

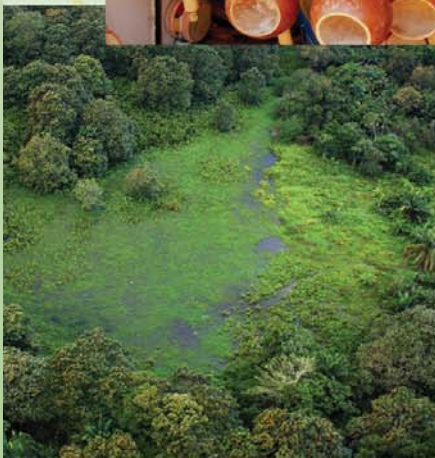
Maraú

# ECODESENVOLVIMENTO NO SUL DA BAHIA



UMA VISÃO DE FUTURO MUITO ALÉM DO PORTO SUL

Itacaré



Ilhéus



# ECODESENVOLVIMENTO NO SUL DA BAHIA

## VERSÕES IMPRESSA E ELETRÔNICA

- 1** A versão eletrônica do relatório **Ecodesenvolvimento no Sul da Bahia: Uma Visão de Futuro muito além do Porto Sul** contém os vídeos e os anexos citados na versão impressa. A versão eletrônica é corretamente com o leitor Acrobat Reader versão 9 ou superior. Os vídeos não são acionados na versão 8, mas estão anexos ao documento.
- 2** Os anexos na versão eletrônica podem ser manejados por meio de marcadores (bookmarks), acionados pelo botão à esquerda da janela de trabalho do Acrobat Reader.
- 3** O texto da versão eletrônica dispõe de hiperlinks que remetem do documento principal aos anexos citados. Uma vez no anexo, o retorno à página do documento principal pode ser feito pelo comando “Go to”, no menu View, ou pelas teclas “alt+seta à esq.” (página anterior) e “alt+seta à dir.” (página seguinte).
- 4** Os links na versão eletrônica também remetem diretamente a páginas na internet, na maioria das vezes para indicar documentos de referência para a leitura, mas não essenciais ao argumento desenvolvido. Os documentos essenciais compõem o corpo de anexos.
- 5** A versão eletrônica deste relatório é dividida em duas partes, o **volume 1** (relatório, documentos de sustentação e artigos) e o **volume 2** (documentos oficiais). A versão impressa contém apenas o texto principal do relatório, sem seus anexos.

## CRÉDITOS

Fotos da capa: veja abaixo

*Colleen Scanlan Lyons*

*Mary Berbert*

*Mary Berbert*

*Mary Melgaço*

*Gil Marcelo Reuss*

*Fábio Coppola*

*Mary Berbert*

*Mary Berbert*

## INTRODUÇÃO

O QUE É ESTE RELATÓRIO _____	6
O PONTO DE VISTA DESTE RELATÓRIO _____	7
AUDIÊNCIA PÚBLICA _____	9

## O PROJETO DA BAMIN E O PORTO SUL

BREVE HISTÓRICO _____	12
A MINA DE CAETITÉ _____	13
FERROVIA OESTE-LESTE _____	14
PORTO E RETROPORTO _____	15

## O DEBATE: QUEM DEFENDE O QUÊ

DUAS VISÕES DE DESENVOLVIMENTO _____	18
--------------------------------------	----

## ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO

E POR QUE NÃO EM ARATU? _____	19
POR QUE NÃO EM ILHÉUS _____	22
SEDIMENTAÇÃO E VIDA CURTA _____	23

## VULNERABILIDADES E EQUÍVOCOS

IMPACTOS AMBIENTAIS _____	24
IMPACTOS SOCIAIS _____	29

## UM OUTRO DESENVOLVIMENTO É POSSÍVEL

CACAU E CHOCOLATE _____	32
TURISMO AMBIENTAL E HISTÓRICO _____	35
PESCA _____	39
POLO DE INFORMÁTICA _____	40
EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E CONHECIMENTO _____	40

<b>ANEXOS</b> _____	42
---------------------	----



## ECODESENVOLVIMENTO NO SUL DA BAHIA

### REDE SUL DA BAHIA Justo e Sustentável



Este relatório, escrito no âmbito da **Rede Sul da Bahia Justo e Sustentável**, oferece uma visão de futuro para a região baseada em sua dupla vocação, turística e cacaueteira, e inspirada no conceito de ecodesenvolvimento. O relatório amplia e detalha as posições defendidas anteriormente no “Manifesto por um Sul da Bahia Sustentável”, de abril de 2010, reproduzido no primeiro anexo deste documento e assinado por 97 organizações. A **Rede Sul da Bahia Justo e Sustentável** congrega atualmente 23 instituições regionais, nove nacionais e internacionais e três outras redes, reunindo, entre outros, grupos ambientalistas, organizações

sociais e confessionais, associações de empresários, de pescadores e de moradores.

<http://redecoalizaosulba.ning.com/>

As seguintes reportagens expressam de forma significativa a discussão em torno do Porto Sul empreendida pela **Rede Sul da Bahia Justo e Sustentável**:

#### 21/09/08 – TV Cultura – Repórter Eco

##### **O projeto de construção de um complexo portuário em Ilhéus ameaça a biodiversidade do sul da Bahia**

Um projeto que envolve governo federal e governo estadual da Bahia está tirando o sono de ambientalistas, representantes da sociedade civil e do setor de turismo.

<http://www2.tvcultura.com.br/reportereco/materia.asp?materiaid=873>

#### 07/05/09 – BA TV (Globo)

##### **Ambientalistas protestam em Ilhéus**

Protesto de ambientalistas alerta para o risco que o projeto do Porto Sul trará para a região do Sul da Bahia.

<http://www.youtube.com/watch?v=ckm9ffao2w8>

#### 25/04/10 – Fantástico

##### **Construção de ferrovia e porto em Ilhéus divide opiniões**

Projeto para a construção de uma ferrovia e de um porto em Ilhéus está dividindo opiniões. No domingo (25), houve um protesto em defesa da área de preservação ambiental.

<http://fantastico.globo.com/Jornalismo/FANT/0,,MUL1579777-15605,00.html>

#### 19/05/10 – Jornal Nacional

##### **ONGs pedem a defesa da Lagoa Encantada, na Bahia**

Eles alegam que a região de Mata Atlântica está ameaçada por um projeto para escoar minério de ferro.

<http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2010/05/ongs-pedem-defesa-da-lagoa-encantada-na-bahia.html>

#### 14/06/10 – Jornal Nacional

##### **Projeto de construção de porto e ferrovia em Ilhéus provoca polêmica**

De um lado, os que consideram o empreendimento importante para a economia local. Do outro, grupos que veem o projeto como uma ameaça ao meio ambiente da região.

<http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2010/06/projeto-de-construcao-de-porto-e-ferrovia-em-ilheus-provoca-polemica.html>

#### 06/08/10 – Jornal Nacional

##### **A polêmica no projeto de construção de porto e ferrovia em Ilhéus**

Em Ilhéus, uma audiência pública ocupou-se da construção de um complexo portuário para exportação de minério de ferro no litoral sul da Bahia.

<http://g1.globo.com/jornal-da-globo/noticia/2010/08/polemica-no-projeto-de-construcao-de-porto-e-ferrovia-em-ilheus.html>

O ativismo da Rede Sul da Bahia Justo e Sustentável foi retratado no artigo *Battle in Bahia: A New Port Faces Growing Resistance*, de Colleen Scanlan Lyons, publicado pela *NACLA Report on the Americas* (veja o anexo 2).



Veja no YouTube a apresentação institucional da Rede Sul da Bahia Justo e Sustentável



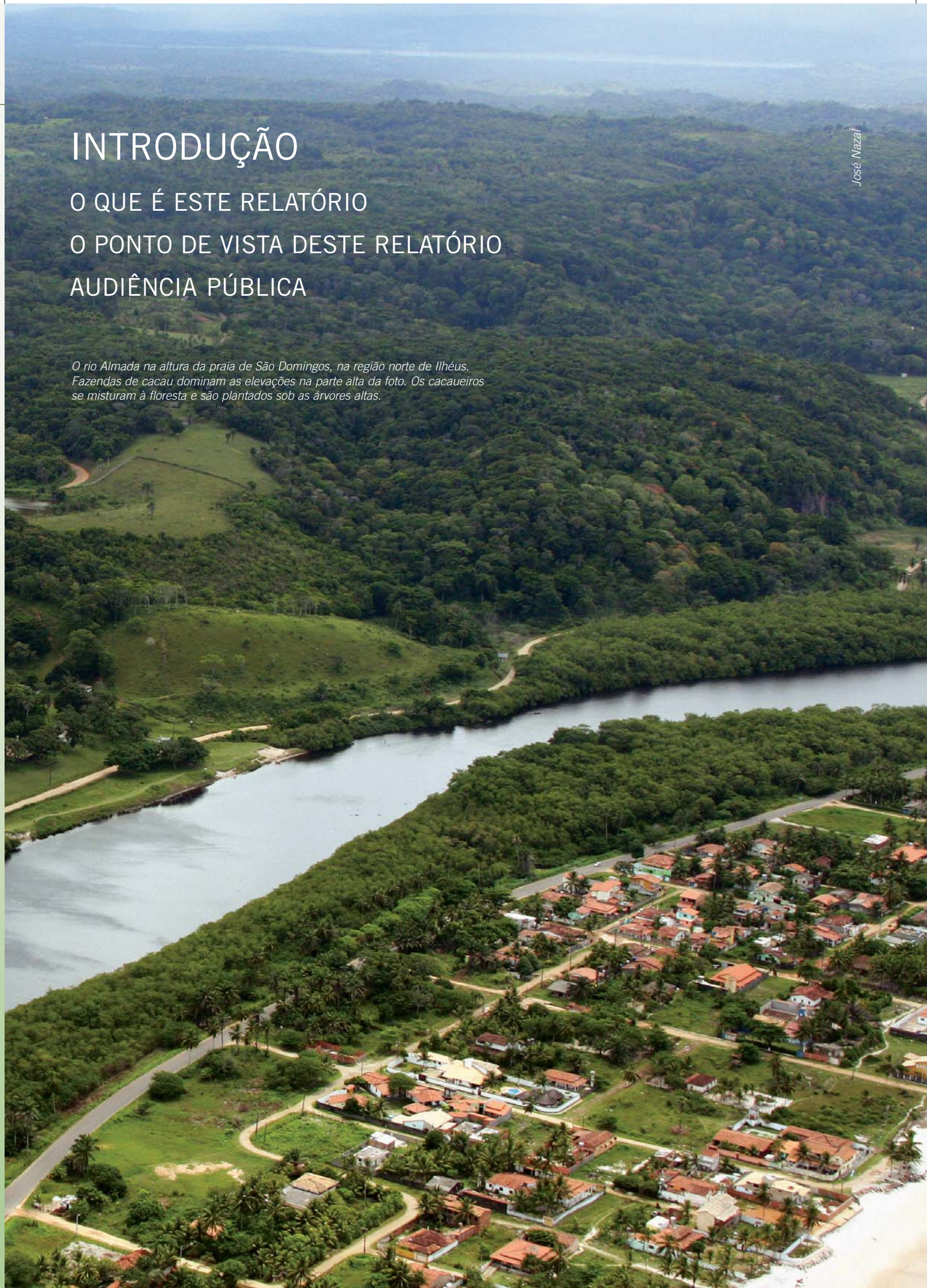
# INTRODUÇÃO

O QUE É ESTE RELATÓRIO

O PONTO DE VISTA DESTE RELATÓRIO

AUDIÊNCIA PÚBLICA

*O rio Almada na altura da praia de São Domingos, na região norte de Ilhéus. Fazendas de cacau dominam as elevações na parte alta da foto. Os cacauzeiros se misturam à floresta e são plantados sob as árvores altas.*





### O que é este relatório

**E**ste relatório versa sobre desenvolvimento sustentável em sentido estrito e a defesa dos remanescentes de Mata Atlântica do sul da Bahia ora sob a grave ameaça imposta pela construção de um complexo portuário na Ponta da Tulha, em Ilhéus, ancorado no interesse da empresa Bahia Mineração em escoar o minério de ferro extraído de jazidas no município de Caetité, no sudoeste baiano. O terminal marítimo de exportação de minério será ligado às jazidas pela futura ferrovia Oeste-Leste. A afirmação principal deste relatório é a que a localização do complexo na região da baía de Aratu ou no canal de Cotegipe permitirá a constituição de dois polos geradores de riquezas, o minerossiderúrgico na área de industrialização consolidada próxima à região metropolitana de Salvador e o da indústria de cacau e chocolate, associada ao turismo ambiental, no Sul da Bahia.

O relatório tem dois eixos principais. Primeiro, apresenta sinteticamente o projeto do Porto Sul e o terminal privado da Bamim, com a exposição do comprometimento irreversível que o complexo causará à megadiversidade do sul da Bahia, onde estão 80% do que restou da Mata Atlântica no Nordeste. Suas afirmações usam os próprios estudos de impacto ambiental produzidos para o complexo industrial, entre os quais está a atração de um gigantesco contingente populacional, deles extraindo as consequências que muitas vezes não foram até aqui adequadamente explicitadas, mas avançam também aquilo que eles não anteveem, como, por exemplo, o brutal impacto nas estruturas de corais que a construção da ponte e a dragagem subsequente do canal para o tráfego de navios inevitavelmente causará.

A crise da agroindústria do cacau acabou com mais de 200 mil empregos diretos no Sul da Bahia, até hoje não repostos. A economia industrial que se quer implantar com a construção do complexo portuário na Ponta da Tulha é avara em empregos e implacável com a floresta. Aqueles podem vir da economia da natureza — principalmente cacau e chocolate, turismo ambiental e pesca —, cujas cadeias de produção são intensivas em postos de trabalho, associada às indústrias de baixo impacto ambiental, como a do Polo de Informática de Ilhéus, e aos serviços de conhecimento — centros de pesquisa e universidades. Esse é o conjunto de atividades capaz de enfrentar o desafio de recuperar os postos de trabalho perdidos pelo Sul da Bahia com a crise do cacau e ao mesmo tempo preservar seu patrimônio florestal.

Desde 1996, num esforço que juntou a preservação da Mata Atlântica e a luta para superar a crise, mais de US\$ 155 milhões foram investidos na região para constituir uma economia baseada em turismo e cacau com recursos públicos e de agências internacionais, mas numa abordagem insuficiente e que, até aqui, foi incapaz de dinamizar a economia regional, mas que terá sucesso se bem coordenada. O segundo eixo deste relatório desenvolve, portanto, uma visão de futuro para a região baseada na economia do turismo ambiental, do cacau e do chocolate, de forma a enfrentar o desafio da geração de emprego e renda numa perspectiva integradora e com fontes de financiamento baseadas em critérios de sustentabilidade interligando todos os seus aspectos. Este relatório, assim, apoia-se nos conceitos da sustentabilidade e do ecodesenvolvimento e defende que o Sul da Bahia, mais que qualquer outra região no país, reúne condições excepcionais para se desenvolver com a natureza e garantindo a sustentabilidade dos sistemas naturais.<sup>1</sup> A construção do complexo portuário na Ponta da Tulha mata no nascedouro esse futuro.

<sup>1</sup> O termo ecodesenvolvimento, proposto pelo economista Ignacy Sachs no começo dos anos 70, está na base do conceito de desenvolvimento sustentável. Este, por sua vez, foi fragilizado pelo uso abusivo a ponto de perder o sentido original. Polonês radicado na França, Sachs formou-se no Brasil na então Faculdade de Ciências Econômicas e Políticas do Rio de Janeiro e dirige o Centro de Pesquisas sobre o Brasil Contemporâneo na École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS), em Paris.

## O ponto de vista deste relatório

**E**ste relatório defenderá ao longo de suas páginas dois projetos de desenvolvimento complementares e sustentáveis para a Bahia e, particularmente, para o Sul da Bahia, numa discussão que é tanto ambiental quanto sobre logística, de infra-estrutura e sobre o conceito de desenvolvimento. Defendemos a preservação ambiental e a dupla vocação turística e cacauera da estreita faixa de terra de cerca de 200 quilômetros de extensão na linha da costa por 50 quilômetros de profundidade continente adentro compreendida entre Itacaré, ao norte, Ilhéus, no centro, e Canavieiras, ao sul. A conjugação do turismo ambiental com a recriação de uma moderna indústria cacauera e de chocolate e, adicionalmente, a recepção de outras indústrias de baixo impacto ambiental, como a de informática, bem como a constituição de um parque de ensino e conhecimento ligado à biotecnologia e à agrotecnologia do cacau e de outros cultivos garantirá o futuro do riquíssimo ecossistema de Mata Atlântica, hoje incorporado à Reserva da Biosfera, o programa da ONU para acompanhamento de biomas significativos para todo o planeta, e a prosperidade da população lá instalada. Ao mesmo tempo, apoiamos a implantação de um moderno complexo logístico de exportação de minério e cargas nas adjacências do porto de Aratu ou do canal de Cotegipe, a construção da ferrovia Oeste-Leste e a modernização do ramal da ferrovia Centro-Atlântica (FCA), viabilizando o transporte por trilhos do ferro extraído da mina de Caetité e das riquezas produzidas pelo agronegócio na fronteira agrícola do Oeste baiano e no Tocantins, como antecipava, já em 2004, o plano de logística e transporte do governo da Bahia.



Figura 1 – De Itacaré a Canavieiras

Este relatório questiona, ao mesmo tempo, um projeto que ofende ambientalmente o presente e ignora, por isso, o futuro. A construção de um terminal privado para a exportação do ferro pela Bahia Mineração, a Bamin, na Ponta da Tulha, e a sua contrapartida pública, o Porto Sul, com seus 17 milhões de m<sup>2</sup> destinados à construção do pátio ferroviário, à estocagem do minério ferro e de um complexo industrial são uma dramática ameaça à Mata Atlântica e a sentença de morte para o desenvolvimento da cadeia de turismo e de uma rede de negócios que estrutura uma economia de baixo carbono, inovadora e que aproveita as vocações e potencialidades da região. À destruição causada pelo empreendimento em si, ao longo dos anos, vai se somar aquela decorrente da atração de novas populações, inevitável com a implantação de um projeto industrial de tal porte.

