL, 2014, párr. 5).

Na véspera da emissão da LI, no segundo semestre de 2014, houve uma importante movimentação de ações judiciais e extrajudiciais por parte do Ministério Público no sentido de garantir a implementação do projeto dentro dos parâmetros da legalidade ambiental e constitucionalidade com as populações atingidas. Segundo o Procurador da República encarregado do caso, Tiago Rabelo, e a promotora de justiça, Aline Salvador, *o que se busca nessas ações é apenas o respeito a legislação e ao devido processo de licenciamento ambiental, a fim de prevenir, mitigar e compensar adequadamente danos socioambientais* (MPF, 2014, párr. 7).

Uma das primeiras intervenções foi a Recomendação Conjunta n° 01/2014, baseada em vários Pareceres Técnicos, entre outros dados, alertando ao IBAMA sobre múltiplas falhas nos Estudos Ambientais. Diante o não acatamento da recomendação por parte do IBAMA, o 29 de julho de 2014 o MP ajuizou a ACP n° 0001899-68.2014.4.01.3301 com pedido de liminar em face do IBAMA, o DERBA e a BAMIN, *apontando a ilegalidade da implantação do Porto Sul na área escolhida (Aritaguá), notadamente em face dos ditames da Lei da Mata Atlântica* (MPF, s.fb, párr. 5).

O principal objetivo que sustentou a ACP foi a alegação da inviabilidade ambiental do empreendimento na localidade escolhida, a violação da Lei da Mata Atlântica, a violação de vários Tratados Internacionais e a ofensa dos princípios de prevenção e precaução no direito ambiental. Com as irregularidades apontadas procurou-se evidenciar que a LP foi emitida apesar que:

- a. A área do empreendimento é um *hotspot* de conservação a nível mundial;

- b. É uma Área Prioritária de Conservação, conforme a política conduzida pelo Ministério do Meio Ambiente após a adesão do Brasil como signatário da Convenção da Diversidade Biológica das Nações Unidas, que não foi observada;
- c. É reconhecida pela UNESCO como Reserva da Biosfera desde 1992;
- d. Ofende as Metas de Aichi sobre Conservação e Biodiversidade;
- e. É um CORREDOR CENTRAL DA MATA ATLÂNTICA, sendo um mecanismo desenvolvido no seio das Metas de Conservação de Flora e Fauna;
- f. Está inserida no interior da APA- Área de Proteção Ambiental da Lagoa Encantada, havendo **clara VIOLAÇÃO AO SEU ZONEAMENTO E PLANO DE MANEJO**;
- g. Conecta duas Unidades de Conservação de Proteção Integral, de magna relevância para o bioma da Mata Atlântica, constituindo o **Minicorredor Ecológico Esperança-Conduru, que será rompido com a instalação do empreendimento no local**
- h. Possui inúmeros animais endêmicos e gravemente ameaçados de Extinção, para os quais foram desenhados Planos Nacionais para sua conservação
- i. Foi alvo de importantes Planos e Projetos voltados ao turismo de base sustentável – PRODETUR;
- j. Ofende o **PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE ILHÉUS** (ACP n° 0001899-68.2014.4.01.3301, p. 78).

Além desses principais argumentos, foi considerado que na concessão da LP não foi acatada a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) apresentada pelo LIMA/COPPE/UFRJ, assim como não foram realizados devidamente os estudos de alternativas locacionais. Por esses múltiplos motivos o MPF/MP-BA requereu na justiça que fosse declarada nula a Licença Previa 447/2012 e como insubsistente a eventual Licença de Instalação. Porém, o pedido de liminar foi indeferido por um Juiz do TRF1 o 21/10/2014.

Em agosto desse ano, os MPs ajuizaram a ACP n° 0001937-80.2014.4.01.3301 como consequência de uma indevida fragmentação do licenciamento ambiental do Porto Sul, com transferência ao Município de Ilhéus do licenciamento da Via de Acesso Rodoviário do “Porto Sul”, o que para os técnicos dos MPs evidencia um subdimensionamento dos impactos socioambientais do empreendimento (MPF, s.f, párr. 7). Especialistas do Instituto Chico Mendes (ICMBio), afirmam que seria um processo de licenciamento

fraudulento, no sentido em que a Prefeitura Municipal de Ilhéus não pode licenciar empreendimentos que afetem Áreas de Preservação Permanente (APP) ou espécies ameaçadas de extinção (COMBATE AO RACISMO AMBIENTAL, 2014).

Apesar do Parecer Técnico n° 003765/2014 da própria equipe do IBAMA e das Recomendações emitidas pelos MPs, que apontaram ao descumprimento das condicionantes da LP; a LI 1024 foi emitida o 19 de setembro de 2014, na mesma data em que a Vara Única de Justiça de Ilhéus anulou o TAC firmado em 2013. Cabe ressaltar que a emissão da LI se caracterizou por múltiplas irregularidades e procedimentos suspeitosos a favor da implantação do empreendimento: ainda que nas horas da manhã a equipe técnica do IBAMA rejeitara a aprovação da LI pelas causas já mencionadas, a Justiça invalidou o TAC que obrigava a cumprir as condicionantes da LP antes de emitir a LI; e nas horas da tarde, logo de alguns intercâmbios telefônicos entre o ex-governador da Bahia, Jacques Wagner e o empresário indiano Pramod Arwagal (presidente do grupo Zamin Ferrus, antigo proprietário do 50% das ações da BAMIN), a LI foi emitida (FILGUEIRA; VIAPINA, 2018).

Em resposta, os MPs ajuizaram novas intervenções, a ACP n° 3177-07.2014.4.01.3301 do 14/10/2014 orientada a suspender os efeitos da LI até que fossem refeitos os Estudos Ambientais e os Planos Ambientais de flora, com o objetivo de previr danos ambientais. Na segunda, a ACP n°3396-20.2014.4.01.3301 do 17/11/2014, se solicitou a suspensão imediata da LI, enquanto não fosse comprovado o atendimento integral das condicionantes da LP.

Em novembro do 2014, foi processado um pedido de atribuição de efeito suspensivo do TAC assinado em 2013 e declarado como inválido em setembro de 2014, a ação foi efetivada pelo Desembargador Jirair Aram Meguerian, quem deferiu o pedido e restaurou a exequibilidade da Cláusula 12a do TAC, na qual se estipulava que a licença de instalação somente será concedida após o cumprimento de todas as condicionantes relacionadas na Licença Previa (TRF1, 2014b).

As recomendações e intervenções do MPF/MP-BA estiveram fundamentados nos pareceres técnicos e periciais emitidos pela 4ª CCR em aspectos relativos a regularidade do licenciamento ambiental, no tocante a insuficiência dos estudos de impacto ambiental, as condicionantes da LP, e mais concretamente aos efeitos sinérgicos, cumulativos e ao longo prazo dos impactos diretos e indiretos decorrentes da implementação do

empreendimento e os impactos considerando a bacia hidrográfica. Nessa perspectiva, o MP aponta com preocupação que os impactos avaliados como pequenos, quando analisados isoladamente, podem se transformar em críticos quando analisados em interação com outros impactos.

Os apontamentos sobre as falhas nos estudos de impacto ambiental estão sustentados em várias diretrizes da legislação ambiental brasileira, especificamente da Resolução nº 001 de 1986 do Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA), na qual se estipula no parágrafo II do Artigo 6º que o EIA deverá desenvolver,

II. Análise dos impactos ambientais do projeto e suas alternativas, através de identificação, previsão da magnitude e interpretação da importância dos prováveis impactos relevantes, discriminando: os impactos positivos e negativos (benéficos e adversos), diretos e indiretos, imediatos e a médio e longo prazos, temporários e permanentes; seu grau de reversibilidade; **suas propriedades cumulativas e sinérgicas**¹³², a distribuição dos ônus e benefícios sociais (Resolução CONAMA nº 001/86, art. 6, párr. II).

Nessa perspectiva de análise cumulativo e sinérgico de impactos físicos, bióticos e sociais, o MPF/MP-BA também tem intervindo no caso da FIOLE, através do levantamento do ICP nº 1.14.001.00003/2010-2, no qual questionou o cumprimento das condicionantes da LP 349/2010, diretamente relacionadas com a definição da área do Porto Sul, necessariamente vinculada e articulada a FIOLE. Por outra parte, o MP estabeleceu questionamentos à VALEC sobre os estudos de viabilidade econômico-financeira da FIOLE e a geração de impactos ambientais causados pela construção da FIOLE entre o trecho Ilhéus – Riacho da Preguiça/BA.

Desde o ano 2015 até a atualidade as intervenções do MPF/MP-BA no caso do Porto Sul e da FIOLE tem se orientado à emissão e implementação da Autorização de Supressão Vegetal (ASV), a Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico (ACCTMB), no cumprimento das condicionantes da LI, nos processos de desapropriação e na definição e cumprimento das compensações e mitigações pelos impactos ambientais.

Nessa perspectiva, o MPF/MP-BA, os empreendedores do Porto Sul e o Instituto de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (INEMA) assinaram em outubro de 2019 um Termo de Compromisso Socioambiental (TCSA), determinando medidas para prevenir danos ambientais evitáveis e mitigar impactos não evitáveis na região do Porto Sul,

¹³² Grifo nosso.

O TCSA – Firmado com a finalidade de assegurar, por meio das medidas nele previstas, o desenvolvimento sustentável, a integridade das funções ecológicas e os serviços ecossistêmicos da região-, 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 (MPF, 2019, párr. 5).

No TCSA também foram estipulados vários valores das compensações e mitigações ambientais que já estavam sendo discutidas pelo MP, na sua totalidade foi definido um aporte financeiro de R\$ 45 milhões, assumidos pela BAMIN que serão pagados em seis parcelas anuais, destinados a medidas como: o fortalecimento de órgãos do controle ambiental dos três entes federativos¹³³, o apoio e estruturação das Unidades de Conservação (UC) federais e estaduais da região e a medidas preventivas e precaucionais de danos ambientais prognosticados em estudos desenvolvidos em escala de paisagem como a implementação de um Sistema de Gestão Ambiental Integrada, o aprimoramento do Sistema de Monitoramento e Controle Ambiental da região e medidas voltadas a Avaliação Ambiental Integrada da região (MPF, 2019).

É importante apontar que com a consolidação desse TCSA, três das ACPs levantadas pelo MP foram extintas, devido a que o objeto delas está abrangido nas determinações do Termo. Porém ainda está em andamento uma ACP, na que se discute a destinação dos recursos da compensação ambiental, solicitando que seja priorizada sua aplicação em Unidades de Conservação da região diretamente afetada.

No caso da mina Pedra de Ferro em Caetité, o MP/BA tem intervindo através da emissão de uma Recomendação à BAMIN para que a empresa não construa a barragem de rejeitos na Área de Preservação Permanente (APP) do Riacho Pedra de Ferro. O principal argumento que sustenta a recomendação é que na área há nascentes que abastecem as comunidades locais e dos municípios de Malhada e Guanambi. A recomendação da promotora de justiça, Luciana Khoury, é que *a BAMIN altere a localização da barragem e da pilha de estéril e apresente estudos de alternativas locacionais para estas estruturas* (MP/BA, 2017, párr. 2).

De forma similar ao caso da FIOLE e do Porto Sul, o EIA/RIMA da mina Pedra de Ferro apresenta graves inconsistências enquanto ao dimensionamento da área de influência

¹³³ O Instituto Chico Mendes (ICMbio), IBAMA, INEMA, Polícia Federal, Polícia Civil/Delegacia de Proteção Ambiental, Polícia Rodoviária Federal, Companhia Independente de Policiamento Ambiental, entre outros.

direta, indireta e de intervenção e aos possíveis impactos para as comunidades tradicionais da região. Assim como também foram apontadas inconsistências em relação a um subdimensionamento dos impactos nos meios físicos, bióticos e socioeconômicos (MP/BA, 2017).

Em diálogo com ativistas envolvidos no processo de resistência foi recorrente o apontamento sobre a importância das intervenções do MPF e o MP/BA, especialmente sobre o acompanhamento da procuradora Aline Salvador às comunidades atingidas. A perspectiva nas intervenções tem sido garantir o cumprimento do direito ambiental e humano das populações atingidas, assim como o devido processo na implementação do empreendimento.

No entanto, considerando o enquadramento dessas intervenções no direito moderno, orientado por lógicas e racionalidades desenvolvimentistas, entendemos as limitações dessa luta legal no âmbito do cumprimento das mitigações e compensações socioambientais, entendidas como medidas de indenização e “mitigação” de danos, que não transtrocam as questões estruturais que decorreram na implementação do empreendimento. Dessa forma, não é discutida a questão do des-envolvimento, a consolidação de redes técnicas e sociais verticalizadas no território, nem a estrutura geopolítica dependente na qual está inserido o território baiano faz décadas atrás.

As limitações dessa “luta legal” estariam na discussão sobre essas questões estruturais, de longa data: a predominância da lógica da exportação, a separação homem/natureza, a inserção dependente e desigual no território regional nos fluxos da economia mundial, o desenvolvimentismo, a financeirização dos processos de territorialização e a valorização do espaço e em últimas, da autonomia territorial, da capacidade das populações locais (especialmente camponesas, tradicionais, rurais, pesqueiras e populares) decidirem sobre o destino das suas vidas e seus territórios.

A disputa pelo cumprimento de compensações e mitigações, na qual se insere a atuação do MP através do direito, opera na lógica do “capitalismo verde” que mediante a implementação de tecnologias e o pagamento de compensações monetárias pretende “mascar” problemáticas estruturais que de forma nenhuma podem ser resolvidas por essa via. Nessa perspectiva não é questionado se as comunidades direta e indiretamente consideram que o empreendimento é necessário e congruente com suas necessidades e territorialidades, ou seja, a sua implementação depende das rentabilidades oferecidas no

mercado mundial e nas bolsas de valores, do jogo de forças entre grupos de poder e da viabilidade financeira; mas nunca da vontade e decisão das comunidades atingidas. Não está em discussão se se quer produzir espaços para a vida ou para o capital.

Ainda assim, reconhecendo essas limitações, é fundamental compreender a importância dessa dimensão jurídica e legal do processo de implantação do empreendimento, devido a que em termos práticos é um insumo importante nas lutas atuais das comunidades locais. Na sua luta, no entendimento da complexidade do processo e da incidência dos grupos de poder envolvidos, é importante apontar todas as irregularidades e falhas na implementação, assim como também as reais dimensões de impacto e dessa territorialização minério-exportadora que estão sendo disfarçadas com a fragmentação do empreendimento.

Níveis de impacto ambiental e socioeconômico

Na legislação brasileira relativa ao licenciamento ambiental destacam duas normativas de caráter federal: a Resolução nº 001/1986 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) e a Resolução CONAMA nº 237 de 1997. Nelas se estipulam as diretrizes que definem e determinam os processos de licenciamento ambiental e os critérios de obrigatoriedade dos Estudos de Impacto Ambiental e a emissão de Relatórios de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), determinando os princípios ou objetivos que devem ser contemplados nesses estudos, tais como:

- I. Contemplar todas as alternativas tecnológicas e de localização do projeto, confrontando-as com a hipótese de não execução do projeto;
- II. Identificar e avaliar sistematicamente os impactos ambientais gerados nas fases de implementação e operação da atividade;
- III. Definir os limites da área geográfica a ser direta ou indiretamente afetada pelos impactos, denominada área de influência do projeto, considerando, em todos os casos, a bacia hidrográfica na qual se localiza;
- IV. Considerar os planos e programas governamentais propostos e em implementação na área de influência do projeto, e sua compatibilidade (RESOLUÇÃO nº 001, CONAMA, 1986, artigo 5).

Enquanto se estipula que no EIA/RIMA obrigatoriamente devem ser contempladas as seguintes atividades técnicas:

- I. Diagnóstico ambiental da área de influência do projeto, completa descrição e análise dos recursos ambientais e suas interações, tal como existem, de modo a caracterizar a situação ambiental da área, antes da implantação do projeto, considerando:
 - a) O meio físico – o subsolo, as águas, o ar e o clima, destacando os recursos minerais, a topografia, os tipos e aptidões do solo, os corpos d'água, o regime hidrológico, as correntes marinhas, as correntes atmosféricas;
 - b) O meio biológico e os ecossistemas naturais – a fauna e a flora, destacando as espécies indicadoras da qualidade ambiental, de valor científico e econômico, raras e ameaçadas de extinção e as áreas de preservação permanente;
 - c) O meio-socioeconômico – o uso e ocupação do solo, os usos da água e a sócio economia, destacando os sítios e monumentos arqueológicos, históricos e culturais da comunidade, as relações dependência entre a sociedade local, os recursos ambientais e a potencial utilização desses recursos (RESOLUÇÃO CONAMA n° 001, 1986, Artigo 6).

Por sua vez, a delimitação dessas dimensões de impacto deve ser realizada em concordância com as diretrizes do Termo de Referência correspondente, emitido na etapa de licenciamento prévio (LP) pela autoridade ambiental (nesse caso, o IBAMA), no qual se definem os critérios, o conteúdo mínimo e a abrangência do EIA (CELAF, 2002). A abrangência dos impactos ambientais também é definida em concordância com níveis de impacto ou áreas de influência do empreendimento, que ademais de ser requisitos da avaliação de impactos ambientais, são fundamentais na análise, diagnóstico e prognóstico ambiental.

A Avaliação de Impactos Ambientais (AIA) é um dos instrumentos da Política Nacional de Meio Ambiente (LEI N° 6.938/1981, art. 9) e é entendida como *um processo formal de estudos utilizados para prever as consequências produzidas no ambiente por um projeto de desenvolvimento*. Nesse sentido, a AIA,

Deve verificar os problemas, conflitos e agressões aos recursos naturais que afetem a viabilidade do projeto e também como o projeto poderá causar danos a população, ao meio físico e aos empreendimentos circunvizinhos. Conforma a PNUD, o objetivo da AIA é *garantir que problemas potenciais sejam previstos e tratados num estágio preliminar do planejamento do projeto* (BARBIERI, 1995, p. 79).

Apesar da sua importância como instrumento da Política Nacional de Meio Ambiente e como pilar fundamental dos estudos e do licenciamento ambiental, não há critérios nem definições específicas, considerando que a AIA pode variar em concordância com a legislação de municípios e Unidades Federais –desde que atendam as leis federais– e segundo as diretrizes do Termo de Referência do licenciamento.

No entanto, segundo Souza (2019) na legislação ambiental se determina que na AIA podem ser reconhecidos três subespaços de impacto:

Área Diretamente Afetada (ADA): é a área necessária para a implantação do empreendimento, incluindo suas estruturas de apoio, vias de acesso e todas as demais operações unitárias associadas exclusivamente à infraestrutura do projeto (...)

Área de Influência Direta (AID): é a área geográfica diretamente afetada pelos impactos decorrentes do empreendimento/projeto e corresponde ao espaço territorial contíguo e ampliada da ADA, esta poderá sofrer impactos, tanto positivos como negativos;

Área de Influência Indireta (AII): abrange um território que é afetado pelo empreendimento, mas no qual os impactos e efeitos decorrentes deste são considerados menos significativos do que nos territórios das outras duas áreas de influência (...) (SOUZA, 2019, *s.p.*).

No caso do CLIPS, os EIA/RIMA definiram as áreas de influência (ADA, AID, AII e no caso do Porto Sul a AEE) em correlação com o meio físico, meio biótico e socioeconômico nas três fases do projeto: a implantação, operação e desativação. Ainda que existam critérios comuns para definir essas áreas, foram reconhecidas particularidades e outro tipo de critérios para delimitar as áreas de influência. No CLIPS intervirem três consórcios de consultoria ambiental: a Sete Soluções e Logística Ambiental na Mina Pedra de Ferro, a OIKOS na FIOL e o Consorcio HYDROS no Porto Sul.

Área Diretamente Afetada (ADA)

Na mina Pedra de Ferro, a ADA foi definida segundo os critérios anteriormente mencionados e foi delimitada em uma poligonal de 3.925, 86 hectares, área onde se implantarão estruturas como as cavas Norte e Sul, a pilha de estéril, os diques de contenção de sedimentos, a planta de beneficiamento do minério, a barragem de rejeito, as estruturas de apoio operacional, as vias de acesso internas, a fábrica de explosivos e o alojamento entre outras (SETE SOLUÇÕES, 2009).

A ADA da FIOL é aquela que sofreria os impactos diretos na execução das obras como poluição do ar, ruídos, vibrações e modificações na topografia, supressão de vegetação. Nesse caso, incluiria toda a faixa de domínio¹³⁴ da FIOL, que tem 80 metros de largura ao longo de 1.500 km, contando com alguns alargamentos em áreas de pátios e instalações operacionais (OIKOS, 2009). No meio socioeconômico, a ADA será a área projetada para

¹³⁴ Definida como a faixa de terreno de largura variável em relação ao seu comprimento, em que se localizam as vias férreas e demais instalações da ferrovia, incluindo áreas adjacentes adquiridas para fins de ampliação da ferrovia.

executar as desapropriações e reassentamentos; porém, não há uma poligonal ou uma delimitação territorial explícita da ADA no EIA/RIMA.

A ADA do Porto Sul está desagregada em área terrestre (*onshore*) e marinha (*offshore*) do empreendimento. A ADA terrestre do meio físico e biótico corresponderia ao terreno que será ocupado pelas infraestruturas do projeto, incluindo os acessos. Enquanto a ADA marinha estaria delimitada na ponte de acesso aos píeres, os píeres em si, o quebra-mar, as bacias de operação das embarcações, os berços de atracação e as áreas destinadas para o descarte do material dragado (HYDROS, 2011b).

A ADA do meio socioeconômico é delimitada à poligonal do empreendimento, assim como também aos territórios próximos e as áreas de implementação de infraestruturas e acessos na fase de implantação e operação. No EIA/RIMA apresentado em 2011 foram definidas como comunidades da ADA: Lava Pés, Santa Luzia, Itariri, Bom Gosto e Valão. No entanto, é importante apontar que a poligonal do empreendimento ou ADA foi reduzida em 2012 através do Decreto nº 13.918, motivo pelo qual as cinco (5) localidades foram excluídas da ADA e consideradas como parte da Área do Entorno do Empreendimento (AEE) (4ª CCR, 2014).

No caso do Porto Sul, a Área de Entorno do Empreendimento (AEE) é definida como correspondente à área ocupada pelas *comunidades situadas nas imediações da ADA que sofrerão interferências significativas, seja pela proximidade física, seja pelas relações sociais e produtivas que mantem na ADA. Não está delimitada por poligonal em razão da dificuldade de se precisar os limites territoriais dessas comunidades* (HYDROS, 2011b, p. 23).

No EIA/RIMA se estipula que a AEE *corresponde a zona onde poderão ocorrer impactos no uso e ocupação do solo, contaminação de mananciais e atmosféricas, mudanças na dinâmica produtiva, adensamento populacional, entre outras alterações* (HYDROS, 2011b, p. 26). Incluindo assim as comunidades do Condomínio Verdes Mares, Condomínio Barramares, Condomínio Paraíso do Atlântico, Loteamento Joia do Atlântico, Loteamento Vilas do Atlântico-Vila Isabel, Vila Juerana, Aritaguá, Carobeira, Fazenda Porto, Acampamento Novo Destino, Ribeira das Pedras, Vila Olímpio, Vila Campinhos, Sambaituba, Valão, Bom Gosto, Itariri, Lava Pés, Santa Luzia, São Joao/Areal, Urucutuca e Castelo Novo (HYDROS, 2011b).

No entanto, é curiosa a criação e delimitação da AEE levando em consideração que não é uma área de influência de impactos estabelecida na legislação ambiental e que no caso do Porto Sul, poderia afirma-se que foi criada estrategicamente para mascarar a intensidade dos impactos na área que fazia parte da ADA e diminuir os conflitos entre os empreendedores e as comunidades atingidas. Por um lado, efetivamente saíram da poligonal do empreendimento; mas na discussão ambiental e de impactos não é clara sua especificidade em relação com os impactos na ADA. Em outros termos, poderia se afirmar que na área da AEE operariam quase as mesmas dinâmicas de impacto socioambiental que na ADA, só que em uma área excluída da poligonal do projeto.

Área de Influência Direta (AID)

Na definição da Área de Influência Direta (AID) encontramos várias particularidades em cada caso. Para o empreendimento Pedra de Ferro, a AID é equiparável a ADA nos meios físico e biótico, correspondendo ao entorno das áreas de implantação; embora no meio socioeconômico a AID incluiu *os espaços que absorverão as influências diretas do processo de implantação e operação do empreendimento* (SETE SOLUÇÕES, 2009, p. 55). Além disso, são incluídas localidades que apesar de não ser diretamente afetadas, terão influência direta da implantação e operação do empreendimento.

A AID foi definida com uma extensão de 15.000 hectares, incluindo parte das sub-bacias do córrego Pedro Antônio, córrego Grande ou Cachoeira Alta (onde será implantada a barragem de rejeito), rio Grande ou Gentio até no reservatório de açude de Ceraima, córrego das Antas ou Riacho Jacaré, Riacho da Faca Norte, rio da Faca Sul, córrego Agua Salgada e Riacho do Brejinho. Um dos principais critérios que sustentou a definição da AID foram os estudos hidrogeológicos, as características hidrográficas de uso e ocupação do solo e as condições geológicas e geomorfológicas e em menor medida os estudos sobre características atmosféricas e sonoras (SETE SOLUÇÕES, 2009).

A AID do meio socioeconômico foi delimitada nos municípios de Caetité e Pindai, destacando a sede urbana de Caetité, por conta da sua proximidade com a área da mina. Nos distritos de Guirapá e Brejinho das Ametistas se incluem localidades rurais como: Cana Brava, Açoita Cavalo I e II, Fazenda da Mata, Fazenda da Mata de Baixo, Rio da Faca e Rio da Faca de Cima Fazenda das Flores/ Joao Barroca.

No caso da FIOLE, a AID foi definida como a área que seria impactada por um possível acidente de cargas perigosas da ferrovia (como derramamento de álcool, sua evaporação, ou explosão), que em caso de ocorrer não permitiria que os impactos ultrapassem os limites das microbacias, estando entre 0,3 e 0,5 km distante da plataforma da ferrovia (OIKOS, 2009). Levando em consideração qualquer possibilidade de explosão, a AID foi delimitada em 5km para ambos lados da ferrovia, consolidando uma faixa de 10 km de largura nos 1.500 km de extensão da ferrovia.

A AID no meio físico da porção terrestre do Porto Sul foi localizada no baixo curso de rio Almada, entre a localidade de Castelo Novo e a foz do rio, e no baixo curso da bacia do rio Iguape. A AID marinha foi situada entre as localidades da Ponta da Tulha e o Porto do Malhado na região urbana de Ilhéus, ao oeste é delimitada pela linha costeira e ao leste por uma linha que define uma profundidade de 20 metros. Nessa área também foi previsto um raio de 1 km ao redor da ADA, destinado para o descarte do material drenado (HYDROS, 2011b).

No meio biótico da porção terrestre se considerou a planície de inundação da margem direita do rio Almada, partindo da localidade de Castelo Novo, incluindo zonas com vegetação ao Oeste da área do projeto assim como uma zona de terreno acidentado ao sul da ADA. A AID marinha do meio biótico foi delimitada com os mesmos critérios a do meio físico.

A AID terrestre do meio socioeconômico é composta pelos municípios de Ilhéus, Itabuna e Uruçuca. Segundo o estudo da consultoria Hydros, essa área tem a mesma delimitação do que a AID do meio físico, isso considerando características específicas dos estudos de ocupação do solo e do patrimônio arqueológico. Enquanto a AID marinha socioeconômica refere-se as intervenções em atividades pesqueiras e de navegação, delimitada na mesma área da AID dos meios físico e biótico, acrescentando as rotas de navegação das dragas à área de descarte (HYDROS, 2011b).

Área de Influência Indireta (AII)

Por sua vez, a Área de Influência Indireta (AII) da mina Pedra de Ferro é definida como a área entorno da AID, passível de acontecerem os impactos menos significativos no meio ambiente. Nos meios físico e biótico, a AII foi delimitada com uma extensão de 36.500

ha, incluindo as sub-bacias hidrográficas que recebem as drenagens da ADA e a AID: o riacho da Faca Sul, riacho do Brejinho, rio das Umburanas e o rio Grande ou Gentio (SETE SOLUÇÕES, 2009). Em concordância com as dinâmicas hídricas das sub-bacias atingidas tem alguns pontos de justaposição da AID e a AII.

No caso da AII no meio biótico, corresponde a região onde os impactos sobre a fauna e flora provavelmente não alterarão de forma significativa as comunidades. A AII do meio socioeconômico equivale aos municípios de Guanambi e Caculé. No caso da primeira se consideram impactos em função da sua centralidade regional como fornecedor de serviços e comércio. Enquanto a Caculé se valorizam os impactos ao respeito da absorção de mão-de-obra local (SETE SOLUÇÕES, 2009).

A AII da FIOL é definida em relação a impactos de maior alcance espacial, mas de menor intensidade sobre as dinâmicas de uso e ocupação do solo, que nesse caso seria delimitada na área total dos municípios que tivessem alguma faixa territorial atingida pelas obras ou na AID, ou por algum eventual acidente (OIKOS, 2009). Em consideração com a extensão territorial da FIOL, a AII abrange três Unidades Federativas: Bahia, Tocantins e em menor grau Goiás. Na Bahia alcança vários municípios das regiões (em ordem de porcentagem territorial na AII) do Oeste Baiano¹³⁵ (11,7%), a Bacia do Rio São Francisco¹³⁶ (18,7%), Serra do Espinhaço¹³⁷ (12,1%), Médio Rio de Contas¹³⁸ (12,9%) e da Mata Atlântica¹³⁹ (34,9%).

Finalmente a AII terrestre no meio físico do Porto Sul corresponde à ampliação de trechos próximos a AID das bacias hidrográficas do Rio Almada e Iguape, incluindo a Lagoa Encantada. A porção marinha abrange uma ampliação da AID ao norte na Ponta da Tulha e ao sul da foz do rio Cachoeira, a linha de costa ao oeste e a linha de profundidade de 30 metros ao leste, assim como também uma zona de 500m no entorno da AID (HYDROS, 2011b).

A AII do meio biótico abrange as matas bem conservadas próximas a região da Ponta da Tulha, a vegetação ao oeste da Lagoa Encantada, as remanescentes florestais ao oeste da

¹³⁵ Barreiras, Correntina, Jaborandi, Luís Eduardo Magalhaes e São Desiderio.

¹³⁶ Bom Jesus da Lapa, Carinhanha, Coribe, Caculé, Guanambi, Malhada, Palmas de Monte Alto, Riacho de Santana, Santa Maria da Vitória, Santana, São Félix do Coribe, Serra do Ramalho.

¹³⁷ Aracatu, Brumado, Caetité, Dom Basílio, Ibiassuce, Igapora, Ituaçu, Lagoa Real, Livramento de Nossa Senhora, Matina, Pindaí, Rio do Antonio.

¹³⁸ Barra de Estiva, Contendas do Sincorá, Iramaia, Jequié, Manuel Vitorino, Maracás, Mirante, Tanhuaçu.

¹³⁹ Aiquara, Aurelino Leal, Barra do Rocha, Barro Preto, Gongogi, Ibirapitanga, Ilhéus, Ipiaú, Itabuna, Itacaré, Itagi, Itagibá, Itajuípe, Jitaúna, Maraú, Ubaitaba, Ubata, Uruçuca.

AID e o trecho de relevo acidentado ao sul da AID. A porção marinha compõe a área próxima à AID, tendo as mesmas ampliações do meio físico. A AII do meio socioeconômico foi delimitada a partir dos estudos de uso e ocupação do solo, atividade pesqueira e patrimônio arqueológico, que utilizaram a AII definida no meio físico, ademais dos municípios de Barro Preto, Itajuípe, Coaraci e Itacaré (HYDROS, 2011b).

Como foi evidente, os critérios de delimitação das áreas de influência do empreendimento variaram dependendo de cada caso, mantendo proximidade ou se distanciando das diretrizes inicialmente apontadas da legislação ambiental nacional. No caso da mina Pedra de Ferro um dos principais critérios de delimitação foram as dinâmicas hidrogeológicas, mantendo uma certa distinção entre as particularidades de cada meio.

No caso da FIOL, a perspectiva de avaliação mudou radicalmente, primeiro, porque é o caso que se distancia mais dos critérios gerais de avaliação, levando em consideração que a AID e a AII foram delimitadas partindo da possibilidade de ocorrerem acidentes. Além do fato de que a AIA não foi desenvolvida desagregando explicitamente os três subespaços de impacto ADA, AID e AII.

No concernente as particularidades da AIA a nível estadual, em 2008 o Governo da Bahia, através da Secretaria de Meio Ambiente (SEMA) e respondendo as orientações do Conselho Estadual de Meio Ambiente da Bahia (CEPRAM)¹⁴⁰, julgou oportuna a realização de uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), com o objetivo, sobre a perspectiva do desenvolvimento sustentável, de visar, evitar, reduzir ou compensar as implicações adversas e potencializar os benefícios da implementação do empreendimento. Essa AAE foi motivada pelos investimentos programados para a região cacauzeira, especialmente no campo da logística de transporte (LIMA/COPPE/UFRJ, 2011).

O pedido foi realizado ao Laboratório Interdisciplinar de Meio Ambiente (LIMA), do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-graduação e Pesquisa de Engenharia (COPPE) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Os estudos foram iniciados em 2008 e o Relatório final foi emitido em 2011. A AAE foi realizada como uma ação de caráter

¹⁴⁰ Governo Estadual da Bahia. Decreto 11.235/2008, Art. 15: *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* (LIMA, COPPE, UFRJ, 2011, p. 3).

estratégico fundamental no planejamento do desenvolvimento sustentável, visando a “harmonização” entre a implementação do empreendimento e as vocações socioeconômicas já existentes na região como o turismo, a agricultura e a conservação ambiental.