O terminal de uso privado da Bamin e o Porto Sul, em sua atual concepção, são incompatíveis com a preservação do bioma e do desenvolvimento sustentável da região, mesmo que o governo e os dirigentes da empresa de capital internacional digam o contrário. O principal benefício econômico que eles trarão, a criação total de 40 mil empregos na região até 2019,<sup>2</sup> depende, para se concretizar, da implantação de uma série de empreendimentos industriais tipicamente atraídos pela construção de um porto e em estreita sinergia com este. O complexo portuário e industrial que se quer criar na Ponta da

Tulha é, porém, perfeitamente compatível e necessário ao desenvolvimento da Bahia e do país e, realizado nas adjacências de Aratu, numa região na qual não haveria impactos ambientais significativos, será o indutor de um novo ciclo de riquezas e transformações sociais positivas.

<sup>2</sup> Para a projeção de empregos, veja-se anexo 36, p. 33, “Porto Sul – Projeto Conceitual”.



## INTRODUÇÃO

Vale dizer: ou bem se faz o complexo portuário, com suas obras adicionais e aquelas necessárias para lidar com o conseqüente aumento demográfico, tornando-se a região um polo industrial, ou bem se preserva o trecho de Mata Atlântica com sua megadiversidade, avançando-se nos esforços para realizar aquela dupla vocação cacauífera e de turismo do Sul da Bahia, que alicerça um novo programa econômico para a região. Posto de outra forma, é como se uma política pública quisesse apenas os ganhos do investimento industrial e abrisse mão da riqueza decorrente das vocações daquele território, quando deveria ficar com as duas.

O complexo portuário planejado para a Ponta da Tulha destruirá uma área de Mata Atlântica de megadiversidade que compreende trechos intocados e trechos anteriormente devastados de mata, mas hoje em avançado estado de regeneração. A ponte ligando o porto à terra danificará o leito de corais que jaz à linha da costa; o quebra-mar formará uma zona de sombra que, em longo prazo, vai modificar a conformação das praias, induzir a formação de bancos de areia, alterar a circulação das correntes e contribuir para o fechamento da barra do rio do Mangue<sup>3</sup>; o rebaixamento do lençol freático para drenar a região em que será implantado o retroporto é uma ameaça crítica à bacia do rio Almada. O complexo e a ferrovia que o servirá causarão não só impactos ambientais irremediáveis na terra, nos rios e na costa como destruirão a nascente indústria de turismo que, associada ao revigoramento das plantações de cacau e ao desenvolvimento de um moderno polo de produção de chocolate, constitui o futuro sustentável do Sul da Bahia.

Para a região, isso significa abdicar de uma economia sustentável que se baseia numa rede de negócios em harmonia com a floresta e capaz de gerar milhares de empregos, por uma zona industrial associada a um complexo minerador com prazo de vida de 15 ou 20 anos.

Ao mesmo tempo que condena o futuro sustentável do sul da Bahia, a escolha da Ponta da Tulha para construir o complexo portuário e do traçado atual da ferrovia Oeste-Leste ignoram a alternativa de revigoramento da ferrovia Centro-Atlântica e de uso do Porto de Aratu ou do canal de Cotegipe. Um ramal de aproximadamente 100 quilômetros teria de ser construído entre Caetitê e o tramo ao norte da ferrovia Oeste-Leste que, seguindo em direção ao litoral, se juntaria à FCA, cuja necessária modernização pode ser feita a um custo muito menor que o da concepção atual. No ambiente portuário consolidado de Aratu, a operação mineradora, se concebida com a boa técnica, poderia de fato controlar os impactos ambientais inerentes a tal tipo de empreendimento e gerar riqueza sem uma nova rodada de destruição da Mata Atlântica e sem agredir a baía de Todos os Santos. Ao mesmo tempo, o traçado de 2004 da ferrovia Oeste-Leste, mais ao norte que o proposto para atender às necessidades da Bamin e em conexão com a FCA, permitiria levar, como frete de retorno, o fertilizante produzido no Polo Petroquímico de Camaçari para a fronteira agrícola — Barreiras, Luís Eduardo e o Tocantins —, racionalizando o uso dos recursos públicos e concretizando, ao mesmo tempo, o sentido de integração nacional da ferrovia.

Posto de outra forma, isso sugere que os governos federal e baiano confundem o interesse estratégico da Bamin com o de todos os brasileiros. O resultado é a flexibilização da legislação ambiental brasileira em favor do empreendimento privado estrangeiro. É como se o país inteiro fosse mobilizado em favor do sucesso da Bamin no curto prazo e dispensasse os investidores indianos e cazaques das exigências ambientais de longo prazo feitas aos empresários brasileiros e às multinacionais que aqui geram riquezas há muito mais tempo.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Rima, p. 35, agosto de 2009 (anexo 43).

<sup>4</sup> O risco de flexibilização foi discutido em reportagem da *Folha de S.Paulo* em 23 de agosto último (“Licenciamento ambiental de obras vai ter novas regras”), em que se afirma que o Ministério do Meio Ambiente fará as mudanças para que os trâmites de aprovação sejam mais rápidos, abolindo-se exigências “desnecessárias” (veja anexo 35).



## Audiência Pública

**E**m 17 de junho, muitas das posições deste relatório foram apresentadas numa **audiência pública realizada pela Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável** da Câmara dos Deputados. Hugo Yoshizaki, professor do Departamento de Engenharia de Produção da Escola Politécnica da USP e coordenador da avaliação do projeto Porto Sul realizada pela Fundação Carlos Alberto Vanzolini, defendeu um estudo aprofundado da alternativa de instalar o projeto na região de Aratu. O estudo da Fundação Vanzolini embasa tecnicamente a proposta da Rede Sul da Bahia Justo e Sustentável.<sup>5</sup>



Figura 2 – Yoshizaki, da Fundação Vanzolini, defendeu aprofundar os estudos de locação do complexo portuário

O procurador da República em Ilhéus Eduardo Ribeiro El-Hage apontou a existência de três das cinco proibições absolutas de supressão da Mata Atlântica presentes na lei 11.428/06, que consubstancia a proteção ao bioma prevista no artigo 225 da Constituição Federal — existência de espécies em extinção na região; região protegida ou em torno de unidades de conservação; e excepcional valor paisagístico, reconhecido neste caso pelo governo estadual. El-Hage observa também que o processo de licenciamento existente no Ibama contempla apenas o porto privado da Bamin.<sup>6</sup>

Guilherme Dutra, diretor do Programa Marinho da Conservação Internacional, apontou a insuficiência da caracterização dos ambientes marinhos feita no licenciamento da Bamin. “Essa é uma parte que foi bastante subestimada no estudo de impacto ambiental.”<sup>7</sup> Mário Mantovani, diretor da Fundação Mata Atlântica, e Luigi Massa,<sup>8</sup> proprietário de pousada e presidente da Associação de Turismo (Comercial) de Ilhéus, apontaram os impactos negativos que o complexo portuário causará para o turismo.



Figura 3 – O procurador Eduardo El-Hage: o projeto do terminal da Bamin contraria a legislação ambiental

A audiência deveria debater o projeto do Porto Sul, mas, por falta de quem pudesse defender o complexo, houve apenas uma exposição sobre os parâmetros que guiaram a elaboração da Avaliação Ambiental Estratégica do Porto Sul (AAE), a cargo do professor Emilio Lèbre La Rovere, coordenador do Lima (Laboratório Interdisciplinar de Meio Ambiente), ligado à Coppe-UFRJ (Universidade Federal do Rio de Janeiro) e responsável geral pela elaboração da AAE.

A avaliação estratégica antecipa a inserção da variável ambiental na concepção da obra. Ela tem uma abrangência maior que a do EIA/Rima, mas é menos detalhada, já que não dispõe da massa de dados usada quando da realização do estudo de impacto ambiental, o EIA. Este, a partir do projeto já pronto, faz uma análise muito específica do em-

<sup>5</sup> Vejam-se as notas taquigráficas da audiência pública, pp. 21 e ss e 45-6 (anexo 4).

<sup>6</sup> Notas taquigráficas, pp. 17 e ss (anexo 4).

<sup>7</sup> Notas taquigráficas, pp. 21-2 (anexo 4).

<sup>8</sup> Notas taquigráficas, pp. 28 e ss (anexo 4).

## INTRODUÇÃO

preendimento e é vazado em linguagem técnica, devendo ser traduzido para o grande público pelo Rima, o relatório de impacto ambiental. O conjunto EIA/Rima é parte dos instrumentos de gestão ambiental previstos na legislação brasileira e deve ser apresentado em pelo menos uma audiência pública. A avaliação ambiental estratégica, ainda não obrigatória no Brasil, antecipa a realização das audiências públicas e deve ser feita por instância independente. Seu objetivo é elaborar recomendações para os órgãos públicos e as empresa que realizam obras de grande impacto ambiental e social.



Figura 4 – Guilherme Dutra apontou falhas na análise dos ambientes marinhos no EIA feito para o porto da Bamin

Segundo Emílio La Rovere, normalmente a própria localização do empreendimento é passível de discussão no âmbito da avaliação ambiental estratégica. O coordenador da AAE ressaltou em sua segunda intervenção, porém, que não se discutiu a escolha da localização do empreendimento portuário na Ponta da Tulha por determinação contratual. “Neste estudo nós fomos limitados pelo momento em que ele se iniciou, pelo momento em que já estava decidida a implantação do complexo e **já estava decidida também a sua localização.**” A avaliação foi “atropelada”, segundo o pesquisador, pela existência de um projeto que “já estava sobre a mesa”.<sup>9</sup>



Figura 5 – Emilio La Rovere: avaliação foi “atropelada” por complexo que não ficará “só” num porto e numa ferrovia

A afirmação essencial do professor da Coppe está em sua terceira intervenção na audiência pública na Câmara. Emilio La Rovere explicou com clareza cristalina que um complexo como o formado pelo terminal de uso privado da Bamin e o porto público “tem toda uma sinergia que não é prevista para ficar só num porto e numa ferrovia, porque a gente sabe as economias de escala que são geradas”, nas suas palavras exatas, conforme o vídeo. Ele lembrou em seguida que no Espírito Santo, em Anchieta, um empreendimento “bastante semelhante” ao do Porto Sul foi inviabilizado por falta de sustentabilidade ambiental. No fim, a localização do empreendimento foi alterada.<sup>10</sup>

A localização é a grande questão sobre o projeto do complexo portuário. Este ignora as vocações ambiental e turística do Sul da Bahia para ali implantar uma economia de base industrial cujo sucesso se fará contrariamente à sobrevivência da Mata Atlântica e de sua megadiversidade. Trata-se da diferença entre ecodesenvolvimento e geração de emprego e renda de forma organicamente ligada à floresta e a condenação de seu futuro.

<sup>9</sup> Notas taquigráficas, pp. 16-7 (anexo 4).

<sup>10</sup> Notas taquigráficas, p. 38 (anexo 4).



# O PROJETO DA BAMIN E O PORTO SUL

BREVE HISTÓRICO

A MINA DE CAETITÉ

FERROVIA OESTE-LESTE

PORTO E RETROPORTO

José Nazal

*No alto da foto, a lagoa Encantada e o rio Almada, que serpenteia pela planície litorânea ao norte de Ilhéus até encontrá-la. No canto esquerdo, os brejos que formam o entorno da lagoa.*



## O PROJETO DA BAMIN E O PORTO SUL

### Breve histórico

**E**m 2005, o geólogo e engenheiro de minas baiano João Cavalcanti anunciou a descoberta de uma jazida de ferro no município de Caetité<sup>11</sup>, no sudoeste baiano, a 760 quilômetros de Salvador, de onde por um período de 15 a 20 anos deverão ser extraídas, segundo estudo de identificação da lavra citado pelo Rima do empreendimento da Bamin, algo como 32 milhões de toneladas por ano de minério bruto. João Cavalcanti montou uma empresa para cuidar da exploração da lavra, a Bahia Mineração, conhecida como Bamin, mas não ficou muito tempo com o negócio, repassando, no fim daquele ano, 70% da operação para a Zamin Ferrous, do investidor indiano Pramod Agarwal, e, no fim do ano seguinte, a fatia restante de 30%.

A mina não pareceu interessante a empresas como a Vale e outras gigantes brasileiras do setor instaladas no Brasil, donas de suas próprias lavras, ainda maiores, e, principalmente, das conexões logísticas para carregar o minério até os portos de exportação e centros de consumo. Caetité, a despeito de suas limitações, tornou-se o principal negócio da Zamin Ferrous.<sup>12</sup> Utilizando dados do Relatório de Impacto Ambiental da mina, pesquisadores da Fundação Carlos Alberto Vanzolini calcularam que, no cenário mais provável, o empreendimento geraria receitas de R\$ 225 bilhões, ou R\$ 7,5 bilhões por ano, com um resultado de R\$ 105 bilhões (R\$ 3,5 bilhões por ano) em 30 anos após o início do embarque de minério.<sup>13</sup>

A Bamin, com sede em Salvador e filiais em Caetité, Ilhéus e Belo Horizonte, é uma empresa tocada por exe-

cutivos brasileiros e com quadros recrutados principalmente na Vale e outras grandes empresas dos setores de mineração e siderurgia brasileiros. São eles que dispõem dos conhecimentos para pôr de pé a operação baiana não só do ponto de vista da engenharia e da logística como do convencimento dos agentes públicos — não se concebe a constituição de um empreendimento como este sem o apoio dos governos — e do licenciamento ambiental.<sup>14</sup>

Pramod Agarwal esteve em março de 2007 em Caetité para assinar um protocolo de intenções entre a Bamin e o governo baiano no desenvolvimento do projeto Pedra de Ferro, este se comprometendo a apoiar o empreendimento da mineradora. De fato, os projetos do Porto Sul e da ferrovia de integração Oeste-Leste foram repensados segundo a lógica e as necessidades do empreendimento indiano-cazaque, conformando o investimento público aos interesses estratégicos da Bamin.<sup>15</sup>

Em abril de 2008, um decreto do governo baiano declarou de utilidade pública uma área de cerca de 17,7 milhões de metros quadrados.<sup>16</sup> O terreno alagadiço, na bacia do rio Almada, foi previsto para receber o descarregamento e empilhamento de minério de ferro da Bamin e as instalações industriais e de logísticas associadas ao terminal da mineradora e ao porto público previsto para ser construído junto àquele. No fim de 2008, Agarwal vendeu 50% da Bamin para a Eurasian Natural Resources Corporation (ENRC), mineradora do Cazaquistão com ações na Bolsa de Londres e sexta maior exportadora mundial de ferro.<sup>17</sup>

<sup>11</sup> Caetité, município de 46 mil habitantes, já era uma província mineral bem conhecida e o próprio João Carlos Cavalcanti conta, prosaicamente, que se deixou fascinar pela geologia ao ver geólogos alemães, espanhóis e de vários outros países avaliando, no fim dos anos 50, as reservas locais de manganês e urânio. Eles levavam vantagem sobre as mulheres em comparação com os homens do lugar. A história pode ser lida em diversos sites, entre eles o Bahia Notícias. Flávia Tavares e Lílian Cunha contam a descoberta da mina em Caetité na *IstoÉ Dinheiro* de 14 de setembro de 2005 (no site, o texto foi atualizado em fevereiro de 2006), ainda com ar de mistério em relação aos sócios de Cavalcanti (anexo 14). Neste ano, Cavalcanti fez novo negócio com indianos, dessa vez em lavra de ferro no Piauí, mas por meio de sua sociedade com o empresário e banqueiro Daniel Dantas. Os dois são sócios na GME4 (Global Mine Exploration).

<sup>12</sup> Em julho de 2010, nota da agência Reuters, reproduzida no site do jornal *O Globo*, informou que a Zamin Ferrous considerava fazer um lançamento de ações na Bolsa de Londres na expectativa de captar algo entre £ 2 bilhões e £ 2,5 bilhões. (Veja anexo 26)

<sup>13</sup> Avaliação do Porto Sul, pp. 12 e ss. (Veja anexo 3)

<sup>14</sup> A legislação ambiental brasileira é conhecida mundialmente por suas exigências, diferentemente dos códigos indiano e cazaque.

<sup>15</sup> Numa surpreendente entrevista dada ao jornalista Milton Jung, na rádio CBN de São Paulo, Clóvis Torres, vice-presidente executivo da Bamin, afirma que “não existe dinheiro público envolvido” na implantação do projeto e que “o governo não está construindo nada para nós”. O plano original da empresa previa construir um mineroduto, abandonado em favor da ferrovia. Se é verdade que o governo viu no transporte de minério uma forma de viabilizar a ferrovia Oeste-Leste como um todo, dando-lhe um cliente garantido o ano inteiro, também é verdade que esta será feita com impostos e que economizará para a Bamin a construção do mineroduto antes previsto entre Caetité e o litoral.

<sup>16</sup> O decreto é o 11.003, de 9 de abril de 2008. Um primeiro decreto de desapropriação, de número 10.917, de 19 de fevereiro de 2008, foi revogado. Em 25 de agosto de 2010, novo decreto do governo ampliou a área disponível para o complexo portuário (o anexo 10 mostra a diferença entre os polígonos traçados pelos sucessivos decretos).

<sup>17</sup> Para um breve histórico da Bamin antes de sua associação com a ENRC, quando ainda era conhecida como BML (Bahia Mineração Limitada, com capital 100% de Agarwal), veja-se reportagem de Vera Saavedra Durão em março de 2007 para o jornal *Valor Econômico* (anexo 13). Para uma cronologia mais detalhada do empreendimento, veja-se página no site da ONG Ação Ilhéus.



O projeto Pedra de Ferro compreende, em Caetité, a mina a céu aberto propriamente dita, um sistema de captação de grande volume de água, intensamente utilizada nos processos de mineração, e uma usina de concentração do minério. Na Ponta da Tulha, a 20 quilômetros ao norte de Ilhéus e a 530 km de Caetité, deverá ficar o terminal privativo da Bamin, construído em mar aberto a 2,3 quilômetros da costa, ligado por uma ponte ao retroporto situado em plena Mata Atlântica, uma área para estocagem, lavagem do minério e as outras operações industriais, além de um pátio ferroviário. A mina e o porto serão unidos pelo trecho final da ferrovia Oeste-Leste, do qual o empreendimento indiano-cazaque ocupará entre 75% e 85% da capacidade de transporte. Haverá também, para um e outro sítio, a necessidade de construir linhas de transmissão próprias, dado o alto nível de consumo de energia necessário tanto para a operação de extração do minério quanto na portuária. O projeto consumirá US\$ 2,5 bilhões em obras e equipamentos e o primeiro embarque deve acontecer,

pelos planos da Bamin, em meados de 2012.<sup>18</sup> Os donos da Bamin aguardam a concessão das licenças ambientais para começar a romper a rocha e extrair o minério.

Inicialmente a Bamin construiria um mineroduto ligando a mina em Caetité ao terminal em Ilhéus. Num sistema deste tipo, um fluxo contínuo de água desloca o minério numa tubulação, subterrânea ou à superfície, desde a mina até o pátio de estocagem no retroporto. O custo de construção é um sexto do requerido por uma ferrovia, mas ele só carrega minério. O mineroduto, a partir do engajamento do governo baiano, foi abandonado em favor da ferrovia Oeste-Leste, a ser construída pelo governo federal.<sup>19</sup>

Ao lado do terminal portuário da Bamin deverá ser construído pelo governo federal um porto público para movimentação de grãos e carga geral, inclusive contêineres, formando com o terminal da Bamin o complexo do Porto Sul.<sup>20</sup>

### A mina de Caetité

**A** jazida de ferro da Bamin está situada a cerca de 30 quilômetros do centro de Caetité. Ao seu lado será construída a usina de concentração de minério. Cerca de 32 milhões de toneladas de minério bruto serão extraídas anualmente, mas beneficiadas para atingir os teores comerciais de ferro exigidos pela indústria, elas corresponderão a 15 milhões de toneladas por ano de minério. Na usina, o minério bruto, muito desigual na forma como aparece na natureza, com teores de ferro entre 35% a 40%, será britado, moído, processado e concentrado por meio do processo de flotação e separação magnética para retirar a sílica e as impurezas. No final, ele estará concentrado em pelotas com teor de ferro médio de

66% a 68%. Segundo a consultoria internacional SRK Consulting, empresa contratada pela Bamin para fazer o estudo de pré-viabilidade da jazida, a reserva é estimada em 470,5 milhões de toneladas de minério de ferro e a área mineralizada possui espessura entre 30 a 120 metros.<sup>21</sup>

A operação de mineração consome uma enorme quantidade de água. Esta será trazida do rio São Francisco por uma adutora de 144 quilômetros, desde um ponto de captação na cidade de Malhada. A Bamin tem outorga concedida pela Agência Nacional de Águas (ANA) para retirar 1.298 m<sup>3</sup> por segundo, mas precisará de 0,977 m<sup>3</sup> por segundo para o beneficiamento.<sup>22</sup>

<sup>18</sup> Para o início da operação, ver notícia institucional da Bamin “Projeto da BAMIN contribui para a Bahia se tornar o terceiro produtor de minério de ferro do País”; em carta no site da empresa, Pramod Agarwal atrasa o projeto para 2013.

<sup>19</sup> O custo de implantação de um mineroduto é da ordem de R\$ 672 mil/km, sem considerar o diâmetro e a viscosidade do fluido. Numa ferrovia, o investimento sobe para a casa de R\$ 4 milhões/km. As informações são do estudo Avaliação do Porto Sul, da Fundação Vanzolini, p. 30 e ss. Veja anexo 3.

<sup>20</sup> O Porto Sul, longe ainda de seu desenho final, não tem projeto básico ou verbas empenhadas.

<sup>21</sup> Relatório de Impacto Ambiental do projeto da Pedra de Ferro, completadas com as audiências públicas (Avaliação do Porto Sul, veja anexo 3). A dimensão da jazida e a concentração final do minério estão em página no site da Bamin (“Mina e Usina de Concentração”).

<sup>22</sup> O brutal consumo da Bamin apenas acirra o debate sobre a exaustão do rio São Francisco. Vale lembrar que em Ilhéus, na outra ponta do negócio da Bamin, o terreno de implantação do retroporto, na bacia do rio Almada, será secado para receber as pilhas de minério de ferro. Para o volume de captação de água, veja anexo 3, Avaliação do Porto Sul, pp. 9-10.

## O PROJETO DA BAMIN E O PORTO SUL

### Ferrovias Oeste-Leste

A ferrovia Oeste-Leste ligará a cidade de Figueirópolis, no sul de Tocantins, ao futuro complexo Porto Sul, em Ilhéus, numa extensão de 1.526 quilômetros.<sup>23</sup> A obra será construída por consórcios privados contratados pela estatal Valec, pagos com recursos públicos, e exigirá investimentos da ordem de R\$ 6 bilhões, via orçamento do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento).<sup>24</sup> A construção, dividida em dois trechos, deve começar até setembro<sup>25</sup> se tudo der certo — o término da licitação para os sete lotes do primeiro trecho (que interessa à Bamin) e para a ponte de 2,9 km sobre o rio São Francisco<sup>26</sup> e, em seguida, a concessão, pelo Ibama, da licença ambiental para a instalação da obra. Os dois trechos da ferrovia são:

\* **Trecho 1**, Ilhéus/ Barreiras-São Desidério, com 1.022 km e custo estimado em R\$ 4,4 bilhões. Conclusão prevista para o primeiro semestre de 2012.

\* **Trecho 2**, Barreiras-São Desidério/Figueirópolis, com 504 km. Conclusão prevista para o segundo semestre de 2013.

A Bamin será a empresa-âncora da ferrovia e o transporte de minério viabilizará, na prática, o empreendimento, ocupando entre 75% e 85% da carga total a ser transportada num horizonte de 30 anos, como mostra inequivocamente a própria Valec na tabela 1 abaixo:<sup>27</sup>

Tabela 1 - O volume de cargas da Leste-Oeste, segundo a Valec: minério será dominante

DEMANDA PREVISTA EM EM 10 <sup>3</sup> TONELADAS ÚTEIS						
Mercadoria	Horizonte					
	2011	2012	2018	2025	2035	2045
Soja	-	1.979	3.500	5.490	6.370	7.036
Farelo	-	682	896	1.140	1.323	1.462
Milho	-	471	900	1.409	1.636	1.807
Álcool	-	132	913	3.104	3.602	3.979
Açúcar	-	0	371	656	761	841
Algodão	-	72	81	110	127	141
Minério de Ferro	5.000	22.500	45.000	45.000	47.295	52.244
Demais Produtos	-	277	532	962	1.117	1.233
<b>Total Geral</b>	<b>5.000</b>	<b>26.111</b>	<b>52.193</b>	<b>57.871</b>	<b>62.231</b>	<b>68.231</b>

Fonte: Valec (<http://www.valec.gov.br/oeste-leste-carga.htm>)

<sup>23</sup> Em junho último, o Ministério Público Federal de Tocantins entrou com ação civil pública contra a Valec e o Ibama para barrar a licença prévia de implantação da ferrovia. Para o MPF/TO, o EIA/RIMA apresentado pela Valec falhou ao analisar os impactos causados pela ferrovia, desconsiderando dados essenciais para definir medidas mitigadoras e compensatórias. Também apontou que a conclusão do EIA/RIMA sem o diagnóstico ambiental resultou numa avaliação de impactos deficiente.

<sup>24</sup> Para uma visão dos benefícios e sua importância para a Bahia, ignorando, porém, os problemas ambientais que ela trará ao Sul da Bahia, veja-se o “Vídeo institucional sobre a ferrovia Oeste-Leste”, no site da Secretaria de Planejamento da Bahia.

<sup>25</sup> Os próprios consórcios interessados na construção entraram na Justiça e obtiveram liminar para estender para agosto o prazo de apresentação das propostas, que tiveram de ser significativamente alteradas para cumprir exigência do Tribunal de Contas da União. A interrupção do cronograma está relatada em reportagem de Lu Aiko Otta em *O Estado de S. Paulo* de 16 de julho (“Liminar suspende concorrência de Ferrovias Norte-Sul e Oeste-Leste”, veja anexo 25). Em texto analítico, Renée Pereira, repórter especializada em infraestrutura e energia, chama o cronograma atual de “peça de ficção”.

<sup>26</sup> Para a abertura dos envelopes, veja reportagem do *Valor Online* (reproduzida no Yahoo News) “Doze consórcios disputam primeiro trecho da nova Ferrovia Oeste-Leste”. Veja anexos 32 e 33.

<sup>27</sup> A forma como a Valec apresenta em seu site o potencial de carga da ferrovia expressa mal a dependência absoluta em relação à Bamin: “Os principais produtos a ser transportados são soja, farelo de soja e milho, além de fertilizantes, combustíveis e minério de ferro”.



### Porto e retroporto

O projeto do terminal privativo da Bamin é composto por um porto em mar aberto, construído a 2,3 quilômetros da costa, com uma área de atracação e bacia de evolução de 700 metros e ligado à terra por uma ponte sobre pilares, por onde trafegarão também caminhões com cargas variadas e demais veículos. Um quebra-mar de 1,5 quilômetro, 27 metros de altura — dos quais apenas seis acima do nível do mar — e 366 metros de largura em sua base, colocado a 3 quilômetros da costa, protegerá a estrutura da violência das águas.<sup>28</sup>

O volume de carga anual movimentada do porto será da ordem de 50 milhões de toneladas, correspondendo basicamente a minério de ferro. O EIA/RIMA do terminal privativo da Bamin prevê que o minério será transportado por

navios de 150.000 toneladas de porte bruto (TPB). Num porto com dois berços de atracação, quase um navio por dia será carregado, num ciclo de 28 horas.

Em terra, na zona costeira, ficam as áreas de apoio, entre as quais a de recepção e estocagem do minério de ferro trazido pela ferrovia Oeste-Leste. O trecho final da ferrovia, de chegada ao porto, ainda não foi traçado, mas ele certamente implicará na construção de um grande pátio para estacionamento de vagões e locomotivas, sistema de recepção de vagões (para ferroviária) e de descarregamento (virador). O minério, razão de ser do terminal, será levado para os navios atracados no porto por meio de uma esteira coberta (para amenizar a dispersão de pó na atmosfera, sem contudo evitá-la completamente) construída na lateral da ponte.

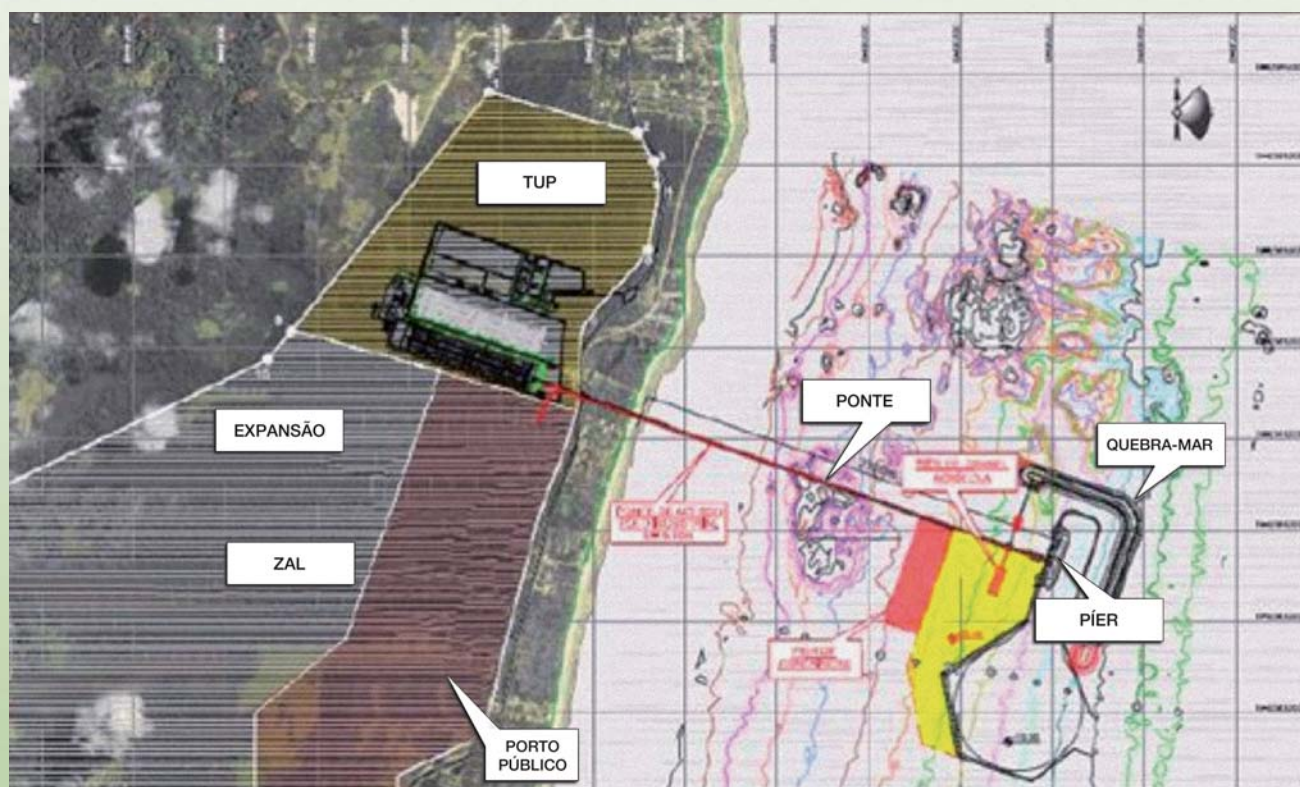


Figura 6– A implantação do complexo portuário: atracadouro no mar ligado à área industrial por ponte  
Fonte: Vanzolini, apresentação, p.12

Ao lado da área onde está o terminal da Bamin está prevista a construção de um porto público para movimentação de carga geral e de grãos. A concepção artística do porto público, que está apenas em estágio inicial de projeto, já foi apresentada pelo governo baiano por meio de vídeos curtos e nas audiências públicas.<sup>29</sup> O porto público e o terminal da mineradora, formando o Porto Sul, dividirão o uso da ponte, segundo afirma o governo baiano.<sup>30</sup> Na estrutura de atracação

<sup>28</sup> Para um entendimento sucinto do projeto do quebra-mar, veja-se anexo 11, que é um extrato das pp. 58-60/1751 do EIA da Bamin.

<sup>29</sup> Para uma visão oficial do complexo Porto Sul, que em momento algum sugere a existência de impactos ambientais, veja-se a Animação - Porto Sul Bahia (Versão em Português), disponível no site da Secretaria de Planejamento do governo baiano ou, pelo Palácio do Planalto, no YouTube.

<sup>30</sup> Vale observar que a atual concepção da ponte do TUP da Bamin não comporta ampliação, conforme mostra a “Planta 2010-D-115 A”, na p. 2-15 do EIA.