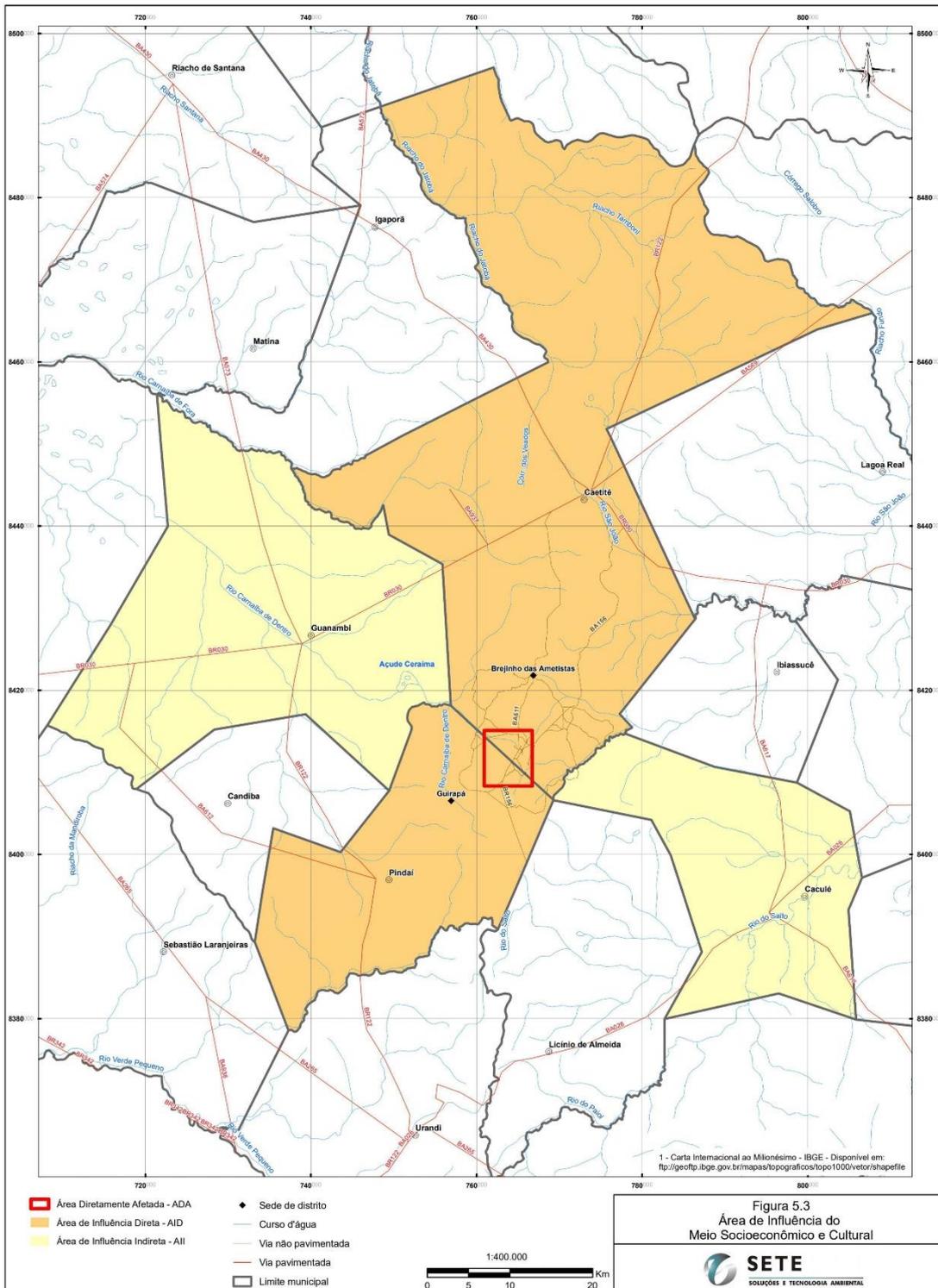
A diferença da AAE e a AIA é que a primeira geralmente acrescenta algumas limitações da segunda; a AAE é realizada de forma independente do licenciamento ambiental, estando mais vinculada com o planejamento de políticas, planos, programas e projetos e tem uma melhor capacidade para avaliar impactos sinérgicos e cumulativos e as repercussões em diversas escalas e dimensões. A AEE é considerada como uma iniciativa pioneira de política e planejamento ambiental fomentada pelo governo estadual, motivo pelo qual a abrangência dos processos socioambientais e econômicos que envolve ultrapassa ao empreendedor e aos órgãos ambientais (LIMA/COPPE/UFRJ, 2011). Em outros termos, a AEE seria uma estratégia de planejamento ambiental que pode complementar os estudos da AIA, que estão enfocados na avaliação multidimensional de um empreendimento isoladamente no marco de um processo de licenciamento.

Entre os principais aportes da AEE está o Diagnóstico Estratégico, no qual foram identificados fatores críticos em três dimensões: determinantes do desenvolvimento: o turismo, a agropecuária e a exploração e a produção de petróleo e gás natural; fatores condicionantes do desenvolvimento como a ocupação do território, a infraestrutura energética e a logística em transportes; e os fatores ambientais como a dinâmica dos ecossistemas e a biodiversidade, os recursos hídricos e atmosféricos.

Conjuntamente esses fatores foram analisados em uma matriz de potencialidades e fragilidades e de oportunidades e ameaças, assim como também foram avaliados visando seus impactos cumulativos e sinérgicos (LIMA/COPPE/UFRJ, 2011). No entanto, segundo o MPF/MP-BA, apesar da importância dos aportes na discussão técnica, socioambiental e territorial dos desenvolvimentos nesse estudo, estes não influenciaram em nada a decisão do Estado da Bahia respeito ao Porto Sul, resultando ser um documento meramente formal (MPF, 2014).

Isso somado as falências dos estudos apontadas pela 4ª CCR do MPF/MP-BA com base em diretrizes fundamentais da legislação ambiental –que com as limitações que possam apresentar– também não foram cumpridas, evidenciam a implantação de um empreendimento com inúmeras irregularidades ambientais, sociais e jurídicas. Agora os

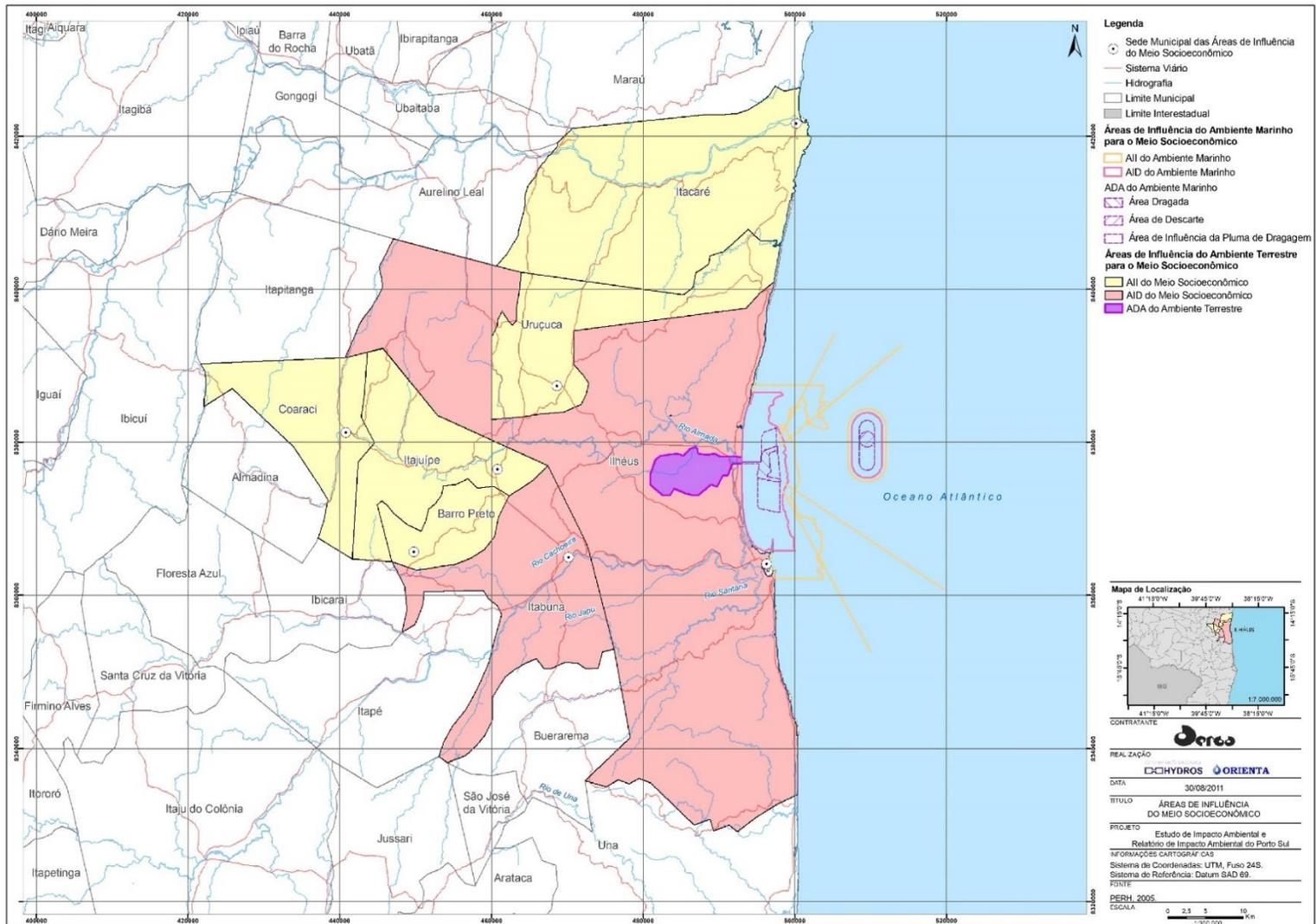
apontamentos do MPF/MP-BA sobre a abrangência dos níveis de impacto leva-nos a pensar em uma amplitude maior e mais intensa de impacto de cada empreendimento, e do CLIPS na sua totalidade.



Mapa 7. Áreas de Influência Mina Pedra de Ferro



Mapa 8. Áreas Diretamente Afetadas e UCs FIOEL (OIKOS, 2009).



Mapa 9. Áreas de Influência do meio socioeconômico Porto Sul (HYDROS, 2011)

Sinergia, cumulatividade e interdependência

Em geral, as avaliações de impacto ambiental estão embasadas na análise lógica, técnica e operacional de diversos atributos de impacto que possam aportar a maior amplitude e complexidade de identificação de impactos possível. A matriz mais implementada é a Matriz Leopold, construída a partir de oito (8) atributos de impacto:

- **Ação:** que define a relação entre causa e efeito
- **Ignição:** define o momento em que a ação irá a gerar o impacto
- **Sinergia:** define o nível de interatividade entre os fatores de modo a aumentar o poder de modificação do impacto
- **Extensão:** define a abrangência do impacto
- **Periodicidade:** define o período de duração do impacto
- **Intensidade:** define a [proporção e força] do impacto
- **Cumulatividade:** refere-se à acumulação, sobreposição de impactos de diferente natureza ou sobre determinado alvo (sistema, processo ou estrutura ambiental)
- **Inversão:** refere-se à capacidade do mecanismo homeostático ou procedimento de gestão/engenharia reverter por recuperação ou restauração o processo de degradação ou dano ambiental (ABI-CHAHIM, 2008, pp. 14-15).

A definição e aplicação desses atributos na AIA está estreitamente relacionada com as diretrizes estabelecidas no artigo 6 da Resolução CONAMA nº001/1986, sobre a previsão da intensidade e magnitude dos impactos discriminando seu caráter positivo e negativo; direto e indireto; imediato, médio e longo prazo; temporário ou permanente; o grau de reversibilidade; suas propriedades cumulativas e sinérgicas e a distribuição de ônus e benefícios sociais.

Nos EIA/RIMA dos projetos que compõem o CLIPS, a AIA foi desenvolvida e apresentada de formas diferentes, motivo pelo qual tentaremos apontar sobre os impactos mais comuns através de uma matriz de impactos dos três empreendimentos, desagregados segundo meio físico, biótico e socioeconômico; embasada nos dados apresentados do RIMA do projeto mina Pedra de Ferro, e os EIA da FIOL e do Porto Sul.

Nossa análise está encaminhada a reconhecer sinergias, cumulatividades e interdependências nos impactos dos três projetos que compõem o empreendimento CLIPS como totalidade, recuperando alguns apontamentos do Parecer Técnico N° 233/2014 da 4ª CCR do MPF/MP-BA com a finalidade de compreender a amplitude multidimensional e multiescalar do CLIPS. No entanto, é importante indicar que nesse parecer, a equipe técnica do MP questiona o caráter sinérgico e cumulativo da FIOL e do

Porto Sul, considerando que no âmbito do licenciamento ambiental tem vínculos muito mais evidentes e interdependentes.

Na nossa perspectiva, ampliaremos a análise incluindo ademais o projeto Pedra de Ferro, arguindo a interdependência Pedra de Ferro-FIOL-Porto Sul, além dos processos de licenciamento ambiental, abrangendo fatores sobre o desenvolvimento e as reconfigurações territoriais. Nesse sentido, é importante apontar e ressaltar a interdependência funcional e logística dos três projetos entanto só podem operar de forma articulada, sinérgica e simultânea.

Segundo os atributos do AIA já mencionados e em diálogo com as definições da 4^a CCR, entendemos o caráter sinérgico dos impactos ambientais e territoriais como a interatividade entre dois ou mais fatores que pode potencializar a intensidade, a magnitude e a abrangência de um determinado impacto. A cumulatividade é entendida como a acumulação, sobreposição ou somatória de diferentes impactos, assumindo que *os impactos sinérgicos são a potencialização de um impacto sobre o outro, os cumulativos, são o resultado da soma entre dois [ou mais] impactos* (4^a CCR/MPF, 2014, p. 2).

Em termos da periodicidade é importante assentar que os impactos cumulativos *resultam do impacto adicional de uma ação, quando somada a outras passadas, atuais e razoavelmente previsíveis no futuro, podendo mesmo resultar de ações pouco impactantes individualmente, mas de significativa importância no seu conjunto* (GOMILDE et.al., 2018, p. 133). A interdependência é compreendida como uma relação bi ou multilateral de dependência sustentada em relações recíprocas entre fenômenos necessária e inevitavelmente correlacionados.

É a partir das condições de sinergia, cumulatividade e interdependência que analisaremos os impactos do CLIPS embasados na unicidade Pedra de Ferro-FIOL-Porto Sul, desagregando-os no meio físico, biótico e socioeconômico ou antrópico.

Impactos no meio físico

E M P.	IMPACTOS MAIS SIGNIFICATIVOS	FASE	POTENCIAL DE IMPACTO					SIGNIFICÂNCIA		
			ÁREA	NATUREZA	INCIDÊNCIA	DURAÇÃO	ABRANGÊNCIA	REVERSIBILIDADE	IMPORTÂNCIA	MAGNITUDE
MINA PEDRA DE FERRO	MEIO FÍSICO									
	Alteração da paisagem	I/O	ADA	Negativa	Direta	Permanente	Local	Irreversível	Média	Média
	Alteração das características físicas dos solos e instalação de processos erosivos	I/O	ADA	Negativa	Direta	Permanente	Local	Reversível médio/longo prazo	Média	Média
	Supressão de solo com aptidão para uso agrossilvopastoril e para preservação da fauna e flora	I/O	ADA	Negativa	Direta	Permanente	Local	Irreversível	Alta Média	Alta Média
	Inviabilização dos solos com aptidão para uso agrossilvopastoril e para preservação da fauna e flora	I/O	ADA	Negativa	Direta	Permanente	Local	Irreversível	Alta (I) Baixa (O)	Alta (I) Baixa (O)
	Construção de diques e da barragem de rejeitos	I	ADA	Negativa	Direta	Permanente	Local	Irreversível (dique 3), reversível em médio ou longo prazo (diques 1 e 2)	Baixa	Baixa
	Alteração da qualidade do ar	I/O/ D	ADA AID AII	Negativa	Direta	Temporária (I,D) Permanente (O)	Local Regional (O)	Reversível a curto prazo	Baixa	Baixa
	Alteração da disponibilidade de recursos hídricos devido ao consumo de água e ao rebaixamento do nível de água subterrânea	I/O	ADA AID AII	Negativa	Direta	Permanente/Temporária (O)	Local	Reversível em médio/longo prazo	Alta (I) Baixa (O)	Alta
	Alteração do leito do corpo hídrico pela implantação da barragem de rejeitos e dos diques de contenção	I	ADA AID	Negativa	Direta	Permanente	Local	Irreversível	Alta	Alta (I) Baixa (O)
	Alteração da qualidade das águas superficiais	I/O/ D	ADA AID AII	Negativa	Indireta Direta (D)	Cíclica Temporária (D)	Regional Local (D)	Reversível em curto prazo	Baixa	Baixa
Alteração da qualidade das águas subterrâneas	I/O/ D	ADA AID AII	Negativa	Indireta	Permanente	Local	Reversível em longo prazo	Baixa	Baixa	

	Assoreamento dos cursos d'água pelo carregamento de sedimentos	O	ADA AID AII	Negativa	Indireta	Cíclica	Local	Irreversível	Média	Média
	Alteração de leitos de corpos hídricos pela abertura da cava sul	O	ADA AID AII	Negativa	Direta	Permanente	Local	Irreversível	Baixa	Baixa
FIOL	Alterações dos níveis de ruídos e vibrações	I/O	ADA AID	Negativa	Direta	Temporário	Local	Reversível	Baixa	Baixa
	Contaminação dos solos e das águas superficiais e subterrâneas por esgotos, óleos e graxas	I/O	ADA AID	Negativa	Direto/Indireto	Temporário	Local	Reversível	Média	Média
	Erosão, assoreamento, compactação dos solos, instabilidade estrutural (escorregamentos, deslizamentos)	I	ADA AID	Negativa	Direto/Indireto	Temporário	Local Regional	Reversível	Média	Média
	Poluição aérea por particulados e gases	I	ADA AID	Negativa	Direto	Temporário	Local	Reversível	Baixa	Baixa
	Risco de contaminação dos solos e das águas superficiais e subterrâneas devido a acidentes com cargas perigosas	O	ADA AID	Negativa	Direto	Temporário	Local	Reversível	Baixa	Baixa
	Risco de represamentos e alagamentos	I	ADA AID	Negativa	Direto	Temporário	Local	Reversível	Baixa	Baixa
	Risco de poluição dos solos e das águas superficiais e subterrâneas devido à disposição inadequada de lixo	I	ADA AID	Negativa	Direto	Temporário	Local	Reversível	Média	Média
PORTO SUL	Alterações na batimetria (imp. Marinho)	I/O	ADA AID	Negativo	Direto	Permanente	Local	Irreversível	Média	Média
	Alterações da hidrodinâmica do rio Almada	I	ADA AID AII	Negativo	Indireto	Permanente	Local	Irreversível	Baixa	Média
	Alteração da qualidade das águas superficiais de mananciais continentais	I	ADA AID AII	Negativo	Direto	Temporário (I) Permanente (O)	Local	Reversível	Baixa (I) Média (O)	Baixa (I) Médio (O)
	Alteração da qualidade das águas subterrâneas	I/O	ADA AID AII	Negativo	Indireto(I) Direto (O)	Temporário (I) Permanente (O)	Local	Irreversível	Baixa	Média

Risco de desenvolvimento de processos erosivos e deslizamentos de terras	I	ADA AID	Negativo	Direto	Temporário	Local	Reversível	Média	Média
Risco de assoreamento de mananciais	I/O	ADA AID AII	Negativo	Indireto	Temporário (I) Permanente (O)	Local	Irreversível	Média	Média
Alteração da qualidade do ar	I/O	ADA AID AII	Negativo	Direto	Temporário (I) Permanente (O)	Local	Reversível	Baixa (I) Média (O)	Média
Alteração do regime de transporte de sedimentos costeiros (imp. marinho)	I/O	ADA AID	Negativo	Direto	Permanente	Regional	Irreversível	Alta	Alta
Alteração na dinâmica hídrica	I/O	ADA AID AII	Negativo	Direto	Permanente	Local	Reversível	Baixa	Média
Alteração local do microclima	I	ADA AID AII	Negativo	Indireto	Permanente	Local	Reversível	Baixa	Média
Aumento de ruídos e vibrações	I/O	ADA AID	Negativo	Direto	Temporário (I) Permanente (O)	Local	Reversível	Baixa	Média
Alteração da qualidade das águas marinhas	O	ADA AID AII	Negativo	Direto	Permanente	Local	Reversível	Baixa	Média
Alterações na qualidade dos sedimentos marinhos	O	ADA AID AII	Negativo	Direto	Permanente	Local	Irreversível	Média	Média

Tabela 5. Impactos no meio físico

A análise dos dados apresentados na tabela evidencia que todos os impactos no meio físico dos três projetos são de natureza ou adversitividade negativa, o que quer dizer que têm efeitos desfavoráveis que potencialmente podem causar impactos considerados como danos ou prejuízos. Os fatores ou impactos mais comuns nos três casos são alterações na paisagem; nas características, qualidade e uso dos solos; a afetação na disponibilidade e qualidade de recursos hídricos superficiais e subterrâneos (especialmente no caso da mina Pedra de Ferro); a geração de processos erosivos e de assoreamento nos corpos d'água; a poluição dos solos e fontes hídricas; o aumento da contaminação sonora e o detrimento da qualidade do ar.

A maioria dos impactos são produzidos nas fases de implantação e operação, tendo um alto grau de incidência direta por causa da construção das infraestruturas ou no caso das

incidências indiretas podem ser ocasionados pela inter-relação de fatores ambientais, na medida em que uma alteração direta pode ocasionar múltiplas afetações de caráter indireto, de efeito cadeia. Enquanto à periodicidade dos impactos se evidencia que no caso da mina Pedra de Ferro a maioria são permanentes, assim como também há algumas afetações nos corpos d'água que são de natureza cíclica.

A significância dos impactos foi agrupada segundo atributos como o grau de reversibilidade, que é determinante para definir a implementação e natureza de programas de mitigação, monitoramento ou potencialização (no caso de impactos positivos); a importância, que caracteriza a relação entre o impacto e o seu conjunto ambiental na área, seu grau de cumulatividade e sinergia. A magnitude está inter-relacionada com a importância do impacto, definindo o grau de interferência com um determinado fator ambiental ou antrópico (OIKOS, 2009; HYDROS, 2011).

Nesse sentido, se reconhecem várias inter-relações de caráter multilateral, entanto os graus de importância e magnitude são definidos a partir de vários atributos como a duração, a reversibilidade e a abrangência. No caso do meio físico, é possível evidenciar cumulatividades e sinergias de impactos nos três projetos, entanto afetam a região centro-sul da Bahia e os ecossistemas da Caatinga, o Cerrado e a Mata Atlântica em detrimento de fatores do solo, dos bens hídricos, a qualidade do ar.

A somatória e sobreposição de impactos no meio físico dos três projetos evidencia uma maior abrangência, incidência, intensidade e magnitude de impactos de muita importância especialmente nos corpos hídricos subterrâneos e superficiais a nível regional¹⁴¹.

Assim podemos afirmar que um dos fatores mais relevantes nos impactos do meio físico foi a afetação aos corpos d'água, partindo dos princípios de cumulatividade e sinergia foi possível evidenciar que, na sua totalidade, o CLIPS atingirá direta e indiretamente três grandes bacias hidrográficas: a do Rio São Francisco, Rio das Contas e a do Leste da Bahia, mais de dez (10) sub-bacias e corpos de água estagnada como o caso da Lagoa Encantada (que se encontra dentro de uma APA) e do Reservatório Açude Ceraima (que abastece água ao município de Guanambi). Além das afetações na região do litoral Atlântico sobre as dinâmicas e a qualidade do ecossistema marinho, isso levando em

¹⁴¹ Em anexos: bacias hidrográficas atingidas e programas de mitigação/compensação por projeto.

consideração a vulnerabilidade hídrica que caracteriza a região oeste da Bahia (Caatinga e Cerrado) e a fragilidade ecossistêmica da área a Mata Atlântica no litoral.

Na perspectiva dos estudos e do licenciamento ambiental foram propostos vários programas e planos encaminhados a mitigar, monitorar e compensar essas afetações. Porém, na nossa leitura sobre o desenvolvimento, a dependência e a autonomia territorial tem grandes limitações, apesar de ser paliativos e formalismos importantes na perspectiva ambiental, não atingem as razões estruturais das problemáticas decorrentes da implementação do CLIPS. Por esse motivo, não aprofundamos na incidência nem no avanço da implementação desses programas, considerando também que é uma questão que desborda os objetivos dessa pesquisa.

Impactos no meio biótico

E M P.	IMPACTOS MAIS SIGNIFICATIVOS	FASE	ÁREA	POTENCIAL DE IMPACTO				SIGNIFICÂNCIA		
				NATUREZA	INCIDÊNCIA	DURAÇÃO	ABRANGÊNCIA	REVERSIBILIDADE	IMPORTÂNCIA	MAGNITUDE
MEIO BIÓTICO										
PEDRA DE FERRO	Perda de fauna por afugentamento	I/O	ADA AID All	Negativa	Indireta	Temporária	Local	Reversível	Média	Baixa
	Perda de vegetação de Caatinga	I	ADA AID All	Negativa	Direta	Permanente	Local	Irreversível	Alta	Alta
	Perda de vegetação de Cerrado	I	ADA AID All	Negativa	Direta	Permanente	Local	Irreversível	Alta	Alta
	Redução da conectividade entre renascentes de vegetação nativa	I	ADA AID All	Negativa	Direta	Temporária	Regional	Reversível a longo prazo	Média	Alta
	Perda e fragmentação de habitats da fauna	I	ADA AID All	Negativa	Direta	Temporária	Regional	Reversível a longo prazo	Alta	Alta
	Perda de espécies da fauna devido a supressão de ambiente de Caatinga	I	ADA AID All	Negativa	Direta	Permanente	Regional	Irreversível	Média	Alta
	Perda de espécies da fauna devida a supressão de Cerrado	I	ADA AID All	Negativa	Direta	Permanente	Local	Irreversível	Média	Média

	Aumento populacional de insetos vetores e favorecimento de endemias	I/O	ADA AID AII	Negativa	Indireta (I) Direta (O)	Temporária	Regional	Reversível a longo prazo	Alta	Alta
	Alterações na riqueza e abundância das comunidades hidrobiológicas	I	ADA AID	Negativa	Indireta	Temporária	Local	Reversível a curto prazo	Baixa	Baixa
	Perda de espécies da ictiofauna devido à perda de habitats	O	ADA AID AII	Negativa	Direta	Temporária	Local	Reversível a médio prazo	Média	Média
	Alteração da qualidade ambiental dos sistemas hídricos das microbacias presentes da ADA e AID	O	ADA AID	Negativa	Direta	Temporária	Local	Reversível a médio prazo	Baixa	Baixa
FIOL	Alteração temporária da circulação da fauna aquática	I	ADA AID	Negativo	Direto	Temporário	Local	Reversível	Baixa	Baixa
	Alterações na circulação da fauna silvestre devido ao efeito barreira	I/O	ADA AID	Negativo	Direto	Permanente	Local Regional	Irreversível	Alta	Alta
	Colonização por espécies ruderais e introdução de espécies exóticas	I/O	ADA AID	Negativo	Direto Indireto	Permanente	Local Regional	Reversível	Média	Média
	Risco de atropelamento de animais	I/O	ADA	Negativo	Direto	Temporário Permanente	Local	Irreversível	Baixa	Baixa
	Risco de redução de habitats da fauna aquática	I	ADA AID	Negativo	Direto	Permanente	Local Regional	Irreversível	Média	Média
	Risco de redução de habitats da fauna subterrânea	I	ADA AID	Negativo	Direto	Permanente	Local	Irreversível	Baixa	Baixa
	Subtração da cobertura vegetal com redução da biodiversidade	I	ADA AID	Negativo	Direto	Permanente	Regional	Reversível	Alta	Alta

	Risco de incêndio devido ao grande volume de biomassa seca gerada (inflamável)	I	ADA AID	Negativo	Direto	Temporário	Local	Reversível	Baixa	Baixa
P O R T O S U L	Perda de cobertura vegetal	I	ADA AID	Negativo	Direto	Permanente	Regional	Irreversível	Média	Média
	Afugentamento da ictiofauna	I/O	ADA AID AII	Negativo	Indireto	Temporário (I) Permanente (O)	Local	Reversível (I) Irreversível (O)	Baixa	Média
	Mortandade de comunidades bentônicas marinhas	I/O	ADA AID AII	Negativo	Direto	Temporário (I) Cíclico (O)	Local	Reversível	Alta	Média
	Mortandade da fauna fossorial e juvenis da avifauna	I	ADA AID	Negativo	Direto	Temporário	Local	Reversível	Média	Média
	Mortandade de ictiofauna críptica e de baixa mobilidade	I/O	ADA AID AII	Negativo	Direto	Temporário (I) Cíclico (O)	Local	Reversível	Baixa	Média
	Criação de novo hábitat de fundo consolidado para a biota aquática	I	ADA AID AII	Positivo	Indireto	Permanente	Local	Irreversível	Alta	Média
	Destruição de habitats de fauna terrestre	I	ADA AID	Negativo	Indireto	Permanente	Local	Irreversível	Média	Média
	Interferências em áreas de preservação permanente	I	ADA AID	Negativo	Direto	Permanente	Local	Irreversível	Alta	Alta
	Afugentamento da fauna do entorno	I	ADA AID AEE	Negativo	Indireto	Temporário	Local	Reversível	Média	Média
	Risco de alteração das condições de suporte da biota aquática	I/O	ADA AID AII	Negativo	Direto (I) Indireto (O)	Temporário (I) Permanente (O)	Local	Reversível	Baixa	Baixa
	Interferência com a produtividade primária de mananciais	I	ADA AID	Negativo	Indireto	Temporário	Local	Reversível	Baixa	Média
	Perda de habitats da ictiofauna continental	I	ADA AID AII	Negativo	Direto	Permanente	Local	Irreversível	Baixa	Média

Risco de interferências com a atividade reprodutiva de tartarugas	I/O	ADA AID	Negativo	Indireto	Temporário (I) Permanente (O)	Local	Reversível	Média	Média
Risco de interferências com o comportamento de cetáceos	I/O	ADA AID AII	Negativo	Indireto	Temporário	Local	Reversível (I) Irreversível (O)	Baixa (I) Média (O)	Média
Risco de colisão com mamíferos marinhos	O	ADA AID AII	Negativo	Direto	Permanente	Local	Reversível	Média	Média
Aumento da biodiversidade marinha	O	ADA AID AII	Positivo	Indireto	Permanente	Local	Irreversível	Alta	Média
Alteração da qualidade do habitat de comunidades bentônicas	O	ADA AID AII	Negativo	Indireto	Permanente	Local	Irreversível	Baixa	Média
Risco de alteração das condições de suporte da fauna terrestre	O	ADA AID AII	Negativo	Indireto	Permanente	Local	Irreversível	Média	Média
Risco de contaminação de flora	O	ADA AID	Negativo	Indireto	Permanente	Local	Reversível	Baixa	Baixa
Possível introdução de espécies marinhas exóticas	O	ADA AID AII	Negativa	Direto	Permanente	Regional	Irreversível	Baixa	Média

Tabela 6. Impactos no meio biótico

De forma similar ao caso do médio físico, quase todos os impactos são de caráter ou adversividade negativa, motivo pelo qual podem ser caracterizados como danos e prejuízos ambientais. A mina Pedra de Ferro e a FIOL terão os impactos mais significativos na etapa de implementação, por consequência –sobre tudo– da supressão da vegetação na ADA e AID na construção das obras. Nesse sentido, sua incidência é maioritariamente direta e é de apontar que quando é indireta geralmente está relacionada com impactos sobre fontes hídricas, especialmente no quesito de biodiversidade; assim como também com o afugentamento de fauna por causa da degradação ou detrimento do seu ecossistema.

Na média os impactos sobre o meio biótico têm uma significância alta e média, tendo uma abrangência local e regional, nos três níveis de intensidade delimitados nas áreas de influência (ADA, AID, AII), com uma duração maioritariamente permanente e quase equitativamente considerados como de caráter reversível e irreversível.

No meio biótico é importante destacar os impactos e as afetações na Caatinga, o Cerrado e a Mata Atlântica, que serão fortemente impactados pela perda de vegetação e de espécies de flora e fauna; a redução da conectividade entre renascentes de vegetação nativa; a perda, detrimento e fragmentação de habitats; a alteração da qualidade dos sistemas hídricos e graves interferências em áreas de preservação permanente, entre outros.

No meio biótico é importante salientar as afetações sobre diversas Unidades de Conservação (UC), considerando que

(...) são áreas protegidas por lei e instituídas pelo Poder Público (podendo ser municipal, estadual ou federal) com o objetivo de garantir a conservação dos seus recursos ambientais. As unidades de conservação são divididas em dois grupos: as Unidades de Proteção Integral, cujo objetivo consiste em preservar a natureza e as Unidades de Uso Sustentável, com o objetivo de conciliar o uso dos recursos naturais e a conservação da natureza (GOMILDE et, al. 2018, pp. 237).

No caso do CLIPS só serão direta e indiretamente afetadas Unidades de Uso Sustentável como Áreas de Proteção Ambiental (APA), Áreas de Proteção Permanente (APP) e Reservas Particulares do Patrimônio Natural (RPPN), nas quais –paradoxalmente– podem acontecer atividades de mineração ou a elas relacionadas (a exceção das Reservas Extrativistas), sempre e quando estejam de acordo com o plano de manejo da unidade.

O CLIPS afetará uma ampla quantidade de UCs desde o centro-sul até o litoral sul do estado da Bahia. Todas as UCs atingidas são Unidades de Uso Sustentável, das quais se destacam principalmente a APP do Riacho Pedra de Ferro e a APA Lagoa Encantada e Rio Almada, pelo fato de estarem localizadas nas ADAs do projeto Pedra de Ferro e do Porto Sul respectivamente.

As APAs são consideradas *áreas dotadas de atributos naturais, estéticos e culturais importantes para a qualidade de vida e o bem-estar das populações humanas*; e sua criação tem como objetivo *proteger a diversidade biológica, ordenar o processo de ocupação humana e assegurar a sustentabilidade dos recursos naturais* (MMA, s.f). Por sua vez, as APP são espaços territoriais especialmente protegidos com a funcionalidade ambiental de *preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica, a biodiversidade, o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas* (MMA, 2011, p. 9).

No entanto, chama a atenção o fato de que no caso do CLIPS seja permitida a implementação e operação de obras com importantes e desfavoráveis impactos socioambientais em áreas prioritárias e estratégicas na preservação ambiental. Como já foi mencionado, na legislação ambiental se estipula que atividades mineiras e associadas podem ser implementadas em Unidades de Uso Sustentável. Nesse caso, seria importante analisar os planos diretores das APAs e APPs atingidas, para identificar se são condicentes com atividades de mineração. Porém é uma análise que extrapola os objetivos dessa pesquisa, por isso não aprofundaremos nessa questão, mas que poderá ser desenvolvida com maior detalhe em outras indagações.

Os Parques Estaduais pertencem a categoria de Parque Nacional, definida como uma Unidade de Proteção Integral, criada com o objetivo de preservar a natureza, não sendo condicente com atividades industriais nem de extração mineral. Não obstante, nessas áreas de preservação são permitidas atividades recreativas, educativas, de interpretação ambiental e pesquisas científicas.

Os Parques Estaduais Ponta da Tulha e Serra do Conduru (PESC), foram criados como compensações ambientais do Porto Sul e da construção da rodovia BA 001 respectivamente. Esse fato evidencia um paradoxo, no qual a criação dos Parques Nacionais é resultado direto da implementação de atividades poluentes e geradoras de desmatamento, estipulando medidas de “preservação” dentro da poligonal do parque; mas legitimando processos de degradação socioambiental nas proximidades e fora dela.

As Reservas Particulares do Patrimônio Natural (RPPN) são áreas de proteção ambiental privada criadas por iniciativa do proprietário da área, que tem como objetivo conservar a biodiversidade, permitindo atividades de pesquisa científica, turismo e recreação. Igualmente que no caso das APAs e as APP seria preciso indagar se o plano diretor ou de gerenciamento da RPPN é condicente com atividades de mineração e a ela associadas. Justamente as medidas de mitigação e as compensações ambientais do meio biótico estão especialmente focadas nas UCs, bem seja na criação de novas áreas ou no fortalecimento de outras já existentes¹⁴².

Chama a atenção o fato de que todas as medidas compensatórias estão orientadas a criar ou a apoiar UCs; enquanto as medidas de monitoramento e mitigação são implementadas através dos diversos programas e planos ambientais, especialmente dos PBAs, que na

¹⁴² Em anexos: principais medidas de mitigação/compensação por empreendimento.

atualidade são um campo de disputa importante na fiscalização e avaliação da implementação do CLIPS. Ainda que seja nítido porque não consideramos os planos e programas de mitigação/monitoramento/compensação como questões estruturais no debate do desenvolvimento e da autonomia territorial; não podemos ignorar o fato de que são fatores importantes na disputa e resistência ao CLIPS.

A definição das compensações ambientais do Porto Sul foi realizada pelo Comitê de Compensação Ambiental Federal (CCAF), destinando um total de R \$10.632.622, 30 (dez milhões seiscientos trinta e dois mil seiscientos e vinte e dois reais)¹⁴³ aplicados a várias APAs e RPPN. Em 2016, o MPF/MP-BA emitiu uma Recomendação Conjunta ao IBAMA, ao Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e ao governo estadual da Bahia, solicitando que fossem priorizados os investimentos em UCs da região impactada, sendo que na definição do CCAF só o 30% dos recursos seriam destinados a região de influência do empreendimento (ICP MPF).

Em 2017, o MPF/MP-BA elevou a recomendação de ACP na Justiça Federal, na qual foi solicitada a suspensão da destinação dos recursos da compensação ambiental e que fossem priorizadas as UCs afetadas pelo Porto Sul. A solicitação foi aprovada em decisão liminar por parte da Justiça Federal.

Temos conhecimento de que na atualidade (primeiro semestre de 2020) existe uma disputa entre as comunidades locais direta e indiretamente afetadas, o Ministério Público (MPF/MP-BA), a BAMIN e o IBAMA por exigir e garantir o cumprimento dos PBAs que foram exigidos nas condicionantes das licenças ambientais (LP e LI). No entanto, considerando que extrapola os objetivos dessa pesquisa não indagamos neles a profundidade.

¹⁴³ Destinados a UCs como: APA Lagoa Encantada e Rio Almada, Parque Estadual Serra do Conduru, Parque Nacional Boa Nova, Parque Nacional Serra das Lontras, Parque Nacional Chapada Diamantina, Parque Natural Cariri, entre outras.

Impactos no meio socioeconômico

E M P.	IMPACTOS MAIS SIGNIFICATIVOS	FASE	ÁREA	POTENCIAL DE IMPACTO				SIGNIFICÂNCIA		
				NATUREZA	INCIDÊNCIA	DURAÇÃO	ABRANGÊNCIA	REVERSIBILIDADE	IMPORTÂNCIA	MAGNITUDE
MEIO SOCIOECONÔMICO										
MINA PEDRA DE FERRO	Mudança na vida diária da população residente próxima a obra	I	ADA AID AII	Negativo	Indireto	Temporário	Local	Reversível em curto prazo	Alta	Média
	Aspectos sociais, culturais e psicológicos das populações a serem afetadas diretamente pelo empreendimento	I	ADA AID AII	Negativo	Direto	Permanente	Regional	Irreversível	Alta	Alta
	Exposição da população a riscos de acidentes	I	ADA AID AII	Negativo	Indireto	Temporário	Local	Reversível em curto prazo	Alta	Média
	Alterações na estrutura social e econômica local em função da população flutuante a ser empregada como mão-de-obra no empreendimento, considerando a desmobilização com a conclusão da obra	I	ADA AID AII	Negativo	Direto	Temporário	Regional	Reversível em curto prazo	Alta	Média
	Perdas de áreas de agricultura, silvicultura e pastagens	I	ADA AID	Negativo	Direto	Permanente	Local	Irreversível	Baixa	Baixa
	Aumento na demanda de bens e serviços com consequente elevação de preços	I	ADA AID AII	Negativo	Direto	Temporário	Regional	Reversível em curto prazo	Alta	Média
	Mudanças no quadro de saúde com a incidência de novas doenças	I	ADA AID AII	Negativo	Direto	Temporário	Regional	Reversível em curto prazo	Alta	Média
	Valorização das terras	I	ADA AID	Negativo	Direto	Temporário	Regional	Reversível em curto prazo	Baixa	Baixa
	Aumento demográfico das localidades vizinhas	I/O	ADA AID AII	Negativo	Direto	Temporário (I) Permanente (O)	Regional	Reversível em curto prazo (I) Irreversível (O)	Média	Média (I) Alta (O)
	Elevação do nível de emprego regional	I	ADA AID AII	Positivo	Direto	Temporário	Regional	Reversível em curto prazo	Alta	Média
	Aumento da arrecadação de impostos	I/O	ADA AID AII	Positivo	Direto	Temporário (I) Permanente (O)	Regional	Reversível em curto prazo (I) Irreversível (O)	Alta	Média
	Alteração no cotidiano das famílias sujeitas a relocação	I/O	ADA AID	Negativo	Direto	Permanente	Regional	Irreversível	Alta	Alta
Destruição de sítio arqueológico pre-histórico	I	ADA AID	Negativo	Direto	Permanente	Regional	Irreversível	Alta	Alta	

	Alterações na estrutura social, econômica, cultural, relações de vizinhança e práticas cotidianas	O	ADA AID AII	Negativo	Direto	Permanente	Regional	Irreversível	Alta	Alta
	Disponibilização de infraestrutura e novos equipamentos	O	ADA AID AII	Positivo	Direto	Temporário	Regional	Irreversível	Alta	Alta
	Aumento populacional de insetos vetores e favorecimento de endemias	O	ADA AID	Negativo	Direto	Temporário	Regional	Reversível em curto prazo	Alta	Média
	Decréscimo da arrecadação tributária	D	ADA AID AII	Negativo	Direto	Permanente	Regional	Irreversível	Alta	Alta
	Decréscimo da oferta de emprego	D	ADA AID AII	Negativo	Direto	Permanente	Regional	Irreversível	Alta	Alta
	Redução na geração de renda	D	ADA AID AII	Negativo	Direto	Permanente	Regional	Irreversível	Alta	Alta
FIOL	Alterações no uso do solo e deslocamentos de contingentes populacionais	I/O	ADA AID AII	Negativo	Direto Indireto	Temporário Permanente	Local Regional	Irreversível	Alta	Alta
	Dinamização da economia regional	O	ADA AID AII	Positivo	Direto Indireto	Permanente	Local Regional	Irreversível	Alta	Alta
	Geração de empregos para a mão-de-obra local não especializada	I	ADA AID AII	Positivo	Direto Indireto	Temporário	Local	Reversível	Baixa	Baixa
	Redução no emprego no modo rodoviário, provavelmente compensado pela geração de empregos em virtude da dinamização da economia	O	ADA AID AII	Positivo Negativo	Indireto	Permanente	Local Regional	Irreversível	Média	Média
	Risco da geração de criatórios de insetos que proliferam doenças endêmicas	I	ADA AID	Negativo	Direto	Temporário	Local	Reversível	Baixa	Baixa
	Risco de acidentes e a segurança das pessoas	I/O	ADA AID	Negativo	Direto	Temporário/ Permanente	Local	Reversível	Média	Média
	Risco de perda de patrimônio arqueológico	I	ADA AID AII	Negativo	Direto	Temporário	Local	Irreversível	Alta	Alta
	Seccionamento da propriedade rural e interferências em áreas especiais de acesso à terra	I	ADA AID	Negativo	Direto	Permanente	Local	Irreversível	Alta	Alta
PORTO SUL	Geração de empregos diretos	I/O	ADA AID AII	Positivo	Direto	Temporário (I) Permanente (O)	Regional	Reversível	Alta	Média
	Geração de empregos indiretos	I/O	AID AEE AII	Positivo	Indireto	Temporário (I) Permanente (O)	Regional	Reversível	Média	Média

Aumento desemprego na fase final das obras	I	AID AEE AII	Negativo	Direto	Temporário	Regional	Reversível	Média	Média
Alteração da capacidade de subsistência de famílias reassentadas	I	AID AEE AII	Negativo	Direto	Permanente	Local	Reversível	Alta	Média
Alteração de vínculos sociais de famílias reassentadas	I	AID AEE AII	Negativo	Direto	Permanente	Local	Reversível	Alta	Média
Aumento das demandas de infraestrutura e serviços nas comunidades no entorno do empreendimento	I	AID AEE	Negativo	Direto	Permanente	Regional	Reversível	Alta	Média
Geração de fluxos migratórios	I/O	AID AII	Negativo	Indireto	Temporário	Regional	Irreversível	Alta	Média
Aumento da arrecadação municipal e estadual e federal	I/O	AID AII	Positivo	Indireto	Temporário (I) Permanente (O)	Local Estadual Federal	Reversível	Média	Média
Interferências com a atividade pesqueira	I/O	ADA AID AII	Negativo	Direto	Temporário (I) Permanente (O)	Local	Irreversível	Alta	Média (I) Alta (O)
Perda de culturas	I	ADA AID AII	Negativo	Direto	Permanente	Local	Irreversível	Alta	Média
Estímulo ao fortalecimento da agricultura familiar	I	AID AEE AII	Positivo	Direto	Permanente	Regional	Reversível	Alta	Média
Interferência local com o turismo	I	ADA AEE AID AII	Negativo	Direto	Permanente	Local	Irreversível	Média	Média
Aumento da especulação imobiliária no entorno do empreendimento	I	AID AEE AII	Negativo	Indireto	Temporário	Regional	Reversível	Média	Média
Risco de interferências com o patrimônio arqueológico	I	ADA AID AEE	Negativo	Indireto	Permanente	Local	Irreversível	Média	Média
Alteração do comportamento e modo de vida das comunidades do entorno	O	AEE AID	Negativo	Indireto	Permanente	Regional	Irreversível	Alta	Média
Risco de acidentes e vazamentos de produtos químicos	O	ADA AID AEE	Negativo	Direto	Permanente	Local	Reversível	Média	Média
Afirmação do bi polo Ilhéus/Itabuna como polo de desenvolvimento nacional	O	AII	Positivo	Direto	Permanente	Estadual	Reversível	Alta	Alta

Tabela 7. Impactos no meio socioeconômico

A diferença da avaliação de impactos no meio físico e biótico; no meio socioeconômico se reconhecem impactos de adversividade negativa e positiva, considerando que nesse meio se concentram os principais argumentos para justificar e apresentar como positiva a implementação do CLIPS. Um dos principais argumentos é a geração direta e indireta de emprego nas etapas de implementação e operação e é importante apontar que as cifras estimativas de geração de emprego variam significativamente dependendo da fonte das informações e são estrategicamente elevadas para demonstrar um maior impacto positivo nesse fator.

Conforme dados do RIMA da mina Pedra de Ferro, na fase de implantação se estima a geração de 4.000 empregos diretos para a construção civil, serviços administrativos e de logística e na fase de operação se estima a geração de 1.300 empregos diretos para mão-de-obra não qualificada e qualificada. Porém, é importante contrastar esses dados disponibilizados nos estudos técnicos e ambientais com as informações publicitadas pelo Governo da Bahia nas quais se estima a geração de 10.000 empregos diretos e 20.000 indiretos na fase de implementação e de 1.500 empregos diretos na fase de operação (BAHIA, 2019).

As estimativas de geração de emprego da VALEC para o empreendimento FIOL são de 9.850 empregos diretos, de nível médio fundamental, e aproximadamente 29.500 indiretos, com ênfase especial na contratação de mão-de-obra local não especializada (OIKOS, 2009). Além da geração de emprego, se considera importante a implementação de programas e planos de qualificação da mão-de-obra local e regional.

Na AIA do Porto Sul se estimou a geração de 2.000 empregos no pico da fase de implementação (o que quer dizer que é uma cifra menor nas etapas de início e culminação da implantação das obras) e de 1.700 empregos diretos na fase de operação. Nos casos das duas fases, os empreendedores assumiram o compromisso de contratar a maior quantidade de mão-de-obra e profissionais locais e qualifica-os para o desenvolvimento das atividades portuárias (HYDROS, 2011). A proporção de empregos indiretos é estimada de 2 a 1, o que significa que por cada emprego direto gerado se espera a criação de dois empregos indiretos.

No entanto, é importante apontar que o fator emprego terá impactos negativos na fase de desativação da mina e da culminação das obras de implantação devido a que implicará a

desmobilização de um contingente amplo de população, o que pode ter efeitos negativos como o aumento no desemprego e a desocupação na região.

A significância dos impactos é majoritariamente média-alta e de abrangência regional, considerando que envolve fenômenos sociais altamente complexos como processos migratórios, alterações na estrutura social e econômica, a perda de culturas, mudanças demográficas, desapropriações de terra, e em geral, fortes processos de desterritorialização. A reversibilidade dos impactos é quase equitativamente definida como reversível e irreversível, destacando no segundo caso as afetações culturais, psicológicas; as alterações na estrutura econômica e social e nas dinâmicas migratórias. Como medidas para reagir diante impactos reversíveis e irreversíveis foram propostos diversos planos e programas de monitoramento, mitigação e compensação¹⁴⁴.

Os programas de mitigação/compensação/monitoramento do meio socioeconômico não estão enfocados em priorizar comunidades tradicionais, a exceção do caso da mina Pedra de Ferro, em que alguns dos programas priorizam a comunidades quilombolas diretamente afetadas. Assim como também no Porto Sul, no qual foram propostos alguns programas de monitoramento e compensação da atividade pesqueira, o que deve envolver a comunidades ribeirinhas dos municípios de Ilhéus e Itacaré.

Nos dados apresentados se evidencia que há vários fatores comuns nos programas de mitigação/compensação do CLIPS como a qualificação e capacitação da mão-de-obra, as desapropriações e reassentamentos, a educação ambiental, as prospecções e resgates arqueológicos e a gestão ambiental, entre outras. Não aprofundaremos no estado atual da implementação desses programas e planos considerando suas limitações respeito a nossa perspectiva de análise e devido a que extrapola os objetivos dessa pesquisa.

Por outra parte, no meio socioeconômico —sobre tudo nas áreas AID e AII— tem unidades territoriais de comunidades tradicionais como reservas indígenas, ribeirinhas, extrativistas e quilombolas¹⁴⁵, ademais de assentamentos de Reforma Agraria, nos quais a intensidade e significância dos impactos é muito maior. Por enquanto basta apontar que o CLIPS vai atingir direta e indiretamente a comunidades tradicionais e assentamentos de

¹⁴⁴ Em anexos: medidas de compensação e mitigação socioeconômicas dos empreendimentos

¹⁴⁵ Definidas no Decreto 6.024 como “grupos culturalmente diferenciados que se reconhecem como tais, que possuem formas próprias de organização social, que ocupam e usam territórios e recursos naturais como condição para sua reprodução cultural, social, religiosa, ancestral e econômica, utilizando conhecimentos, inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição” (OIKOS, 2009, p. 72).

reforma agraria na maioria dos municípios nas três áreas de influência, com especial foco, nos municípios de Caetité, Pindai, Bom Jesus da Lapa, Ilhéus, Itabuna, Itacaré e Uruçuca.

Capítulo 5. Territorialização minério-exportadora no sul da Bahia

Nesse capítulo, realizaremos um movimento analítico de retorno do concreto ao abstrato com o objetivo de posicionar a territorialização minério-exportadora no sul da Bahia no cenário macrorregional, no marco do aprofundamento dos fenômenos da globalização e um novo imperialismo sobre o espaço e os territórios.

Assim retomaremos várias das discussões apresentadas nos capítulos anteriores sobre os processos históricos de territorialização na Bahia, destacando a centralidade e continuidade das monoculturas e da lógica exportadora como territorialidade hegemônica na Bahia. Por sua vez, articularemos essa leitura com o escalonamento e avanço de relações de poder, territorializações e forças de regionalização e globalização nesse processo de expansão contemporânea de capital. A partir da lógica do desenvolvimento, a modernização e a tecnificação dos territórios compreenderemos o projeto territorial e geopolítico mais amplo no qual está inserida a implementação do CLIPS, a IIRSA.

Por último, evidenciaremos a heterogeneidade, a complexidade e as contingências que convergem nesse processo de territorialização minério-exportadora, que como já foi mencionado, é hegemônico, mas não acabado nem homogêneo. A partir da análise de algumas das resistências territoriais locais, compreenderemos a tríade territorialização-desterritorialização-reterritorialização na qual se entende que a imposição de uma territorialidade hegemônica (totalidade da lógica do capital, da mais-valia) se encontra como força antagônica e contraditória com uma multiplicidade de outras territorialidades e sociedades rurais, populares, tradicionais e autônomas que se relacionam e constroem seu território desde outras lógicas, que priorizam a incidência de forças de localização, do lugar, das redes horizontais e da criação de territórios e espaços para a vida.

Territorialização do capital: reprimarização da economia baiana?

Como foi evidenciado nos capítulos anteriores, a implementação do CLIPS implica a coexistência e sobreposição de uma série de complexidades multidimensionais, forças e relações multiescalares, que não só se evidenciam na sinergia, cumulatividade e interdependência dos impactos socioambientais decorrentes do empreendimento; mas que

também estão inter-relacionadas com dinâmicas políticas e econômicas macrorregionais que influenciam fortemente o passado, presente e futuro dos territórios.

Como foi apresentado no capítulo 2, a Bahia historicamente tem sido um estado altamente dependente do desenvolvimento de atividades primárias como o cultivo de *commodities* como algodão, soja, arroz, cana de açúcar, cacau, café e frutais (de caráter agroindustrial e a pequena escala) e produtos agroflorestais como eucalipto e madeiráveis. Ademais de atividades industriais (altamente centralizadas na RMS), pecuárias extensivas, agricultura familiar e desenvolvimentos representativos nas áreas de turismo, mineração e no setor de serviços.

Em termos de condições produtivas é importante apontar que os produtos de exportação e as monoculturas (especialmente de cana de açúcar, cacau e eucalipto) se sustentam em uma estrutura fundiária altamente concentrada e desigual, na qual poucos grupos de poder, as vezes herdeiros dos antigos latifúndios coloniais, concentram grandes extensões de terra. Segundo Santos et., al (2014), para o 2006 o Índice de Gini¹⁴⁶ para a terra nos territórios de identidade do Sertão Produtivo, do Meio Sudoeste da Bahia, Vitória da Conquista e do Litoral Sul (onde vai ser implantada a Mina Pedra de Ferro, a FIOLE e o Porto Sul respectivamente) oscilava entre o 0,5 e o 0,7 pontos, o que equivale a uma concentração meia e forte da terra.

Por sua vez, os rendimentos, igualmente acumulados, se sustentam na exploração de mão-de-obra semiescrava ou precarizada e na reprodução de estruturas sociais conservadoras, e altamente dependentes da volatilidade de forças econômicas globalizadoras, a expensas da produção de miséria, pobreza e precariedade para as populações territórios locais. Enquanto ambiental e ecologicamente se evidencia uma lógica de exploração, dominação e mercantilização da natureza, na perda de biodiversidade, na afetação de ciclos ecológicos, na destruição da paisagem e dos meios de vida para populações de flora, fauna e humanas.

No caso da mineração de minério de ferro, nos referimos à implementação de um modelo de extração que implica drásticas alterações ambientais de caráter irreversível. Como foi evidenciado no capítulo anterior, a implantação dessas técnicas e redes de infraestrutura é permanente, provocando por sua vez, significativas intervenções nos ciclos hídricos e

¹⁴⁶ Coeficiente de medição da desigualdade. É medido em um rango de 0 a 1, no qual 0 corresponde a completa igualdade e 1 a completa desigualdade.

na qualidade ambiental. Além de ser um processo extrativo que põe em risco permanente as populações locais e regionais devido à realização de processos extrativos que usam materiais perigosos como explosivos e metais pesados altamente contaminantes. Assim como também a instalação de barragens de rejeito que, como já foi evidenciado nos casos de Mariana e Brumadinho, tem altos riscos em decorrer em crimes ambientais.

Na discussão fundiária e geopolítica, é importante apontar que o modelo de mineração-exportação do CLIPS pode ser entendido como um processo de estrangeirização do território, no qual grupos de poder multinacional, nesse caso o ERG através da BAMIN e as corporações chinesas que vão investir no empreendimento (CREC, CCCC, Claifund), exercem sua territorialidade de forma dominante, bem seja material o imaterialmente através da compra de terras, no investimento em infraestruturas e projetos de desenvolvimento, no controle de processos de trabalho e na intervenção em planos de governo e políticas públicas. Em suma, quando corporações e grupos de poder global exercem hegemonicamente o controle territorial.

Por enquanto, mais do que a produção em si, nos interessa discutir o destino desses produtos, que na sua maioria são exportados para o mercado internacional, especialmente para a China, os Estados Unidos, a Argentina e os Países Baixos. Nos últimos 20 anos, a balança comercial da Bahia teve um importante crescimento nas exportações de *commodities* agroindustriais, produtos petroquímicos e metalúrgicos (GOÉS, 2018), o que nos leva a indagar sobre as dinâmicas da territorialização do capital no estado e suas distancias e proximidades com as dinâmicas nacionais.

No período 2000-2014 houve um importante aumento da participação dos produtos primários nas exportações baianas. Em 2000 a participação desses produtos equivalia ao 14% do total das exportações, passando a representar no ano 2014 o 25%. Em contraste, a exportação de produtos industrializados (com maior valor agregado) passou do 83,2% ao 73% do total das exportações do estado (GOÉS, 2018); do qual o 31,2% e o 36% correspondia respectivamente a produtos semimanufaturados. O aumento das exportações primárias nesse período é condizente com o *boom das commodities*, no qual houve um significativo aumento no preço e na demanda de produtos primários no mercado internacional, especialmente puxados pela ascensão da industrialização, urbanização e crescimento econômico de países emergentes como a China.

No entanto, no período 2014-2017 houve uma queda nos preços das *commodities* e uma desaceleração do crescimento econômico da China, o que teve importantes efeitos na balança comercial do Brasil e da Bahia, considerando a relevância e a ascensão da economia de exportação agroindustrial e mineral que se estava consolidando com maior força desde inícios da década dos anos 2000.

A partir do ano 2018 começaram a recompor-se as exportações baianas, que para fevereiro desse ano alcançaram os US \$606,5 milhões, com um aumento do 31% em relação com a cifras registradas em 2017. A distribuição da participação nas exportações considerando os segmentos mais representativos era: 20,9% papel e celulose; 18,6% químicos e petroquímicos; 10,2% setor automotivo; 9,5% soja e derivados; 8,9% metalúrgicos; 7% petróleo e derivados; 5,4% metais preciosos; 3,4% cacau e derivados; 2,4% algodão e derivados e minerais 2,1% (SEI, 2018).

O desenvolvimento econômico da Bahia não é homogêneo, se bem é claro que a agroindústria, a indústria e o setor de serviços são de grande importância na economia regional e nacional é necessário distinguir como se distribuem espacialmente considerando desigualdades e heterogeneidades socioeconômicas e geográficas. Isso com a finalidade de discutir a conhecida ideia da *reprimarização da economia* como um elemento fundamental na análise do objeto de estudo dessa pesquisa, a territorialização minério-exportadora decorrente da implementação do CLIPS.

Em diálogo com essa perspectiva geográfica e socioeconômica é importante localizar temporal e espacialmente nossa problemática. Desde a terceira década do século xx, o Brasil teve um significativo processo de industrialização que o posicionou como uma potência econômica macrorregional, junto com os desenvolvimentos de países latino-americanos como a Argentina, o Chile e o México fundamentalmente. Porém essa industrialização não aconteceu simultânea nem homogeneamente no território nacional, os grandes focos de industrialização se concentraram nas principais regiões metropolitanas do Sudeste como São Paulo e Rio de Janeiro e mais tardiamente em outras regiões metropolitanas como a de Salvador, Recife e Belo Horizonte, entre outras.

Entre as décadas de 1930 e 1960 o projeto nacional de industrialização foi reivindicado pelas burguesias urbano-industriais em ascensão, em contraste com o poder de oligarquias e latifundiários agroexportadores, donos de terras e senhores, que se consolidaram durante o século XIX. Contudo, a industrialização se concretizou primeiramente (na Era

Vargas) como um projeto nacionalista em confronto mais nítido com as oligarquias tradicionais; embora posteriormente (final da década de 1950) teve uma abertura na ampliação da participação de setores externos, particularmente de capitais estrangeiros, evidenciado fundamentalmente no programa de desenvolvimento econômico do governo de Juscelino Kubitschek, o Plano de Metas¹⁴⁷ (MARINI, 1982).

Segundo Marini (1982), nesse período se estabeleceu uma nova relação entre esses dois setores de classe, a burguesia industrial e os latifundiários agroexportadores, traduzida em um projeto de cooperação econômica evidenciado na influência do capital estrangeiro investido na indústria, permitindo por sua vez, o aumento dos lucros das exportações. Com isto, queremos apontar que, o projeto industrializador não foi homogêneo nem absoluto, entanto estava em diálogo e confronto constante com outras estruturas e poderes sociais, ideia que nos oferece importantes ferramentas para discutir a premissa da *reprimarização* na territorialização minério-exportadora no sul da Bahia.

Ainda que na escala nacional se consolidasse um projeto urbano-industrial, nas escalas regionais e locais operavam simultaneamente outro tipo de dinâmicas que se articulavam diferencialmente a esse projeto nacional. Nos territórios periféricos e de fronteira, a lógica centralizada da industrialização se manifestou na emergência de fluxos migratórios intra-nacionais, que consolidaram um amplo contingente de famílias de imigrantes e trabalhadores nas principais regiões metropolitanas, que operaram como força de trabalho nas grandes indústrias¹⁴⁸.

Em contraste com outros casos nos que a dinâmica interna das regiões manteve suas particularidades mais relacionadas às estruturas latifundiárias e agroexportadoras, às elites oligárquicas tradicionais ou timidamente envolvidas em processos de urbanização-modernização a menor escala em pequenas cidades, como foi o caso de Ilhéus e Itabuna no litoral sul da Bahia.

Enquanto na escala nacional (com especial foco na região Sudeste) se consolidava o poder de emergentes burguesias industriais e se erguiam estruturas urbano-industriais (1930-

¹⁴⁷ Programa baseado em facilidades alfandegárias, estímulos fiscais a iniciativa privada, nos investimentos públicos em setores básicos e no ingresso de capitais estrangeiros. Os principais investimentos foram em obras públicas e na construção civil, concentradas no projeto da construção da emergente capital Brasília.

¹⁴⁸ Como resultado desse processo são bem conhecidos os fluxos migratórios nordestinos nas grandes capitais como São Paulo, Brasília e Rio de Janeiro.

1970); no sul da Bahia se desenvolveu uma modernização-conservadora fortemente atrelada à monocultura do cacau e sua decorrente economia de exportação.

Como bem evidencia Milton Santos no seu estudo sobre a zona do cacau (1957); nos seus primórdios antes da chegada dos colonizadores portugueses no século XVI, o litoral sul da Bahia era povoado por populações indígenas, que logo da chegada dos colonizadores e da fundação da Capitania de São Jorge dos Ilhéus, não cessaram esforços nos enfrentamentos contra estes, que se estabeleceram no território litorâneo com engenhos de cana-de-açúcar. Em vista dessas dificuldades na inclusão dos indígenas como mão-de-obra nos engenhos, foram trazidas populações africanas em condição de escravizados, que começaram a ter um importante papel no povoamento do território litoral sul¹⁴⁹.

A implantação dessa economia de exportação na região, trouxe consigo a chegada de imigrantes do interior da Bahia e de outros Estados nordestinos, especialmente do Sergipe, *donde a inclemência da seca os tangia em busca de melhor acolhida em terras mais férteis e dóceis, com as da zona sul da Bahia* (SANTOS, 1957, pp. 45). A emergência da monocultura de exportação cacaueira¹⁵⁰ no sul da Bahia implicou a consolidação do *coronelismo*, uma estrutura social sustentada na propriedade fundiária de terratenentes e oligarcas, proprietários de fazendas de cacau que tiveram especial protagonismo no controle da economia, da política e da cultura desde as primeiras décadas do século xx até a década de 1980 (FALCÓN, 1983).

A monocultura cacaueira constituiu uma região de fronteira agrícola altamente especializada no cacau, cuja realização se efetivava nos mercados exteriores, sem desenvolver encadeamentos produtivos nem agregação de valor nos territórios de produção. Falcón (1983), apontou sobre uma característica posse precária da terra, que foi o foco de inúmeras desigualdades sociais e conflitos,

(...) A lavoura de cacau, embora representasse grande esforço na revigoração da economia do Estado e se organizasse sobre a relações de trabalho livre, desde a sua fase pioneira, não conseguiu estimular a formação de uma verdadeira economia, entendida como um complexo capaz de se articular e crescer a partir das suas próprias forças produtivas integrando seus elementos

¹⁴⁹ Sobre essa questão o autor afirma que “os jagunços, apesar de proscritos pela justiça e assalariados por aventureiros, sequiosos de fortuna fácil, foram também responsáveis pelo desbravamento das matas do cacau, exterminando os indígenas que, desde os primeiros séculos, constituíram um entrave à penetração do povoamento e aproveitamento dos inesgotáveis recursos naturais da ubérrima região” (SANTOS, 1957, pp. 45).

¹⁵⁰ Os principais destinos de exportação do cacau eram os Estados Unidos, Alemanha, Holanda, França e Argentina.

e componentes. Na verdade, a lavoura do cacau conseguir tão somente reafirmar a tão decantada “vocação agrícola” da Bahia, “vocação” reivindicada pelos adversários mais ferrenhos da ef mera experiência fabril de finais do século passado (FALCÓN, 1983, pp.41).

A economia de exporta o precisou de ter uma conexão entre as lavouras ou espaços produtivos e os mercados externos, motivo pelo qual, na bonança cacaueira foi representativa a presença de comerciantes exportadores que, em certo sentido, eram elementos fundamentais na viabiliza o das lavouras, tanto no oferecimento de investimentos no setor, como na intermedia o da exporta o do cacau (FALCÓN, 1983). Dessa forma, indiscutivelmente os poderes regionais e locais estavam nas mãos dos coronéis, que trabalhavam conjuntamente com o setor agroexportador.

Como já foi exposto no capítulo dois, a conexão entre os espaços produtivos e os mercados externos precisou da constru o de infraestruturas que possibilitassem a movimenta o e exporta o do cacau, como a ferrovia e rodovia que interconectam a Ilhéus com Itabuna, o aeroporto e os portos marítimos do Pontal e do Malhado em Ilhéus. Contrário a outros casos no território nacional, a moderniza o e urbaniza o não foram impulsionados por um projeto industrial; mas foram resultado do desenvolvimento da monocultura cacaueira de exporta o, o que se evidenciou no caráter conservador da moderniza o da região (GONCALVES, 2016).