## O PROJETO DA BAMIN E O PORTO SUL

mar aberto ficarão os guindastes e equipamentos para movimentação de cargas gerais e grãos; em terra ficarão os armazéns e as áreas de apoio, como alfândega e administração e pátios de estacionamento para os veículos. Uma série de indústrias seria atraída para a região e se instalaria na ZAL (zona de atividade logística) junto ao complexo e a um futuro novo aeroporto, ou na ZPE (zona de processamento de exportação), conforme o plano inicial do governo para o empreendimento.<sup>31</sup>

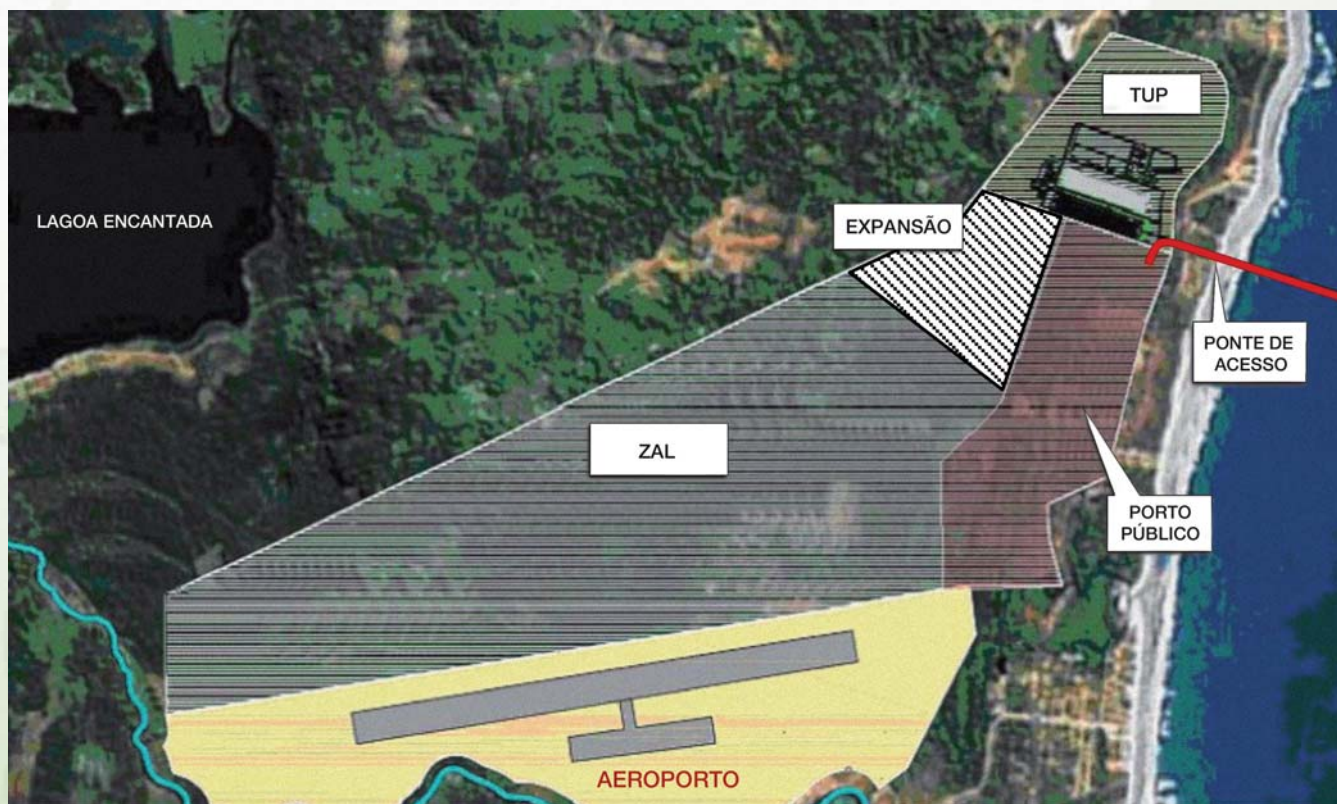


Figura 7 – A implantação da economia industrial: pelletização, porto público e zona para galpões de empresas

Finalmente, uma área de expansão, prevista para receber uma usina siderúrgica ou de pelletização do minério de ferro, situa-se ao lado da área do retroporto. Todo o polígono de implantação do Porto Sul, exceto o aeroporto, foi decretado de utilidade pública e desapropriado com o decreto de abril de 2008. Se a comunicação oficial sobre o complexo pouco explicava sobre a área de expansão, o tempo clarificou seu significado: no fim de junho, a Sul Americana de Metais, joint venture entre o grupo brasileiro Votorantim e as empresas chinesas Honbridge Holdings e Xin Wen Mining Group, anunciou investimentos de R\$ 2 bilhões para a implantação de uma pelletizadora de minério de ferro, com capacidade de produção de 7 milhões de toneladas por ano de pelotas de ferro, com a geração de 460 empregos diretos e cerca de 4.200 indiretos. O minério extraído em Minas Gerais vai ser trazido por um mineroduto de 420 km (muito parecido como aquele que inicialmente a Bamin faria) até o terminal de exportação ao norte de Ilhéus.<sup>32</sup>

<sup>31</sup> Não encontra sentido na realidade a declaração do governador baiano, Jaques Wagner, sobre o complexo Porto Sul à repórter Lucia Reggiani, em entrevista para suplemento especial do jornal *Valor Econômico* sobre a Bahia, publicado em maio último: “Houve concordância com o projeto, que não tem área industrial acoplada, é um porto ‘stricto sensu’, de partida e chegada de produtos (grifo nosso), porque se localiza numa área que serve ao turismo”. O porto em mar aberto terá, sim, uma área industrial acoplada, o retroporto, como consta em todos os documentos sobre o projeto, construída em terreno de 17,7 milhões de metros quadrados. A Bamin será a maior beneficiária da desapropriação e nele fará pilhas de minério à espera de embarque. Parte do terreno, prevista para a expansão industrial do empreendimento, receberá uma usina de pelletização ou siderúrgica. Sem o retroporto, o empreendimento jamais seria construído.

<sup>32</sup> O anúncio teve ampla cobertura de imprensa. Na *Tribuna da Bahia*, o título foi “Mineradora investe US\$ 4 bi para a produção de bauxita”. O negócio foi antecipado seis meses antes pelo *Valor Econômico* (“Chineses compram projeto de minério de ferro em MG”). Veja anexos 24 e 23.



# O DEBATE: QUEM DEFENDE O QUÊ

DUAS VISÕES DE DESENVOLVIMENTO

**ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO**

E POR QUE NÃO EM ARATU?

POR QUE NÃO EM ILHÉUS

SEDIMENTAÇÃO E VIDA CURTA

**VULNERABILIDADES E EQUÍVOCOS**

IMPACTOS AMBIENTAIS

IMPACTOS SOCIAIS

José Nazal

*A praia do Norte vista no sentido norte-sul. Ao fundo, no alto da foto, a foz do rio Almada e a cidade de Ilhéus. A vegetação principal são as restingas, os mangues e as florestas, formando o corredor ecológico entre o Parque do Conduru (ao norte) e o Parque da Esperança (ao sul), dentro da área de proteção ambiental (APA) da lagoa Encantada.*



### Duas visões de desenvolvimento

O modelo de economia do qual é tributário o projeto do Porto Sul baseado no empreendimento minerador da Bamin alimenta uma severa ameaça para o programa de economia ambientalmente sustentável em gestação no Sul da Bahia, que se apoia na Mata Atlântica e em modelos de desenvolvimento interconectados a ela. O projeto aborta a mudança para a qual a região vem sendo preparada nos últimos 20 anos pelo próprio poder público, com investimentos estatais e de agências internacionais para a criação de mecanismos indutores de novos negócios baseados no turismo ambiental,<sup>33</sup> na economia de cacau e chocolate e na pesca.

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 às 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.

Tais paradigmas funcionaram exemplarmente em Bento Gonçalves (RS), com seu parque de vinícolas e plantações de uvas; na província de Mendoza, na Argentina, numa experiência que guarda muita semelhança com a da cidade gaúcha, ou na Costa Rica, onde o turismo e a preservação das florestas e costas tornaram-se um exemplo mundial de sucesso. Eles, porém, só funcionarão no Sul da Bahia se alicerçados principalmente naquilo que dá sentido à região:

a agrofloresta, o destino turístico de interação com a natureza e a reserva final de Mata Atlântica nordestina.

Mais do que nunca, o Sul da Bahia espera (e já esperava antes) o investimento de R\$ 30 milhões que o governo baiano promete fazer sozinho até 2019 na preservação ambiental da região, com a “requalificação e valorização das unidades de conservação já existentes, como as APAs (Área de Preservação Ambiental) da Lagoa Encantada e do Rio Almada e o Parque Estadual do Conduru”, conforme a promessa veiculada pela propaganda oficial do complexo Porto Sul.<sup>34</sup> O valor, de resto, representa uma aposta bastante tímida frente às ações de conservação e de infraestrutura exigidas para impulsionar o ecoturismo na região.

A perspectiva econômica do Porto Sul baseado na demanda da Bamin tem duração muito curta, de 15 a 20 anos segundo os dados da própria companhia (o que tornou premente a divulgação, nos últimos meses, pelos executivos públicos e privados envolvidos no plano, de novos projetos de mineração para dar ao negócio um horizonte mais longo, fundamental para justificá-lo publicamente), e oferece poucos empregos — 2 mil no auge da fase de construção e 450 na de operação do projeto.<sup>35</sup> A maioria dos postos mais qualificados deve exigir o recrutamento de mão de obra fora da região. Se tudo der certo e um polo minerossiderúrgico se formar no entorno do complexo portuário, em 15 anos serão 30 mil os empregos gerados numa economia de perfil industrial e uma população de até 155 mil pessoas terá sido atraída para a região,<sup>36</sup> o que consistiria num ciclo de desenvolvimento exitoso do ponto de vista econômico, mas desastroso do ponto de vista ambiental, social e cultural e desconectado das atuais linhas de desenvolvimento do Sul da Bahia — a economia do cacau e do chocolate, o turismo e a pesca, as duas últimas tendo sido, então, negativamente impactadas, admitem os estudos de impacto ambiental da Bamin.<sup>37</sup>

<sup>33</sup> Luigi Massa, presidente da Associação de Turismo de Ilhéus, relatou na audiência pública realizada pela Comissão de Meio Ambiente da Câmara, em 17 de junho, que os planos de construção de dois empreendimentos hoteleiros, um dos quais incluía como sócio o príncipe Rainier, de Mônaco — o que diz bastante, neste caso, do tipo de turista que seria atraído para a região — foram abandonados por conta do mero anúncio da construção do Porto Sul e do terminal da Bamin. Segundo Massa, apenas os dois projetos resultariam na criação de 2 mil empregos diretos e indiretos. Massa, italiano radicado em Ilhéus, contou que ele mesmo faz as compras no mercado local para o seu hotel e como os comerciantes o interrogam para saber da movimentação de hóspedes e das perspectivas de vendas: hotéis e produção de alimentos formam uma rede de negócios, uma externalidade positiva, para usar o jargão econômico.

<sup>34</sup> A promessa é narrada no vídeo de 8 minutos, de maio do ano passado. O trecho de interesse começa em 5min50s. Para o vídeo, veja o site PortoGente (<http://www.youtube.com/watch?v=cC74u27dX9g>).

<sup>35</sup> A estimativa está na página 3 do Rima (Relatório de Impacto Ambiental) do terminal de uso privado da Bamin.

<sup>36</sup> A projeção consta da Avaliação Ambiental Estratégica e foi confirmada em agosto último pelo professor Emilio Lèbre La Rovere, líder do estudo, em apresentação feita em Ilhéus como parte das consultas públicas previstas no programa de desenvolvimento da avaliação. Veja anexo 42, p. 79.

<sup>37</sup> Não se deve porém jamais subestimar o grau de incompreensão sobre o papel do turismo e da Mata Atlântica no futuro do Sul da Bahia no diálogo com o governo baiano. Roberto Benjamin, secretário estadual extraordinário da Indústria Naval e Portuária, “diz que o governo quer dar ‘um novo futuro’ para a região com o complexo intermodal. ‘Se o turismo tivesse dado resposta à população, não estaríamos propondo o porto. Mas o setor turístico gera poucos empregos lá e muitas vezes os postos são ocupados por pessoas de fora’, afirma. Segundo ele, a ordem do governador Jaques Wagner (PT) é ‘descentralizar o desenvolvimento’”. A passagem está na reportagem “Porto causa revolta do setor turístico”, de Afra Balazina, publicada em 2 de maio no jornal *O Estado de S. Paulo* (veja anexo 22).



## ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO

### E por que não em Aratu?

O projeto da ferrovia Oeste-Leste é muito anterior ao do empreendimento minerador da Bamin em Caetité. Ela deveria funcionar como uma ferrovia de integração e corredor de exportação ligando ao mar a fronteira agrícola interior do oeste baiano, o Centro-Oeste e o norte de Minas Gerais, via conexão com a ferrovia Centro-Atlântica e porto de Aratu, como previa em 2004 o Programa Estadual de Logística e Transporte da Bahia (Pelt). Até pelo menos o primeiro quartel de 2007, uma autoridade baiana, se questionada sobre qual a solução para acabar com os gargalos do sistema logístico estadual, defenderia a construção da ferrovia Oeste-Leste e a dinamização da conexão com a FCA e Aratu,<sup>38</sup> região portuária consolidada com múltipla competência — carga geral, grãos, química e automóveis<sup>39</sup> — e distante do centro metropolitano de Salvador, uma condição crítica para a recepção de um terminal de minério por conta não só da dimensão da operação como da dispersão, quase inevitável, nas condições tecnológicas atuais, de pó de minério no ar. A construção de um novo terminal de minério na baía de Aratu ou ao longo do canal de Cotegipe, porém, acrescenta uma especialização nova e valoriza a vocação logística e industrial daquela região.<sup>40</sup>



Figura 8 – A proposta do Pelt em 2004: conexão entre ferrovias gerando sinergia e otimização de recursos

Um tal arranjo valoriza fortemente tanto o investimento público em logística realizado na época do milagre econômico dos anos 60 e 70, ou mesmo antes, quanto o privado, ligado à recuperação da economia da última década, sem que se induza a formação de um outro *cluster* portuário-industrial, a partir do polo minerossiderúrgico da Bamin. Este é incompatível com a economia de natureza e a preservação do bioma Mata Atlântica, que formam a dupla vocação do Sul da Bahia, e ignora um projeto de nação que olha para um futuro de longa duração.

<sup>38</sup> Esta visão está muito bem expressa em apresentação do ex-vice-governador Eraldo Tinoco, morto em 2008, apresentada no anexo 5 e que resumida aos projetos de infraestrutura. Interessa principalmente o slide 17. O documento foi capturado no site do governo baiano em 2007 pelo ambientalista Rui Rocha.

<sup>39</sup> A Dow Chemical tem um terminal privativo no canal de Cotegipe e a montadora Ford opera, desde 2005, terminal privativo construído pelo governo baiano e que, em julho último, atingiu a marca de 500 mil veículos embarcados. O porto da Ford tem um pátio de 119 mil metros quadrados com capacidade para 6.024 veículos e recebe navios de grande porte, de até 200 metros.

<sup>40</sup> A baía de Aratu e o canal de Cotegipe dispõem de diversas áreas livres capazes de abrigar um empreendimento do porte do terminal necessário à Bamin. O caso brasileiro clássico de impacto ambiental causado por dispersão de pó de minério é o de Vitória, afetada pela operação de Tubarão. Como Aratu não tem ocupação urbana, o impacto seria drasticamente reduzido.

## O DEBATE: QUEM DEFENDE O QUÊ

A configuração proposta no Pelt-2004 exigiria a revitalização do trecho da FCA entre Brumado (ponto de entroncamento), onde já há uma mineração de médio porte de magnesita, da qual a Bahia é o maior produtor nacional, e Aratu. Ela demandaria a modernização da sinalização, a recuperação da via permanente, para dar conta da demanda adicional, o término da construção do contorno da ponte imperial em São Félix-Cachoeira<sup>41</sup> e, numa visão integradora e altamente desejável, a implantação de bitola larga (1,60 metro), o que possibilitaria, na outra ponta da Oeste-Leste, a integração com a ferrovia Norte-Sul.

A lógica do Pelt-2004 permite também aproveitar como carga de retorno, otimizando o investimento ferroviário, fertilizantes, necessários à produção de grãos na fronteira agrícola, e combustíveis, ambos produzidos por unidades instaladas em Salvador e no Polo Petroquímico de Camaçari. Muito sensível à logística de transporte, aqueles teriam seu custo reduzido se transportados de trem, e não de caminhão como hoje, dando um impulso adicional às zonas agrícolas que são a razão da extensão da Oeste-Leste:

Luís Eduardo e Barreira, na Bahia, e o sul de Tocantins, onde está Figueirópolis.

Uma observação adicional: o agronegócio baiano orientou-se para Aratu por conta da presença do Terminal de Cotegipe, com o qual grandes empresas do setor, como Cargill, ADM e Bunge, fizeram contratos de longo prazo e lá investem. Toda a operação exportadora de soja é feita por ele. O terminal atende praticamente todo o setor graneleiro baiano e é servido por caminhões. Assim, se para a Bamin investir R\$ 2,5 bilhões num terminal privado é inevitável, para o agronegócio não faz sentido construir, por preço equivalente, um novo terminal graneleiro no Porto Sul e reorientar-se para Ilhéus, como quer a propaganda pró-porto. Já a viagem por trilhos pela Oeste-Leste e FCA até Cotegipe aumentaria a competitividade da produção agrícola do interior baiano e do Tocantins. De resto, levar a primeira até Ilhéus, ignorando a interligação com os trilhos da segunda, contribui para a obsolescência de um importante sistema logístico.



Figura 9 – O Terminal de Cotegipe: complexo tem contratos com as principais empresas do agronegócio baiano

<sup>41</sup> A obra, orçada em R\$ 115 milhões, está em andamento e tem recursos do PAC. Ela, porém, foi iniciada sem o licenciamento do Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), o órgão nacional de proteção ao patrimônio histórico — o conjunto arquitetônico da cidade é tombado.



## O DEBATE: QUEM DEFENDE O QUÊ

A revitalização, também prevista pelo plano estratégico baiano, exigiria recursos da ordem de R\$ 500 milhões, ainda assim muito menores do que o necessário para o novo traçado até Ilhéus, sem falar nos impactos negativos sobre o turismo e a pesca no Sul da Bahia e, numa ordem não quantificável, do risco à floresta.<sup>42</sup>

Para atender às necessidades da mineradora, o traçado pensado até então para a ferrovia foi trazido mais para sul, tornando-se significativamente maior e mais caro.<sup>43</sup> A Bamin, que originalmente previa construir um mineroduto 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.<sup>44</sup>



Figura 10 – A Oeste-Leste de R\$ 6 bi: sem conexão com a FCA, não há carga de retorno para a ferrovia

Um estudo de avaliação do Porto Sul feito em 2009 pela Fundação Vanzolini<sup>45</sup> mostrou como a escolha da Ponta da Tulha para a instalação do complexo Porto Sul foi fortemente condicionada pela redefinição do traçado 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.

O novo traçado favorece a Bamin e, ao mesmo tempo, condena a revitalização da FCA. Ele evidencia que o governo federal abriu mão de obter carga de retorno para os trens, condição crítica para maximizar a rentabilidade da ferrovia e vale dizer, do investimento público.

A conexão com a FCA e o ambiente portuário na baía de Aratu, o porto público e o terminal de Cotegipe, foram deixados de lado e a ferrovia Oeste-Leste passou a responder basicamente aos interesses estratégicos da Bamin. A ferrovia tornou-se a rota de acesso ao terminal de uso privado do empreendimento indiano-cazaque o que, por sua vez, condicionou fortemente a escolha da Ponta da Tulha e a área plana da bacia do rio Almada, em plena APA da Lagoa Encantada, para a instalação do porto e do retroporto.

<sup>42</sup> Avaliação do Porto Sul, Fundação Vanzolini, pp. 19 e ss. Observe-se que a Bamin e a Log-In, ligada à concorrente Vale e concessionária da FCA, têm pouca disposição para compartilhar trilhos. É evidente que essa visão não interessa ao país.