Nesse sentido, pode se afirmar que historicamente a estrutura socioeconômica do sul da Bahia distanciou-se da lógica industrial que puxou a economia nacional durante o século xx. O poder regional e local de oligarcas e agroexportadores teve uma indiscutível centralidade até a década de 1980, quando aconteceu a *crise cacaueira*, considerada até a atualidade como uma importante ruptura na estrutura social da região, que debilitou a economia cacaueira e o regime coronelista.

Após o declive da monocultura cacaueira se desenvolveram algumas indústrias, que não chegaram a ter um alcance ou poderio regional; e com maior força se fortaleceu o setor de serviços, especialmente de comércio (em Itabuna) e turismo (em Ilhéus). No entanto,   importante sinalar que a precária estrutura fundiária herdeira do coronelismo continua sendo uma problemática regional, devido a que não houve uma reforma agrária e pelo contrário, houve um forte processo de despovoamento rural, a exce o de alguns casos de ocupa o e apropria o de antigas fazendas cacaueiras por parte de famílias camponesas.

Assim vale a pena apontar que a industrialização na Bahia, concretamente no sul da Bahia, é um processo que nunca chegou a ter a força, nem os alcances, nem as características dos principais estados e regiões metropolitanas. Apesar de que nas cifras se evidencie que na Bahia a indústria é um setor chave na estrutura econômica, é um desenvolvimento fortemente concentrado na Região Metropolitana de Salvador (RMS) e com presença mais difusa em municípios como Feira de Santana, Jequié, Brumado, Guanambi, uma porção de Barreiras (provavelmente a faixa pertencente a região do MATOPIBA), Bom Jesus da Lapa e Ilhéus (concentrado no Distrito Industrial) (SEI, 2017).

Em contraste, as atividades agropecuárias estão concentradas na região oeste da Bahia em municípios como Barreiras, Correntina, Bom Jesus da Lapa e em menor medida em Juazeiro, Senhor do Bonfim, Guanambi e a maioria dos municípios do Litoral Sul e Extremo Sul (SEI, 2017b). Enquanto o setor de serviços tem um foco importante na RMS, e tem presença em municípios como Feira de Santana, Ilhéus, Itabuna, Porto Seguro, Barreiras, Vitória da Conquista e Teixeira de Freitas, entre outros (SEI, 2017c).

O debate sobre a *reprimarização* na América Latina e o Caribe implica pensar processos de desindustrialização, precarização do aparato produtivo, transnacionalização de terras e mercadorias, enfraquecimento dos mercados internos e fortalecimento de economias de exportação concentradas em produtos primários (CARCANHOLO; SAUDJIAN, 2014; JIMÉNEZ, 2014). A questão pode ser abordada como uma reprimarização da economia, que implica pensar em dimensões estruturais do aparato produtivo e como reprimarização da pauta exportadora, entendida desde uma perspectiva com maior foco nas relações comerciais.

Sobre a escala nacional brasileira têm sido desenvolvidas extensas discussões sobre a *reprimarização da economia*, evidenciando planos e programas econômicos de precarização do aparato produtivo, maiores investimentos no setor primário e aumentos na exportação de produtos primários e semimanufaturados, paralelamente ao aumento da importação de produtos industriais de média e alta intensidade tecnológica, consolidando uma estrutura de troca desigual com altos déficits comerciais e preocupantes implicações socioeconômica e ambientais (CARCANHOLO; SAUDJIAN, 2014; MARINI, 2000).

No entanto, em outras escalas geográficas a reprimarização pode ser entendida distintamente. Como foi evidenciado, historicamente a Bahia tem sido um estado com

importantes fortalezas no setor primário, com as monoculturas da cana-de-açúcar, o cacau e a atual agroindústria, com estruturas socioeconômicas fortemente atreladas a poderes de terratenentes e oligarcas regionais e locais. A exceção dos desenvolvimentos industriais químicos e petroquímicos concentrados na RMS e em alguns Distritos Industriais, sem chegar a se consolidar como padrão de desenvolvimento.

Nesse sentido, afirmamos que a territorialização do capital na Bahia, concretamente no sul da Bahia pode ser entendido como uma *reprimarização da pauta exportadora*, entanto, historicamente tem sido uma região com uma estrutura socioeconômica primarizada, embasando seus desenvolvimentos econômicos e relações sociais em uma precária posse e propriedade da terra. A novidade do processo de transição contemporânea (século XXI) é o aumento da participação das *commodities* na pauta exportadora, enquanto diminui drasticamente a exportação dos poucos produtos industrializados com tecnificação e valor agregado (automóveis, químicos e petroquímicos).

O CLIPS e a territorialização minério-exportadora

Em diálogo com Goés (2018), autor que analisou amplamente a FIOLE na perspectiva da Teoria Marxista da Dependência (TMD), afirmamos que a reprodução do capitalismo nos países e regiões com estruturas socioeconômicas dependentes apresentam formas particulares e diferenciadas em concordância com contextos históricos, sociais e geográficos concretos. O autor retoma a noção de *padrão de reprodução de capital* abordada por Ruy Mauro Marini (1982) e Jaime Osorio (2012) para compreender esse processo no caso da FIOLE no sul da Bahia e da IIRSA na América do Sul.

Goés (2018) analisa o conceito entendendo que *o corpo teórico marxista se move entre níveis mais abstratos, que são as leis próprias do capital, até níveis mais concretos, tais como as formações econômicas e sociais específicas de cada país* (p. 32). Essa perspectiva ajuda-nos pensar o CLIPS como uma totalidade concreta, como a concreticidade de níveis mais abstratos de compreensão levando em consideração particularidades históricas, geográficas e socioculturais específicas.

A movimentação do abstrato ao concreto leva situar-nos na reprodução do capitalismo contemporâneo e o ciclo do capital, entendido como um processo cíclico, comandado pela lógica da mais-valia, que inter-relaciona três momentos específicos: a produção, circulação e realização do capital e a mercadoria; que só podem ser compreendidos na sua totalidade e complexidade de forma articulada, sendo elementos concretos de um mesmo processo com efeitos no espaço, nos territórios e nas sociedades.

A implementação do CLIPS nos territórios do sul da Bahia está articulada a esse processo de reprodução e ciclo do capital entanto implica o investimento de grandes capitais para a construção de infraestruturas que possibilitem o transporte e a movimentação do minério de ferro extraído em Caetité destinado a ser comercializado para atender as demandas de países emergentes e potências que operam através dos mercados internacionais. Sendo um processo que territorialmente tem importantes implicações como o aprofundamento de condições históricas de dependência, múltiplos conflitos e impactos socioambientais, drásticas transformações do espaço e do território (tanto em sua forma como em sua função) e desfavoráveis desestruturas sociais.

O capital investido no CLIPS é fundamentalmente de origem estrangeiro. Como foi apresentado no terceiro capítulo, o principal empreendedor, a BAMIN, opera com investimentos de bilionários grupos econômicos e do governo do Cazaquistão. No caso da FIOLE, há um investimento inicial de R \$567 milhões do Governo Federal operados através da VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. (VALEC, 2019b). Porém por causa da crise fiscal e o declive dos preços do minério, o governo brasileiro abrirá em 2020 o leilão de concessão para culminar o projeto, no qual perfilam-se como possíveis empreendedoras várias empresas chinesas como a China Railway Engineering Corporation (CREC).

A origem dos capitais investidos oferece importantes pistas sobre os verdadeiros beneficiários do empreendimento e a concentração dos lucros, que como tem sido evidenciado não será no território baiano, nem brasileiro. Nesse caso, a finalidade dos investimentos é, por um lado, gerar lucros da exportação do minério de ferro nos mercados internacionais; e por outro, agregar valor e exercer controle territorial nos espaços onde serão construídas as infraestruturas.

Os processos produtivos e de trabalho encadeados ao CLIPS correspondem –na sua maioria– à construção civil decorrente da implantação das infraestruturas (mina, ferrovia,

adequações rodoviárias e porto), sendo a fase que gerará a maior quantidade de postos de trabalho. Em menor grau, a operação, a logística de transportes e o processamento – considerado como semimanufaturado– do minério de ferro na pelotização, geraram aproximadamente 3.500 postos de trabalho.

Sobre o fator trabalho na indústria de extração mineral é importante apontar que é um processo produtivo altamente automatizado no qual se implementam diversos maquinários como perfuratrizes, escavadeiras, caminhões fora-de-estrada e motoniveladoras. Como bem aponta o pesquisador Tádzio Peters Coelho (2015) sobre a extração de minério de ferro no caso do Projeto Grande Carajás, *o trabalho humano passou a ser um fator cada vez menos utilizado em favor de máquinas e equipamentos* (p. 33). Por esse motivo, é um fator importante para discutir a premissa da elevada geração de emprego argumentada pelo governo do estado da Bahia e pelos empreendedores para apresentar como benéfica e necessária a implementação do CLIPS.

O segundo momento da circulação, no qual as mercadorias são mobilizadas e vendidas, corresponde a etapa em que o minério de ferro é comercializado no mercado financeiro e exportado. Geralmente a última fase de processamento do minério de ferro é a produção de aço¹⁵¹ ou de ferro-gusa¹⁵² que são obtidos nas indústrias siderúrgicas valorizando e tecnificando à mercadoria finalmente produzida. Porém no caso do CLIPS, o minério de ferro só passará por um processo de *pelotização*, obtendo pelotas de ferro, que são produtos semimanufaturados, que posteriormente e em outras latitudes passam por processos siderúrgicos que lhe agregam valor.

A agregação de mais-valor ao minério de ferro através do trabalho produtivo é realizada na transformação das pelotas de ferro em aço, nas indústrias siderúrgicas. Conforme dados da Agência Nacional de Mineração (ANM), os maiores produtores de aço a nível mundial são países asiáticos como China, Japão, Índia e Coreia do Sul). Para o ano 2017, o Brasil era o nono maior produtor mundial de aço e o maior produtor da América Latina. Ainda assim, no período de 2016-2017 a importação de aço aumentou um 23,9%, sendo

¹⁵¹ Liga metálica formada por ferro e carbono utilizado maioritariamente no setor da construção civil e o setor automotivo (GOMILDE, et.,al, 2018).

¹⁵² É o primeiro estágio entre o ferro e o aço. O ferro gusa é produzido na redução do minério de ferro, que consiste na retirada de oxigênio dos óxidos de ferro gusa e fusão da carga. O ferro gusa é uma liga de ferro e carbono, que também contém silício, manganês, fósforo e enxofre. Os principais polos siderúrgicos de ferro gusa estão na região Norte, em Maranhão e Pará. É considerado um bem de baixo valor agregado que ocasiona fortes impactos na saúde dos trabalhadores e das comunidades das áreas de localização das indústrias (GOMILDE, et., al, 2018).

os principais fornecedores a China (43%), Áustria (7,8%), Coreia do Sul (6,6%), Japão (6,1%) e Rússia (5,8%). Enquanto as exportações de aço brasileiro tiveram um aumento percentual menor no mesmo período, um 14,3%, sendo os principais destinos: Estados Unidos (32,7%), Alemanha (7,3%), Argentina (7,2%), Turquia (7%) e México (4,8%).

Os termos da troca desigual podem ser evidenciados no preço em que o minério de ferro é exportado em contraste com o preço do aço, considerando o paulatino aumento das importações do produto,

Preço médio (US/ton)	2015	2016	2017
Minérios	33	33,6	47,3
Pelotas	72,3	58,3	82,12
Aço - semiacabados	345	318,6	427,9
Aço - produtos planos	540,35	506,8	636,9
Aço - produtos longos	1.066,90	642,6	721,7
Gusa	280,9	240,55	335,2

Tabela 8. Preços médios do minério de ferro e aço (ANM, 2018)

As cifras evidenciam as brechas na troca desigual na cadeia produtiva do aço, enquanto a matéria prima (minério de ferro) é exportada em estado semimanufaturado, com uma cotação de preço altamente dependente da especulação e da volatilidade dos mercados financeiros e o produto manufaturado, o aço (com maior valor agregado em processos produtivos de trabalho), é importado pelo Brasil a um custo muito mais elevado. Concretamente na relação comercial Brasil-China, é importante contrastar as porcentagens de exportação de minério de ferro brasileiro (54%) e da importação de aço chinês (41%). Enquanto diminui o consumo interno de aço por conta do aumento nas importações¹⁵³.

Como consequência da diminuição do trabalho humano no processo de *pelotização* e na movimentação logística do minério, somado a alta dependência e articulação da atividade extrativa com os mercados financeiros, a maior parcela do mais-valor não é gerada no processo produtivo (lembrando que é uma atividade de baixo-médio valor agregado), senão no momento da comercialização e realização do capital nos mercados financeiros.

Esse processo é definido como *financeirização das commodities*,

¹⁵³ Outro fator que evidencia a imposição desse modelo de troca desigual na cadeia produtiva do aço foi a sobretaxação do aço brasileiro exportado aos Estados Unidos imposta por Donald Trump em 2019.

Definida como o processo no qual o modo de acumulação da riqueza se baseia no poder excessivo do setor financeiro (grandes bancos privados e suas *holdings*, organismos financeiros internacionais, agências de *rating*, bancos centrais, etc). Analisando a financeirização enquanto processo sociológico, representa um processo no qual são formados estratos de classe ligados aos ganhos desse sistema. Ao processo no qual os bens naturais são padronizados de acordo com normas dos mercados internacionais, e transformados em mercadorias comercializáveis nestes mercados, [entendido como um processo simultâneo] da comoditização da natureza. É o processo no qual os bens naturais comoditizados geram ativos e transações em mercados financeiros (GOMILDE, et., al, 2018, pp. 120).

A financeirização das commodities tem sido amplamente discutida no Brasil a partir dos apontamentos da economista Amyra El Khalili e ampliada por pesquisadores (COELHO, 2015; ANTONINO, 2019), grupos de pesquisa e movimentos sociais (Grupo Política, Economia, Mineração, Ambiente e Sociedade (PoEMaS) da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF) e o Movimento pela Soberania Popular na Mineração (MAM), entre outros). Nessa perspectiva há consenso em afirmar que a financeirização das commodities é um processo estreitamente vinculado à transnacionalização da economia, ao aumento da exportação de bens primários e semimanufaturados, ao comércio com a China e países asiáticos e ao detrimento do trabalho nos locais de extração e processamento antes de ser exportados. O que em últimas, deteriora os termos de intercâmbio e a troca desigual apontada pelos teóricos da Teoria Marxista da Dependência.

Em um nível mais elevado de abstração, o modelo minério-exportador é embasado previamente em relações precarizadas de trabalho, na automatização do processo produtivo (que assumimos é desenvolvido com maquinaria e tecnologias importadas), no qual a taxa de lucro e a viabilidade dos projetos é altamente dependente das demandas, da volatilidade do mercado internacional e da especulação financeira.

Na concreticidade, na vida e nos territórios entendemos a territorialização minério-exportadora decorrente da implementação do CLIPS como um processo de criação e consolidação dos múltiplos territórios das áreas de influência do projeto (agrários e rurais, pesqueiros, tradicionais, quilombolas, urbanos e de proteção ambiental) como espaços do capital, disponibilizados pela imposição de grupos econômicos e de poder regionais, locais, nacionais e transnacionais a lógica da mais-valia e do capital.

A territorialização minério-exportadora poderia ser entendida como um amplo processo de transformação do espaço e da natureza (paisagens, lugares, regiões), da sua forma, a partir das modificações e alterações realizadas espacialmente na construção e operação

das obras e infraestruturas (desmatamento, implantação de infraestruturas); e da sua função, na alteração de ciclos hídricos, ruptura de corredores ecológicos e afetações na fauna e flora, como foi evidenciado no capítulo 4.

Assim como também implica transformações nas sociedades que historicamente tem construído esses espaços como territórios de vida e de supervivência. Por uma parte, evidenciamos que faz décadas a ação de grupos econômicos e elites regionais e transnacionais configuraram a região sul-oeste da Bahia como um espaço a disposição das economias de exportação e das demandas dos mercados internacionais. Porém, esse modelo hegemônico sempre coexistiu com outras formas de vida, de populações tradicionais, rurais e urbano-populares que construíram territórios para a vida, desenvolvendo atividades não predatórias, orientadas a suprir as necessidades e interesses das sociedades locais.

No movimento territorialização/desterritorialização evidenciamos um confronto no qual a territorialização minério-exportadora, como uma forma de territorialização do capital, implica o desdobramento de relações sociais e campos de força na criação e expansão de espaços do capital, determinados, transformados e recriados conforme a lógica da mais-valia. Em simultaneidade com a desterritorialização, destruição e arrasamento de espaços e territórios de vida, no qual coexistem múltiplas territorialidades e forças endógenas orientadas a suprir as necessidades e interesses dessas comunidades e sociedades, na procura do melhoramento da qualidade de vida e do bem-estar social.

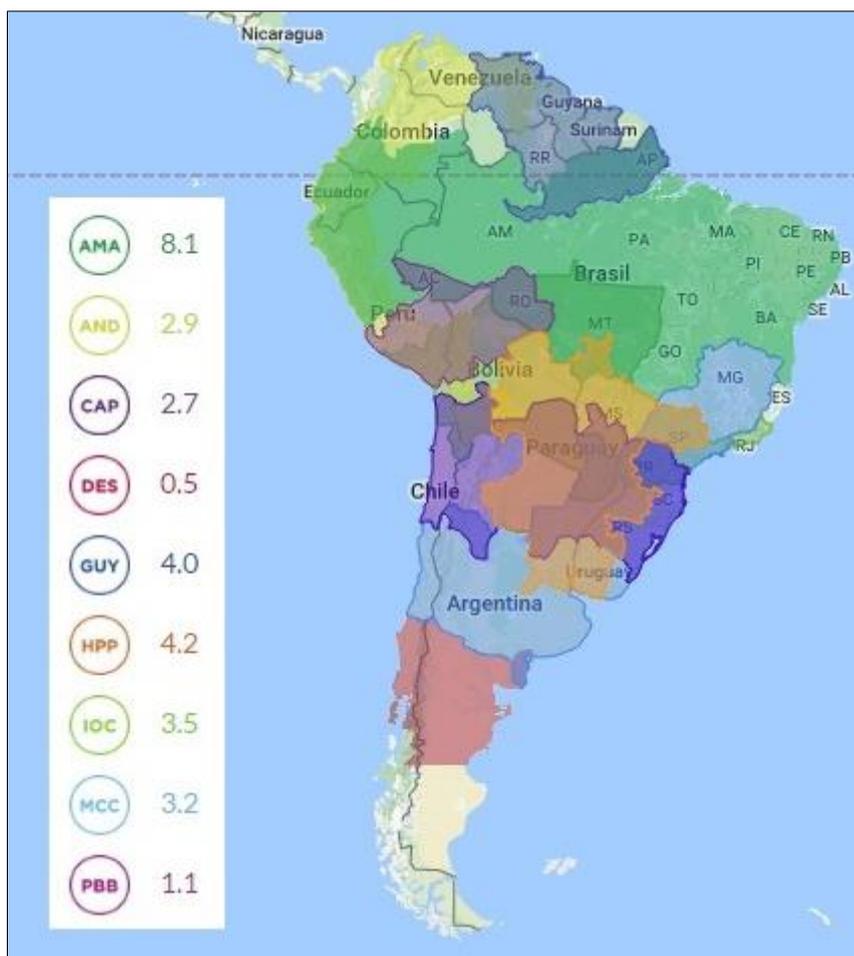
IIRSA: A territorialização do capital como projeto macrorregional

Como foi apresentado no capítulo 3, dois dos projetos que compõem o CLIPS, a FIOLE e o Porto Sul, fazem parte da carteira de projetos da Iniciativa de Integração da Infraestrutura Sul-Americana (IIRSA), um projeto de integração regional proposto por Eliezer Batista (ex-presidente da Companhia Vale do Rio Doce), acolhido inicialmente pelo governo de Fernando Henrique Cardoso e ratificado no ano 2000 por representantes dos doze governos que posteriormente fariam parte da União de Nações Sul-Americanas (UNASUL).

Nesses 20 anos de trajetória da (IIRSA) muito tem sido escrito sobre suas vantagens e desvantagens, sobre os projetos de desenvolvimento que pode incentivar, sobre os capitais que pode movimentar e sobre a consolidação de um suposto novo “bloque de poder” regional com a capacidade de combater as condições históricas de dependência da região sul e latino-americana.

A IIRSA é um projeto desenvolvimentista de integração regional que pretende configurar redes de infraestrutura, energia e comunicações para fomentar a integração sul-americana, a cooperação regional e a planificação estratégica entre os Estados sul-americanos. A iniciativa surgiu como uma estratégia para potenciar a integração econômica e comercial “intra-regional” e reduzir a condição de dependência da América do Sul (IIRSA, 2011).

Territorialmente a iniciativa está composta por nove faixas sobrepostas bi e multinacionais, denominadas Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs): Amazonas (Brasil, Colômbia, Equador, Peru); Andino (Bolívia, Colômbia, Equador, Peru, Venezuela); Capricornio (Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai); Do Sul (Argentina, Chile); Escudo Guianês (Brasil, Guiana, Suriname, Venezuela); Hidrovia Paraná-Paraguai (Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai); Interoceânico (Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru); Mercosul-Chile (Argentina, Brasil, Chile, Paraguai, Uruguai); e Bolívia-Brasil (Bolívia, Brasil, Peru).



Mapa 10. Mapa da IIRSA disponibilizado em 2017

A iniciativa tem sido impulsionada por instituições financeiras internacionais como o Banco de Desenvolvimento FONPLATA, o Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF) (antiga Corporação Andina de Fomento), o Banco Nacional de Desenvolvimento do Brasil (BNDES), o BID e o Banco de Desenvolvimento da China. O financiamento dos projetos é realizado com investimento público, privado e através de Parcerias Público-Privadas (PPPs).

Na perspectiva dos proponentes da IIRSA, o projeto surgiu como parte de um processo de globalização na região potencializado na década de 1990. Na lógica da modernização, com a IIRSA se propus incentivar a integração regional de espaços extrativos e de circulação de mercadorias, capitais e informação,

A visão da infraestrutura como elemento chave de integração embasada na noção de que o desenvolvimento sinérgico do transporte, a energia e as comunicações pode gerar um impulso decisivo na superação das barreiras geográficas, a aproximação dos mercados e a promoção de novas oportunidades econômicas, sempre que se desenvolva em um contexto de abertura comercial e de investimentos, assim como de harmonização e a

convergência regulatória. Ademais, melhorar a infraestrutura deve entende-se como um processo mais amplo que seja vetor de desenvolvimento sustentável e gerador de empregos e ingresso para as populações envolvidas¹⁵⁴ (IIRSA, 2011, p. 16).

Ademais de contar com a participação das 12 nações da América do Sul, a iniciativa teve um importante respaldo institucional por parte de organizações regionais como a UNASUL e o MERCOSUL e posteriormente, em 2009 o Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN), que em 2011 incorporou a IIRSA como Foro Técnico com a finalidade de apoiar a planificação de infraestrutura e conectividade regional.

Segundo dados de 2016, a IIRSA está conformada por 581 projetos, dos quais o 83% é de caráter nacional, o 16% binacional e o 0,9% multinacionais. A totalidade da carteira de projetos requer um investimento de US\$ 191.420,1 milhões, que em sua maioria (81%) serão financiados pelo setor público, 12% pelo setor privado e o 6,2% por PPPs. Enquanto a origem dos investimentos afirma-se que a maioria serão assumidos pelos Tesouros Nacionais, mas também por instituições como o BID, o FONPLATA, o CAF, o BM, a União Europeia (UE) e o governo chinês (UNASUR; COSIPLAN, 2016).

A maioria dos projetos são do setor de transporte (89%) sendo distribuídos: 49% em rodovias, 14% em hidrovias, 11% em ferrovias, 7,3% marítimo, 4,6% aéreo e 2,7% multimodal. Os projetos no setor de energia correspondem ao 9,6%, do qual o 56% são obras de interconexão energética e o 44% são de geração de energia. Em menor medida, o 1,3% das obras são do setor de comunicações, especialmente de interconexão. No ano 2016 a porcentagem de avanço das obras era o 22% concluídas, 30% em execução, o 26% em pre-execução e o 21% estão perfiladas (UNASUR; COSIPLAN, 2016).

Várias discussões geopolíticas sobre integração regional apontam que a IIRSA faz parte de um programa macrorregional latino-americano, estreitamente vinculado a outras iniciativas como o Tratado de Livre Comércio da América do Norte (TLCAN), o Plano Puebla-Panamá (PPP) e a Área de Livre Comércio das Américas (ALCA), todas orientadas a aprofundar o escalonamento de relações de poder e a condição de dependência e troca desigual entre América Latina e os Estados Unidos (CECENÑA et al., 2007).

¹⁵⁴ Tradução própria.

Nessa perspectiva se aponta que a IIRSA é uma iniciativa de *regionalismo aberto* que combina a dinâmica dos esquemas de regionalismo com a abertura unilateral orientada à integração não somente regional, mas também hemisférica com outros países do mundo. Assim, os principais argumentos que justificam a IIRSA se assemelham aos de iniciativas como o ALCA, mas que no caso da primeira se concentra na construção de infraestruturas que possibilitem a abertura e integração da região com mercados norte-americanos e asiáticos.

Embora outras apontam que a IIRSA é um projeto impulsionado por elites regionais, particularmente brasileiras, com a finalidade de aumentar a interconexão de territórios estratégicos de países como Bolívia, Peru, Colômbia, Venezuela e Argentina com Brasil. Nesse sentido, é importante ressaltar que no território brasileiro confluem sete dos nove EIDs, o que pode evidenciar o interesse dos planejadores em aumentar a interconexão do Brasil com os outros países do continente para consolidar um “bloco de poder regional” desde a lógica de um *subimperialismo brasileiro* (ZIBECHI, 2012).

O conceito de *subimperialismo* foi originalmente desenvolvido na década de 1970 pela TMD, especialmente por Ruy Mauro Marini, para compreender o processo em que uma economia dependente apresenta maiores níveis de crescimento econômico devido em parte, ao recebimento de investimentos estrangeiros diretos. Na época a categoria foi articulada a partir de três premissas: a hegemonia absoluta dos Estados Unidos a nível mundial, a existência de “centros medianos de acumulação” dependentes desse centro e a existência de um projeto expansionista na região.

No cenário da ditadura e no auge da industrialização, o Brasil parecia cumprir esse papel como potência regional que apresentava uma maior composição orgânica de capital, que nitidamente fazia alianças de “cooperação antagônica” entre a potência dominante (EU) e as elites nacionais, na procura de benefícios para os dois setores. Enquanto manteve uma relação hegemônica com os países vizinhos, expansionista e estratégica como “barreira de contenção” das revoluções que na época se espalhavam na região. O Brasil era como o gendarme que na defesa dos seus benefícios, defendia os interesses do império (ZIBECHI, 2012).

Na primeira década dos anos 2000 o conceito de *subimperialismo* foi retomado para compreender o posicionamento do Brasil como potência econômica regional, integrante de grupos de poder como o G20, que reúne as 20 maiores economias do mundo, e blocos

de poder compostos por economias emergentes como o BRICS, que agrupa a países como Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul. Por sua vez, esse posicionamento do Brasil implicou uma relação expansionista e de dominação com os países vizinhos, tornando-os em regiões e espaços disponíveis para a expansão do capital brasileiro.

Em relação à IIRSA concordamos com GOÉS (2018) em que foi concebida como uma estratégia que reforçaria o caráter de subimperialismo brasileiro, devido a que evidencia uma política regional expansionista com países vizinhos através da implantação de infraestruturas e de empresas e capitais brasileiros, como agentes de poder com importante incidência territorial. No entanto, as dinâmicas geopolíticas contemporâneas evidenciam importantes mudanças e reconfigurações em comparação com as dinâmicas conceituadas na década de 1970 no concernente ao conceito de subimperialismo.

O caráter subimperialista que se visualizava na primeira década dos anos 2000 se evidenciava em um relativo distanciamento da hegemonia e da política intervencionista dos Estados Unidos em América Latina e o Caribe. Nessa época a região passava pelo denominado *ciclo progressista*, correspondente a um período de expansão de governos com ampla base social, críticos diante o neoliberalismo e o imperialismo norteamericano, como foi o caso dos governos de Lula da Silva e Dilma Rouseff no Brasil, Néstor e Cristina Fernandez de Kirchner, Hugo Chávez na Venezuela, Evo Morales na Bolívia, Rafael Correa no Equador e Pepe Mujica no Uruguai.

O progressismo se caracterizou pela ascensão de governos altamente centralizados em uma figura caudilhista ou carismática, pelo diálogo com os movimentos sociais, que inicialmente implicou seu fortalecimento e em últimas seu enfraquecimento, desmobilização e burocratização. Em termos econômicos, tiveram como ponto comum um giro neoextravista, focado em aumentar a exploração da natureza, a extração e exportação de bens naturais mercantilizados e convertidos em commodities; mas a diferencia do modelo neoliberal, as rentas dessa economia extractivo-exportadora operou em uma relativa lógica de “redistribuição” sustentando programas de assistência social e de implementação de políticas públicas.

Por sua vez, esse cenário foi uma possibilidade de posicionamento de hegemonias emergentes, como é o caso de potencias asiáticas como a China, que viraram o principal parceiro comercial desses países nesse período. Como já foi evidenciado, a IIRSA e

empreendimentos como o CLIPS deram uma abertura de expansão do capital e controle territorial por parte de grandes grupos de poder como o ERG e corporações chinesas.

No entanto, por múltiplos fatores a partir do ano 2014 começou uma viragem geopolítica conhecida como o *fim do ciclo progressista* que foi se desenvolvendo conjuntamente com processos de mudança mundiais como a queda dos preços das *commodities*, a crise e desaceleração do crescimento das economias asiáticas, especialmente da China; e a nível regional, pelo distanciamento dos governos progressistas das bases sociais, a expansão das crises nas economias centrais (Estados Unidos e China) e o aumento da polarização ideológica interna fortemente influenciada pela manipulação exercida na grande mídia, entre outros fatores.

Apesar de que o *progressismo* implicou uma relativa melhoria das condições de vida, abriu possibilidades de ascensão social e superação de condições de empobrecimento, não provocou rupturas estruturais com lógicas geradoras de assimetrias sociais, hegemônicas e dominantes como a modernização, a colonialidade, o desenvolvimentismo e o capitalismo. Precisamente o giro neoextractivista evidenciou as implicações desse projeto, entanto foram recorrentes os conflitos territoriais pela implantação de projetos de extração e desenvolvimento com graves afetações socioambientais.

No caso da IIRSA se evidencia que a base geográfica e territorial estava atrelada na produção de espaços do capital, “modernizados” através da implantação de infraestruturas para aprofundar a dominação e controle do homem sobre a natureza, em favor do primeiro, mantendo estruturas históricas de dependência, centralizadas na lógica da exportação e tendo como alvo principal os mercados mundiais e financeiros. Nessa perspectiva, o espaço e a natureza são percebidos como obstáculos que dificultam a aceleração dos processos de circulação de mercadorias e de capital através de investimentos.

A integração regional sul-americana implica pensar em territórios altamente heterogêneos, que concentram as maiores reservas de biodiversidade do mundo e uma vasta diversidade de biomas frágeis e estratégicos. Na lógica do capital, as florestas, cordilheiras, rios, pântanos e desertos são considerados como barreiras ou obstáculos que dificultam o “desenvolvimento” e o “progresso” das nações e da região. Nesse entendimento, a natureza e o território são reificados e convertidos em mercadorias manipuláveis, controláveis e domináveis para serem trocadas nos mercados mundiais.

Em diálogo com Goés (2018), a IIRSA é entendida como uma estratégia de ajuste espaço-temporal, como um mecanismo chave na produção global de “espaços do capital” e na reestruturação territorial segundo as necessidades do mercado financeiro e a lógica da mais-valia. Dois dos projetos que compõem o CLIPS (a FIOCRUZ e o Porto Sul) são parte da Carteira de Projetos e do planejamento da IIRSA, esse fato demonstra que as sinergias e dependências são fatores imprescindíveis no entendimento da complexidade que envolve o CLIPS, entando não só os empreendimentos que o compõem necessariamente tem que ser articulados, mas também estão conectados com uma iniciativa e tem um suporte institucional e geopolítico muito mais amplo.

A partir do conceito de *novo imperialismo* desenvolvido por Harvey (2005) e em concordância com Goés (2018) afirmamos que a IIRSA e esse tipo de projetos territoriais desenvolvimentistas são *ajustes espaço-temporais* que possibilitam a superação das crises capitalistas por sobreacumulação a partir de duas vias: a abertura e adequação de espaços e territórios-rede altamente articulados aos mercados mundiais e da possibilidade de investimentos em capital fixo, como infraestruturas de extração e circulação, que assegurem altos rendimentos a futuro. Assim a produção de espaços do capital embasada na acumulação por espoliação territorial e de condições de vida é o sustento que viabiliza a abertura de “novos” ciclos de reprodução do capital.

A noção de crise aporta aspectos fundamentais na leitura da atualidade da iniciativa, considerando que o fim do ciclo progressista implicou por sua vez o desmantelamento da base institucional da IIRSA, a UNASUL e o COSIPLAN. O giro geopolítico e ideológico da região sul-americana implicou um retrocesso a respeito do distanciamento das políticas imperialistas dos Estados Unidos, e como consequência da intervenção midiática, o bloqueio econômico e a crise humanitária e migratória na Venezuela, somado a crise político-econômica e de legitimidade dos governos do PT no Brasil que decorreram no golpe parlamentar de 2016 e no processo de manipulação do sistema judiciário brasileiro conhecido como “lavajato”, entre outros fatores, implicaram uma profunda crise ideológica e de legitimidade desses governos “alternativos” a hegemonia norte-americana.