<sup>43</sup> A ferrovia terá 1.490 km, dos quais 547 km são a extensão de Barreiras a Figueirópolis, no Tocantins, não prevista originalmente e de evidente importância. O acréscimo na Bahia é da ordem de 400 km, correspondentes à extensão de Brumado a Ilhéus e ao contorno mais ao sul feito pelo novo traçado.

<sup>44</sup> Avaliação do Porto Sul, p. 21-2.

<sup>45</sup> Avaliação do Porto Sul, estudo finalizado em setembro de 2009 por técnicos do Centro de Inovação em Sistemas Logísticos (CISLog) da Escola Politécnica da USP (Universidade de São Paulo).

## Por que não em Ilhéus

**A** análise feita pela Fundação Vanzolini mostra como os estudos ambientais desenvolvidos pela Bamin e pelo governo não analisaram em profundidade alternativas que levassem a uma redução dos impactos ambientais decorrentes da operação portuária e do transporte e escoamento do minério — a empresa compara a solução com caminhões, que claramente não é uma opção, e a alternativa ferroviária, assim limitando os locais possíveis de escolha em Ilhéus para a construção do seu terminal.

A Ponta da Tulha foi escolhida num estudo denominado “Porto Sul”, feito em 2008 pelo Grupo de Trabalho do Governo da Bahia responsável pelo planejamento do complexo. Foram consideradas seis localidades (abaixo) — Porto do Malhado, Distrito Industrial de Ilhéus, Aritaguá, Ponta do Ramo (como os técnicos denominaram a Ponta da Tulha), Serra Grande e Campinho, todas com calado entre 18 e 20 metros —, mas não se considerou nenhuma alternativa tecnológica que permitisse a inclusão de outras localizações.

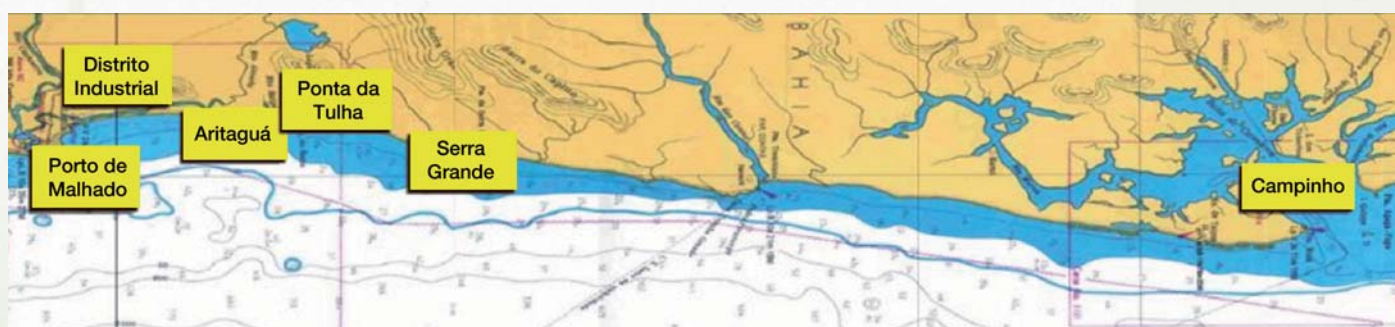


Figura 11 – As áreas selecionadas pelo estudo do governo e da Bamin: três não atingiram nem a nota mínima

A matriz de análise usada na seleção da Ponta da Tulha (designada no quadro seguinte como “Ponta do Ramo”), correlacionando poucos fatores, é muito sensível às notas dadas pelos técnicos e, portanto, não confere ao resultado segurança estatística, o que exigiria uma análise de sensibilidade dos pesos.<sup>46</sup> O mesmo estudo foi utilizado pela Bamin no Rima do Terminal Portuário da Ponta da Tulha, publicado em agosto de 2009.

Tabela 2 – Matriz-resumo de análise para seleção de localização do complexo portuário

SÍTIOS ANALISADOS	Porto de Malhado	Distrito de Ilhéus	Aritaguá	Ponta do Ramo	Serra Grande	Campinho
<b>Aspectos Analisados</b>						
<b>1. LOCALIZAÇÃO PORTUÁRIA</b>	<b>4,33</b>	<b>2,33</b>	<b>3,67</b>	<b>3,67</b>	<b>2,67</b>	<b>4,00</b>
OBRAS	5,00	2,00	4,00	4,00	3,00	4,00
CONDIÇÕES NATURAIS	5,00	2,00	4,00	4,00	2,00	5,00
ASSOREAMENTO / DRENAGEM	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
<b>2. ACESSIBILIDADE</b>	<b>2,67</b>	<b>4,00</b>	<b>4,33</b>	<b>5,00</b>	<b>3,67</b>	<b>3,33</b>
RODOVIÁRIA	2,00	4,00	4,00	5,00	4,00	3,00
FERROVIÁRIA	1,00	3,00	4,00	5,00	4,00	3,00
DUTOVIÁRIA	5,00	5,00	5,00	5,00	3,00	4,00
<b>3. RETROÁREA</b>	<b>2,60</b>	<b>2,60</b>	<b>4,00</b>	<b>4,60</b>	<b>2,20</b>	<b>2,80</b>
DISPONIBILIDADE DE TERRAS PLANAS	1,00	2,00	5,00	5,00	2,00	5,00
DISPONIBILIDADE DE TERRAS SECAS	1,00	3,00	4,00	5,00	3,00	2,00
DESAPROPRIAÇÕES	5,00	3,00	4,00	4,00	1,00	1,00
CONFLITOS DE USOS	4,00	2,00	4,00	4,00	1,00	1,00
PROXIMIDADE DA RETROÁREA PRIMÁRIA	2,00	3,00	3,00	5,00	4,00	5,00
<b>4. MEIO AMBIENTE</b>	<b>3,50</b>	<b>2,67</b>	<b>2,50</b>	<b>3,17</b>	<b>1,83</b>	<b>1,67</b>
COMPROMETIMENTO DE ÁREAS ÚMIDAS	5,00	2,00	1,00	4,00	3,00	1,00
RETIRADA DE VEGETAÇÃO NATIVA	5,00	3,00	3,00	2,00	1,00	2,00
INTERFERÊNCIA / ECOSISTEMA TERRESTRE	4,00	3,00	3,00	3,00	2,00	2,00
INTERFERÊNCIA / ECOSISTEMA MARINHO	2,00	2,00	2,00	2,00	1,00	1,00
REFLEXO SOBRE A GESTÃO AMBIENTAL	3,00	4,00	3,00	4,00	2,00	2,00
REDUZIDO COMPROMETIMENTO BIOSOCIAL	2,00	2,00	3,00	4,00	2,00	2,00
<b>TOTAL GERAL / NOTA DE CORTE 3,00</b>	<b>3,28</b>	<b>2,90</b>	<b>3,63</b>	<b>4,11</b>	<b>2,59</b>	<b>2,95</b>

<sup>46</sup> Na prática, isso significa que a nota que um avaliador e outro darão vai depender de seu próprio entendimento e conhecimento, numa escala de 0 a 5, do que é “reduzido comprometimento biossocial” ou do “comprometimento de áreas úmidas”. O agrônomo José Adolfo de Almeida Neto, em curto artigo, afirma: “A possibilidade de espacialização de análise multicriterial em Sistemas de Informações Geográficas (SIG) possibilita a realização de estudos mais objetivos que subsidiem a complexa decisão de escolha, considerando a combinação de critérios técnico-econômicos, sociais e ambientais, ao invés do método de matrizes simples utilizado e que partiu de um número limitado de possibilidades”. Veja-se “Avaliação do EIA-Rima”, p. 6 do Informativo Porto Sul / Verdades vs. Mentiras. Veja anexo 7.



As notas atribuídas pelos técnicos, de fato, são questionáveis. No item 4, Meio Ambiente, a nota dada ao quesito “comprometimento de áreas úmidas” é 5 (impacto mínimo) para o Porto do Malhado, uma área consolidada para uso industrial; 4 para a Ponta do Ramo (Tulha); e 1 (altíssimo comprometimento) em Aritaguá. A nota para a Ponta da Tulha é baixa, mas, na discussão interna do critério no Rima, as descrições apontam para a presença de mata em avançado estado de recomposição. A figura 14, mais adiante, fala por si e é uma amostra clara do tipo de área úmida que será drenada para a instalação do terminal em plena bacia do rio Almada, sem falar do risco para a área de entorno ao empreendimento — os problemas ambientais do empreendimento não ficarão, por óbvio, confinados às suas cercas.

### Sedimentação e vida curta

**U**m aspecto crítico e muito pouco conhecido contrário à construção do Porto Sul, em Ilhéus ou outro ponto aberto do litoral da Bahia, é a possibilidade de assoreamento do canal de entrada em decorrência da dinâmica costeira verificada ao longo do litoral baiano, caracterizada por fortes correntes que arrastam grande quantidade de sedimentos. São as correntes do Atlântico Sul que giram no sentido nordeste-sudoeste e moldam a geomorfologia da costa.

A própria lagoa Encantada, que já foi uma baía abrigada, resulta do fechamento de sua entrada pelo carreamento contínuo de material sedimentar.<sup>47</sup> Essa também é a origem do ambiente de restingas e manguezais encontrado em Caravelas, mais ao sul.

Três exemplos mostram como a dinâmica costeira baiana, pouco conhecida mesmo entre consultores e técnicos especializados, encurta a vida útil e define a sorte de portos de mar aberto como o que se quer construir na Ponta da Tulha.<sup>48</sup> Malhado, dos anos 70 e o primeiro porto

de mar aberto do país, a apenas 20 quilômetros ao sul do ponto escolhido para o complexo, é um exemplo dramático de assoreamento. O seu calado reduzido ano a ano pela sedimentação afetou a atividade econômica exportadora de Ilhéus e levou a movimentação da carga para Aratu; aumentar seu calado, por outro lado, exige investimento contínuo em dragagem, com aumento do custo da operação portuária. O terminal de barcaças da fabricante de papel e celulose Veracel (joint venture entre Fibria e Stora Enso), em Belmonte, ao sul de Canavieiras, enfrenta problema de mesma natureza. E ele se repete em Caravelas, afetando o terminal de outra fabricante de papel e celulose, a Aracruz.

O ambiente portuário da baía de Aratu e do canal de Cotegipe, abrigado do mar, não enfrenta esse problema. O porto público de Aratu tem calado pequeno, afetado por problemas de dragagem, mas, no canal, a profundidade alcança 18 metros, muito próxima da exigida na operação portuária da Bamin e coincidente com o critério para escolha da Ponta da Tulha.<sup>49</sup>

<sup>47</sup> O anexo 6 é um extrato de estudo geomorfológico que mostra o paulatino colapso do acesso.

<sup>48</sup> Especialistas em portos com vasta experiência na dinâmica costeira baiana desaconselham a Ponta da Tulha e defendem Aratu e o canal de Cotegipe exatamente por essa razão.

<sup>49</sup> Sabe-se que a Bamin chegou a considerar a construção de seu terminal em Aratu ou no Porto do Malhado. Uma desvantagem de Aratu é que forçaria o grupo indiano-cazaque a negociar a modernização e o uso da FCA com a concorrente Vale, dona da concessão. Malhado tem metade do calado que a mineradora procura.

### VULNERABILIDADES E EQUÍVOCOS

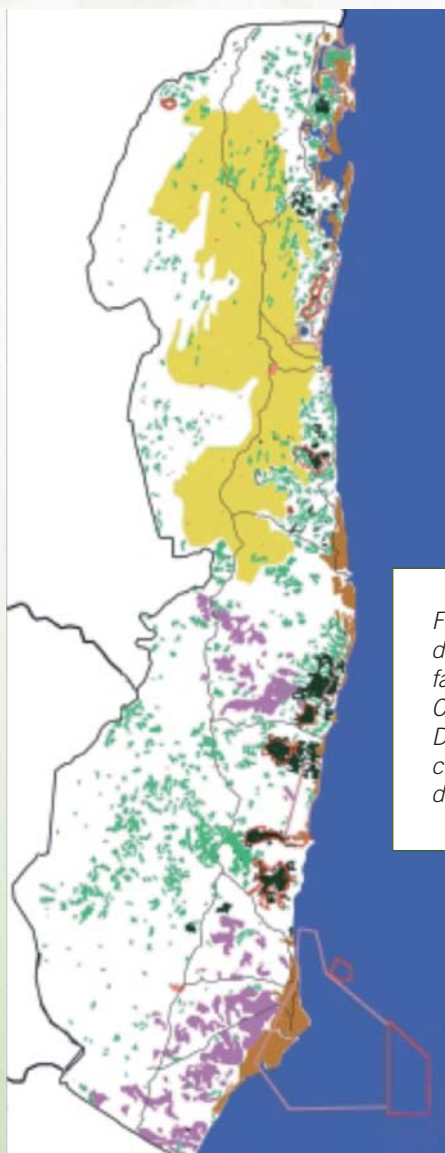


Figura 12 – A região do sul da Bahia é a faixa central do Corredor do Descobrimento e o coração do cultivo do cacau no Brasil

#### Impactos ambientais

O centro do debate sobre o desenvolvimento sustentável do Sul da Bahia, e mais propriamente, de seu ecodesenvolvimento, nos termos propostos por Ignacy Sachs, é saber se a instalação de um complexo portuário na Ponta da Tulha, como defendem a Bamin e o governo baiano, permitirá a manutenção da biodiversidade da Mata Atlântica e do sistema litorâneo ou se, ao inverso, contribuirá decisivamente para destruí-los nos próximos anos.<sup>50</sup>

Reserva da Biosfera, o conjunto de florestas do Sul da Bahia compõe 80% da Mata Atlântica remanescente no Nordeste brasileiro e é caracterizado por sua megadiversidade, apresentando o segundo maior número de espécies arbóreas por hectare do planeta. O litoral norte de Ilhéus, em especial, é um

“ponto quentíssimo” numa “área quente”.<sup>51</sup> A floresta foi louvada pelo jovem Darwin<sup>52</sup> e ensejou um comentário particularmente ácido e preconceituoso do naturalista, no qual Darwin reuniu o seu deslumbramento pela natureza e a sua irritação com a burocracia dos locais: “Nunca é muito agradável submeter-se à insolência de homens de escritório, mas aos brasileiros, que são tão desprezíveis mentalmente quanto são miseráveis as suas pessoas, é quase intolerável. Contudo, a perspectiva de florestas selvagens zeladas por lindas aves, macacos e preguiças, lagos, roedores e aligadores

fará um naturalista lambar o pó até da sola dos pés de um brasileiro”.<sup>53</sup> Assim, não se trata de questão menor a decisão dos agentes público de facilitar, com medidas administrativas e a oferta de suporte político, o licenciamento ambiental e a implantação de um empreendimento portuário em plena APA da Lagoa Encantada<sup>54</sup> por duas empresas estrangeiras, de países com histórico desastroso de proteção de seu próprio meio ambiente e cujo objetivo é a exportação de minério de ferro.

<sup>50</sup> Os estudos de Sachs são do início dos anos 70 e defendem de que há um limite à ideia de que o capital econômico pode compensar perdas nos sistemas naturais decorrentes da atividade humana.

<sup>51</sup> Pesquisadores do Jardim Botânico de Nova York usando imagens de radar identificaram a área como a de maior concentração de espécies arbóreas do planeta, conforme artigo amplamente citado, “Examining Fragmentation and Loss of Primary Forest in the Southern Bahian Atlantic Forest of Brazil With Radar Imagery” publicado na revista *Conservation Biology*, volume 15, número 4, pp. 867–75, de agosto de 2001. Em estudo posterior, Adriana Maria Zanforlin Martini, Pedro Fiaschi, André M. Amorim e José Lima da Paixão encontraram 144 espécies arbóreas por 0,1 ha no sul da Bahia, e 148 em trecho de floresta amazônica na Colômbia. As conclusões estão em “A Hot-Point Within a Hot-Spot: A High Diversity Dite in Brazil’s Atlantic Forest” publicado em *Biodiversity Conservation*, volume 16, número 11 (outubro de 2007). Os links acima remetem aos *abstracts* dos artigos nos sites das respectivas editoras.

<sup>52</sup> Em 1832, Charles Darwin esteve na região a bordo do navio Beagle na histórica viagem em que reuniu as observações que embasam *A Origem das Espécies* e descreveu em seu diário a região de Abrolhos e o sul da Bahia, constatando a beleza natural do local, sua rica biodiversidade e os recifes de coral. Dez anos depois, em 1842, Darwin escreveria o livro *The Structure and Distribution of Coral Reefs*. A revista *Geo* trouxe bela apresentação da viagem do naturalista inglês em seu primeiro número (veja anexo 18).

<sup>53</sup> A citação está parcialmente reproduzida no texto da revista *Geo*, acima, mas está completa em reportagem de Italo Nogueira na *Folha de S.Paulo* de 23 de março de 2008 (“Grupo refaz os passos de Darwin no Brasil”, *Ciência*. Veja anexo 16).

<sup>54</sup> A fortuna literária da lagoa Encantada começa no século XVI com Pero de Magalhães Gandavo (*Tratado da Terra do Brasil*) e Gabriel Soares de Souza (*Tratado Descritivo do Brasil*). Entre 1817 e 1820, os naturalistas alemães Johann Baptist von Spix e Karl Friedrich Philipp von Martius estiveram na região, identificando-a como lagoa do Almada em seu livro *Viagem pelo Brasil*, um dos vários livros resultantes da viagem. O príncipe Maximiliano Philipp zu Wied-Neuwied, naturalista e etnólogo dileitante, estivera pouco antes na região e refere-se à ela na *Viagem ao Brasil*, que traz detalhadas descrições do sul da Bahia. Os três aventaram a possibilidade de a lagoa ser antes aberta para o mar, como observa Reinaldo Soares dos Santos em dissertação de mestrado na Uesc sobre o potencial turístico da lagoa (2004).