Paulatinamente os líderes progressistas foram derrotados em processos eleitorais na Argentina (2015), no Equador (2017)¹⁵⁵ e no Uruguai (2019) e em processos híbridos de golpes parlamentares posteriormente legitimados nas urnas como no caso do Brasil (2016 e 2018) e em golpes militares como no caso da Bolívia em 2019. Esse giro geopolítico e ideológico “à direita” implicou o posicionamento de um bloco regional fortemente vinculado as políticas dos Estados Unidos, especialmente no concernente à intervenção na Venezuela.

Nessa lógica, em 2017 foi criado o “Grupo de Lima” conformado por representantes dos governos da Argentina, Brasil, Canadá, Chile, Colômbia, Costa Rica, Guatemala, Honduras, México, Panamá, Paraguai, Peru e posteriormente, em 2019 da Bolívia. O grupo surgiu com a finalidade de se posicionar sobre a situação crítica da Venezuela, e mas concretamente, contra o processo eleitoral venezuelano de 2018 e a Assembleia Nacional Constituinte. Paralelamente os países que faziam parte da UNASUL foram abandonando a organização, em consideração da sua proximidade política ideológica com o antigo progressismo, atualmente representado pela Venezuela. Uruguai foi o último país em abandonar a organização a inícios de 2020, deixando somente 3 países membros: a Venezuela, Guiana e Suriname.

Com o fim da UNASUL está sendo impulsada a criação de um novo bloco regional denominado Fórum para o Progresso da América do Sul (PROSUL) conformado por representantes da Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai e Peru. O PROSUL surgiu com a finalidade de promover a integração regional promovendo o crescimento, o progresso e o desenvolvimento dos países da região, centralizado em setores de infraestrutura, energia, saúde, defesa e segurança. No entanto, atualmente o fórum continua sendo uma ideia incipiente com poucos desenvolvimentos e uma forte filiação ideológica reacionária que tenta ser disfarçada com o discurso da neutralidade.

No entanto, devido a que a dissolução da UNASUL e a consolidação do PROSUL ainda são processos incipientes não há certeza sobre o que vai acontecer com os projetos e fóruns técnicos que eram desenvolvidos a partir da base institucional da UNASUL. O COSIPLAN e a IIRSA, que eram conselhos de planejamento e fóruns técnicos de

¹⁵⁵ O caso equatoriano é interessante entanto Lenin Moreno ganhou as eleições se apresentando como candidato e continuidade do governo do partido Alianza País fundado por Rafael Correa, mas posteriormente se afastou dessa linha de governo e se posicionou como uma força reacionária e neoliberal.

infraestrutura da UNASUL ficaram sem base institucional para continuar o desenvolvimento das suas atividades.

Em relação ao CLIPS pode se afirmar que a crise e a inviabilidade financeira que paralisaram as obras (especialmente da FIOL) entre os anos 2015 e 2018 pode estar relacionada com a crise das instituições e burocracias que sustentavam a iniciativa (a IIRSA, o COSIPLAN e a UNASUL), particularmente nos investimentos públicos, como nesse caso da VALEC e do governo estadual da Bahia. Precisamente essa incapacidade do setor público para investir no empreendimento deu a abertura para o investimento de capital chinês no território baiano.

Nesse caso, podemos afirmar que a crise económica e ideológica regional dos últimos dez anos influenciou na mudança do modelo de investimento do CLIPS, entanto inicialmente podia ser compreendida como uma iniciativa de carácter neoextrativista, em consideração com a participação do governo estadual e de empresas públicas como a VALEC. Após de uma crise financeira e jurídica que quase inviabiliza a implementação do empreendimento (2015-2018) começou a operar um modelo extrativista tradicional, impulsionado pela inversão de capitais estrangeiros: do Cazaquistão, representados pela ENG e pela BAMIN e posteriormente por empresas chinesas.

Capítulo 6. Resistências territoriais

Como foi apresentado no primeiro capítulo, entendemos a territorialização minério-exportadora através da movimentação territorialização-desterritorialização-reterritorialização. A territorialidade do capital em contextos como o baiano, brasileiro e latino-americano implica uma complexidade territorial na qual simultaneamente a territorialização do capital, a expansão e criação de espaços extrativos provoca a desterritorialização das populações e comunidades direta e indiretamente atingidas, que se não são deslocadas, tem seu território precarizado como espaço de vida. Enquanto a reterritorialização evidencia a agencia dos sujeitos e os grupos sociais que produzem novas territorialidades a partir desse contexto prévio de avanço do capital, bem seja em processos de retorno e reocupação territorial ou na produção de novos significados e relações com o espaço.

Nesse capítulo vamos a analisar algumas dimensões e perspectivas dos processos de desterritorialização e reterritorialização exercidos por algumas comunidades locais e organizações da sociedade civil em Ilhéus. Apesar de apontar algumas vinculações sobre as resistências locais em Caetité contra a mina Pedra de Ferro e o trecho I da FIOLE, a análise vai se concentrar em algumas resistências territoriais em Ilhéus contra a implementação do Porto Sul.

Desde que a proposta do Porto Sul foi lançada em 2008 provocou polémica nas populações locais e regionais, consolidando-se como um fator de polarização, tendo por um lado, aqueles que apoiavam a implementação da iniciativa por considera-la um elemento que traria emprego e desenvolvimento à região abandonada e estagnada desde a crise do cacau na década de 1980. Por outra parte, congregou várias populações urbanas e rurais, organizações da sociedade civil, institutos de pesquisa e da academia que se declararam em contra da implementação do porto, considerando seus impactos socioambientais e por não responder as demandas efetivas da região.

Inicialmente um dos fatores que mais congregou as resistências locais foi a possível construção do porto na área da Ponta da Tulha, considerado como um hotspots de biodiversidade e de grande importância na preservação do Corredor Central de Mata Atlântica (CCMA) e da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica (RBMA) reconhecida pela UNESCO em fases sucessivas desde 1991 até 2008.

Nesse momento foi importante a atuação de organizações ambientalistas como a Associação Ação Ilhéus (posteriormente Instituto Nossa Ilhéus), o Instituto Floresta Viva, a Fundação SOS Mata Atlântica, o Grupo Ambientalista da Bahia (GAMBÁ), o Instituto Socioambiental (ISA), o Instituto de Estudos e Pesquisa do Sul da Bahia (IEPSB), a Comissão Pastoral da Terra (CPT) e a World Wild Fundation (WWF) Brasil, entre outras. As principais demandas e exigências dessas organizações foram apresentadas no *Manifesto da Sociedade Civil contra o processo de Licenciamento Ambiental do Projeto Porto Sul* escrita e publicada em novembro de 2012.

No documento as organizações solicitaram ao IBAMA o *adiamento do parecer referente ao pedido de licença previa para o empreendimento Porto Sul e reivindica um prazo para que os documentos complementares ao processo possam ser analisados pela sociedade civil* (GAMBÁ, et al., 2012, parr. 24). Os principais argumentos da solicitação foram: as deficiências no processo de licenciamento ambiental, o impacto das infraestruturas em recifes de corais da região da Ponta da Tulha, os questionamentos da sociedade civil sobre o EIA/RIMA apresentado nas Audiências Públicas, os conflitos do empreendimento com as potencialidades agrícolas, pesqueiras e turísticas da região, entre outros.



Ilustrações 4 e 5. Espécies marinhas e de corais fotografados na área da Ponta da Tulha¹⁵⁶

O ativismo, a pressão social e midiática exercida por essas organizações e pela sociedade civil, conjuntamente com as intervenções do MPF-MP/BA implicaram um avanço na luta contra o Porto Sul: a reconsideração das alternativas locais e a relocação do projeto na área de Aritaguá. No entanto, como já foi manifestado, é uma área com altas vulnerabilidades ambientais, devido a que continua sendo parte do CCMA e da RBMA, além de estar dentro da APA Lagoa Encantada e Rio Almeida. Além de afetar a

¹⁵⁶ Fotografias de Gil Reuss, disponibilizadas no arquivo digital do Porto Sul do Instituto Nossa Ilhéus.

comunidades rurais, pesqueiras e que desenvolvem atividades de turismo ambiental e cultural. De fato, um dos ativistas que participaram desse processo afirma que essa mudança locacional foi praticamente insignificante diante a gravidade do projeto.

Uma das principais redes que congregou as resistências e o chamado de alternativas ao Porto Sul foi a Rede Sul da Bahia, criada em 2009 como uma coalisão de mais de vinte entidades que tem como objetivo comum trabalhar e intervir na defesa do desenvolvimento sustentável e da Mata Atlântica no sul da Bahia. Em 2010, como resultado de algumas parcerias de pesquisa com a UESC, a rede publicou o relatório intitulado *Ecodesenvolvimento no sul da Bahia* que discute a questão do desenvolvimento sustentável e a defesa da Mata Atlântica diante a implementação do Porto Sul. A respeito desses estudos e pesquisas, um ativista da rede afirma que,

(...) trabalhamos muito com a Mata Atlântica, com o marco legal de proteção da Mata Atlântica, em fim, com o marco legal de meio ambiente no Brasil. [Na ligação entre academia e sociedade civil] se estuda, que influencia [tem] o marco legal, o marco regulatório do meio ambiente no Brasil. E o Porto Sul, ele chegou na região como projeto colocando em risco, colocando em contradição o respeito às leis ambientais que estão aqui na região. E desde a legislação federal, até a estadual, até mesmo municipal.

Então a gente começou a apresentar para o governo, para os empreendedores essas contradições, e também a estudar a natureza do projeto para tentar entender a sua viabilidade, o grão de sustentabilidade do projeto, ou seja, um olhar de uma maneira mais integrada. Não apenas sobre o ponto de vista da lei ambiental, senão também do ponto de vista da sustentabilidade do projeto. (Relato de ativista da rede Sul da Bahia, 2019, Ilhéus).

De igual forma, a rede, concretamente instituições como o Instituto Floresta Viva, o Instituto Nossa Ilhéus, a Comissão Pastoral da Terra (CPT) e o Grupo Ambientalista da Bahia (GAMBÁ) junto com a Promotoria Ambiental do MP/BA têm fiscalizado o processo de implementação e de licenciamento ambiental do empreendimento e brindam acompanhamento as comunidades direta e indiretamente atingidas.

Além das problemáticas socioambientais decorrentes do CLIPS, ativistas da rede sustentam seu ponto de vista a partir de uma leitura integral e histórica na qual se critica a inserção dependente dos territórios brasileiros, e concretamente da Bahia na economia mundial,

Isso explica a vulnerabilidade, a fragilidade socioeconômica regional, e por tanto educacional, cultural, etc. Então um desafio do sul da Bahia, mais do que mudar completamente a sua complexidade agrosistêmica, sua complexidade paisagística, de agroflorestas e áreas naturais; em vez de mudar esse perfil de

paisagem com uma nova agenda de industrialização e logística industrial de exportação de commodities, focada em soja, em minério de ferro. O desafio é exatamente mudar o paradigma de inserção da economia regional na economia mundial, passando por uma, vamos a dizer assim, uma revolução industrial com suas próprias bases de produção (Relato de ativista da Rede Sul da Bahia, 2019, Ilhéus).

A partir desse ponto de vista, o CLIPS é considerado como um empreendimento que não é condizente com esse projeto territorial de desenvolvimento sustentável que vem sendo trabalhado por múltiplas organizações e comunidades locais, com a finalidade de desenvolver o território e aproveitar de outra forma as “riquezas” oferecidas na região,

[Nos referimos] a uma mudança de paradigma na economia regional, deixando de ser uma economia que produz primários para ser uma economia pautada em produtos transformados, levando em conta as diferentes cadeias produtivas que nós temos que envolver, desde a mandioca até a madeira, o cacau, o pescado, muitas frutas tropicais que nós temos até mesmo os serviços. Então essa região é potencialmente o polo de turismo, diversificado, desde turismo de praia, turismo de floresta, até turismo histórico, turismo cultural, turismo científico. Então o turismo também pode ser um elemento de uma nova economia que agregue valor a essa infinidade de produtos que já se produz e pode vir produzir.

Então esse tipo de arranjo socioprodutivo mais complexo e biodiverso é a grande vocação dessa região e é isso o que [se] pode fazer, usar os atributos ecológicos do trópico húmido que estão aqui presentes permaneçam. Inclusive que permita a sustentabilidade dessas populações que vivem aqui, com o abastecimento de água, por exemplo. A gente sabe que uma região como essa, ela tem uma fragilidade nos seus recursos hídricos, que estão diretamente ligadas a manutenção da paisagem florestal, agroflorestal. Então cidades como Ilhéus e Itabuna, elas dependem de uma paisagem florestal, para que isso permaneça, nós precisamos ter uma economia muito inteligente que conviva com a floresta, que conviva com agroflorestais.

E do caso do Porto Sul, ele é um tipo de equipamento de infraestrutura logística que subverte, que coloca em risco todo esse tecido socioprodutivo regional atual e a futuro que pode ser desenvolvido aqui (Relato de ativista da Rede Sul da Bahia, 2019, Ilhéus).

Nessa perspectiva de desenvolvimento sustentável, há uma postura crítica diante a inserção dependente e desigual dos territórios e economias tropicais e periféricas na economia mundial. No entanto, desde alguns pontos de vista se problematiza mais o modelo de logística que envolve o empreendimento, do que o modelo de extração-circulação-exportação propriamente. Assim no cenário de não ter como evitar a implementação da mina Pedra de Ferro e considerando os impactos mais centrados na região da Mata Atlântica se postulou a importância de melhorar as infraestruturas logísticas já existentes, como a FCA e o Porto de Aratu na BTS,

[Nos] estamos o tempo todo dizendo isso para o governo, se você quer conciliar economias primárias de larga escala como a soja e o ferro na Bahia, com economias mais complexas, mais sofisticadas de base endógena, porque não olhar alternativas locais? E de maneira muito mais criteriosa, e a Bahia de Todos os Santos é uma região portuária por excelência para esse tipo de logística e a gente estudou a realidade física da Bahia em termos de distância e estruturas já existentes, capacidade de abrigar o porto adicional com profundidade e a BTS é o lugar por excelência nisso. Inclusive nós já temos uma ferrovia que corta a Bahia, que é a Ferrovia Centro-Atlântica que poderia ser integrada a Ferrovia Oeste-Leste. Então se eu quero ampliar a rede ferroviária baiana e brasileira, integrá-la e ampliar a logística ferroviária independente de ferro e soja, ampliar nossa malha ferroviária, o melhor caminho e integrar a FIOF à FCA que já existe, que serve a uma vasta região da Bahia e do Brasil.

Então essas alternativas locais já tinham sido estudadas antes, até 2007 se você fosse a estudar a logística baiana e ver qual é o planejamento da Bahia para a logística integrada, era essa visão, era criar uma ferrovia oeste-leste integrada a FCA e integrada a região portuária da BTS. Não criar um novo porto em alta mar em Ilhéus, nem fazer uma interligação ferroviária até Ilhéus passando pela Mata Atlântica, não era esse o objetivo original. Isso foi decorrente de uma demanda pontual de uma empresa de mineração de ferro (Relato ativista Rede Sul da Bahia, 2019, Ilhéus).

O modelo de extração e logística do CLIPS visivelmente demonstrava a implantação de um projeto de desenvolvimento ao serviço dos grupos de poder envolvidos, do capital cazaque e atualmente chinês, que através de mecanismos de espoliação e verticalização espacial pretendem se territorializar, expandir seus interesses na conformação de novos lugares de extração e investimento de excedentes de capital, se consolidando ademais, como agentes de domínio e controle territorial.

Em uma visão mais ampla, é importante questionar como a implementação desse tipo de projetos logísticos e de desenvolvimento colocam as sociedades concebidas como “periféricas” e aos territórios a disposição das empresas e corporações. Nesse caso, nem sequer pode se falar de uma tentativa neoextrativista de extração e exploração territorial exercida pelo Estado, considerando a consolidação de um controle da logística territorial de caráter estatal e a tributação dessas atividades extrativas. O modelo extrativo e logístico e a territorialização minério-exportadora de CLIPS notoriamente evidenciam um processo de corporativização territorial.

Na perspectiva da participação do Estado e da sociedade na extração mineral e no desenvolvimento, nos últimos anos tem sido muito importante a participação e o acompanhamento às comunidades direta e indiretamente atingidas pelo CLIPS por parte do Movimento pela Soberania Popular na Mineração (MAM).

O MAM é um movimento originalmente denominado como Movimento de Atingidos pela Mineração, mas que posteriormente, com o amadurecimento das discussões e da incidência política do movimento, mudou o nome a Movimento pela Soberania Popular na Mineração, ampliando a perspectiva do “ser atingido” à compreensão de um processo maior, de um debate nacional sobre a soberania popular na mineração como questão societária¹⁵⁷. O MAM surgiu em 2012 vinculado à Via Campesina na luta de comunidades rurais e camponesas (quilombolas, indígenas, ribeirinhas e caboclas) da Amazônia contra a exploração mineral, especialmente no Pará, na região do conflito do Grande Carajás envolvendo a empresa Vale.

A postura política do movimento é contra o histórico saque mineral, o modelo minério-primário-exportador brasileiro,

A gente passa a pensar esse projeto do que a gente quer da mineração no Brasil, como é que a gente quer. Por isso é que a gente diz que não somos contra a mineração, somos contra esse modelo mineral. Porque a gente sabe que para você construir uma casa, para você construir um carro, você ter um celular, tecnologias hoje, a mineração é importante. Mas entendemos que a forma como ela está colocada, nesse modelo extrativista no Brasil, não nos cabe. Então como é que a gente coloca o povo no centro de poder, no centro da tomada de decisões em relação a uma potência econômica de nosso país, o que tem consequências sociais e políticas também (Relato de militante do MAM, 2019, Ilhéus).

O MAM opera conjuntamente com outros movimentos de caráter territorial, como o MST, desenvolvendo cursos de formação política e acompanhamento nos territórios com conflitos minerais. Paulatinamente o movimento foi ampliando sua incidência a nível nacional e atualmente se organiza em nove estados (Bahia, Ceará, Goiás, Maranhão, Minas Gerais, Pará, Piauí, São Paulo e Tocantins) e no Distrito Federal. Além da perspectiva da soberania, da expropriação territorial, da participação do Estado e da sociedade na questão mineral, o MAM questiona os impactos socioambientais e na saúde dos trabalhadores da mineração e das comunidades desses territórios de exploração considerando as particularidades extrativas de cada minério.

Na compreensão crítica do modelo de mineração brasileiro, o MAM aponta a superação de uma “minero-dependência”, fortemente arraigada na história minero-extrativa do Brasil, sustentada em uma base institucional fragilizada, o que se evidencia nas

¹⁵⁷ A visão da “soberania popular” difere totalmente da “soberania nacional” afirmada por elites nacionais e pelo setor militar, concretamente no debate sobre o controle e dominação de territórios e bens estratégicos.

irregularidades que geralmente acontecem nos processos de licenciamento ambiental e na outorga de benefícios, como a exoneração de impostos e tributações.

No território, múltiplos agentes sociais e políticos coincidem em questionar o modelo de tributação minero-exportadora no Brasil, centrada na Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM), que é uma contraprestação pela utilização econômica dos recursos minerais nos municípios, os estados e a União. No caso do minério de ferro, a alíquota da CFEM é do 2% do valor do faturamento líquido obtido da venda do produto mineral (CNM, 2012). As críticas de instituições e ativistas envolvidos no caso do Porto Sul tem apontado a baixa porcentagem do CFEM, considerando os impactos negativos que pretende compensar (COELHO, 2015).

Igualmente as críticas sobre o modelo de tributação na mineração estão orientadas a solicitar e demandar a revogação da Lei Kandir¹⁵⁸, que isenta o pago das tributações as operações e atividades relativas a circulação de mercadorias e serviços, especialmente aos de exportação, sendo um importante fator que reduz os benefícios recebidos da mineração nos municípios, os estados e a União e aprofunda ainda mais as condições de troca desigual e dependente.

Assim, na lógica do desenvolvimento sustentável, na crítica a minero-dependência, ao modelo extrativo-exportador, à corporativização do território através de infraestruturas de desenvolvimento e logística e ao aprofundamento da condição histórica, periférica e dependente do Brasil e da Bahia, múltiplos movimentos têm acompanhado as comunidades direta e indiretamente atingidas pela implementação do CLIPS. A respeito um ativista da Rede Sul da Bahia argumenta que,

(...) uma coisa é discutir se esse projeto de infraestrutura faz sentido a escala regional, ou local regional, se existem outras soluções em termos de logística ou de movimentos locais. Outro nível de debate é para que é a logística, existe um lobby no Brasil e em outras regiões no mundo por logística. Então o Brasil precisa diminuir seu custo de logística, a logística brasileira é ruim, é ineficiente... Brasil precisa investir em infraestrutura, infraestrutura é importante... Ok, mas que infraestrutura? Para que essa infraestrutura, qual é o resultado dessa infraestrutura para a sociedade? E em geral você vê muito lobby desse setor de exportação demandando ferrovias, demandando portos privados e eventualmente estradas. Basicamente para escoar produtos

¹⁵⁸ Lei complementar brasileira nº 87 que foi proposta e implementada no governo de Fernando Henrique Cardoso com a finalidade de estimular o investimento externo e as exportações. Concretamente na área da mineração a isenção do pagamento do Imposto sobre Operações Relativas a Circulação de Mercadorias e Prestações de Serviços de Transporte (ICMS) aplica sobre a exportação de produtos primários e semielaborados (ANTONINO, 2018).

primários, que tem um custo muito alto para o país manter essa infraestrutura e um baixo retorno financeiro e a tendência é o que essa infraestrutura continua sendo precária porque o Estado não vai conseguir sustentar uma infraestrutura para exportar matéria prima que não tem tributo, simples assim. Então agora, saneamento básico qual é a infraestrutura? Quais são os investimentos em saneamento básico no Brasil? Quanto nós estamos colocando na energia para melhorar a limpeza das águas utilizadas na cidade, o saneamento do esgoto sanitário? Qual é o nível de tratamento das águas usadas nas cidades brasileiras? É muito baixo (Relato ativista Rede Sul da Bahia, 2019, Ilhéus).

O Instituto Floresta Viva, o Instituto Nossa Ilhéus e o GAMBÁ têm empreendido múltiplas iniciativas como a fiscalização do processo de licenciamento ambiental, a realização de estudos técnicos e de impacto alternativos, assim como também em 2015 adiantaram junto com a Associação de Moradores de Vila Juerana (AMORVIJU) e o Ministério Público uma Ação Civil na justiça acerca de possíveis atividades delitivas no processo de licenciamento ambiental do Porto Sul.

Os processos territoriais após a proposta do Porto Sul em 2008 não tem sido homogêneos, bem seja pelos interesses próprios de cada setor econômico e populacional, pelas intromissões e estratégias do governo e fundamentalmente da BAMIN para dividir as comunidades. Em nossa aproximação à problemática no trabalho de campo, algumas pessoas das comunidades de Vila Juerana e do Assentamento Agrário Bom Gosto nos relataram que desde que a BAMIN chegou no território com o projeto do Porto Sul aumentaram os conflitos e as polarizações dentro das comunidades.

Vila Juerana e AMORVIJU

A Vila Juerana é um subdistrito de Aritaguá, localizada nas margens da rodovia BA 001 que conecta às cidades de Ilhéus e Itacaré. A vila está localizada nas proximidades do rio Almada e das praias do norte, sendo uma região com altas potencialidades para o turismo ecológico e gastronômico. No EIA/RIMA a vila é incluída na AEE do Porto Sul, tendo uma população de 2.000 habitantes aproximadamente, com grandes extensões territoriais diretamente atingidas, mas que estão por fora da poligonal do empreendimento.

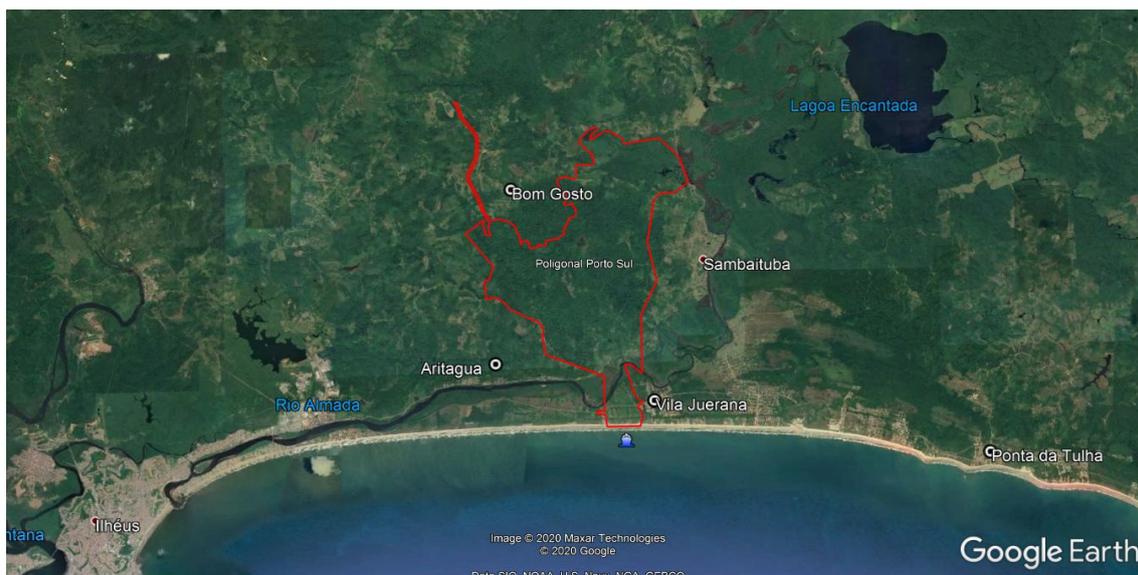


Ilustração 5. Imagem de satélite poligonal Porto Sul.



Ilustração 6. Localização da Vila Juerana respeito da poligonal do Porto Sul

Nas imagens de satélite se evidencia a proximidade da poligonal do Porto Sul, definida como Área Diretamente Afetada (ADA), com as comunidades de Bom Gosto e Vila Juerana. Realmente o projeto vai ser construído sobre esses territórios, que vão ser diretamente afetados, o que evidencia que a criação da AEE foi simplesmente um formalismo para mascarar e subdimensionar os impactos diretos sobre essas comunidades e territórios.

A implementação do Porto Sul trouxe múltiplos conflitos na vila, entre setores que estão a favor a do empreendimento e outros em contra. Em geral, pode se afirmar que setores associados à pesca, ao turismo, à produção de chocolate e a atividades de caráter artesanal consideram que o Porto Sul não responde as suas necessidades, e pelo contrário implica uma grande ameaça para o avanço e fortalecimento dos projetos territoriais dessas comunidades devido aos impactos socioambientais e reconfigurações territoriais, demográficas, sociais e econômicas que pode trazer a região.



Ilustração 7. Fotografia cartaz em contra do Porto Sul em Vila Juerana (Prizibiszki, 2010)

No entanto é importante apontar que a região norte de Ilhéus é uma área carente em termos de infraestrutura e com limitadas possibilidades de emprego, na qual é muito marcante o decaimento econômico após a crise do cacau. Na vila há múltiplas deficiências na garantia de direitos e no suprimento de necessidades básicas como saúde, educação, infraestrutura pública, saneamento e cultura. Nesse cenário de precariedade e abandono estatal, há alguns setores locais que consideram que o projeto efetivamente vai trazer “desenvolvimento” à região, que vai gerar crescimento econômico que vai ser refletido na melhoria das suas condições de vida.



Ilustração 8. Cartaz com mensagens a favor do Porto Sul nas comunidades entorno do empreendimento (Prizibiszki, 2010)

No EIA (HYDROS, 2011), a vila é dividida em 3 loteamentos: o Loteamento Joia do Atlântico, caracterizado por ser uma área heterogênea espalhada nas duas margens da rodovia BA 001. Do lado leste da rodovia se localizam condomínios de classe média de segunda residência, enquanto do lado oeste da rodovia se localizam moradias de autoconstrução. Nos dois casos são recorrentes problemas de saneamento básico, sendo que na data em que foram realizados os estudos (2010-2011) não havia esgotamento sanitário, água encanada nem iluminação pública.

Os Loteamentos Vilas do Atlântico e Vila Isabel, que se caracterizam por ser moradias populares de trabalhadores como vigilantes, auxiliares de serviços gerais e pedreiros, entre outras ocupações. Na vila também se identificam outras áreas, que a diferencia das duas anteriores, pertencem a ADA, como os Condomínios Verdes Mares e Mar e Sol. Nesse caso, são definidos como condomínios fechados de tipo classe média, com infraestrutura de lazer e saneamento básico.

Nessa heterogeneidade socioespacial, no EIA (HYDROS, 2011) se reconhece que os setores com melhores condições de vida se opõem a construção do porto considerando os impactos ambientais e paisagísticos. Enquanto nos setores mais precarizados há tantos aqueles que questionam o empreendimento por seu nível de impacto ambiental, como outros que o aprovam considerando que vai ser uma fonte de emprego e aumento da renda.

No entanto, as comunidades de Vila Juerana são das que mais têm críticas e resistências à implementação do Porto Sul, além de considerar que não é um projeto que responda às

necessidades locais e que não vai implicar uma melhoria nas condições de vida, questionam o atuar e as estratégias da BAMIN para dividir às comunidades. Um dos pontos sobre os quais se levantam maiores questionamentos é o aproveitamento da situação de precariedade do local para intervir através de investimentos em lazer e cultura, que são deveres do governo estadual. A respeito é importante apontar que é um fator recorrente em áreas intervindas por corporações e multinacionais com projetos de desenvolvimento, nas quais o histórico abandono estatal é suprido pela ocupação e intervenção das empresas nas políticas públicas.

Isso é considerado como uma estratégia “publicitária” para tornar as comunidades locais a favor da intervenção da empresa no território. No caso da Vila Juerana, ativistas da Associação de Moradores de Vila Juerana (AMORVIJU), que historicamente têm intervindo e demandado a presença do Estado na localidade para garantir os direitos básicos de saúde, educação, infraestrutura pública, saneamento básico, cultura e lazer; questionam o uso estratégico dessa precariedade por parte da BAMIN. Através de investimentos irrisórios como a adequação de espaços esportivos, a entrega de kits escolares e o financiamento de atividades culturais e gastronômicas¹⁵⁹, entre outras (que estão contemplados nos Planos Básicos Ambientais, PBAs) a empresa procura melhorar sua imagem nas comunidades e obter maior apoio local na implementação do empreendimento, investindo em fazeres que são obrigatoriedade do poder municipal e estadual.

Assentamento Agrário Bom Gosto

As comunidades de Vila Juerana e do Assentamento Bom Gosto têm trabalhado conjuntamente na resistência à implementação do Porto Sul e nesses anos de luta obtiveram algumas vitórias como a redução da poligonal de desapropriação do porto em 2012 que reduziu a área de utilidade pública para desapropriação de 22.686.830,76 m² para 18.600.000,00 m².

¹⁵⁹ Como foi o caso do 2do Festival de Comida de Boteco em 2010.

O Assentamento Bom Gosto, localizado no Distrito de Itariri está ocupado por aproximadamente 120 pessoas (40 famílias) e foi titulado pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), logo de anos de luta conjunta e de ocupações com o Movimento Luta pela Terra (MLT). A inícios da década de 1990, após da crise do cacau e do abandono da terra por parte de alguns fazendeiros, o território foi reocupado por antigos trabalhadores sem-terra das fazendas cacauceiras.

O assentamento é ocupado por agricultores e produtores a pequena escala de cacau, banana, acerola, aipim, goiaba, cupuaçu, coco, graviola e alguns cultivos de subsistência; ademais de desenvolver atividades pecuárias. Os produtos destinados ao comércio são vendidos na feira municipal em Ilhéus, contando com a participação e o apoio da Cooperativa de Agricultores Familiares do Sul da Bahia (COOFASULBA) em vínculo com a Companhia Nacional de Abastecimento (CONAM).

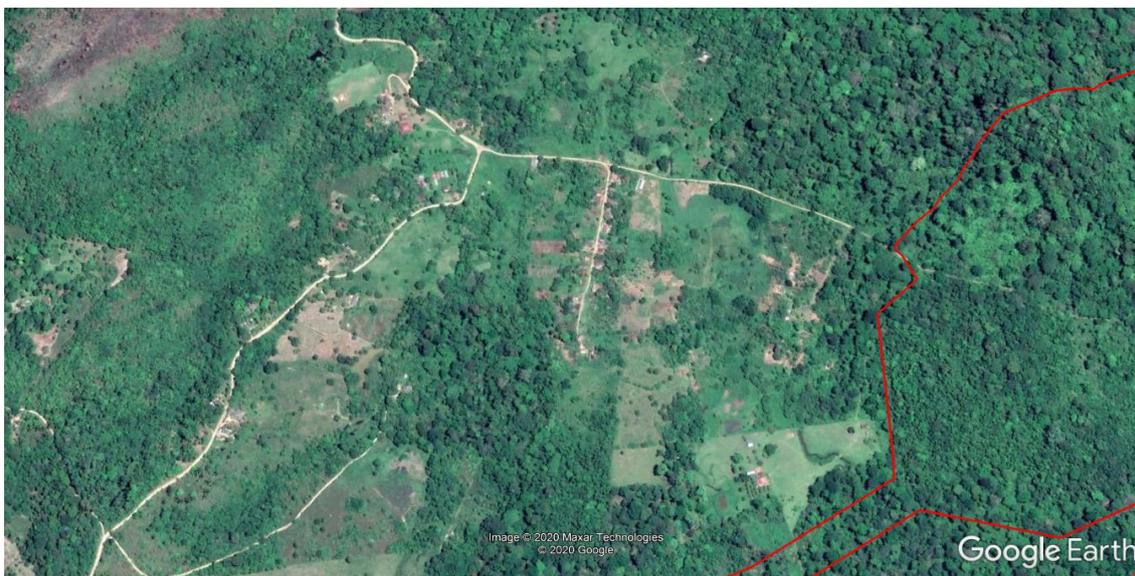


Ilustração 9. Imagem de satélite Assentamento Bom Gosto e poligonal do Porto Sul

De igual forma que no caso da Vila Juerana, nessa imagem se evidencia a proximidade da poligonal do projeto ao assentamento, considerando ademais que também será impactado do pela construção de vias de acesso ao empreendimento. As afetações físicas, bióticas e socioambientais mencionadas no capítulo 4 vão se espalhar no território e nas suas proximidades, precarizando-o em múltiplas dimensões.

Apesar dos avanços na luta pela terra e de contar com titulação do INCRA, Bom Gosto é um território rural que não conta com condições nem infraestruturas educativas, de saúde, de transporte nem de saneamento básico, motivo pelo qual faz anos precisa de atenção, apoio e acompanhamento por parte do governo municipal e estadual.

A diferença da região da Vila Juerana, o perfil populacional do assentamento é um pouco mais homogêneo, ocupado majoritariamente por pequenos agricultores, no entanto as posturas e percepções sobre a implementação do porto são diferenciadas. Apesar de que a “postura formal” da Associação do Assentamento é contra a implementação do Porto Sul e dos avanços da luta conjunta de alguns assentados, da associação junto com a AMORVIJU, não há uma postura única por parte das comunidades assentadas.

Há várias pessoas que estão direta e ativamente envolvidas no processo de resistência, desde o início têm assistido e participado nas reuniões, nas audiências públicas, nos encontros e dos chamados de negociação com a BAMIN para colocar na esfera pública suas considerações e resistências à implementação do projeto. Assim como também há pessoas que apesar de não concordarem com a iniciativa não se engajam ativamente no processo de resistência e têm outras que timidamente concordam com a implementação do porto, considerando as promessas de emprego e de aumento da renda feitas pela BAMIN e o governo estadual.

Essa variedade de posições tem gerado conflitos e divergências dentro das comunidades, que deram abertura às estratégias da BAMIN para cooptar lideranças e em geral à população atingida. Durante o trabalho de campo, tivemos a oportunidade de participar de duas reuniões da associação do assentamento nas quais surgiram vários pontos problemáticos respeito a questão do Porto Sul. Atualmente o foco de ação está na definição e pagamento das compensações e das desapropriações, uma das principais críticas é que o montante das desapropriações estava sendo definida unilateralmente pela BAMIN, estabelecendo pagamentos irrisórios, sem nenhum diálogo participativo com os atingidos. Diante disso, os desapropriados estavam em negociações com a BAMIN para redefinir e ajustar o preço pelos terrenos a serem desapropriados.

Outro fator problemático apontado foi a estratégia da BAMIN de romper e debilitar as iniciativas coletivas, nas quais se possibilita posicionar com maior força as demandas e necessidades das comunidades atingidas; em contraposição, a empresa estava convocando aos atingidos para renegociar com eles de forma isolada e individual. Nessas disputas há algumas pessoas que afirmam que foram coagidos pelos representantes da empresa para assinar a documentação de desapropriação, caso contrário, poderiam ser processados na justiça.

De igual forma, na reunião foi mencionado que era problemática a falta de conhecimento do empreendimento por parte das comunidades atingidas, devido a que dificilmente têm acesso a informações verídicas sobre os impactos socioambientais, os agentes de poder envolvidos e os avanços na implementação do projeto. Isso somado a falta de conhecimento dos seus direitos e sobre políticas públicas, assim como também a falta de formação e organização política tem facilitado o trabalho da BAMIN.

A respeito é importante ressaltar o apoio que organizações como a CPT, o MAM, o Instituto Nossa Ilhéus e os Instituto Floresta Viva têm brindado a essas comunidades. Por um lado, essas organizações compartilham o entendimento de que os conflitos do Porto Sul estão estruturalmente vinculados a FIOL e a mina Pedra de Ferro em Caetité. Partindo da premissa de que os três projetos compõem uma unidade, sinergia e interdependência reivindicam que as lutas e resistências devem ser afrontadas conjuntamente, não somente pelas comunidades diretamente atingidas desde Caetité até Ilhéus, senão que é uma luta que deve ser assumida como reivindicação geral dos territórios do sul-oeste da Bahia.

Nessa perspectiva a CPT e o MAM realizaram encontros, intercâmbios de experiências e visitas entre as comunidades atingidas de Caetité e Ilhéus, na tentativa de tecer uma rede regional de resistências à implementação do CLIPS. Várias pessoas de Vila Juerana e do Assentamento Bom Gosto tiveram a oportunidade de viajar a Caetité para conhecer a experiência de resistência à implementação da mina e as dimensões do empreendimento promovido pela BAMIN.

Atualmente as resistências em Caetité se concentram na questão da implementação da barragem de rejeitos da mina Pedra de Ferro, levando em consideração os crimes ambientais de Mariana (2015) e Brumadinho (2018), as comunidades locais e regionais expressam suas preocupações e discordâncias com a construção desse tipo de infraestruturas, que além de ter um alto risco de estourar, implicam uma alta vulnerabilidade hídrica em uma região de seca como Caetité e uma grave precarização territorial. A respeito, no ano 2019 várias comunidades se manifestaram publicamente com o apoio da CPT e do MAM apresentando suas preocupações à sociedade civil em geral, e ao poder do governo municipal exigindo a suspensão da implementação da barragem de rejeitos e da mina.



Existe maior crime do que destruir 26 nascentes no Sertão da Bahia?

A área destinada a exploração e construção da Barragem de Rejeitos da **BAMIN**, que está localizada entre Caetitê e Pindaí, contém um grande potencial hídrico que abastece as comunidades da região do Alto Sertão!

NÃO à mineração PREDATÓRIA!
NÃO à Barragem de Rejeitos!




Milhares de famílias de **Caetitê, Pindaí e Guanambi**, na Bahia poderá ter seu abastecimento prejudicado com o projeto de mineração Pedra de Ferro da mineradora **BAMIN**, que consumirá do **Rio São Francisco 770 mil litros de água por hora**. Mais do que consome a cidade de Guanambi (725 mil litros de água por hora), com população de 100 mil habitantes.




Centenas de trabalhadores vivem da produção camponesa na região de Caetitê e Pindaí. **Após a chegada da mineradora BAMIN houve redução de 50% da produção camponesa.**

Quantos desempregos serão gerados pela mineradora que capta água do lençol freático que abastece as comunidades do campo?!

Desenvolvimento para quem?!




As comunidades de Caetitê e Pindaí exigem regularização fundiária do território do Gerais, de uso tradicional e público. A **BAMIN** se diz dona e visa construir a Barragem de Rejeitos nessa área.

NÃO À BARRAGEM DE REJEITOS!
REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA JÁ!



Ilustração 10. Peças divulgação sobre os impactos socioambientais da mina Pedra de Ferro em Caetitê (MAM e CPT)

O dia 28 de novembro de 2018 foi realizada uma Assembleia Popular na Mineração sobre o CLIPS no Assentamento Bom Gosto, contando com a participação de representantes das comunidades atingidas, igrejas, trabalhadores rurais, militantes e ativistas do MAM, da CPT e do Instituto Floresta Viva. A assembleia foi realizada com a finalidade de *fortalecer a democracia participativa em resposta a maneira como historicamente são tomadas as decisões sobre a cadeia produtiva da mineração, ou seja, sem nenhuma participação popular e visando apenas ao interesse das grandes empresas* (OLIVEIRA, 2018, parag. 1).

Dando continuidade a esse trabalho de formação política e de consolidação de redes, nos dias 6 e 7 de agosto de 2019 foi realizado um mutirão no Assentamento Bom Gosto para reformar a casa sede da Assembleia do assentamento, tendo a participação do MAM, da CPT, do Movimento Estadual de Trabalhadores Acampados, Assentados e Quilombolas (CETA) e o Levante Popular da Juventude, entre outros. A mutirão foi articulada à realização de uma Assembleia Popular na Mineração no dia 8 de agosto de 2019 na comunidade de Juerana, na qual socializaram as informações do empreendimento e da

geopolítica mundial na qual está inserido, também se discutiu de forma mais ampla o atual modelo mineral brasileiro (OLIVEIRA; CARVALHO, 2019).

Perspectivas atuais e outras territorialidades

Nessa perspectiva, organizações, instituições e movimentos como o Instituto Nossa Ilhéus, o Instituto Floresta Viva, a CPT, o MAM e a Promotoria Ambiental do MPF-MP/BA têm acompanhado e apoiado às comunidades direta e indiretamente atingidas, não somente no caso do CLIPS, senão também na consolidação de um projeto territorial centrado nas potencialidades ambientais e nas necessidades das comunidades locais e regionais.

Como consequência da crise do cacau, desde inícios do século XXI no território Litoral Sul da Bahia vêm sendo pensadas iniciativas de desenvolvimento territorial que promovam o crescimento econômico, o trabalho e a melhoria das condições de vida das populações locais aproveitando as potencialidades da região e na procura de um projeto sustentável, que garanta condições socioambientais dignas para as próximas gerações. Conforme afirma Socorro Mendonça, diretora do Instituto Nossa Ilhéus, a chegada do Porto Sul teve outros efeitos territoriais, além dos conflitos que até aqui foram mencionados,

Eu vi que a única coisa boa que o Porto Sul trouxe foi despertar a nossa região para pensar de outra forma, aí foi que os cacaucultores começaram a pensar na cadeia produtiva do cacau, começou a pensar em fazer chocolate, e começaram a pensar em alternativas. Isso foi uma coisa positiva, começou-se a pensar em empreendedorismo e economia criativa, tudo a partir dessa história do porto. Começou de alguma forma mudou fortemente aqui na região e as pessoas estão tendo tempo para pensar que realmente o porto não é algo positivo para a gente. Começamos a pensar no cacau, na cabruca, aí surgiu a cabruca como um patrimônio (Relato ativista Rede Sul da Bahia, 2018, Ilhéus).

Ainda que faz tempo começaram a ser pensados esses projetos territoriais, foi até a chegada do Porto Sul que tomaram maior força, potencializando a perspectiva do desenvolvimento sustentável ou codesenvolvimento, proposto pela Rede Sul da Bahia,

Os paradigmas dessa nova economia são a descentralidade, a horizontalidade, a diversidade, a perenidade dos negócios, a criatividade, a qualidade dos produtos, a qualidade ambiental e a geração de externalidades positivas entre as economias que se interconectam. O desenvolvimento sustentável do Sul da

Bahia baseado em arranjos produtivos que se espalham por toda a região é uma possibilidade concreta, cacau e chocolate, turismo e pesca formam o germe de uma economia fortemente capilarizada que, articulada numa cadeia de novos negócios vinculados as vocações naturais e culturais da região, será capaz de gerar empregos num patamar incomparavelmente maior que o do complexo portuário-minerador e oferecer um salto na geração de renda para a população local (REDE SUL DA BAHIA, 2010, p. 18).

Sobre o entendimento da condição histórica de dependência e troca desigual na Bahia, evidenciada na centralidade das monoculturas de exportação, os novos projetos territoriais apontam a combater essa estrutura desigual e pouco vantajosa para os territórios do sul da Bahia, a perspectiva do século XXI é transcender a lógica das monoculturas de exportação. Nesse sentido, é colocada a questão de diversificar as agroflorestas do Litoral Sul, especialmente o sistema cabruca, uma agrofloresta própria da região que substitui plantas do sub-bosque da Mata Atlântica para plantar cacau de forma descontínua e conjunta fornecendo um sistema de sombra para o cacau em convívio com a Mata Atlântica.

Além de diversificar as agroflorestas explorando a produção de frutais (açai, cupuaçu, graviola) e a seringa, são de fundamental importância os encadeamentos produtivos aos qual vão ser vinculados. A diferença do modelo de exportação do cacau não processado ou semiprocessado, o projeto atual é desenvolver estratégias e mecanismos para agregar valor à amêndoa de cacau, majoritariamente na produção de chocolate artesanal de alta qualidade e de produtos derivados de cacau como licores, marmeladas, suco, mel e doces, entre outros.

Nessa perspectiva são promovidos projetos de turismo cultural e ecoturismo de base comunitária, de produção orgânica e agroecologia com o apoio das instituições já mencionadas, além de outras como o Instituto Cabruca e a Comissão Executiva do Plano da Lavoura Cacaueira (CEPLAC), que desenvolvem pesquisas e programas encaminhados a recuperar a economia regional cacaueira combatendo as doenças que atacam os cacauais, a diversificar as agroflorestas com o sistema cabruca e a brindar apoio técnico aos cacauicultores.

No trabalho de campo tivemos a possibilidade de conhecer uma das experiências territoriais mais importantes da região: o Assentamento Terra Vista do Movimento Sem-Terra (MST), localizado em Arataca, entre os municípios de Itabuna e Camacan no sul da Bahia. Terra Vista tem uma extensão de 913,6 hectares localizadas na área de uma antiga fazenda cacaueira que após a crise do cacau foi abandonada e posteriormente

reocupada por 360 famílias em 1992 e decretada como assentamento em 1994. Atualmente Terra Vista tem 55 famílias assentadas e é reconhecido regionalmente por ser uma referência de luta territorial, de educação no campo e de preservação ambiental, na qual é importante destacar o trabalho de recuperação da área que no início do acampamento estava gravemente degradada.

As áreas do assentamento vêm sendo recuperadas mediante uma transição agroecológica, na produção de agroflorestas altamente diversificadas e sustentadas no sistema cabruca junto com o cultivo de frutais e hortaliças, obtendo como resultado a recuperação do 92% da Mata Ciliar¹⁶⁰ e de várias nascentes¹⁶¹.



Ilustração 11. Vista do Assentamento Terra Vista em meados nos anos 2000



Ilustração 12. Vista Assentamento Terra Vista no ano 2016¹⁶²

¹⁶⁰ É um tipo de vegetação nativa importante na proteção de corpos hídricos como rios, lagos, olhos d'água e córregos.

¹⁶¹ Informação disponível no site do assentamento: <http://assentamentoterravista.com.br/>

¹⁶² Imagens tomadas do site do Assentamento Terra Vista: <http://assentamentoterravista.com.br/>

Além dos avanços na implementação de uma territorialidade sustentada na agroecologia e na produção orgânica, no assentamento também se realizam atividades de piscicultura, criação de vacas leiteiras e produção artesanal de chocolate de alta qualidade.

Outra das áreas de trabalho do assentamento é a educação, considerada como um foco de transformação socioambiental, contando com dois centros educacionais: o Centro Integrado Florestan Fernandes e o Centro Estadual de Educação Profissional no Campo Milton Santos, nos quais são desenvolvidos cursos de ensino fundamental, profissionalizantes e de nível superior na área de Agroecologia. Nos centros educativos são recebidos e formados estudantes de vários municípios do Litoral Sul em áreas como Agroecologia, Meio Ambiente, Zootecnia, Informática, Agroindústria, Segurança do Trabalho e Alimentos.

Entre as populações que participam ativamente nos cursos de formação e contribuem no assentamento se encontram povos indígenas, quilombolas, pequenos agricultores, assentados, acampados e moradores de bairros afins a perspectiva agroecológica.

O assentamento está articulado à Teia Agroecológica dos Povos, um movimento agroecológico e uma rede integrada por assentados, quilombolas, indígenas, camponeses, estudantes, pesquisadores, educadores, crianças e juventude urbana e rural que tem como objetivo *promover mudanças sociais a partir dos princípios de emancipação, autonomia e dignidade do ser humano, da Mãe Terra e das suas sementes*¹⁶³. A rede surgiu em 2012 na I Jornada Agroecológica da Bahia, celebrada no Assentamento Terra Vista.



As atividades e projetos da rede estão encaminhadas a produzir conhecimento científico e popular centralizado na Agroecologia, promovendo reuniões entre diversos povos e saberes em multidões, redes de troca e recuperação de sementes, formação política.

No âmbito das territorialidades rurais, urbano-populares, ribeirinhas, tradicionais e críticas ao desenvolvimento no território sul da Bahia, podem ser reconhecidas duas perspectivas: aquelas que reivindicam como horizonte político o desenvolvimento

¹⁶³ Site Teia dos Povos: <http://teiadospovos.com.br/about/>

sustentável, como várias instituições e organizações mais diretamente envolvidas nas lutas e resistências contra o Porto Sul; e com múltiplas afinidades e algumas diferenças, as territorialidades mais próximas a movimentos como o MST que reivindicam a luta territorial rural e popular, a agroecologia, o bom viver, a autonomia e a solidariedade dos povos, mas que até a atualidade não se envolveram diretamente no processo do Porto Sul.

Na perspectiva do desenvolvimento sustentável é importante ressaltar o recente surgimento e o trabalho do Fórum Sul da Bahia Global, conformado pelo Instituto Nossa Ilhéus, o Parque Científico e Tecnológico do Sul da Bahia (PCTSul), a Sebrae Ilhéus, o Instituto Arapyaú, a Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC) e a Universidade Federal do Sul da Bahia. O Fórum surgiu com a finalidade de elaborar uma agenda e uma agenda de desenvolvimento regional.

O Fórum foi estruturado em quatro Grupos de Trabalho (GT) nos setores de Infraestrutura, Economia, Educação, Meio Ambiente e Paisagem e fundamenta seu plano de trabalho nos municípios de Ilhéus, Itabuna, Itacaré, Uruçuca, Canavieiras e Uma. A perspectiva de trabalho do fórum está encaminhada a construir uma agenda de sustentabilidade, considerando os ativos econômicos regionais e o melhoramento da qualidade de vida. No marco das atividades e propostas do fórum estão sendo discutidas as problemáticas decorrentes da implementação do CLIPS, especialmente do Porto Sul.

Considerações finais

A análise da territorialização minério-exportadora decorrente da implementação do CLIPS no sul da Bahia implica compreender uma ampla complexidade de processos históricos, ambientais, sociais e econômicos em constante movimento e transformação, dinamizados pelo escalonamento de relações sociais e de poder que convergem no território sul da Bahia. O território como categoria de análise geográfica, permitiu compreender uma dimensão relacional e política do espaço, entendido como um campo de forças, no qual fatores ambientais, históricos, políticos e culturais são fundamentais na compreensão das múltiplas forças e interesses sociais que convergem de forma solidária ou disputam de forma antagônica a criação, transformação, apropriação e domínio territorial.

A noção de totalidade concreta foi fundamental na compreensão de um processo de territorialização do capital de caráter minério-exportador, que através da análise da implementação do CLIPS permite evidenciar as particularidades e heterogeneidades no encontro e confronto de diversas territorialidades inseridas em realidades muito mais amplas, como nesse caso, a totalidade da lógica do capital e da mais-valia e sua incidência na transformação de territórios, paisagens e sociedades.

Na inserção do CLIPS num processo histórico de territorialização do capital é importante reconhecer a continuidade de uma estrutura territorial periférica e neocolonial altamente dependente das contingências do mercado mundial e conforme as necessidades e os interesses de elites regionais (geralmente latifundiárias e agroexportadoras) em estreita vinculação com grupos de poder transnacionais. A estrutura e a lógica exportadora que sustentou as economias coloniais da cana de açúcar e posteriormente neocoloniais da monocultura do cacau tem uma continuidade na implementação do CLIPS, e especialmente no caso do Porto Sul, evidenciando o papel das infraestruturas portuárias como objetos técnicos que carregam consigo, impulsionam e são resultado da coexistência de relações de “modernização conservadoras” fortemente atreladas em princípios neocoloniais promovidos por forças globalizadoras.

A territorialização minério-exportadora decorrente do CLIPS evidencia uma ampla disputa territorial que envolve o controle e a exploração da mina Pedra de Ferro e do Porto Sul por parte da BAMIN, empresa pertencente ao ERG, um grupo de poder transnacional, com capitais centralizados em Cazaquistão e com operações de exploração na África e no

Brasil. Em articulação com a FIOLE, concebida inicialmente como um projeto de prioridade estatal, considerado chave na consolidação de uma rota de integração e logística entre o litoral sul da Bahia e o oeste do estado, e mais amplamente vinculado com infraestruturas como a FICO e a FNS visando a interconexão ferroviária Atlântico-Pacífico.

No entanto, mudanças geopolíticas na região sul-americana na última década como o fim do *boom das commodities* e do *ciclo progressista* levaram a uma profunda crise da estrutura institucional regional que sustentava a reconfiguração do território sul-americano como um espaço verticalmente articulado ao mercado mundial através de infraestruturas multimodais e delineado por alianças entre elites regionais e transnacionais. A paulatina crise e a eventual dissolução da UNASUL, que incorporou o COSIPLAN e a IIRSA como parte do seu foro técnico, de planejamento territorial e de infraestrutura, somado a crise econômica regional e as instabilidades políticas do Estado brasileiro, levaram à decadência da plataforma institucional que sustentava os investimentos públicos que iriam ser realizados na FIOLE e no Porto Sul.

Diante a incapacidade do Estado brasileiro e do governo baiano de assumir esses investimentos, serão assumidos por uma *joint venture* conformada pelas corporações chinesas CCCC e a CREC. No caso da FIOLE, os trechos que ainda faltam por ser construídos vão ser oferecidos em concessão no leilão que será aberto em 2020. Apesar de que ainda não há certeza sobre a empresa ou consórcio que vai tomá-lo, existem altas probabilidades de que sejam assumidos por capitais chineses.

Nessa reestruturação do empreendimento, as infraestruturas do Porto Sul que inicialmente foram propostas com dois terminais, um Terminal de Uso Privativo da BAMIN (TUP BAMIN) para escoar o minério de ferro e o Terminal Público Porto Sul para os grãos do oeste baiano, foram oficialmente unificadas em 2019 mediante a consolidação da Sociedade de Propósito Específico (SPE) com o objetivo de acelerar e viabilizar sua construção e compartilhar o uso das infraestruturas portuárias entre o governo baiano e a BAMIN. A consolidação da SPE evidencia a redução da intervenção estatal no empreendimento, tanto em investimento de capital como em poder de decisão, considerando que o governo estadual é um sócio minoritário que *tem competência de deliberar a inclusão de novos acionistas, além de definir políticas e procedimentos para a prestação de serviços no Porto Sul* (BAHIA, 2019, parag. 6).

A respeito é importante ressaltar as considerações de vários ativistas da Rede Sul da Bahia e da Vila Juerana em Ilhéus, que acompanham o processo de implementação do porto desde aproximadamente o ano 2011; eles afirmam que desde o início do empreendimento não houve um interesse real em construir uma “área pública”, assim a ingerência do governo baiano é entendida como uma “intervenção fictícia”, que tinha como finalidade facilitar a obtenção das licenças ambientais e a aceitação do projeto na sociedade civil.

Sobre esse entendimento, é importante apontar que a primeira solicitação de licenciamento ambiental da BAMIN diante o IBAMA em 2008 era para a instalação de um Terminal de Uso Privativo na Ponta da Tulha para escoar minério de ferro. No entanto, após pressões sociais e questionamentos do MPF em 2009 o estado da Bahia iniciou a tramitação para a construção do porto público¹⁶⁴.

Na análise das alternativas locacionais (FCA-Porto de Aratu na BTS) foi evidenciado que o escoamento de grãos do interior da Bahia pode (e de fato já é) realizado via multimodalidade ferroviária-rodoviária articulada ao Porto de Aratu, ideia que tira força ao argumento de que o Porto Sul é um projeto necessário e indispensável para o agronegócio baiano. Além do Porto de Aratu, tem grãos que estão sendo escoados por modal rodoviário em articulação com o Porto de Malhado em Ilhéus, administrado pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA). Incluso no caso de manter a exploração do minério de ferro em Caetité, a via FCA-FIOL-Porto de Aratu é uma alternativa viável conforme afirmam vários ativistas da Rede Sul da Bahia, para dispensar da construção do Porto Sul em Ilhéus e reduzir os impactos na região litorânea da Mata Atlântica.

Na perspectiva de questionar a estrutura minero-dependente-exportadora que sustenta o CLIPS, se argumenta que a exceção de algumas elites regionais, as populações baianas não precisam de um projeto de desenvolvimento que oferece falsas promessas de geração de emprego e crescimento econômico a expensas de numerosos impactos socioambientais entre os que podemos destacar as alterações na paisagem, aumento do desmatamento, ruptura de ciclos e corredores ecológicos, modificação do uso e qualidade dos solos, graves prejuízos em corpos d’água subterrâneos e superficiais, alteração da qualidade do ar e das águas, deslocamento de populações, alterações demográficas e migratórias, vulneração de direitos de comunidades quilombolas e ribeirinhas, espoliação urbana e

¹⁶⁴ Fontes de informação detalhadas em Anexo 1. Histórico da implantação do Porto Sul.

rural e aumento da condição de dependência regional, entre outros tantos que foram apresentados nessa pesquisa.

A leitura teórica sobre o des-envolvimento evidenciou que é um projeto civilizatório que necessariamente opera numa estrutura geopolítica e territorial hierárquica e desigual, na qual territórios periféricos como a Bahia e o Brasil são posicionados como fontes de matérias primas, alimentos e recursos primários estratégicos, exportados em bruto ou semimanufaturados a baixo custo e (no caso do Brasil) com exceções tributárias; enquanto posteriormente são importados, incorporados em produtos manufaturados através de processos de trabalho que lhe agregam valor, sendo uma condição que reproduz condições de troca desigual, como foi evidenciado no caso da crescente exportação de minério de ferro em contraste com o paulatino aumento da importação de aço no Brasil.

Esses processos de extração e escoamento mineral são estratégicos entanto são fundamentais na segurança nacional como garantes dos processos de expansão de capitais, industrialização, urbanização e ampliação de mercados. No caso da aceleração do crescimento da economia chinesa é importante apontar que os interesses por trás do investimento chinês no CLIPS estão encaminhados nessa via. Para as corporações (CCCC e o CREC), os presuntos capitais públicos chineses (através do Claifund) e os grupos econômicos do Cazaquistão (ERG-BAMIN), a extração mineral na Bahia é importante para assegurar investimentos em capitais fixos a longo prazo, que além de tudo, lhes oferece controle econômico e territorial na disposição, escoamento e exportação do minério de ferro baiano.

A estrutura do des-envolvimento contemporâneo continua oferecendo condições e antagonismos contraditórios, nos quais o crescimento econômico e a industrialização a escalas transnacionais necessariamente implicam detrimientos e precarizações sociais e territoriais nos lugares onde são realizadas as atividades de extração e escoamento mineral. Poderíamos afirmar que são condições de saqueio e espoliação territorial, nas quais os lucros das atividades de extração se concentram em grupos econômicos e acionistas a nível transnacional e global, enquanto os passivos ambientais e os impactos desfavoráveis se localizam concretamente nos territórios de extração, como nesse caso, na faixa territorial que vincula os municípios de Caetitê e Ilhéus no sul-oeste baiano.

A partir dessa discussão teórica-conceitual queríamos ressaltar que estruturalmente isso é o desenvolvimento, e no marco do capitalismo e a modernidade-colonialidade não pode

operar de outra forma, assim é importante afirmar que o desenvolvimento é necessariamente um antagonismo contraditório, no qual não pode existir “desenvolvimento” sem “sub-desenvolvimento”, são as duas caras da mesma moeda. O que pode acontecer é diminuir as condições de dependência nos territórios periféricos, como é evidenciado nos projetos de “desenvolvimento sustentável” e “desenvolvimento humano”. Assim, é importante refinar as justificativas da BAMIN e os empreendedores do CLIPS quando afirmam que o complexo logístico vai trazer progresso e desenvolvimento à região, vai trazer sim; mas é aquela cara do progresso como tragédia e do desenvolvimento como perversidade, que social e territorialmente se materializam em impactos físicos, bióticos e socioeconômicos negativos e irreversíveis e na reprodução de condições históricas de saqueio, exploração e dominação territorial por parte de forças do grande capital.

Isso em troca do oferecimento de alguns postos de trabalho, muitos deles temporários, e da relativa dinamização da economia local entorno ao empreendimento; são esses os beneficiamentos que pode trazer a implantação do CLIPS, enquanto econômica e geopoliticamente os grandes lucros são saqueados do território. Na complexidade ambiental, social, histórica e cultural evidenciamos precariedade territorial e do trabalho, espoliação e destruição de meios de vida e da vida mesma, reprodução de condições de dependência e dominação política.

A compreensão detalhada do processo de implementação do CLIPS permite-nos reconhecer as heterogeneidades, as múltiplas dimensões, escalas e os diversos agentes e interesses que de uma ou outra forma intervém nesse processo. Desde o início da implementação até a atualidade, o empreendimento teve momentos de maior estabilidade, nos quais parecia que o jogo de forças políticas e as condições socioeconômicas eram favoráveis ao projeto, fortemente vinculados com a rentabilidade do preço do minério de ferro nos mercados financeiros. Assim como teve outros períodos de profunda crise nos quais as irregularidades nos processos de licenciamento ambiental, as intervenções judiciais, a pressão social, o avanço das resistências locais e regionais e a inviabilidade financeira pareciam engavetar a iniciativa.

A perspectiva de totalidade, a noção de escala e escalonamento de relações e forças sociais, permite-nos compreender a complexidade e abrangência dos impactos, das relações e as articulações de espaços e grupos sociais. A compreensão do caráter

sinérgico, cumulativo e interdependente dos impactos evidenciou as graves fragilidades e as intenções dos empreendedores no fracionamento dos processos de licenciamento ambiental. Nessa lógica, as leituras fragmentadas e isoladas se manifestam como uma estratégia visível de subdimensionamento da real abrangência dos impactos e da sua intensidade por cumulatividade e sobreposição.

A análise da interescalaridade permitiu evidenciar uma complexidade e processualidade escalar, na qual dificilmente é possível reconhecer fronteiras rígidas de um “dentro” ou “fora” dos processos sociais. Nessa perspectiva, reconhecemos processos constantes de avanço, ampliação e retrocesso da incidência de forças, agentes e relações sociais a diversos níveis escalares: localização, regionalização, globalização, mundialização, que evidenciam processos concretos em determinadas dimensões espaciais. No caso do CLIPS compreendemos a ampliação de dinâmicas e forças da globalização sobre o território do sul-oeste baiano, determinadas pela lógica do capital e do lucro instrumentalizando os territórios e as sociedades com essa função, conforme seus interesses.

No entanto, esse processo de expansão globalizada do capital não é homogêneo nem absoluto, nas escalas regional-local há outras forças sociais movimentando-se em virtude de outras lógicas: da solidariedade, da autonomia, da sustentabilidade e da vida. A implementação do CLIPS evidencia a imbricação de processos interescalares em espacialidades ou escalas (como produtos parciais) concretas, se manifesta o avanço de forças globalizadoras em territórios locais e regionais e sua disputa e confronto com ações e agentes nessas escalas.

Na leitura dialética da territorialização minério-exportadora consideramos as limitações e as potencialidades de todas as formas de luta que intervêm nesse processo, principalmente valorizamos a importância prática das intervenções no âmbito jurídico por parte do MPF-MP/BA, especialmente da promotoria de justiça, que acompanha as comunidades atingidas e faz importantes aportes de análise técnico e jurídico na procura de irregularidades no processo de implementação. Ponderando as limitações da luta legal e jurídica, nesse caso enquadrada na perspectiva de garantir as compensações e mitigações ambientais, que não atingem uma crítica estrutural a respeito do território, o desenvolvimento e a expansão capitalista, destacamos que o ministério público é um agente fundamental na implementação do CLIPS.

Em diálogo com Goés (2018) compreendemos a territorialização do capital através do CLIPS como um ajuste espaço-temporal sustentado no escalonamento e na incidência de grupos de poder globalizados que mediante o investimento de capital em redes de infraestruturas promovem uma “compressão do tempo-espaço” com a finalidade de “superar os obstáculos geográficos” e acelerar a circulação e a velocidade dos fluxos, e aumentar a competitividade dos lugares reduzindo a distância pelo tempo.

Nesse marco analítico, o conceito de *novo imperialismo* permite-nos compreender o processo de expansão e internacionalização contemporânea do capital, distinguindo estruturas e processos geopolíticos concretos caracterizados pela centralidade da incidência de grupos econômicos, corporativos e financeiros na produção territorial e espacial a nível global. De igual forma, são processos geopolíticos fortemente influenciados por disputas interestatais pelo controle de determinados territórios, sociedades e mercados, como atualmente é evidenciado na disputa Estados Unidos-China sobre a América Latina e o Caribe, África, o Leste europeio e asiático.

O conceito de novo imperialismo evidencia continuidades com o imperialismo clássico como a exploração e o saqueio, as disputas pela “repartição do mundo”, a progressão da livre concorrência, a centralidade do capital financeiro e das transações nas bolsas de valores e especulativas como mecanismos de valorização do capital, concentrando os lucros nas mãos de grandes grupos econômicos e acionistas. Nesse cenário, os processos de territorialização são encaminhados a expandir mercados e assegurar inversões de capital fixo, que no caso das infraestruturas logísticas, garantem condições de controle territorial corporativo.

Enquanto as “atualizações” e novas realidades geopolíticas consideram-se o giro neoliberal após 1970, a revolução tecnológica e das comunicações, o controle dos fluxos financeiros, a relação entre grande mídia e ideologia e após o início dos anos 2000, um crescente aumento da exploração e controle de “recursos naturais” estratégicos e da implementação de redes de logística a nível global. Em termos espaciais, esses processos geopolíticos se evidenciam em reestruturações globais dos espaços territoriais como possibilidades para superar as cíclicas crises por sobreacumulação através da expansão de mercados e na garantia de investimentos fixos com elevados benefícios a futuro.