O trecho de Mata Atlântica escolhido para o terminal portuário situa-se exatamente no meio de um corredor ecológico, representando o encontro da biodiversidade do Nordeste e do Sudeste e aproximando áreas de caatinga. Um “corredor de biodiversidade” ou “corredor ecológico” é uma rede de parques, reservas e áreas de uso menos intensivo gerenciadas de maneira integrada para garantir a sobrevivência do maior número possível de espécies de uma região. Eles evitam o isolamento dos fragmentos de florestas e podem estender-se por até 500 quilômetros, formando, ao ligá-los, um mosaico com diferentes usos de terra.

Em 1999, as agências ambientais do governo federal e da Bahia denominaram “Corredor do Descobrimento” a região costeira sul do Estado e o norte do Espírito Santo, numa referência à herança natural e cultural da área. Os estudos para limitar o corredor identificaram a região como um centro de endemismos marcantes na Mata Atlântica.<sup>55</sup>

Há fundadas razões para acreditar que os 32 impactos ambientais já identificados pelos estudos realizados até agora<sup>56</sup> (para não falar dos sociais, como o aumento da prostituição em associação com a zona portuária, e o demográfico, por atração de população) decorrentes da instalação do Porto Sul e de seu cordão de indústrias não poderão ser mitigados ou compensados, apesar do que dizem a Bamin e o governo baiano. Tais impactos serão tanto pontuais, como a destruição de trechos de mata, quanto difusos, como a dispersão de pó de minério na atmosfera.

Faltam estudos que avaliem o impacto que a operação ferroviária causará à Mata Atlântica. Até este momento, os problemas ligados à construção da infra-estrutura da ferrovia Oeste-Leste no ponto de chegada ao retroporto — pátio de trens, sistema de recepção de vagões (para ferroviária) e de descarga dos vagões (virador) — e à dispersão de pó de minério transportado em vagões abertos não foram analisados nem nos estudos ambientais conduzidos pela Valec nem nos do porto.

Um dos maiores riscos associados ao empreendimento da Bamin é o rebaixamento do lençol freático na área de estocagem de minério, que ocupará uma região de brejo na bacia do rio Almada.<sup>57</sup> Apenas a mineradora vai lançar 8 milhões de litros de água por hora num canal para drenar o brejo, o suficiente para abastecer mais de 50 mil pessoas por dia. Ao lado da área da Bamin, o governo baiano vai instalar, em terreno alagadiço como o da mineradora, a área de apoio para a operação do porto público e que também terá de ser drenada.

A água do brejo que terá de ser exaurido para a colocação no seco das pilhas de minério de ferro da Bamin e para a instalação do porto público é um fator crítico de regulação do sistema natural da região. O EIA-Rima da Bamin — o do porto público ainda não existe — admite explicitamente não haver condições de prever as consequências da drenagem abrupta do brejo nas matas de entorno. Assim, lê-se à pág. 7.8.14-1: “Considerando que o rebaixamento do nível do lençol freático é impositivo para a implantação e a operação do Terminal e que não são conhecidos os parâmetros hidrogeológicos e hidrodinâmicos que regem o comportamento do aquífero freático superficial local, **não sendo possível avaliar, neste momento, os impactos ambientais dessa ação sobre os meios físico, biótico e socioeconômico** (grifo nosso), justifica-se a implementação deste Programa (um programa de monitoramento de lençol freático)”.<sup>58</sup>

<sup>55</sup> Os corredores ecológicos tornaram-se conhecidos no Brasil por conta das propostas de proteção da Amazônia e da Mata Atlântica. Para um entendimento maior do corredor ecológico do Descobrimento, vejam-se os anexos 9, “Planejando Paisagens Sustentáveis”, e 8, “Corredores de Biodiversidade: o Corredor Central da Mata Atlântica”. O Instituto Floresta Viva é responsável, no Sul da Bahia, pela implementação e criação de unidades de conservação no Corredor Central da Mata Atlântica.

<sup>56</sup> O EIA/Rima da Bamin cita oito impactos sobre o meio físico, oito sobre o meio biótico e 16 sobre o meio socioeconômico. Somente três são positivos. Os impactos estão explicados na p. 21 do Rima.

<sup>57</sup> O EIA da Bamin registra à p. 2-41: “O solo da área do pátio de estocagem é arenoso e o nível do lençol freático está muito elevado, próximo à superfície em alguns locais e aflorante em outros”.

<sup>58</sup> O EIA recomenda a constituição de uma RPPN, reserva particular do patrimônio natural, como medida de compensação aos danos causados pelo empreendimento.

## O DEBATE: QUEM DEFENDE O QUÊ



Figura 13 – Terreno alagadiço junto a Urucutuca (no alto, à dir.): área pode receber pátio ferroviário, mas terá de ser drenada. Terreno para o pátio de minério da Bamin é similar, mas tem ainda mais mata (foto: Fábio Coppola)

Segundo o próprio Rima da Bamin, a construção das estruturas do porto propriamente dito e, principalmente, do quebra-mar para abrigá-lo, criará “zonas de sombra”, ou seja, locais onde a ação das ondas será menor. As zonas de sombra, com o passar do tempo, criarão um banco de areia no mar, entre as estruturas marítimas e a praia, engordando a praia ao sul e a região em frente ao futuro Terminal Portuário, mudando o padrão de circulação das correntes e contribuindo para o fechamento da barra do rio do Mangue, na Ponta da Tulha.<sup>59</sup> O relatório prevê, assim, a repetição do que aconteceu em Ilhéus, em São Miguel e São Domingos, com a implantação do porto do Malhado.

A avaliação ambiental estratégica do complexo portuário, que está sendo feita por técnicos da Coppe-RJ (órgão de pesquisa ligado à Universidade Federal do Rio de Janeiro), ainda em andamento, aponta os riscos para os cardumes da região, especialmente os de alto valor comercial, que podem diminuir significativamente, afetando as comunidades de pescadores do Litoral Norte de Ilhéus. A avaliação foi contratada pelo governo da Bahia para dimensionar os riscos inerentes à construção de empreendimentos de grande porte. Adicionalmente, o relatório de impacto ambiental produzido pela mineradora também diz que, na fase de operação, com o maior trânsito de embarcações, aumentará a possibilidade de atropelamento de baleias, golfinhos e tartarugas marinhas.<sup>60</sup>

O risco para espécies ameaçadas de extinção, 34 ao todo, também foi registrado no EIA (itens 5.2.2-43 a 5.2.2-117) e Rima (p. 23/58) do empreendimento da Bamin. Os exemplos são vários. Apenas entre aves, contam-se o mutum-do-sudeste, maracanã-verdadeira, apuim-de-cauda-amarela, cuiú-cuiú, balança-rabo-canela, chorozinho-de-boné — este último descrito só recentemente e encontrado apenas no litoral sul da Bahia —, fora peixes e mamíferos.

<sup>59</sup> Veja-se o Rima da Bamin, p. 35.

<sup>60</sup> A costa litorânea entre Jequitinhonha e Ilhéus é considerada área prioritária para a conservação da biodiversidade de quelônios no país, já que serve de local de alimentação e passagem para quatro espécies migratórias (tartaruga-oliva, tartaruga-cabeçuda, tartaruga-de-pente e tartaruga-verde), conforme anota o Rima da Bamin à p. 22/58.



Os impactos negativos em relação à fauna terrestre foram classificados, em sua maioria, como “significativos” ou “muito significativos” pelo EIA (itens 5.2.2-20 a 5.2.2-39), que identifica a presença de espécies ameaçadas e de pelo menos uma ainda não conhecida pela ciência. A perda de indivíduos, devido à retirada da vegetação de Mata Atlântica para a implantação do empreendimento, poderá implicar, no mínimo, na redução do número de espécies na região, alerta, por sua vez, o Rima da Bamin (p. 33-58).

Os impactos ambientais menos visíveis decorrentes da instalação do complexo portuário serão os marinhos. Os estudos ambientais patrocinados pela Bamin, porém, subestimam enormemente o grau de devastação, identificam apenas duas espécies de corais na área onde será construído o porto e não levantam as espécies de peixes ali presentes. Há um grande desconhecimento sobre os ambientes recifais, coralinos e estuarinos do litoral do sul da Bahia, que são a razão do grande número de cardumes na região.<sup>61</sup>

Em conclusão sintética, relatório da Uesc que mapeou os bancos de corais na área de implantação da ponte da Bamin, com dados obtidos por campanha de mergulhos sistemáticos, oferece a seguinte afirmação: “Foi constatada a presença de recifes de coral dentro da área considerada como de influência direta do terminal portuário da Bahia Mineração, com a presença de espécies endêmicas e ameaçadas de extinção. Um banco recifal é interceptado pela ponte projetada para dar acesso ao píer de atracação, o qual será seriamente impactado durante sua construção. As operações de dragagem e construção do enrocamento e ponte de acesso ao píer impõem sérios riscos de sombreamento e soterramento aos recifes de coral. A operação do terminal portuário poderá causar efeitos deletérios aos recifes devido a bioinvasões, contaminação e marés vermelhas.”<sup>62</sup>

Vale ressaltar que o Brasil possui os únicos ambientes recifais de todo o oceano Atlântico Sul e que o sul da Bahia possui a mais extensa área de recifes coralíneos do país. A fauna de coral formadora dos recifes é constituída por espécies que, em sua maioria, são endêmicas da província brasileira. Apenas 20 espécies já foram identificadas, das quais oito presentes apenas no litoral baiano.<sup>63</sup> Do ponto de vista legal, os recifes de coral da Bahia são áreas de preservação permanente e sua proteção está inscrita no artigo 215, inciso III, da Constituição Estadual da Bahia. Assim, não será apenas em terra que o governo baiano terá de transigir com a lei, permitindo ofensas irreparáveis a duas APAs, mas também no mar.

As bioinvasões e contaminações, praticamente inevitáveis em ambiente portuário, são decorrentes do transporte de água de lastro pelos cargueiros de minério e do despejo de resíduos líquidos. Navios levam usualmente 30% de seu deslocamento DWT (totalmente carregado) para garantir condições mínimas de governabilidade com o navio vazio. Como o terminal privativo da Bamin deve receber 166 navios em sua primeira fase de operação, o volume de água de lastro que será despejada na região costeira da Ponta da Tulha será de 7,5 milhões de metros cúbicos por ano.<sup>64</sup> Os resíduos líquidos dos navios, por sua vez, incluem o esgoto, sem tratamento ou com tratamento inadequado, e os derramamentos de derivados de petróleo, que acontecem no abastecimento dos navios e no processo de limpeza dos tanques.<sup>65</sup>

<sup>61</sup> A observação é de Guilherme Dutra, diretor do programa marinho da Conservação Internacional, e foi feita na audiência pública na Câmara dos Deputados na qual se discutiu, em 17 de junho, o projeto do Porto Sul. O vídeo com a intervenção de Guilherme Dutra está acima, na página 10. A Conservação Internacional Brasil é uma ONG de abrangência mundial e de reconhecida capacidade de produção científica. A organização desenvolve um amplo programa de proteção da Mata Atlântica e, na região, o programa de conservação e educação ambiental em terras privadas no sul da Bahia.

<sup>62</sup> *Listagem Rápida de Espécies Recifais na Área de Construção do Terminal Portuário da Bahia Mineração, Ponta da Tulha, Ilhéus BA*, de Gil Marcelo Reuss, oceanógrafo e professor da Uesc. Veja anexo 12.

<sup>63</sup> O gênero *Mussismilia* só possui espécies vivas no Brasil, como a *Mussismilia braziliensis*, que foi identificada apenas na Bahia.

<sup>64</sup> Avaliação do Porto Sul, Fundação Vanzolini, pp. 33-4, anexo 3.

<sup>65</sup> *Idem*, p. 34.

## O DEBATE: QUEM DEFENDE O QUÊ

As marés vermelhas, por sua vez, estão ligadas à dispersão do pó de minério de ferro no ambiente. Apesar de a esteira transportadora de minério entre o retroporto e os navios ser parcialmente fechada no projeto da Bamin, o que minimiza a dispersão, o vento ainda levantará o pó de minério das pilhas na área de estocagem e dos vagões que chegam carregados ao pátio ferroviário. O problema é reconhecido tanto pela Avaliação Ambiental Estratégica da Coppe quanto pelo EIA-Rima da Bamin e faz parte da experiência urbana de Vitória, afetada por Tubarão, e de Itaqui, no Maranhão, que escoam o minério de Carajás. Em Ilhéus, os ventos de sudoeste para nordeste e invertido terral e maral, cotidianos na costa baiana, transportarão o minério para a água, afetando o desenvolvimento de algumas algas em detrimento de outras e causando, nos corais, o fechamento dos pólipos.



Figura 14 – Recifes de corais — bem mais que duas espécies — em colônias localizadas na faixa litorânea da Ponta da Tulha, fotografados por Gil Marcelo Reuss: berçário e sistema vital para a sustentação de cardumes na região.



### Impactos sociais

**A** pressão demográfica decorrente da construção do complexo portuário na Ponta da Tulha e da área industrial a ele associada é o ponto mais frágil do projeto de constituição de uma economia industrial ligada ao empreendimento minerossiderúrgico da Bamin no sul da Bahia. O próprio estudo de avaliação ambiental encomendado pelo Estado à Coppe-RJ, ainda em execução, salienta este ponto e ressalta a falta de instrumentos de controle ao poder público para controlá-la.

Na prática, o estudo admite que um enorme contingente populacional deve se mudar para o Sul da Bahia em busca das oportunidades hoje alardeadas pelos agentes interessados na construção do Porto Sul. Os precedentes históricos nesse tipo de situação, inclusive por força da absoluta impossibilidade de o poder público limitar ou constringer o movimento migratório, são desalentadores. O ex-deputado e ex-secretário estadual de Meio Ambiente paulista Fabio Feldmann, em artigo publicado no site Terra Magazine em 2009, registra a semelhança com o caso de Cubatão (SP): “Certamente há uma incompatibilidade clara entre uma vocação voltada para atividades econômicas sustentáveis e um projeto de infraestrutura associada à exportação, pelo fato de que a implantação desta última traz impactos diretos na região, que esvaziam a vocação turística já em curso, além de que os impactos indiretos no Brasil são usualmente negligenciados mas acabam sendo a médio prazo os mais perversos. No caso específico, me refiro à atração de mão de obra para a região no decorrer das obras, que, em poucos anos sendo desmobilizada, não encontra inserção econômica e social, agravando os problemas de favelização, violência, exploração sexual, e outras modalidades de exclusão social”. Feldmann sintetiza o caráter regressivo da proposta de construção do complexo Porto Sul no título do artigo: “Cubatão na Bahia. O século XX pede passagem”.<sup>66</sup>

O maior risco é que os novos moradores venham a se juntar aos deserdados da crise do cacau e reproduzir as soluções de construção de moradias precária em favelas.<sup>67</sup> A crise, alimentada pela disseminação da vassoura-de-bruxa na região, deixou 200 mil pessoas desempregadas nas lavouras e indústrias associadas ao cultivo da planta. A dimensão da tragédia social que a crise representou revela-se por inteiro na origem da renda regional: em 2007, 47% da população do Sul da Bahia recebia Bolsa-Família e 86% das receitas dos municípios eram oriundas de transferências federais e do governo estadual. A falta de perspectiva econômica fez com que Ilhéus e a vizinha Uruçuca perdessem população em relação ao ano de 1991, quando a devastação causada pela praga ainda não atingira toda a sua dimensão. O complexo portuário, por isso mesmo, vem sendo oferecido como um recomeço para o Sul da Bahia na propaganda da Bamin e do governo baiano.

A construção do complexo Porto Sul, com o porto geral público, o terminal de uso privativo da Bamin e o polo minerossiderúrgico ao seu redor, deve atrair uma série de novas indústrias para a região, que se instalariam na ZPE associada ao empreendimento, dele aproveitando as possibilidades econômicas.<sup>68</sup> A Avaliação Ambiental Estratégica do Complexo Porto Sul prevê que 150 mil pessoas sejam atraídas para o Sul da Bahia num prazo de 15 anos por conta da construção do complexo na Ponta da Tulha. A maior parte deste contingente tenderia a se fixar em Ilhéus, a cidade próxima com mais recursos na região. O horizonte oferecido pelo governo da Bahia à região — conquanto ele ainda não possa ser entendido ainda fora do campo da simples propaganda política — é o da criação de 30 mil empregos industriais e de serviços associados diretamente ao empreendimento.

<sup>66</sup> “Cubatão na Bahia. O século XX pede passagem”, publicado em 22 de setembro de 2009 na revista eletrônica *Terra Magazine*. Veja anexo 20.

<sup>67</sup> A cidade de Ilhéus, com 220.000 habitantes, tem um contingente de 160.000 pessoas (72% da população) morando em áreas irregulares ou vulneráveis — morros, mangues ou beiras de rio. O bairro de Teotônio Vilela, com 40 mil moradores, surgiu no fim dos anos 80 e é a maior delas. Em Porto Seguro, ao sul, o Baianão concentra 30 mil pessoas. Em Valença, ao norte, número igual habita o Bolívia. Na grande maioria, todos são migrantes da desorganização da cultura cacauera após a disseminação da vassoura-de-bruxa. O fluxo migratório estimado pela Avaliação Ambiental Estratégica (150 mil pessoas em 15 anos) só faria aumentar a ocupação desordenada de áreas ambiental e urbanisticamente fragilizadas.

<sup>68</sup> As zonas de processamento de exportação são distritos industriais nos quais as empresas instaladas operam com isenção de impostos e liberdade cambial (ou seja, não são obrigadas a converter em reais as divisas obtidas via exportação), desde que pelo menos 80% de sua produção seja destinada ao mercado externo. A Rede Sul da Bahia Justo e Sustentável defende a instalação da ZPE como uma forma de atrair investimentos que respeitem a cadeia produtiva regional e gerem alternativas de emprego e renda no Sul da Bahia.

## O DEBATE: QUEM DEFENDE O QUÊ

Um exemplo dessa atração necessária de pessoas, com o risco inerente de adensamentos urbanos de baixa qualidade, é a associação entre o grupo Votorantim e as empresas chinesas Honbridge Holdings e Xin Wen Mining Group na construção de uma pelletizadora de minério de ferro para 7 milhões de toneladas/ano na área de expansão do retroporto. O investimento, de R\$ 2 bilhões, gerará 460 empregos diretos e cerca de 4.200 indiretos.

Assim, se a constituição do complexo portuário na região for um completo sucesso, este se fará não com o patrimônio ambiental, mas às suas expensas — com a expansão da urbanização e pressão ainda maior sobre a deficitária rede de água e esgoto existente, mesmo que a propaganda oficial diga o contrário. O sucesso, que segundo o próprio governo significa a constituição de uma economia industrial no meio da Mata Atlântica, em área de preservação permanente e biodiversidade riquíssima, tende a alargar as zonas de vulnerabilidade social.

Num plano muito mais concreto e imediato, a construção do terminal de uso privado da Bamin deve mobilizar cerca de 2 mil trabalhadores nos próximos anos,<sup>69</sup> a maioria recrutados em outra parte do país, dado o nível de especialização exigido pelas grandes construtoras para este tipo de empreitada. Na fase de operação, será necessário um contingente mínimo, da ordem de 450 pessoas, diferentes do grupo de construção e também recrutadas fora do Sul da Bahia, por falta de mão de obra local especializada.<sup>70</sup>

<sup>69</sup> A Bamin fala em 6 mil, mas este número considera também a frente de trabalho aberta para a construção da mina e suas instalações em Caetité.

<sup>70</sup> O EIA descreve os cargos e a quantidade de pessoas ocupadas nas p. 2-81 e 2-82: serão 314 postos de trabalho. O Rima informa, à p. 3, a geração de 450 postos de trabalho diretos.



# UM OUTRO DESENVOLVIMENTO É POSSÍVEL

José Nazal

CACAU E CHOCOLATE

TURISMO AMBIENTAL E HISTÓRICO

PESCA

POLO DE INFORMÁTICA

EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E CONHECIMENTO





### Cacau e chocolate

O cacau foi historicamente o centro da economia do sul da Bahia<sup>71</sup> e ainda hoje é o seu principal produto econômico. Ele responde por mais de 50% do PIB regional, ainda que os ganhos com a cacauicultura tenham sido fortemente depreciados pela crise decorrente da disseminação da vassoura-de-bruxa nas fazendas da região em fins dos anos 80. A produção estadual, que era em média de 300 mil toneladas anuais na década de 80, declinou constantemente a partir de 1991, chegando a 110 mil toneladas na safra 2002/2003. A tendência de queda na produção de cacau foi interrompida a partir da safra 2004/2005, atingindo-se o pico recente de produção em 2006, 158.721 toneladas. Os volumes subsequentes foram 148.703, em 2007; 153.775, em 2008; e 126.395, em 2009, último dado consolidado. O cacau era a cultura agrícola de maior peso na Bahia até o início da década de 80, mas hoje representa apenas 5,7% do valor bruto da produção das lavouras, respondendo por cerca de R\$ 700 milhões ou 3,8% do valor bruto da produção agropecuária do Estado. A praga eliminou metade dos 400 mil postos de trabalho gerados pela cultura do cacau em menos de cinco anos, numa população da ordem de um milhão de habitantes àquela época.<sup>72</sup>

A vassoura-de-bruxa mudou o panorama fundiário da região e hoje a produção de cacau envolve aproximadamente 25 mil produtores rurais, em sua maioria pequenos e médios proprietários, muito distantes do cenário literário traçado por Jorge Amado para a região.<sup>73</sup> A cultura emprega 90 mil pessoas no manejo das plantações e é superintensiva em mão de obra, gerando algo como um posto de trabalho a cada 5 hectares plantados. Tomando como parâmetro os níveis de ocupação vigentes até os anos 80, as fazendas de cacau podem empregar muito mais gente, acompanhando a reativação da produção. Os números do cacau, do ponto de vista da geração de emprego, são expressivamente maiores do que aqueles possíveis com a economia industrial baseada no projeto minerossiderúrgico associado ao futuro complexo portuário.

Hoje a produção do líquido, o líquido espesso que forma a massa bruta de cacau usada como insumo pelos fabricantes de chocolates finos, está concentrada em apenas três grandes empresas — Barry Callebaut, Cargill e ADM<sup>74</sup> —, que compram e processam o fruto amarelo, exportando o líquido para as empresas baseadas principalmente na Europa, nos Estados Unidos, em São Paulo ou mesmo na Argentina.

<sup>71</sup> O cacau de variedade amenolado forastero chegou à região em 1746 com Antonio Dias Ribeiro. A primeira plantação foi feita na fazenda Cubículo, às margens do rio Pardo, em área da atual Canavieiras. Em 1752 foram feitos os primeiros plantios em Ilhéus. A região produz hoje 95% do cacau brasileiro (o Espírito Santo, com 3,5%, e a Amazônia, com 1,5%, fecham a lista). O Brasil exporta 90% do cacau produzido e é apenas o 5º maior produtor do mundo, atrás da Costa do Marfim, Gana, Nigéria e Camarões. Na safra 1979/80, muito antes da chegada da vassoura-de-bruxa, a produção brasileira ultrapassou as 310 mil toneladas. No período 1975/1980, isso significou o ingresso de US\$ 3,618 bilhões, em valores não atualizados. Os dados estão em página da Ceplac (Comissão Executiva do Plano da Lavoura Cacaueira), órgão de fomento ligado ao Ministério da Agricultura.

<sup>72</sup> Para a produção de 2000-2007, consulte-se o link para a tabela de estimativa de safra da Seagri-BA. O cacau está sintomaticamente incluído na tabela “Produção de Produtos Diversos, em toneladas”. Os dados das safras de 2008 e 2009 estão em boletim da TH Consultoria, também divulgado pela Seagri. O panorama sintético da cacauicultura foi tomado de página da Secretaria de Comunicação do governo baiano em homenagem do Dia Internacional do Cacau. O volume 3 da AAE (Diagnóstico), item 3.1.2.2, pp. 27 (13) e ss., traz dados sobre a cacauicultura, mas até a safra 2004/5, principalmente. Paulo Roberto Demeter, ativista e pesquisador da Fase (Federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional), fez em 1996 estudo sobre a crise do emprego na lavoura cacaueira, publicado pelo Cebap (“Combatendo o Desemprego na Região Cacaueira da Bahia”, in *Cadernos de Pesquisa*, nº 7, maio de 1997). Mais recentemente, Laury Culleen Jr. (do Ipê, Instituto de Pesquisas Ecológicas, baseado em SP), Keith Alger (do Center for Applied Biodiversity Science, ligado à Conservation International, e da Uesc) e Denise M. Rambaldi (da Associação Mico-Leão-Dourado, baseada no RJ) fizeram um painel dos conflitos por posse de terra gerados com o declínio da cacauicultura e sobre como a presença de assentamentos de reforma agrária levou à articulação de movimentos sociais para reduzir a pressão sobre os remanescentes florestais e áreas de cabruca (“Reforma agrária e conservação da Biodiversidade no Brasil nos anos 90: conflitos e articulações de interesses comuns”, in *Megadiversidade*, vol. 1, nº 1, julho de 2005).

<sup>73</sup> O romance “Terras do Sem Fim”, de 1942, narra, num ambiente de grandes fazendas, a disputa entre duas famílias por uma zona inexplorada de expansão para as plantações de cacau.

<sup>74</sup> A Barry Callebaut, com sede em Zurique, na Suíça, e maior fabricante mundial de chocolate, as norte-americanas Cargill e a ADM são as três maiores fornecedoras mundiais do insumo para a fabricação do alimento e têm investimentos consistentes e duradouros na região. O cacau atingiu em julho o seu maior preço em 33 anos — £ 2.732 por tonelada no mercado de Londres, referência mundial para os negócios do setor. Em recente entrevista, o presidente da Barry Callebaut defendeu a necessidade de investir na qualificação dos pequenos produtores. Veja anexos 29 e 30.



## UM OUTRO DESENVOLVIMENTO É POSSÍVEL

Com políticas públicas de financiamento e formação de pessoal e negócios, que timidamente vão sendo postas em prática,<sup>75</sup> o cacau pode sustentar a criação de um parque de pequenas e médias empresas, formando um complexo agroindustrial com base territorial e forte vinculação cultural, um importante valor simbólico adicionado ao produto. Em médio prazo, o cacau pode fazer com que o Sul da Bahia deixe de ser um produtor de *commodities* — os produtos sem uma marca de identificação e padronizados, passíveis de obtenção de qualquer produtor que o faça por preço competitivo, sejam os *pellets* de minério de ferro da Bamin ou o líquido de cacau — e se torne um centro de produção com uma miríade de pequenos e médios produtores descentralizados, espalhados por fazendas, sítios e empresas urbanas envolvidos não só na produção de base para chocolates mas também no desenvolvimento de produtos finos, de alto custo e valor agregado, formando uma rede de negócios com alta interdependência e múltipla especialização, percorrendo toda a cadeia de produção do cacau, da obtenção do fruto nos pés à produção do líquido e à elaboração do chocolate de consumo final, passando por embalagem, serviços e a constituição de uma marca de suporte.<sup>76</sup>

Nos últimos 30 anos, a miniaturização das máquinas usadas na produção de chocolate deu origem a um novo tipo de empreendedor de pequeno porte ou mesmo arte-

sanal, que atua em nichos específicos de mercado com produtos de altíssima qualidade e cuida diretamente da produção, que pode ser feita em pequenos estabelecimentos, sítios ou mini-indústrias. O “chocolatier caseiro” não busca grandes volumes, mas desenvolve produtos de chocolate com alto valor agregado e está em busca do reconhecimento mundial num mercado globalizado e interconectado, que identifica oportunidades onde elas estejam.



www.chocolatedocumentary.com

No sul da Bahia, Diego Badaró (ao lado), empresário na casa dos 30 anos e quinta geração de uma família de plantadores de cacau, é talvez o mais emblemático personagem deste novo tipo de negócio que hoje reúne pouco mais de uma centena de empreendedores. Ele planta cacau em meio à Mata Atlântica na fazenda Monte Alegre, em Itacaré, com impacto mínimo na floresta. O método de produção de cacau 100% orgânico e altamente diferenciado que ele adota aponta para um dos mais promissores caminhos para revigorar a região produtora. Badaró vende sua produção de cacau fino pre-

mium para um grupo de seletos “chocolatiers” dos Estados Unidos e Europa. O fazendeiro-empendedor representa uma transformação crítica no *modus operandi* da cacauicultura: a adição de valor ao produto como decorrência da zona de produção do qual ele é originário e de seus métodos de produção triplica o preço da matéria-prima, que salta da faixa de US\$ 2.000 para US\$ 10.000 a US\$ 15.000 a tonelada, dependendo do mercado.<sup>77</sup>

<sup>75</sup> O site da Ceplac traz o seguinte programa de desenvolvimento da cacauicultura: “Atualmente, com um novo cenário em nível nacional e mundial, a CEPLAC está redirecionando a sua missão a fim de enfrentar os novos desafios. A prioridade atual consiste na recuperação da economia regional, com ênfase para o combate à ‘vassoura-de-bruxa’, doença que está dizimando os cacauais, deixando uma legião de mais de duzentos mil desempregados e causando danos irreparáveis à natureza; na promoção da diversificação vertical e horizontal da atividade agropecuária, com o apoio à implantação de agroindústrias e o plantio e/ou expansão de novos cultivos; e na implementação de ações voltadas para a conservação ambiental, através de parcerias com organizações públicas e não governamentais, visando o desenvolvimento de atividades agroeconômicas sustentáveis e a preservação dos fragmentos florestais remanescentes, por estar inserida em dois dos mais estratégicos ecossistemas do Brasil — a Mata Atlântica e a Floresta Amazônica”.

<sup>76</sup>



O Juan Valdez, o personagem criado pelos produtores colombianos nos anos 50 para representar o espírito do café do país, mostra como a criação de uma marca pode render ganhos para toda a cadeia de produção. Juan Valdez tornou-se o símbolo imediatamente reconhecível pelos consumidores do mundo inteiro da qualidade do café colombiano, em desfavor do brasileiro, aliás. A territorialização do café brasileiro no mercado interno, que passou nos últimos 20 anos a oferecer produtos identificados pela origem, permite que hoje supermercados de São Paulo e outras grandes cidades do país ofereçam ao menos dez marcas de cafés especiais e de alto preço. Se o produto normal custa na capital paulista por volta de R\$ 4 a embalagem de meio quilo, o preço vai a R\$ 8 ou R\$ 9 para os que têm denominação de origem e dobram novamente para os que estão no topo da cadeia de consumo do mercado nacional. No caso do cacau, a variedade forastera presente no sul da Bahia foi historicamente considerada inferior à criollo, típica da Venezuela e Colômbia, mas o conceito internacional vem mudando, fruto do esforço de diferenciação e territorialização da produção. Em 2008, a fabricante de chocolates finos francesa Praulus elaborou uma linha especial que estampou a denominação de origem baiana no rótulo. O cacau foi fornecido pelo produtor baiano Diego Badaró.

<sup>77</sup> O caso de Diego Badaró foi bem contado em 2008 pela repórter Luciana Barros na prestigiosa *Revista Exame* (“O renascimento do cacau”, veja anexo 17). O site da revista norte-americana *The New Yorker* traz uma bela série de fotos da fazenda do empreendedor.

## UM OUTRO DESENVOLVIMENTO É POSSÍVEL

A criação de uma fábrica de chocolates finos “da amêndoa à barra” no Sul da Bahia reuniu Badaró, o fabricante de chocolates orgânicos e empreendedor social norte-americano Frederick Schilling e a francesa Chloé Doutré-Roussel, compradora dos chocolates da **Fortnum & Mason**, loja inglesa voltada para o mercado de altíssimo luxo. Com um enredo sobre “comunidade, inspiração, empreendedorismo social e novas tendências de mercado”, o site **Chocolate Documentary** registra o esforço dos três para criar **a fábrica Amma, que emprega de 50 a 100 pessoas**, dependendo da época do ano, e começou a funcionar este ano. Sua história foi contada por Cíntia Bertolino em reportagem n’*O Estado de S. Paulo*.<sup>78</sup> O site e as relações que ele captura revelam a conexão global estabelecida pelo universo do chocolate, um alimento de consenso no mundo inteiro. Para uma parcela de produtores, as próprias relações sociais estabelecidas na obtenção da amêndoa transformam-se num bem intangível pelo qual compradores globais estão dispostos a pagar.

Por outro lado, o método tradicional de plantio de cacauzeiros em mata raleada, a “cabruca”, na terminologia regional, tornou-se um fator importante de conservação de parte da biodiversidade da floresta. Na cabruca, conserva-se uma parte selecionada de árvores da mata original, formadoras do dossel superior, substituindo-se o sub-bosque por cacauzeiros, que ficam à sombra das espécies nativas.<sup>79</sup> “Graças às cabruças, pode-se ainda encontrar no sul da Bahia uma das maiores concentrações de árvores nativas do leste do Brasil. Um estudo realizado com fauna mostrou

que a diversidade de aves e mamíferos em cabruca é menor do que em mata primária, porém, maior do que em áreas onde o cacau é plantado sob bananeiras e árvores exóticas”, diz Regina Helena Rosa Sambuichi, professora da Uesc, em artigo de 2001. Segundo a pesquisadora, 70% dos 6.800 km<sup>2</sup> de plantações de cacau continuam a ser feitos em regime de cabruca, índice que vai a 85% nas grandes fazendas de cacau. São números que, comparados com os 863 km<sup>2</sup> de mata nativa estimados em 1991 para a floresta, “mostram o grande potencial das cabruças para conservação na região”.<sup>80</sup>

Se a criação das extensas plantações de cacauzeiros esteve fortemente vinculada ao desbaste da cobertura nativa no processo histórico de implantação da cultura no sul da Bahia, a cacauicultura tornou-se, e já há muito, esteio da manutenção da biodiversidade da floresta.

O desenvolvimento sustentável do Sul da Bahia não virá da construção de um complexo portuário baseado num empreendimento minerometalúrgico, com o qual é incompatível, mas do revigoração e reformulação dos arranjos produtivos associados ao cacau, ao turismo ambiental e à pesca, bem como a abertura da região para novos polos de desenvolvimento que aproveitem o seu capital ambiental, como os centros de pesquisa agroflorestais e de biotecnologia. O cacau e sua economia formam conexões positivas com o turismo ambiental e a pesca. A Bamin e o Porto Sul formam um enclave gerador de riquezas, com uma ou apenas poucas empresas associadas aos negócios do complexo portuário.

<sup>78</sup> “As aventuras de um empresário improvável”, publicada no caderno Planeta no dia 28 de julho. Cíntia anota em seu texto: “A matéria-prima vem de fazendas de cultivo orgânico de Badaró e os chocolates finos, com diversas porcentagens de cacau, são feitos na fábrica em Salvador. É um dos poucos chocolates do mundo em que, do cultivo do cacau à barra, todo o processo de produção é acompanhado pelos sócios”. No dia seguinte, a colunista de culinária da *Folha de S. Paulo*, Nina Horta, contou sobre o talento de Schilling e Badaró. (Veja anexos 27 e 28)

<sup>79</sup> A Cabruca (Cooperativa de Produtores Orgânicos do Sul da Bahia) reúne 62 produtores que, juntos, plantam de forma orgânica e tradicional em 4 mil hectares. Dirigida pelo suíço Marc Nüscheler, ela tem o apoio da também suíça Barry Callebaut (veja anexo 15).