Na compreensão da inserção da territorialização do CLIPS na expansão do capitalismo contemporâneo, a crise é uma noção fundamental que delinea as contingências no processo. Em princípio, a ideia “originária” do empreendimento que destacava a participação do Estado e de investimento público na iniciativa evidenciou um momento de crise da hegemonia estadunidense e do capitalismo nos países centrais (2007-2008), que na região sul-americana esteve fortemente vinculada com o aumento do preço das commodities e com a consolidação do bloque progressista, no qual o Brasil tinha um papel fundamental como potência regional *subimperialista* na consolidação de alianças com países emergentes como a China e na expansão de relações de dominação territorial com seus países vizinhos.

Posteriormente a desaceleração do crescimento das economias asiáticas, a queda do preço das commodities e as crises políticas e ideológicas na América do Sul influenciaram fortemente a implementação do CLIPS. Por um período parecia que a desaceleração econômica inviabilizaria o empreendimento, pela diminuição na demanda e no preço do minério de ferro; no entanto, nas tentativas de superar a crise por sobreacumulação no oriente, os territórios latino-americanos foram concebidos como espaços “disponíveis” para a expansão de locais de exploração e a consolidação de novas rotas de comércio que permitissem superar a crise pela abertura e conquista de novos mercados e a ampliação de investimentos de capital fixo a longo prazo.

Nesses intervalos de crises o que mudou de forma mais notável foi a participação do Estado na iniciativa, com maior ou menor intervenção estatal o projeto se sustenta sobre uma mesma base: a produção de espaços do capital, de territórios-rede hierarquizados e rigidamente estruturados com a finalidade de escoar e exportar minerais conforme as demandas e dinâmicas especulativas dos mercados financeiros. Ao nome do Estado (e do capital) ou estritamente do capital há um projeto civilizatório, modernizador e desenvolvimentista que promove uma reestruturação territorial dependente no sul da Bahia sustentado na exploração e mercantilização da natureza, na corporativização do espaço, na precarização do território como meio de vida, na despossessão e espoliação de populações rurais, tradicionais, ribeirinhas, camponesas e urbano-populares.

Contudo, o movimento territorialização-desterritorialização-reterritorialização permite evidenciar que a expansão e o escalonamento de grupos de poder e da lógica do capital não são processos homogêneos nem acabados. Longe disso, reconhecemos o surgimento

e o fortalecimento de outras territorialidades, das forças de localização que reivindicam a criação, transformação e apropriação dos territórios do sul da Bahia como espaços diversos de vida, das horizontalidades nos que se postula a necessidade de encontrar alternativas à lógica do des-envolvimento e a dependência. Desde diversas perspectivas, bem seja afirmando a sustentabilidade, a autonomia territorial, o bom viver ou a dignidade dos povos, essas outras territorialidades mantem a disputa territorial direta e indiretamente contra a lógica e os grupos de poder envolvidos no CLIPS.

Apesar das condições atuais de crise econômica generalizada, a implementação do empreendimento está em andamento. Em maio de 2020, no auge da crise do COVID-19 e num cenário de quarentenas e isolamento social, o ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes assinou em audiência virtual o contrato de autorização de construção do Porto Sul. Nessa perspectiva, são mantidas as estimativas de início das obras no segundo semestre desse ano, prevendo o início operacional para o ano 2024. Isso considerando que se desenvolvam dentro dos tempos estimados a FIOL e a mina Pedra de Ferro em Caetité.

Atualmente o preço do minério de ferro oscila entre os US\$ 80 e 100/ton., assim que apesar da crise continua sendo um investimento lucrativo para os empreendedores; no entanto, uma queda maior nos preços poderia inviabilizar o complexo logístico e a exportação do minério de ferro. Segundo dados disponibilizados por jornais da Bahia, a BAMIN iniciaria a finais desse ano operações a pequena escala da mina Pedra de Ferro, realizando os embarques internacionais temporariamente (entre 1 a 6 anos) até que o complexo FIOL-Porto Sul estiverem prontos, escoando o mineral desde Caetité a um terminal de transbordo da BAMIN em Licínio de Almeida (BA), de lá via FCA até o terminal portuário de Enseada, em Maragogipe na BTS (GOMES, 2020).

Em junho desse ano, a BAMIN assinou em Ilhéus a ordem de serviço para iniciar as obras do Porto Sul. Conforme essas informações, parece ser que o cenário de crise pela pandemia do COVID-19 está acelerando o processo de implementação do CLIPS devido ao rentável preço do minério de ferro nos mercados internacionais e a paralisação de atividades econômicas centrais na região do litoral sul, como o comércio e o turismo, que desde o início da pandemia estão completamente paralisados. Nesse cenário, o CLIPS e especialmente o Porto Sul são apresentados como oportunidades de geração de emprego e rendas numa região com urgentes necessidades nesses âmbitos.

Referências bibliográficas

- 4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO (CCR). (2014). **Parecer Técnico n° 233/2014**. 4ª Câmara de Coordenação e Revisão (CCR). Meio Ambiente e Patrimônio Cultural. Ministério Público Federal. Bahia.
- ABI-CHABIM, Jaqueline de Oliveira; ALMEIDA, Josimar Ribeiro de; LINS, Gustavo Alveiro. (2008). Avaliação de Impactos Ambientais: estudo de caso. **Coleção Artigos Técnicos n° 8. Série Gestão e Planejamento Ambiental**. CETEM/MCT. Rio de Janeiro, Brasil.
- ANDRADE, Roberto Correia de. Territorialidades, desterritorialidades, novas territorialidades: os limites do poder nacional e do poder local. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adelia A. de; SILVEIRA, Maria Laura (Org.). **Território: globalização e fragmentação**. 4ª Edição. São Paulo, Brasil: Editora Hucitec, pp. 113-121, 1998 [1994].
- AMIN, Samir. Capitalismo, imperialismo y mundialización. In: **Resistencias mundiales (De Seattle a Porto Alegre)**. Buenos Aires, Argentina: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLASCO), pp.15-29, 2001.
- AGENCIA NACIONAL DE MINERAÇÃO (ANM). (2018). **Sumário Mineral Brasileiro 2018**. 10/09/2018. Disponível em: <http://www.anm.gov.br/dnpm/publicacoes/serie-estatisticas-e-economia-mineral/sumario-mineral/sumario-mineral-brasileiro-2018> Acesso em: 15/04/2020.
- ANTONINO, Lucas Zenha. (2019). **Territórios Extrativo-Mineral na Bahia: violações de Direitos e Conflitos nos Territórios Terra-Abrigo**. Tese de Doutorado em Geografia. Instituto de Geociências. Universidade Federal da Bahia (UFBA).
- AGENCIA SERTÃO. Licença de Instalação da Bamin em Caetité é renovada por seis anos. **Agencia Sertão**. 21/03/2019. Consultado em: 24/10/2019. Disponível em: <https://agenciasertao.com/2019/03/21/licenca-de-instalacao-da-bamin-e-renovada-por-seis-anos/?amp=1>, 2019.
- AGENCIA SERTÃO. Bamin diz que tecnologia permite processar apenas 1/3 do minério a seco. **Agencia Sertão**. 05/07/2019. Consultado em: 11/10/2019. Disponível em:

<https://agenciasertao.com/2019/07/05/bamin-diz-que-tecnologia-permite-processar- apenas-1-3-do-minerio-a-seco/>, 2019b.

Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Com investimentos em torno de R\$ 3,0 bilhões, leilão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste está previsto para o quarto trimestre de 2019. **Concessão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste Trecho Ilhéus/BA a Caetité/BA (EF334)**. Programa de Concessão de Ferrovias Federais. Programa de Parcerias e Investimentos (PPI), 2019.

ARRIGHI, Giovanni. **Adam Smith in Beijing. Lineages of the twenty-first century**. Londres, Inglaterra: Verso Books, 2007.

ATLAS DE DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL. **Perfil de renda Bahia**. Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). Fundação Joao Pinheiro. Instituto de Pesquisa e Economia Aplicada (IPEA). Disponível em: http://atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_uf/bahia#renda. Consultado em: 23/07/2019, 2013.

BAIARDI, Almicar. **Subordinação do Trabalho ao Capital na Lavoura Cacaueira da Bahia**. Salvador, Bahia: Hucitec, 1983.

BAHIA, Casa Civil. (2009). Ofício n° 476/2009 (protocolo IBAMA n° 12125). **Histórico do Processo n° 02001.003031/2009-84 Porto Sul – Bahia**. Disponível em anexo.

BAHIA, Governo do Estado. (2011). Ofício n° 003/2011 (Protocolo 02001.024139/2011-25). **Histórico do Processo n° 02001.003031/2009-84 Porto Sul – Bahia**. Disponível em anexo.

BAHIA. Ministério Público Federal. Ministério Público Estadual. **AÇÃO CIVIL PÚBLICA** (2014). ACP n° 3177-07.2014.4.01.3301. Disponível em: http://www.mpf.mp.br/ba/migracao/noticias-convertidas-por-pasta/meio-ambiente-e-patrimonio-cultural/ACP3_PortoSulFLORA_13102014_versofinal.pdf Aceso em: 06/02/2020.

BAHIA, Governo do Estado. (2019). Com ajustes determinados pelo Estado, nova licença de instalação é concedida a BAMIN. 21/03/2019. Disponível em: <http://www.ba.gov.br/noticias/com-ajustes-determinados-pelo-estado-nova-licenca-de-instalacao-e-concedida-bamin> Aceso em: 10/06/2019.

- BAHIA, Casa Civil. (2019b). Projetos do Porto Sul e da Fiol avançam na Bahia. 01/11/2019. Disponível em: <http://www.ba.gov.br/noticias/projetos-do-porto-sul-e-da-fiol-avancam-na-bahia> Acesso em: 21/02/2020.
- BAHIA. Ministério Público Federal. Ministério Público Estadual. **ICP n° 1.14.001.000003/2010-72**. Apura possíveis danos ambientais causados pela construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL).
- BAHIA. Ministério Público Federal. Ministério Público Estadual. **ICP n° 1.14.001.000097/2011-61**. Acompanha providencias relacionadas ao licenciamento ambiental do empreendimento Porto Sul
- BAHIA. Ministério Público Federal. Ministério Público Estadual. **ACP n° 3177-07.2014.4.01.3301**. Disponível em: http://www.mpf.mp.br/ba/migracao/noticias-convertidas-por-pasta/meio-ambiente-e-patrimonio-cultural/ACP3_PortoSulFLORA_13102014_versofinal.pdf Acesso em: 06/02/2020
- BAHIA. Ministério Público Federal. Ministério Público Estadual. **ICP n° 1.14.001.000391/2014-15**. Apura irregularidades relativas ao processo de licenciamento ambiental do empreendimento Porto Sul, na região de Aritaguá, Ilhéus.
- Bahia Mineração (BAMIN). (2016). **Nosso Negócio. O Minério de Ferro**. Disponível em: <https://www.bamin.com.br/pagina.php?cod=1>. Acesso em: 23/07/2019.
- BAHIA MINERAÇÃO (BAMIN). (2017). Relatório Técnico de Garantia Ambiental (RTGA). Ano base 2017. Gerencia de Meio Ambiente.
- BAHIA, Governo do Estado. (2019). **Com ajustes determinados pelo Estado, nova licença de instalação é concedida a Bamin**. (21/03/2019). Disponível em: <http://www.ba.gov.br/index.php/noticias/com-ajustes-determinados-pelo-estado-nova-licenca-de-instalacao-e-concedida-bamin> Acesso em: 10/07/2019.
- BAHIA NOTÍCIAS. (2019). Rui assina termo de unificação dos terminais privados do Porto Sul. Bahia Notícias. 21/05/2019. Disponível em: <https://www.bahianoticias.com.br/noticia/236002-rui-assina-termo-de-unificacao-dos-terminais-privados-do-porto-sul.html> Acesso em: 16/02/2020.

- BAMBIRRA, Vânia. **O capitalismo dependente latino-americano**. 2^{da} Edição. Florianópolis: Editora Insular, 2013.
- BASTOS, Geraldo. (2019). Obras de construção do Porto Sul começam no segundo semestre. **Jornal Correio**. 22/05/2019. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/obras-de-construcao-do-porto-sul-comecam-no-segundo-semester/> Acesso em: 15/06/2019.
- BARBIERI, José Carlos. (1995). Avaliação de Impacto Ambiental na legislação brasileira. **Revista de Administração de Empresas (RAE)** v. 35, n° 2. Mar-Abr. 1995. São Paulo, Brasil. (pp. 78-85).
- BITTENCOURT, Mário. Construção de barragem de rejeitos na Bahia é alvo de contestação do MP. **Correio 24 horas**. 22/12/2017. Consultado em: 22/10/2019. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/construcao-de-barragem-de-rejeitos-na-bahia-e-alvo-de-contestacao-do-mp/>, 2017.
- BORÓN, Atilio. **Imperio e imperialismo. Una lectura crítica de Michael Hardt e Antonio Negri**. España: Ediciones El Viejo Topo, 2003.
- BRASIL. CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE (CONAMA). (1986). **Resolução n° 001/1986**.
- BRASIL MINERAL. (2019). Projeto da Bamin começa a sair do papel. 17/09/2019. Brasil Mineral. Consultado em: 25/10/2019. Disponível em: <https://www.brasilmineral.com.br/noticias/projeto-da-bamin-come%C3%A7a-sair-do-papel>
- BRASIL. CONGRESSO NACIONAL. (1981). **Lei n° 6.938 de 31/08/1981**. Dispõe sobre a Política Nacional de Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e de outras providencias.
- BRENNER, Neil. Reestruturação, reescalonamento e a questão urbana. **GEOUSP-Espaço e Tempo**. N° 33, pp. 198-220, 2013.
- CANÇADO, Patrícia. O geólogo que virou bilionário. **Estadão**. 16/06/2008. Consultado em: 21/10/2019. Disponível em: <http://www.conexaomineral.com.br/noticia/1376/vale-do-paramirim->

[magnetitito-similar-ao-de-kiruna-alem-de-zinco-cobre-litio-ouro-grafite-e-terras-raras.html](#), 2008.

CASTRO, Iná Elias de. O problema da escala. In: CASTRO, Iná de Elias; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORREA, Roberto Lobato (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. 2^{da} Edição. Brasil: Editora Bertrand Brasil, pp. 117-140, 2000 [1995].

CARCANHOLO, Marcelo Dias; SAUDJIAN, A. (2014). Integração Sul-Americana, dependência da China e subimperialismo brasileiro. In: **América Latina em meio de la crisis mundial. Trayectorias nacionales y tendencias regionales**. (coord.) ESTRADA, Jairo. Facultad de Derechos, Ciencias Políticas y Sociales. Universidad Nacional de Colombia. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO). Bogotá, Colombia.

CARDOSO, Fernando Henrique; FALETTO, Enzo. **Dependencia y desarrollo en América Latina: ensayo de interpretación sociológica**. México: Siglo XXI Editores, 1996 [1969].

CARVALHO, Sara. (2017). **Caracterização do território nordestino**. Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene). Ministério do Desenvolvimento Regional. Disponível em: <http://www.sudene.gov.br/area-de-atuacao/regiao-nordeste-estatisticas/nordeste-em-numeros/caracterizacao-do-territorio-nordestino>. Consultado em: 24/07/2019.

CARVALHO, Julienne de. (2017). Ação Civil Pública. **Revista Âmbito Jurídico** N° 158. Ano XX. Março de 2017. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-constitucional/acao-civil-publica/> Acesso em: 01/02/2020.

CARVALHO, Evandro Meneses de. A Nova Rota da Seda na América Latina. **Portal Fundação Getúlio Vargas**. 03/05/2019. Consultado em: 20/10/2019. Disponível em: <https://portal.fgv.br/artigos/nova-rota-seda-america-latina>, 2019.

CASTILHO, Alceu Luís; FUHRMANN, Leonardo. Bradesco, Mitsui, BNDES, fundos de pensão: saiba quem são os donos da Vale. **De Olho Nos Ruralistas**. 28/01/2019. Disponível em: <https://deolhonosruralistas.com.br/2019/01/28/bradesco-mitsui-bndes-fundos-de-pensao-saiba-quem-sao-os-donos-da-vale/>, 2019.

CECEÑA, A. E.; AGUILAR, P.; MOTTO, C. (2007). “Territorialidad de la dominación. Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)”. Observatorio Latinoamericano de Geopolítica. Buenos Aires, Argentina.

CENTRO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL FEDERAL (CELAF). **Guia de Procedimentos do Licenciamento Ambiental Federal**. Ministério do Meio Ambiente (MMA). Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA). Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). Brasília, Brasil, 2002.

COELHO, Tádzio Peters. **Projeto Grande Carajás: trinta anos de desenvolvimento frustrado**. [Org. Marcio Zonta e Charles Trocatte]. Editorial iGuana. Marabá, Pará. 2015.

COMBATE O RACISMO AMBIENTAL. (2014). **AGU garante validade de licenciamento ambiental do maior projeto portuário do país, o Porto Sul, em Ilhéus/BA**. 23/10/2014. Disponível em: <https://acervo.racismoambiental.net.br/2014/10/23/agu-garante-validade-de-licenciamento-ambiental-do-maior-projeto-portuario-do-pais-o-porto-sul-em-ilheusba/> Acesso em: 15/02/2020.

COMPANHIA BAIANA DE PESQUISA MINERAL. (2018). Fiol pode estar entre os projetos que receberão aporte de fundo bilionário. Pesquisa Mineral. Secretária de Desenvolvimento Econômico. 14/05/2018. Disponível em: <http://www.cbpm.ba.gov.br/2018/05/3656/Fiol-pode-estar-entre-os-projetos-que-receberao-aporte-de-fundo-bilionario.html> Acesso em: 23/01/2018

COMPANHIA BAIANA DE PESQUISA MINERAL (CBPM). (2019). Grupo chinês Crec estuda disputar leilão da Fiol. Pesquisa Mineral. Secretaria de Desenvolvimento Econômico. 21/03/2019. Disponível em: <http://www.cbpm.ba.gov.br/2019/03/3745/Grupo-chines-Crec-estuda-disputar-leilao-da-Fiol.html> Acesso em: 23/01/2020.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS. Entenda a CFEM (Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais). **Estudos Técnicos**. Julho, 2012. Disponível em:

<https://www.cnm.org.br/cms/biblioteca/ET%20Vol%205%20-%202014.%20Entenda%20a%20CFEM.pdf>

COSIPLAN. **Insumos para elaborar una estrategia que facilite la Integración Ferroviaria de Suramérica.** UNASUR-COSIPLAN. Grupo de Trabajo (GT) sobre Integración Ferroviaria. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. República de Uruguay, 2017.

CONSELHO ESTADUAL DE MEIO AMBIENTE. (Bahia) **Resolução CEPRAM n° 4066 do 14 de abril de 2010.**

COMPANHIA BAIANA DE PESQUISA MINERAL (CBPM). **Zamin e ENRC fecham acordo judicial sobre aquisição da Bamin.** CBPM. Consultado em: 23/10/2019. Disponível em: <http://www.cbpm.ba.gov.br/2016/03/3200/Zamin-e-ENRC-fecham-acordo-judicial-sobre-aquisicao-da-Bamin.html>, 2016.

Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA). (Brasil). **Resolução n° 327.** 19 de dezembro de 1997.

CONEXÃO MINERAL. Vale do Paramirim: magnetito similar ao de Kiruna, além de zinco, cobre, lítio, ouro, grafite e terras raras. **Conexão Mineral.** 14/06/2019. Disponível em: <http://www.conexaomineral.com.br/noticia/1376/vale-do-paramirim-magnetitito-similar-ao-de-kiruna-alem-de-zinco-cobre-litio-ouro-grafite-e-terras-raras.html> Acesso em: 20/10/2019.

CORREIO24HORAS. (2019). Bolsonaro anuncia avanço em plano de concessão da Fiol, na Bahia. Correio 24 horas. 20/10/2019. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/bolsonaro-anuncia-avanco-em-plano-de-concessao-da-fiol-na-bahia/> Acesso em: 22/01/2020

COSTA, Gilberto. (2019). Governo vai ampliar atuação do Programa de Parcerias de Investimentos. Programa de Parcerias e Investimentos. 06/08/2019. Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/governo-vai-ampliar-atuacao-do-programa-de-parcerias-de-investimentos> Acesso em: 22/01/2020.

DIAS, Thiago. Porto Sul: Grupo que controla a BAMIN deve R\$ 10 bilhões a banco russo. Blog do Gusmão. 25/08/2015. Consultado em: 9/10/2019. Disponível em: <http://www.blogdogusmao.com.br/tag/eurasian-resources-group/>, 2015.

DEL REI, Fernanda Villas Boas Silva. (2012). **A implantação do Porto Sul e sua expectativa para o complexo logístico baiano**. Trabalho de Conclusão de Curso (TCC). Curso de Línguas Estrangeiras Aplicadas às Negociações Internacionais. Departamento de Letras e Artes. Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC). Ilhéus, Bahia.

DOS SANTOS, Theotonio. Da teoria da dependência a Teoria do Sistema Mundial. In: **Teoria da dependência: balanço e perspectivas**. Niterói: Editora Civilização Brasileira, pp. 6-49, 2000.

DUSSEL P, Enrique. Características de la inversión extranjera directa china en América Latina (2000-2011). In: DUSSEL P, Enrique (coord.). **América Latina y el Caribe-China. Economía, comercio e inversiones**. Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China. México: Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), pp. 171-203, 2013.

ENGELS, Friedrich, **Dialética da Natureza**. Brasil: Editora Leitura, 1968 [1883].

ESCOBAR, Arturo. Más allá del Tercer Mundo: globalidad imperial, colonialidad global y movimientos sociales anti-globalización. In: **Una minga para el post-desarrollo: lugar, medio ambiente y movimientos sociales en las transformaciones globales**. Programa Democracia y Transformación Global. Universidad de San Marcos. Peru: Fondo Editorial de la Facultad de Ciencias Sociales, pp. 57-94, 2010.

[Eurasian Resources Group \(ERG\). Panorâmica do Grupo. Consultado em: 22/10/2019. Disponível em: https://www.eurasianresources.lu/pt/pages/group-at-a-glance/group-at-a-glance, 2019.](https://www.eurasianresources.lu/pt/pages/group-at-a-glance/group-at-a-glance, 2019)

FALCÓN, Gustavo Aryocara de Oliveira. **Os coronéis do cacau. Raízes do Mandonismo Político em Ilhéus (1890-1930)**. Dissertação apresentada ao Mestrado em Ciências Sociais. Salvador, Bahia: Universidade Federal da Bahia (UFBA), 1983.

FARIA F., A e ARAUJO, Q. R. Zoneamento do meio físico do município de Ilhéus, Bahia, Brasil utilizando a técnica de geoprocessamento. Bahia: CEPLAC/CEPEC. **Boletim Técnico n° 187**, 2003.

- FERNANDES, Bernardo Mançano. Os campos da pesquisa em Educação no Campo: espaços e territórios como categorias essenciais. In: MOLINA, Mónica Castagna. **Educação do Campo e Pesquisa: questões para reflexão**. Brasília: Ministério de Desenvolvimento Agrário, 2006.
- FILGUEIRA, Ary; VIAPIANA, Tábata. Um porto minado pela corrupção. **Istoé**. Consultado em: 15/04/2019. Disponível em: <https://istoe.com.br/um-porto-minado-pela-corrupcao/>, 2018.
- FRANCISCO, Wagner de Cerqueira e. **Sub-regiões do Nordeste**. Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/brasil/as-subregioes-nordeste.htm>. Consultado em: 23/07/2019.
- GAMBÁ, et al.,. **Manifesto contra o Licenciamento Ambiental do Porto Sul, em Ilhéus, Bahia**. 08/11/2012. Disponível em: sosma.org.br/noticias/manifesto-contra-o-licenciamento-ambiental-do-porto-sul-em-iheus-ba/. Acesso em: 20/04/2020.
- GOÉS, Thiago Reis. **A Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) e a Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA): a máscara e a face**. Tese de Doutorado da Escola de Administração. Salvador, Bahia: Universidade Federal da Bahia (UFBA), 2018.
- GOMES, Paulo César da Costa. **Geografia e modernidade**. Rio de Janeiro, Brasil: Editora Bertrand, 1996.
- GOMES, Donaldson. Mineração: operação em pequena escala da Bamin e obras do Porto Sul geram 1,5 mil novos empregos. **Correio 24 horas**. (22/07/2020). Consultado em: 22/07/2020. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/mineracao-operacao-em-pequena-escala-da-bamin-e-obras-no-porto-sul-geram-15-mil-novos-empregos/>, 2020.
- GOMES, Donaldson. O farejador de descobertas. **Correio 24 horas**. 12/08/2019. Consultado em: 22/10/2019. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/o-farejador-de-descobertas/>, 2019.

- GOMILDE, Carolina Siqueira; COELHO, Tadzio Peters; TROCATE, Charles; MILANEZ, Bruno; WANDERLEY, Luiz Jardim de Moraes. **Dicionário Crítico da Mineração**. Marabá, Brasil: Editorial Iguana., 2018.
- GONÇALVES, Carlos Walter Porto. Da geografia as geo-grafias: um mundo em busca de novas territorialidades. In: CECENÑA, Ana Esther; SADER, Emir. **La guerra infinita: hegemonia y terror mundial**. Buenos Aires, Argentina. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO), pp. 217-256, 2002.
- GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **A globalização da natureza e a natureza da globalização**. Rio de Janeiro: Editorial Civilizacao Brasileira, 2006.
- GONÇALVES, Carlos Walter Porto. Geografía política y desarrollo sustentable. In: **Territorialidades y lucha por el territorio en América Latina. Geografía de los movimientos sociales en América Latina**. Venezuela: Editorial IVIC, pp. 65 - 124, 2009.
- GONÇALVES, Flavio dos Santos. A Baía do Pontal – Ilhéus: relações do porto com a cidade (1911 – 1971). **Revista Crítica Histórica**. Ano VII, nº13, junho/2016.
- GONZAGA, Amilton Vitorino. (2017). **Conflitos em territórios quilombolas: a elaboração de uma cartilha para o enfrentamento do racismo ambiental**. Memorial de Mestrado Profissional em Sustentabilidade junto a Povos e Terras Tradicionais (MESPT). Centro de Desenvolvimento Sustentável. Universidade de Brasília. Brasil.
- GUDYNAS, Eduardo. Debates sobre el desarrollo y sus alternativas en América Latina: una breve guía heterodoxa. In: **Más Allá del Desarrollo**. Grupo Permanente de Trabajo sobre Alternativas al Desarrollo. Universidad Politécnica Salesiana. Fundación Rosa Luxemburgo. Quito, Ecuador, pp. 21-54, 2011.
- HAESBAERT, Rogerio. Da desterritorialização à multiterritorialidade. **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina**. 20 a 26 de março de 2005. Universidade de São Paulo (USP), 2005.
- HARVEY, David. **El “nuevo” imperialismo: acumulación por desposesión**. Buenos Aires, Argentina: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO), 2005.

- HARVEY, D. O Antivalor: a teoria da desvalorização. In: **A loucura da razão econômica. Marx e o capital no século XXI**. Boitempo Editorial, 2018.
- HYDROS, Consorcio. **Estudo de Impacto Ambiental Porto Sul (EIA)**. Tomo I. Consorcio Hydros-Orienta. Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia (DERBA). Governo Estadual da Bahia, 2011.
- HYDROS. Consorcio. **Relatório de Impacto Ambiental Porto Sul (RIMA)**. Consorcio Hydros-Orienta. Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia. (DERBA). Governo Estadual da Bahia, 2011b.
- HOBSBAWM, Eric. **Historia del siglo xx**. Buenos Aires, Argentina: Editorial Crítica, 2011.
- INDEX MUNDI. (2019). **Preço mensal do minério de ferro**. Disponível em: <https://www.indexmundi.com/pt/pre%C3%A7os-de-mercado/?mercadoria=min%c3%a9rio-de-ferro&meses=120> Consultado em: 23/07/2019.
- Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Renováveis. (IBAMA). (2010). **Licença de Instalação N° 750/2010** (Retificação).
- Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Renováveis. (IBAMA). (2011). **Histórico Processo n° 02001.003031/2009-84 Porto Sul**. Informação N° 27/2011 – COPAH/CGTMO/DILIC/IBAMA. Diretoria de Licenciamento Ambiental. Ministério do Meio Ambiente (MMA). Disponível em anexo.
- Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Renováveis. (IBAMA). (2012). **Licença previa (LP 447/2012) Porto Sul**. 14 de novembro de 2012.
- Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Renováveis. (IBAMA). (2014). **Licença de Instalação (LI 1024/2014) Porto Sul**. 19 de setembro de 2014.
- Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Renováveis. (IBAMA). (2016). **Ofício 02001.001518/2016-5 – DILIC/IBAMA**. Disponível em: INQUÉRITO CIVIL PÚBLICO (ICP) n° 1.14.001.000391/2014-15. Sobre irregularidades relativas ao processo de licenciamento ambiental do empreendimento Porto Sul na região de Aritaguá, Ilhéus/BA. Arquivo Ministério Público Federal/BA. Ilhéus, Bahia.

ILHÉUS, PREFEITURA. Decreto N° 64. **Diário Oficial da União. 30 de setembro de 2008. Ano I. N° 108.** Pp. 5. Disponível em: <http://www.portaldatransparencia.com.br/prefeitura/ilheus/iframe.cfm?pagina=abreDocumento&arquivo=30E8075C8C4C> Acesso em: 23/01/2020, 2008.

ILHÉUS24H. (2018). “Estamos fazendo ajustes para que possamos ter a retomada da Fiol e o início do Porto Sul”, afirma Rui Costa após reunião com chineses. **Ilhéus24h.** 21/03/2018. Disponível em: <http://www.ilheus24h.com.br/v1/2018/03/21/estamos-fazendo-ajustes-para-que-possamos-ter-a-retomada-da-fiol-e-o-inicio-do-porto-sul-afirma-rui-costa-apos-reuniao-com-chineses/> Acesso em: 15/02/2020

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Divisão Regional do Brasil em Mesorregiões e Microrregiões Geográficas. Vol. I e III.** Rio de Janeiro: Diretoria de Geociências. Departamento de Geografia. Ministério da Economia, Fazenda e Planejamento, 1990.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O recorte das Regiões Geográficas Imediatas e Intermediárias de 2017. In: **Divisão Regional do Brasil em Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias.** Consultado em: 24/07/2019. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/apps/regioes_geograficas/, 2017.

Instituto Brasileiro de Mineração (IBRAM). **Informações e Análises da Economia Mineral Brasileira. 7ª.** Edição. Sistema de informações e Análises da Economia Mineral Brasileira, 2012.

Instituto Brasileiro de Mineração (IBRAM). **Gestão e manejo de Rejeitos da Mineração.** 1era. Edição. Brasília: Instituto Brasileiro de Mineração, 2016.

IIRSA (2011). IIRSA, diez años después: sus logros y desafíos. Comité de Coordinación Técnica (CCT). BID, CAF, FONPLATA. BID, INTAL. Buenos Aires, Argentina.

JIMÉNEZ, Carolina. Colombia ante la crisis capitalista mundial. Una lectura desde las geografías de la acumulación y geografías de las resistencias. In: **América Latina em médio de la crisis mundial. Trayectorias nacionales y tendências regionales.** [coord] Jairo Estrada. Facultad de Derecho y Ciencias Políticas.

Universidad Nacional de Colombia. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLASCO). Bogotá, Colombia, 2014.

KOSIK, Karel. **Dialética do concreto**. 2ª Edição. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 2002 [1963].

LABORATÓRIO INTERDISCIPLINAR DE MEIO AMBIENTE (LIMA). **Avaliação Ambiental Estratégica do Programa Intermodal e Logístico Porto Sul (Complexo Porto Sul)**. Programa de Planejamento Energético (PPE). Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-graduação e Pesquisa e Engenharia (COPPE). Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Instituto do Meio Ambiente/Secretaria de Meio Ambiente da Bahia (SEMA), 2011.

LANG, Miriam. Crisis civilizatoria y desafío para las izquierdas. In: **Más Allá del Desarrollo**. Grupo Permanente de Trabajo sobre Alternativas al Desarrollo. Universidad Politécnica Salesiana. Fundación Rosa Luxemburgo. Quito, Ecuador, pp. 7 – 20, 2011.

LEFEBVRE, Henri. Da cidade a sociedade urbana. In: **A revolução urbana**. Belo Horizonte. Ed. UFMG (p. 15-50), 1970.

LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Madrid, Espanha: Capitán Swing Libros, 2013 [1974].

LENIN, Vladimir. **Imperialismo: fase superior del capitalismo**. Serie Great Ideas 20. España: Grupo Editorial Penguin Random House, 2012 [1916].

LÖWY, Michael. A teoria do desenvolvimento desigual e combinado. Tradução Henrique Carneiro. **Jornal Actuel Marx**, nº 18, pp. 73-80, 1995.

LÖWY, Michael. O que é o ecossocialismo. **Jornal Outras Palavras**. 01/02/2019. Disponível em: <https://outraspalavras.net/outrapolitica/michael-lowy-reformula-a-opcao-ecossocialista-1/> Acesso em: 10/08/2019.

MACHADO, Laércio Vieira. (2015). Dos aspectos jurídicos do inquérito civil público. Disponível em: <https://www.conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/45239/dos-aspectos-juridicos-do-inquerito-civil-publico> Acesso em: 1/03/2020

- MARINI, Rui Mauro. **Dialética de la dependência**. México: Ediciones Era, 1982 [1973].
- MARQUES, Thiago. O que se sabe sobre a barragem de rejeitos que a Bamin quer construir entre Caetité e Pindai. **Agencia Sertão**. 27/01/2019. Consultado: 19/09/2019. Disponível em: <https://agenciasertao.com/2019/01/27/barragem-de-rejeitos-caetite-pindai/>, 2019.
- MARQUES, Thiago. Barragem de rejeitos da Bamin será três vezes maior do que a barragem de Ceraíma. **Agencia Sertão**. 30/03/2019. Consultado: 10/10/2019. Disponível em: <https://agenciasertao.com/2019/02/06/barragem-de-rejeitos-da-bamin/?amp=1>, 2019b
- MARX, Karl. **Introducción general a la crítica de la economía política**. Vigésimo primera edición. México: Siglo Veintiuno Editores, 1989 [1857].
- MARX, Karl. **El Dieciocho Brumario de Luis Bonaparte**. E-Book. Editorial Karl Marx, 2016 [1852]. Disponível em: <https://es.scribd.com/read/312084155/El-18-Brumario-de-Luis-Bonaparte#>
- MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE (MMA). (s.f). **Unidades de Conservação**. Disponível em: <https://www.mma.gov.br/areas-protegidas/unidades-de-conservacao/categorias.html> Acesso em: 15/03/2020.
- MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE (MMA). (2011). Áreas de Preservação Permanente e Áreas de Conservação X Áreas de Risco. O que uma coisa tem a ver com a outra. **Relatório de Inspeção da área atingida pela tragédia das chuvas na Região Serrana do Rio de Janeiro**. Centro de Informação e Documentação Luis Eduardo Magalhaes – CID Ambiental. Disponível em: https://www.mma.gov.br/estruturas/202/_publicacao/202_publicacao01082011112029.pdf Acesso em: 15/03/2020
- MINISTÉRIO DA ECONOMIA, PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO. (s.f). Fundo Brasil-China de Cooperação para Expansão da Capacidade Produtiva. Disponível em: <http://www.planejamento.gov.br/assuntos/internacionais/fundo-brasil-china> Acesso em: 23/01/2020.

- Ministério Público da Bahia (MP/BA). (2013). **Acordo garante andamento do processo de licenciamento do Porto Sul.** (04/10/2013). Redatora: Maiama Cardoso. Disponível em: <https://www.mpba.mp.br/noticia/28372> Acesso em: 05/02/2020.
- Ministério Público da Bahia. (MP/BA). (2017). **MP combate implantação de barragem de rejeitos minerais em Caetité.** (05/10/2017). Redator: George Brito. Disponível em: <https://www.mpba.mp.br/noticia/40005> Acesso em: 25/02/2020.
- Ministério Público Federal (MPF). (s.f) Inquéritos Cíveis. Portal de Transparência. Disponível em: <http://www.transparencia.mpf.mp.br/conteudo/atividade-fim/inqueritos-civis> Acesso em: 30/02/2020.
- Ministério Público Federal. (MPF). (s.f/b). **Cronologia da atuação dos Ministérios Públicos no caso do Porto Sul.** Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/ba/sala-de-imprensa/noticias-ba/migracao/meio-ambiente-e-patrimonio-cultural/CronologiadatuadoMPnocasoPortoSul.pdf> Acesso em: 05/02/2020.
- Ministério Público Federal. (MPF). (2014). **MPF/Ilhéus e MPE/BA executam TAC para suspender licença de implantação do Porto Sul.** 17/12/2014. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/ba/sala-de-imprensa/noticias-ba/migracao/meio-ambiente-e-patrimonio-cultural/201412171345250200-mpf-ilheus-e-mpe-ba-executam-tac-para-suspender-licenca-de-implantacao-do-porto-sul> Acesso em: 05/02/2020.
- Ministério Público Federal (MPF). (2019). **Porto Sul: MPs firmam termo de compromisso socioambiental para evitar e mitigar impactos ambientais em Ilhéus (BA).** 06/11/2019. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/ba/sala-de-imprensa/noticias-ba/porto-sul-mps-firmam-termo-de-compromisso-socioambiental-para-evitar-e-mitigar-impactos-ambientais-em-ilheus-ba> Acesso em: 24/02/2020.
- MOODY, Roger. ENRC e Pedra de Ferro: do triunfo à desgraça. Trad. Ismail Abede. Consultado em: 19/10/2019. Disponível em: <https://www.cptnacional.org.br/multimidia/12-noticias/conflitos/2234-enrc-e-pedra-de-ferro-do-triunfo-a-desgraca>, 2014.

- MONIE, F; VIDAL, S. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública Rio de Janeiro** 40 (6). Nov- Dez., pp. 975-995, 2006.
- MOREIRA, André Cavalcante. Hidrovia do Tocantins – Araguaia. **Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes**. 27/12/2018. Consultado em: 25/10/2019. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/modais-2/aquaviario/hidrovia-do-tocantins-araguaia>, 2018.
- MOREIRA, Gabriel Vieira. (2014). Complexo Porto Sul: uma breve reflexão acerca de sua concepção e possíveis impactos socioambientais. **XV Encontro de Geografia da Universidade Estadual de Santa Cruz**. Análise espacial, teoria e prática no saber geográfico. 17 a 20 de setembro de 2014. Ilhéus, Bahia.
- NETTO, José Paulo. **Introdução ao estudo do método em Marx**. São Paulo, Brasil: Editora Expressão Popular, 2011.
- NOTÍCIAS DA LAPA. (2019). Ibama proíbe empresa VALEC de realizar obras da FIOLE em territórios quilombolas de Bom Jesus da Lapa, por descumprir condicionantes. Bom Jesus da Lapa Notícias. 21/07/2019. Consultado em: 23/11/2019. Disponível em: <https://www.bomjesusdalapanoticias.com.br/bom-jesus-da-lapa/ibama-proibe-empresa-valec-de-realizar-obras-da-fiol-em-territorios-quilombolas-de-bom-jesus-da-lapa-por-descumprir-condicionantes/>
- NOTÍCIAS DA LAPA. (2019b). Ferrovia Leste-Oeste: Maquinário da empresa Valec é barrada na zona rural de Bom Jesus da Lapa; quilombolas denunciam falta de autorização. Bom Jesus da Lapa Notícias. 2/07/2019. Consultado em: 20/01/2020. Disponível em: <https://www.bomjesusdalapanoticias.com.br/bom-jesus-da-lapa/ferrovia-leste-oeste-maquinario-da-empresa-valec-e-barrada-na-zona-rural-de-bom-jesus-da-lapa-quilombolas-denunciam-falta-de-autorizacao/>
- Observatorio de Conflictos Mineros de América Latina (OCMAL). ¿Quién es Zamin Ferrous?. 16 de janeiro de 2015. Disponível: <https://www.ocmal.org/quien-es-zamin-ferrous/>, 2015.
- OIKOS. **Estudo de Impacto Ambiental (EIA) das obras de implementação da Ferrovia Oeste-Leste (EF-334), entre Figueirópolis (TO) e Ilhéus (BA). Volume I**. Valec Engenharia. Ministério dos Transportes. República Federativa

do Brasil, 2009.

OLIVEIRA, Olga Maria Goés de. **A expansão urbana da cidade de Ilhéus, Bahia e a ocupação dos manguezais: o caso do bairro São Domingos**. Dissertação de Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana. Salvador, Bahia: Universidade Federal da Bahia (UFBA), 2008.

OLIVEIRA, Henrique Campos de. **O processo decisório da incorporação do Porto Sul a Agenda do Governo Estadual da Bahia**. Dissertação de Mestrado em Ciências Sociais. Salvador, Bahia: Pós-graduação em Ciências Sociais. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal da Bahia (UFBA), 2011.

OLIVEIRA, Henrique Campos de; METTIG, Gustavo Henrique Dutra; SOUZA, Alessandro Leboreiro de; SOUZA, José Gileá de. (2013). A FIOLE e a logística territorial baiana: fragmentação e limitações. **Revista de Desenvolvimento Econômico**. Ano XV, N° 28. Salvador, Bahia. Dezembro de 2013.

OLIVEIRA, Magno Luiz Costa. Assembleia Popular sobre a FIOLE e o Porto Sul aconteceu em Ilhéus, Bahia. **Combate ao Racismo Ambiental**. (04/12/2018). Disponível em: <https://racismoambiental.net.br/2018/12/04/assembleia-popular-sobre-a-fiol-e-porto-sul-aconteceu-em-ilheus-ba/> Acesso em: 20/12/2018.

OLIVEIRA, Lázaro Vasconcelos; CARVALHO, Beni. Mutirão anima comunidades do sul da Bahia. **Comissão Pastoral da Terra. Regional Bahia**. 12/08/2019. Disponível em: <https://cptba.org.br/cpt-realiza-mutirao-em-comunidades-do-sul-da-bahia/> Acesso em: 15/10/2019.

OSORIO, Jaime. **El estado en el centro de la mundialización: la sociedad civil y el asunto del poder**. México: Fondo de Cultura Económica, 2015.

Oxford Committee for Famine Relief. (OXFAM). Terrenos da desigualdade. Terra, agricultura e desigualdades no Brasil rural. **Informe OXFAM Brasil**. Consultado em: 23/07/2019. Disponível em: https://www.oxfam.org.br/sites/default/files/arquivos/relatorio-terrenos_desigualdade-brasil.pdf. Novembro de 2016.

PEREYRA, Carlos. **El sujeto de la historia**. Madrid, España: Alianza Editorial, 1984.

PEREIRA, Vaneusa Silva. (2014). Uma análise dos possíveis impactos socioambientais

na área de exploração de ferro pela empresa Bahia Mineração em Caetité, Bahia. IV Simpósio Cidades Médias e Pequenas na Bahia. 7 a 10 de outubro de 2014. **Anais do Simpósio Cidades Médias e Pequenas da Bahia**. Universidade Federal do Oeste da Bahia (UFOB). Barreiras, Bahia.

PRIZIBISCZKI, Cristiane. Porto Sul II – Desenvolvimento em Questão. **Portal (o)eco**. Disponível em: <https://www.oeco.org.br/reportagens/23888-porto-sul-ii-desenvolvimento-em-questao/> Acesso em: 09/10/2018

PROGRAMA DE PARCERIAS E INVESTIMENTOS (PPI). (s.f). Sobre o Programa. Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/sobre-o-programa> Acesso em: 22/01/2020.

PROGRAMA DE PARCERIAS E INVESTIMENTOS (PPI). (2019). Concessão da Ferrovia Oeste-Leste Trecho Ilhéus/BA a Caetité/BA. 20/01/2019. Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/ferrovia-ef-334ba-ferrovia-de-integracao-oeste-lest-fiol>. Acesso em: 21/01/2020.

PUPO, Fábio. (2019). Marco de gestões petistas, PAC deixará de receber novos projetos. Folha de São Paulo. 30/07/2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/07/marco-de-gestoes-petistas-pac-deixara-de-receber-novos-projetos.shtml> Acesso em: 22/01/2020.

QUARESMA, Felipe. **Relatório Técnico 18. Perfil da Mineração de Ferro**. JMendo Consultoria. Secretaria de Geologia, Mineração e Transformação Mineral (SGM). Ministério de Minas e Energia (MME). Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), 2009.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo, Brasil. Editoria Atica S.A., 1993 [1980].

RITTNER, Daniel; KRÜGER, Ana. (2019). Retórica anti-China trava uso de fundo bilionário no Brasil. **Revista Valor Econômico**. 07/03/2019. Disponível em: <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2019/03/07/retorica-anti-china-trava-uso-de-fundo-bilionario-no-brasil.ghtml> Acesso em: 23/01/2020

REDE SUL DA BAHIA. **Ecodesenvolvimento no sul da Bahia: uma visão de futuro muito além do Porto Sul**. Ilhéus, Bahia, 2010.

- ROCHA, Lurdes Bertol. **A região cacauera da Bahia –dos coronéis a vassoura de bruxa– saga, percepção e representação.** Ilhéus, Bahia: Editorial da Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC), 2008.
- ROCHA, Rui Barbosa da. (2017). Desenvolvimento territorial e licenciamento ambiental: o sul da Bahia com a FIOLE e o Porto Sul. In COSTA, Marco; BECALLO, Leticia; PAUSSEN, Sandra Silvia (Orgs). **Licenciamento ambiental e governança territorial: registros e contribuições do seminário internacional.** Rio de Janeiro. Instituto Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Pp. 149-169.
- RODRIGUES, Fernanda Oliveira; SILVA, Jamile Jorge Ferreira; Nunes, Paula Idma Chaves. (2017). Parecer da nascente do Riacho Pedra de Ferro nos municípios de Caetité e Pindai-Bahia. **II Simpósio Baiano de Geografia Agrária: entre a teoria e a prática, articulações e resistências.** 3 a 5 de junho de 2017. Salvador, Bahia.
- RODRIGUES, Fernanda Oliveira; COSTA, Wesley Borges. (2016). A chegada do estranho: mineração e conflitos por água nas comunidades camponesas de Caetité e Pindaí – Bahia, Brasil. **Revista Pegada** – Vol. 17, nº1. Julho 2016. Pp. 67-89.
- SALES, Claudia Patricia Silveira; SANTOS, Girlane Pereira. (2009). **Análise da percepção dos moradores da Ponta da Tulha em relação à implantação do Complexo Inter-modal Porto Sul em Ilhéus, Bahia.** Monografia de Conclusão de Curso. Licenciatura em Geografia. Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC). Ilhéus, Bahia.
- SAQUET, Marco Aurélio. Por uma abordagem territorial. In: SAQUET, Marcos Aurélio; SPÓSITO, Eliseu Savério (orgs.). **Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos.** 1^{era} Edição. São Paulo: Editora Expressão Popular, pp. 73-94, 2009.
- SANTANA, Alessandro Fernandes de; SANTANA, Fabricio Fernandes de; SANTANA, Leonardo Fernandes de; REIS, Danilo José Santana; NEVES, Soraya de Jesus. Uma breve histórica econômica de Ilhéus: gênese, apogeu e declínio da lavoura cacauera. **IV Semana do economista & IV Encontro de Egressos.** Grupo de Trabalho 1 – Economia Regional Baiana. Ilhéus, Bahia: Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC). 7 a 10 de outubro de 2014.

- SANTANA, Lauro Brito de. **Estudo da fragmentação florestal em faixa de influência direta da Ferrovia Oeste-Leste no minicorredor ecológico Parque Estadual do Conduru – Mata da Boa Esperança, Bahia.** Dissertação. Mestrado em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente. Ilhéus, Bahia. Programa Regional de Pós-graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente. Universidade Estadual de Santa Cruz, 2016.
- SANTOS, Milton. **Zona do cacau. Introdução ao Estudo Geográfico.** São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957.
- SANTOS, Milton. Prefacio. O retorno do território. In: SANTOS, M; SOUZA, Maria Adelia A; SILVEIRA, Maria Laura (Org.). **Território: globalização e fragmentação.** 4ª edição. São Paulo, Brasil: Editora Hucitec, pp. 11 – 15, 1998 [1994].
- SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal.** São Paulo: Editorial Record, 2000.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e tempo, razão e emoção.** Coleção Milton Santos. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo (USP). (2006) [1996].
- SANTOS, José Adriano; GOMES, Andreia; BRAGA, Suely; PIRES, Monica. **Estrutura fundiária nos territórios de identidade da Bahia.** IV Semana do Economista e VI Encontro de Egressos. GT 6. Economia Agrícola e Meio Ambiente. Ilhéus, Bahia: Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC), 2014.
- SANTOS, Rosana Lopes dos. As transformações urbanas de Ilhéus e a construção do novo porto (1960-1980). **viii Encontro Estadual de História. ANPUH.** Feira de Santana, Bahia, 2016.
- SANTOS, Geovane. (2019). Manifestação contra barragem de rejeitos leva multidão as ruas de Guanambi. **Agência Sertão.** 6/06/2019. Consultado em: 25/10/2019. Disponível em: <https://agenciasertao.com/2019/06/06/manifestacao-contrabarragem-de-rejeitos-leva-multidao-as-ruas-de-guanambi/?amp=1>
- SANTOS, Diego Henrique; OLIVEIRA, Nelma Gusmão de. Desigualdade ambiental no Sertão da Bahia: O projeto Pedra de Ferro em Caetité. In: **XVIII Encontro Nacional Da Associação Nacional De Pós-graduação e Pesquisa em**

Planejamento Urbano e Regional. Natal, Rio Grande do Norte: 27 a 31 de maio de 2019. Anais, 2019.

SANTOS, Diego Henrique; SAMPAIO, Rubens Jesus; SILVA, Paulo Sávio Damasio. Neoextrativismo e o Projeto Pedra de Ferro em Caetité e Pindaí-BA: discutindo conflitos socioambientais e os desafios a sustentabilidade na mineração. **Revista Eletrônica do Mestrado em Educação Ambiental.** Rio Grande, v. 36, n° 1, Programa de Pós-graduação em Educação Ambiental. Universidade Federal do Rio Grande (FURG), pp. 185-203, jan/abr. 2019.

SAXE-FERNANDEZ, John. **La compra-venta de México: una interpretación histórica y estratégica de las relaciones México-Estados Unidos.** Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). México: Editorial Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades (CEIICH), 2002.

SCARIM, Paulo César. **Coetâneos da crítica:** contribuição ao estudo do movimento de renovação na geografia brasileira. 2000. Dissertação de Mestrado em Geografia. Programa de Pós-graduação em Geografia Humana. Universidade de São Paulo (USP), 2000.

SCHMID, Christian. A teoria da produção social do espaço de Henri Lefebvre: em direção a uma dialética tridimensional. **Revista GEOUSP – Espaço e Tempo.** N° 32. São Paulo, Brasil: Universidade de São Paulo (USP), pp. 89-109, 2012.

SENE, Eustáquio de. **Globalização e espaço geográfico.** 3^{era} Edição. São Paulo: Editora Contexto, 2007.

SETE SOLUÇÕES E TECNOLOGIA AMBIENTAL LTDA. **Relatório de Impacto Ambiental – RIMA Mina Pedra de Ferro.** Bahia Mineração Ltda. Belo Horizonte. Brasil, 2009.

Secretaria da Indústria, Comércio e Mineração (SICM). Bahia. Terra da oportunidade. Governo Estadual da Bahia. Salvador, *s.f.*

SILVA, Fabiana Aparecida Mendes de; FERREIRA, Gilson Ezequiel. **Mercado de Minério de Ferro: evolução recente.** Disponível em: <https://www.cetem.gov.br/jornadas/item/download>, (*s.f.*).

- SILVA, Aldecy de Almeida Bezerra. (2011). **Ilhéus: potenciais externalidades do Porto Sul**. Dissertação de Mestrado. Programa de Mestrado Profissional em Conservação da Biodiversidade e Desenvolvimento Sustentável. Escola Superior de Conservação Ambiental e Sustentabilidade. Instituto de Pesquisas Ecológicas (IPE). Nazaré Paulista, São Paulo.
- SILVA, Douglas Bonella da. **Um estudo de caso da migração baiana na RMGV- o fluxo migratório entre o distrito de Pimenta (Mascote-BA) e o bairro Jesus de Nazareth (Vitória-ES) a partir da década de 1980**. Dissertação de Mestrado em Geografia. Centro de Ciências Humanas e Naturais (CCHN). Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), 2016.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná de Elias; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORREA, Roberto Lobato (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. 2^da Edição. Brasil: Editora Bertrand Brasil, pp. 77 – 116, 2000 [1995].
- SOUZA, Marcelo Lopes de. “Território” da divergência (e da confusão): em torno das imprecisas fronteiras de um conceito fundamental. In: SAQUET, Marcos Aurélio; SPÓSITO, Eliseu Savério (orgs.). **Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos**. 1^{era} Edição. São Paulo: Editora Expressão Popular, pp. 57-72, 2009.
- SOUZA, Barbara. **Avaliação de Impacto Ambiental**. São Paulo, Brasil: Editora Senac., 2019.
- Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI). **Tabelas e Gráficos- PIB Estadual Anual**. Secretaria de Planejamento. Governo do Estado da Bahia. Consultado em: 25/07/2019. Disponível em: https://www.sei.ba.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=2096&Itemid=333, 2018.
- SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. (SEI). (2017). **Mapa do Valor Adicionado da Indústria a preços correntes por município. Bahia**. Governo do Estado da Bahia. Disponível em: https://www.sei.ba.gov.br/images/pib/pdf/municipal/cartogramas/3_distribuicao

[_espacial_do_valor_adicionado_da_industria_em_2017.pdf](#) Acesso em: 20/03/2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. (SEI). (2017b). **Valor adicionado da agropecuária e preços correntes por município. Bahia.** Governo do Estado da Bahia. Disponível em: https://www.sei.ba.gov.br/images/pib/pdf/municipal/cartogramas/2_distribuicao_espacial_da_agropecuaria_em_2017.pdf Acesso em: 20/03/2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. (SEI). (2017c). **Valor adicionado do serviço a preços correntes por município. Bahia.** Governo do Estado da Bahia. Disponível em: https://www.sei.ba.gov.br/images/pib/pdf/municipal/cartogramas/4_distribuicao_espacial_do_valor_adicionado_do_setor_servicos_em_2017.pdf Acesso em: 20/03/2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. (SEI). (2018). **Boletim de Comércio Exterior da Bahia. Fevereiro 2018.** Publicações SEI. Secretaria de Planejamento. Governo do Estado da Bahia.

SVAMPA, Maristella. Consenso de los commodities, giro ecoterritorial y pensamiento crítico en América Latina. In: **Revista OSAL (Observatorio Social de América Latina)**. Año XIII, N° 32. Buenos Aires, Argentina: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO), 2012.

THOMPSON, Edward Palmer. **La formación de la clase obrera en Inglaterra.** Barcelona, España: Editorial Crítica, 1989 [1963].

TRASPADINI, Roberta. **A teoria da (inter) dependência de Fernando Henrique Cardoso.** 2^{da} Edição. São Paulo: Editora Outras Expressões, 2014.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. (TCU). (2012). Relatório TC 018.153/2010-0. Acórdão n° 3476/2012. Plenário Tribunal de Contas de União. Sessão Extraordinária 10/12/2012. Disponível em: http://www.tcu.gov.br/Consultas/Juris/Docs/judoc/Acord/20121212/AC_3476_5_1_12_P.doc Acesso em: 15/02/2020

TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA PRIMEIRA REGIÃO (TRF1). (2014). **Processo N° 0001899-68.2014.4.01.3301 – Vara Única de Ilhéus**. 21/10/2014. Juiz Lincoln Pinheiro Costa. Documento disponibilizado no ICP 1.14.001.000391-2014-15. Arquivo no Ministério Público Federal (MPF). Seccional Ilhéus.

TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA PRIMEIRA REGIÃO (TRF1). (2014b). AGRAVO DE INSTRUMENTO N° 0056935-07.2014.01.0000/BA. 18/11/2014. Desembargador Federal Jirair Aram Megurian. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/ba/sala-de-imprensa/noticias-ba/migracao/meio-ambiente-e-patrimonio-cultural/DecisaoTRF1.pdf> Acesso em: 06/02/2020.

UNASUL; COSIPLAN. **Cartera de projetos 2016**. Comité de Coordinación Técnica. Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe. BID, CAF, FONPLATA.

VALEC S.A. (s.f). A Ferrovia Norte-Sul. Consultado em 10/11/2019. Disponível em: <http://www.valec.gov.br/ferrovias/ferrovia-norte-sul/a-ferrovia-norte-sul>

VALEC S.A. **I Reunião Técnica VALEC-MPBA**. Programas Ambientais. Trecho Mata Atlântica. Ministério de Transportes. Governo Federal. 5/03/2015. Base Ambiental Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC). Ilhéus, Bahia, 2015.

VALEC S.A. (2019). VALEC já concluiu três lotes da FIOI. 19/03/2019. Consultado em: 20/01/2020. Disponível em: <http://www.valec.gov.br/noticias/671-valec-ja-concluiu-tres-lotes-da-fiol>

VALEC S.A. (2019b). VALEC entrega ao Minfra relatório final da FIOI. 14/08/2019. Consultado em: 21/01/2020. Disponível em: <http://www.valec.gov.br/noticias/719-valec-entrega-ao-minfra-relatorio-final-da-fiol>

VALEC S.A. (2019c). Ferrovia de Integração Oeste-Leste. Trecho I Ilhéus-Caetité. 31/07/2019. Disponível em: <http://www.valec.gov.br/ferrovias/ferrovia-de-integracao-oeste-leste/trechos/ilheus-ba-caetite-ba> Acesso em: 21/01/2020.

ZIBECHI, Raúl. **Brasil Potencia. Entre la integración regional y un nuevo imperialismo**. Primera Edición. Bogotá, Colombia: Ediciones Desde Abajo, 2012.

Anexos

Bacias Hidrográficas impactadas e Programas de mitigação/compensação por projeto

Empreendimento	Tipo	Corpos hídricos	Programas e medidas mitigação/compensação
Pedra de Ferro	Bacia	Rio São Francisco	<ul style="list-style-type: none"> Programas de monitoramento Limnológico e de Qualidade de Águas superficiais Programa de monitoramento Quali-Quantitativo dos Recursos Hídricos e Reposição de Água Programa de Controle de Processos Erosivos e Assoreamento Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos Plano de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD)
		Rio das Contas	
	Sub-bacia	Córrego Pedro Antônio	
		Córrego Grande ou Cachoeira Alta	
		Rio Grande ou Gentio	
		Reservatório Açude de Ceraima	
		Córrego das Antas	
		Riacho da Faca Norte	
		Rio da Faca Sul	
		Córrego Água Salgada	
	Aquíferos	Riacho Brejinho	
Aquífero Mosquito			
		Aquífero Fazendinha	
FIOL	Bacia	Rio São Francisco	<ul style="list-style-type: none"> Programa de Gerenciamento de Riscos Ambientais e Planos de Ações Emergenciais Subprograma de Monitoramento e Controle da Qualidade da Água Subprograma de Drenagem Superficial e Proteção contra a Erosão Subprograma de Monitoramento e Controle dos Resíduos Sólidos, Líquidos e de Serviços de Saúde
		Rio das Contas	
	Sub-bacia	Rio Almada	
		Rio Corrente	
Porto Sul	Bacia	Leste da Bahia	<ul style="list-style-type: none"> Programa de Gestão e Monitoramento da Linha de Costa Programa de Monitoramento de Batimetria Programa de Monitoramento da Qualidade da Água Programa Ambiental para Construção Programa de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD) Programa de Controle de Erosão e Assoreamento Programa de Monitoramento da Qualidade dos Sedimentos Marinhos Programa de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos Programa de Revisão dos Planos Diretores dos Municípios da AID
	Sub-bacia	Rio Almada	
		Rio Cachoeira	
		Rio Iguape	
		Rio Tiriri	
		Rio Água Preta	
		Lagoa Encantada	
	Oceano Atlântico		

Biomass e Unidades de Conservação nas áreas de influência do CLIPS

BIOMA	UNIDADE DE CONSERVAÇÃO	EMPREENHIMENTO	ÁREA	MUNICÍPIO
Caatinga	APP do Riacho Pedra de Ferro	Pedra de Ferro	ADA	Caetitê e Pindai
	RPPN Fazenda Retiro	FIOL	AII	Malhada
	RPPN Boa Vista I e II	FIOL	AII	Malhada
	RPPN Fazenda Forte	FIOL	AII	Malhada
	RPPN Lagoa das Campinas	FIOL	AII	Palmas de Monte Alto
Cerrado	APA de São Desiderio	FIOL	AII	São Desiderio
Mata Atlântica	APA Lagoa Encantada e Rio Almada	FIOL/Porto Sul	AID ADA	Ilhéus, Uruçuca, Itajuípe, Coaraci e Almadina
	APA Costa de Itacaré - Serra Grande	FIOL/Porto Sul	AII	Itacaré e Serra Grande
	Parque Estadual Serra do Conduru (PESC)	FIOL/Porto Sul	AII AID	Itacaré, Uruçuca, Ilhéus
	Parque Estadual Ponta da Tulha	Porto Sul	AID	Ilhéus
	Parque Municipal da Boa Esperança	FIOL/Porto Sul	AII AID	Ilhéus
	APA Baía de Camamu	FIOL/Porto Sul	AII	Camamu, Maraú e Itacaré
	Parque Municipal Marinho dos Ilhéus	Porto Sul	AID	Ilhéus
	RPPN Fazenda São Paulo	Porto Sul	AID	Ilhéus
	Jardim Botânico de Ilhéus	Porto Sul	AID	Ilhéus
	RPPN Rio Capitão	FIOL/Porto Sul	AII	Itacaré
	RPPN Salto Apepique	FIOL	AII	Ilhéus
	RPPN Boa União	FIOL	AII	Ilhéus
	RPPN Araçari	FIOL/Porto Sul	AII	Itacaré
	RPPN Helico	FIOL	AII	Ilhéus
	RPPN Fazenda São Joao	FIOL/Porto Sul	AII AID	Ilhéus
	RPPN Pedra do Sabiá	FIOL/Porto Sul	AII	Itacaré
	RPNN Mae da Mata	FIOL	AII	Ilhéus
	RPNN Fazenda Arte Verde	FIOL/Porto Sul	AII AID	Ilhéus
	RPPN Fazenda Paraíso	FIOL	AID	Uruçuca
RPPN Fazenda Sossego	FIOL/Porto Sul	AID	Uruçuca	

Medidas de mitigação/compensação por empreendimento

EMPREENHIMENTO	MONITORAMENTO/MITIGAÇÃO/COMPENSAÇÃO	TIPO
Pedra de Ferro	Programa de Desmatamento	Monitoramento
	Plano de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD)	Mitigação
	Programa de Resgate de Flora, Pesquisa e Etnobotânico	Mitigação
	Planos de Apoio a Criação de Unidade de Conservação de Uso Restrito e de Incentivo a Formação de Corredores Ecológicos	Compensação
	Programa de Monitoramento/Documentação e Resgate da Informação Científica de Fauna	Compensação

	Programa de Apoio aos Municípios	Monitoramento
	Plano de Apoio a Criação de Unidade de Conservação de Uso Restrito	Compensação
FIOL	Plano Ambiental de Construção	Mitigação
	Programa de Proteção da Fauna	Mitigação
	Programa de Proteção da Flora	Mitigação
	Implantação de Unidades de Conservação de Proteção Integral na Bacia do Rio Almada	Compensação
	Implantação dos Corredores Locais de Fauna	Compensação
	Subprograma de Educação Ambiental	Mitigação
	Programa de Controle da Poluição e da Degradação Ambiental na Construção	Mitigação
	Programa de Redução de Impactos na Instalação e Operação de Acampamentos e de Canteiros de Serviços	Mitigação
	Subprograma de Prevenção contra Queimadas	Mitigação
	Programa de Apoio a Unidades de Conservação	Compensação
	Plano de Gestão e Supervisão Ambiental	Monitoramento
Porto Sul	Programa de Resgate de Flora	Mitigação
	Programa de Revisão dos Planos Diretores dos municípios da AID	Monitoramento
	Programa Ambiental para Construção	Mitigação
	Programa de Monitoramento de Fauna Terrestre	Monitoramento
	Programa de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD)	Mitigação
	Programa de Monitoramento da Biota Aquática	Monitoramento
	Programa de Educação Ambiental	Mitigação
	Programa de Monitoramento de Flora	Mitigação
	Programa de Monitoramento da Qualidade da Água	Mitigação
	Programa de Gestão Ambiental (PGA)	Mitigação

Medidas de compensação/mitigação no meio socioeconômico por empreendimento

EMP.	MONITORAMENTO/MITIGAÇÃO/COMPENSAÇÃO	TIPO
Pedra de Ferro	Programa de Monitoramento de Ruído Ambiental	Monitoramento
	Programa de Registro e Divulgação da Memória das Comunidades Negras Rurais de Palmito e Antas	Compensação
	Programa de Educação Ambiental	Mitigação
	Plano de Indenização/Reassentamento Involuntário	Compensação
	Programa de Apoio aos municípios da AID	Mitigação
	Programa de Qualificação Profissional	Mitigação
	Programa de Monitoramento das Comunidades Negras	Monitoramento
	Projeto de Educação Patrimonial e Monitoramento	Monitoramento
	Projeto de Criação de Núcleo Museológico Arqueológico de Caetité	Compensação
	Medida Compensatória Patrimonial	Compensação
	Programa de Combate aos Serviços Marginais	Mitigação

	Estudos de Perfil Socioeconômico e Cultural do Conjunto dos Trabalhadores e Elaboração de um Programa de Desmobilização de Mão-de-obra	Compensação
FIOL	Plano Ambiental de Construção	Mitigação
	Programas de Comunicação Social	Mitigação
	Programas de Relocação de Infraestrutura	Mitigação
	Plano de Ações Emergenciais	Mitigação
	Subprograma de Capacitação dos Trabalhadores	Mitigação
	Programa de Indenização, Reassentamento e Desapropriação	Compensação
	Subprograma de Averbação e Relocação de Reservas Legais interceptadas	Compensação
	Programa de Gerenciamento da Mão-de-obra	Mitigação
	Programa de Gerenciamento de Riscos	Mitigação
	Programa de Desapropriações, Compensações e Indenizações	Compensação
Porto Sul	Programa de Comunicação Social	Mitigação
	Programa de Capacitação de Mão de Obra Local	Mitigação
	Programa de Educação Ambiental	Mitigação
	Programa Ambiental para a Construção	Mitigação
	Programa de Reassentamento	Compensação
	Programa de Adequação da Infraestrutura das Comunidades do Entorno do Empreendimento	Compensação
	Programa de Revisão dos Planos Diretores dos municípios da AID	Monitoramento
	Programa de Compensação para a Atividade Pesqueira	Compensação
	Programa de Monitoramento da Atividade Pesqueira	Monitoramento
	Programa de Valorização da Cultura	Compensação
	Programa de Implantação dos Sistemas Locais de Habitação e Planos Locais de Habitação	Mitigação
	Programa de Prospecção e Resgate Arqueológico e Educação Patrimonial	Mitigação
	Programa de Desapropriação	Compensação
Programa de Gestão Ambiental (PGA)	Monitoramento	