<sup>80</sup> A passagem está em “Fitossociologia e Diversidade de Espécies Arbóreas em Cabruca (Mata Atlântica Raleada Sobre Plantação de Cacau) na Região Sul da Bahia, Brasil”, publicado na *Acta Botanica Brasilica*, volume 16, número 1, em janeiro de 2002.



## Turismo ambiental e histórico



- 1 = Praia do São Miguel
- 2 = Praia do Norte
- 3 = Ponta da Tulha
- 4 = Praia de Mamoan
- 5 = Ponta do Ramo
- 6 = Praia do Sargi
- 7 = Praia Pé de Serra
- 8 = Prainha
- 9 = Praia do Pompillo

**A** Bahia é um dos destinos turísticos mais importantes do Brasil e disputa com o Rio de Janeiro o posto de principal porta de entrada do país para os estrangeiros — em janeiro, o mais importante jornal do mundo, o norte-americano *The New York Times*,<sup>81</sup> incluiu o Estado entre os 31 lugares que valia a pena conhecer em 2010. A Bahia é hoje um *hot spot* para os negócios hoteleiros e deve atrair, num período de dez anos (entre 2007 e 2017), um volume como US\$ 5,8 bilhões em investimentos, que vão pôr de pé 64 projetos.<sup>82</sup>

Segundo dados do Prodetur-BA (Programa de Desenvolvimento do Turismo para a Bahia), até 2005 quase US\$ 230 milhões foram investidos em turismo na Costa do Cacau e, até 2020, o volume pode chegar a US\$ 1,25 bilhão, considerando recursos públicos, de agências internacionais e privados. Capitais privados somam até aqui a maior fatia de investimentos, US\$ 120 milhões, numa clara demonstração do potencial da região.<sup>83</sup> Apenas na Praia do Norte (destacada no mapa ao lado), em Ilhéus, sete empreendimentos hoteleiros privados estão em construção ou planejamento, num montante de R\$ 676 milhões. Cerca de 2.200 empregos serão gerados durante a construção e 2.580, na operação. Todo este investimento ficou praticamente paralisado com o anúncio da construção do terminal portuário da Bamin. A área de três empreendimentos ficou dentro do polígono desapropriado para a implantação do Porto Sul.

O turismo ambiental leva por ano ao Sul da Bahia, a depender do ano e das condições econômicas, entre 300 mil e 500 mil pessoas, que gastam em média de R\$ 70 a R\$ 100 por dia e ficam na região quatro dias por estadia.<sup>84</sup> Os resultados vêm sendo obtidos apesar da baixa qualidade dos serviços oferecidos e da falta de um aeroporto minimamente aparelhado para atender à demanda do negócio, para não citar as condições do porto do Malhado. Ainda assim, “a região Costa do Cacau está hoje se consolidando como destino turístico qualificado, contando com equipamentos hoteleiros voltados para os mercados do sul do País e para o mercado internacional”, registra a Avaliação Ambiental Estratégica realizada para o Porto Sul.<sup>85</sup>

A oferta hoteleira na última década cresceu de 3.343 para 4.139 unidades hoteleiras (UHs), principalmente por causa do surgimento e consolidação de Itacaré como novo destino turístico. Em Ilhéus, quase 2/3 (64%) do parque hoteleiro concentra-se no litoral sul em direção à Olivença e menos de 1/3 (28%) está na área urbana central. O litoral norte tem uma modesta, mas crescente, participação de 8%. Em Uruçuca, quase todas as vagas (93) estão no distrito de Serra Grande, entre a Vila de Sargi e a Vila Alta.

Figura 15 – Linha de praias ao norte de Ilhéus

<sup>81</sup> “The 31 Places to Go in 2010”, reportagem publicada em 10 de janeiro. A Bahia é a 18ª sugestão.

<sup>82</sup> Vide *Valor Estados – Bahia*, p. 92, suplemento lançado pelo jornal econômico em maio de 2010.

<sup>83</sup> Via Prodetur I, o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) investiu R\$ 112 milhões na região, registra a Avaliação Ambiental Estratégica (Produto 3, p. 17 – vide anexo 41). Para o investimento global na Costa do Cacau e impacto do complexo portuário nas expectativas de investimento hoteleiro, veja-se o artigo “Turismo gera desenvolvimento em Ilhéus” no site da Rede Sul da Bahia. O investimento da fase II do Prodetur na Bahia, US\$ 96 milhões, estão no site da Bahiatursa.

<sup>84</sup> A principal razão para visitar a Bahia é o turismo de natureza, responsável por 50% a 100% das visitas, conforme o Estado ou país de onde vem o turista. O turismo histórico vem a seguir, trazendo de 20% a 30% dos visitantes. Os dados são do Prodetur e estão citados na AAE, seção 3.1.1, Análise Crítica Relacionada ao Turismo, pp. 3 a 9.

<sup>85</sup> Um total de 324 mil pessoas procuraram a região em 2008, segundo o estudo da Fipe “Caracterização de Dimensionamento do Turismo Receptivo na Bahia”. A Costa do Cacau é o sétimo roteiro mais procurado pelos turistas no Estado. A pesquisa ouviu mais de 16 mil turistas em 11 regiões de interesse pesquisadas. Para o trecho citado, veja-se AAE, item 3.1.1.1, p. 3 (Anexo 41).

## UM OUTRO DESENVOLVIMENTO É POSSÍVEL

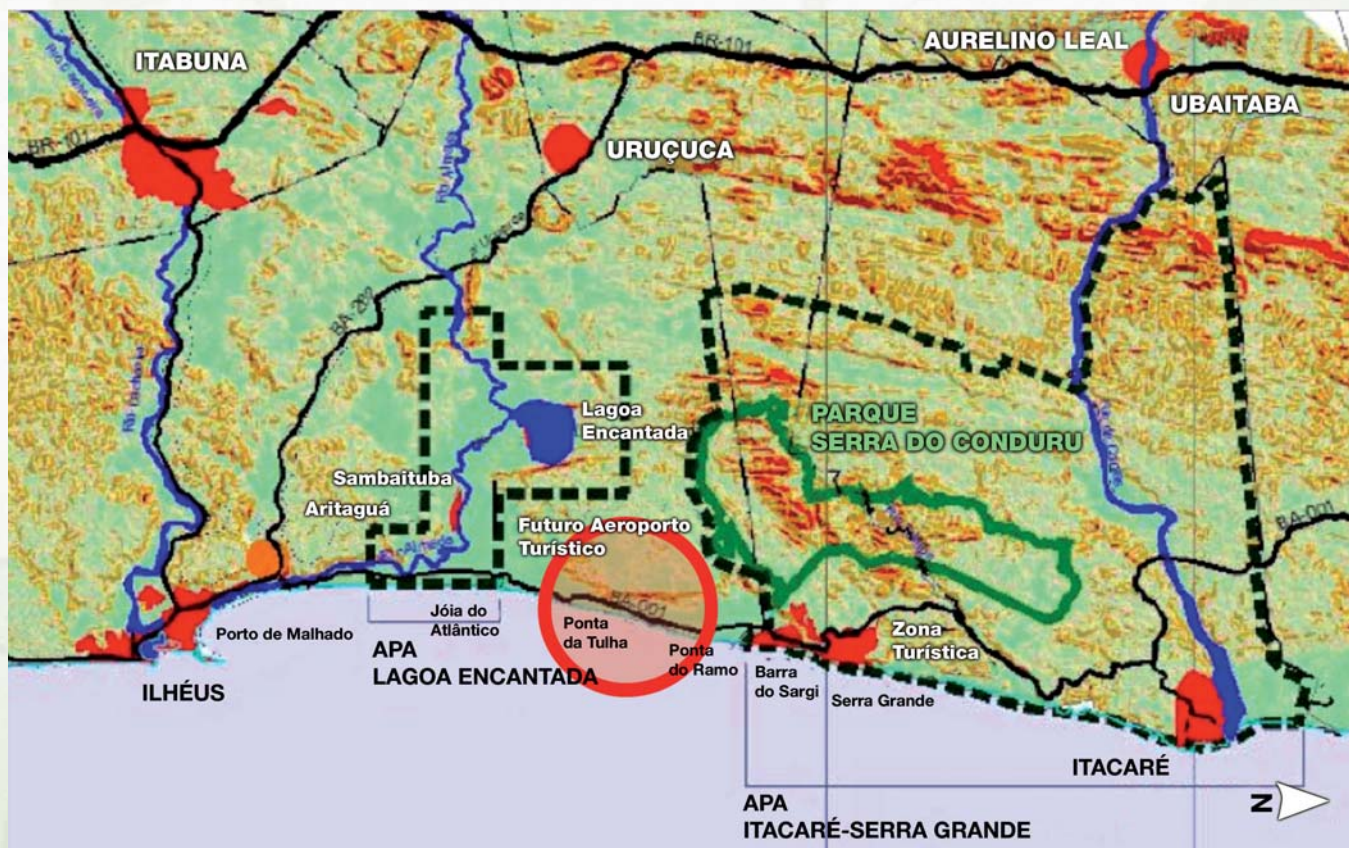


Figura 16 – Áreas de preservação ao norte de Ilhéus: ativo turístico posto sob ameaça com a construção de porto

O caso de Serra Grande é notável: o distrito vem se transformando numa ecovila de qualidade ímpar, a partir da encampação do Prua (Plano de Referência Urbanístico-Ambiental) pela comunidade, numa esforço de mobilização empreendido com sucesso por ONGs e moradores, facilitando a compreensão e incorporação de seus conceitos à consciência local. O volume 3 da Avaliação Ambiental Estratégica registra em seu item 3.1.1.2 como, nos últimos 15 anos, o desenvolvimento turístico da Costa do Cacau teve como base um processo de investimento e planejamento baseado na criação das APAs (áreas de proteção ambiental) de Itacaré-Serra Grande e da Lagoa Encantada, agora ameaçadas: “Esse resultado suporta **dois processos estratégicos complementares: a manutenção da qualidade ambiental paisagística como ativo do turismo e a consolidação da região como destino qualificado**, tendo como ponto de partida as políticas públicas do Estado da Bahia de implementação do turismo sustentável, como novo vetor econômico do PRODETUR/BA”.<sup>86</sup> O estudo conclui, mais adiante: “É nesse quadro que se vislumbra o cenário de uma Costa do Cacau integrada e complementar nos seus serviços e atrativos turísticos: a cidade de Ilhéus como portal regional-cultural; seu litoral norte como destino turístico diferenciado, tendo sua base na qualidade e beleza das suas praias e paisagens naturais, integradas com suas vilas ao contexto urbano-cultural regional; e a costa de Itacaré-Serra Grande como sua principal âncora de natureza preservada”.<sup>87</sup>

Em curto prazo, está prevista a implantação, entre Ilhéus e Itacaré, de mais 903 UHs, num investimento de R\$ 430,7 milhões, sendo 103 na costa de Itacaré e 544 no litoral norte de Ilhéus — o novo vetor de crescimento turístico, integrado no contexto do vetor da costa de Serra Grande e Itacaré.

<sup>86</sup> AAE, produto 3, Diagnóstico, pp. 20 (6) e ss (anexo 41).

<sup>87</sup> Idem, p. 23 (9).



*Figura 18 – Praias de Uruçuca e Ilhéus vistas do mirante de Serra Grande. Uma foto como esta foi capa de livro sobre turismo no Brasil produzido pela Embratur para operadores do mundo inteiro. A ponte ligando o porto à terra seria vista no fim do coqueiral, avançando em direção ao mar, no alto da foto*

Colleen Scanlan Lyons



## UM OUTRO DESENVOLVIMENTO É POSSÍVEL

Não há, porém, convivência possível entre o investimento em turismo ambiental e um empreendimento mineiro siderúrgico de grande porte associado a um complexo portuário incrustado no meio da floresta úmida e uma ferrovia, como já sugeriram diversas vezes os executivos da Bamin. Que o diga Thilo Scheuermann, alemão radicado na Ponta da Tulha, onde comprou uma área de 50 hectares para instalar um resort em apenas 7 hectares da propriedade. Ele e outros empresários do setor na região se sentem traídos.<sup>88</sup>

Com políticas de incentivo, planejamento e financiamento, o turismo ambiental — vale dizer, as praias em ambiente de florestas e praias exuberantes — poderia atrair pelo menos dez vezes mais público. Dois exemplos claros: um único parque nacional dos Estados Unidos, o Yellowstone, na Califórnia, recebe de 2 milhões a 4 milhões de turistas por ano; a Costa Rica, na América Central, com 4,5 milhões de habitantes, recebe 5 milhões de estrangeiros por ano.

Mesmo considerando o atual padrão do negócio no sul da Bahia, de atração de um público interno com grau de exigência menor, que aceita equipamentos e serviços menos qualificados e mais baratos, a região poderia receber pelo menos três vezes mais pessoas. Um esforço coordenado para aumentar de quatro para seis dias o tempo de permanência elevaria muito o volume de recursos carreados para a região, sem falar numa política clara de atração de turistas estrangeiros, que exige uma qualificação maior dos equipamentos disponíveis e do aeroporto de Ilhéus, cuja pista é curta e a falta de equipamentos, evidente: ele não operava à noite até o ano passado e ainda não permite operações com qualquer chuva mais forte.

O turismo, diferentemente do complexo portuário de base minerossiderúrgica, é uma atividade econômica descentralizada, com negócios e empregos que se espalham por toda a região e envolvem milhares de pessoas.

O exemplo de Mendoza, o coração da indústria de vinhos argentina, é bastante significativo: a província no centro-oeste do país vizinho tem 300 mil ha cultivados com uvas e 300 vinícolas, das quais 60 têm programas de visitação, seja para hospedagem, seja para degustação, gerando renda adicional e um mecanismo importante de promoção dos vinhos locais num mercado extremamente competitivo.<sup>89</sup> Com qualificação de pessoal, parcerias e programas de incentivo, as fazendas de cacau poderiam constituir o suporte de um roteiro de turismo histórico e de natureza, diversificando as fontes de renda do negócio do cacau e ampliando o leque regional de atrações, hoje centrado apenas na visitação de praias e no sistema hoteleiro.

O complexo de atividades ligadas à qualidade de vida tem no sul da Bahia um outro nicho, ainda não explorado, mas já percebido por cidades como Florianópolis, Aracaju ou Natal:<sup>90</sup> o da indústria de bem-estar associada ao público de terceira idade, um grupo que aumenta exponencialmente em todo o mundo rico e fortemente no Brasil.<sup>91</sup> É um público que conquistou bens e estabilidade e que, dispondo de recursos estáveis ou economias, deseja clima regular, serviços básicos eficientes, localidades ambientalmente preservadas e que, em busca de qualidade de vida, dispõe-se a mudar para lugares que reúnam estas características. São não apenas consumidores de serviços, no que geram emprego e renda, como também empreendedores dispostos a abrir pequenos negócios ou, num outro prisma, dar aulas e dividir as experiências obtidas ao longo da vida.

Itacaré e Marau são locais que atraem esse tipo de migração no Sul da Bahia, apesar das limitações urbanas de ambas e da ausência de políticas públicas ou vocação das duas localidades para tanto. Os problemas vão da falta de atenção à saúde, com serviços de atendimento especializados em geriatria, aos desarranjos urbanos: faltam calçadas e sobram buracos pelo caminho, causa importante de acidentes entre os idosos. No entanto, turismo e meio ambiente cruzam-se também aqui, bastando ver a oferta de saúde e bem-estar como uma oportunidade de negócio na nova economia sustentável do Sul da Bahia.

<sup>88</sup> Em entrevista no dia 2 de maio último à repórter Afra Balazina, de *O Estado de S. Paulo*, Clóvis Torres, vice-presidente executivo da empresa, oferece a seguinte visão de futuro para o turismo no Sul da Bahia: “Acredito plenamente na convivência pacífica. E se abre uma possibilidade para o turismo de negócios”. Veja “Porto causa revolta do setor turístico”, que traz também a história desafortunada do alemão Scheuermann (veja anexo 22).

<sup>89</sup> O modelo original é o das vinícolas francesas da região da Champanha. Ele foi reproduzido com extremo sucesso nos Estados Unidos, onde o roteiro se faz pelo Napa Valley (o vale do rio Napa), em que mais de 300 vinícolas espalhadas numa área de 174 quilômetros quadrados recebem cerca de 4,5 milhões de visitantes por ano.

<sup>90</sup> Novamente, vale a pena citar o caso da Costa Rica: o país centro-americano, de riquíssima biodiversidade, tornou-se um destino escolhido com regularidade por idosos japoneses e americanos. No caso particular dos aposentados norte-americanos, eles têm à disposição hospitais credenciados por sistemas internacionais de avaliação com custo 50% ou 80% menor que no seu país de origem e que são pagos pelo sistema de saúde público, o Medicare.

<sup>91</sup> O país tem hoje mais de 12,5 milhões de pessoas com idade acima de 65 anos numa população de aproximadamente 193 milhões de habitantes, ou 6,5% do total. Em 2050, elas deverão ser quase 49 milhões em 215 milhões de brasileiros, ou 22,8%.<sup>92</sup> A reivindicação é registrada na AAE, Produto 3 (Diagnóstico), p. 53 (39).



### Pesca

**A** atividade pesqueira no sul da Bahia baseia-se na existência de ambientes marinhos e estuarinos muito piscosos, explorados continuamente desde o período colonial e mesmo antes da chegada dos portugueses ao país. Um total de 7.000 pessoas trabalha diretamente com a pesca apenas em Ilhéus<sup>92</sup>, aproveitando o grande número de cardumes atraídos pela abundância de alimentos das regiões coralinas presentes ao longo do litoral. Como o turismo ambiental, com o qual mantém relações positivas, a pesca depende essencialmente da manutenção da qualidade do ecossistema litorâneo para se sustentar.

A Avaliação Ambiental Estratégica registra a presença em Ilhéus de uma das maiores frotas pesqueiras do Estado: “A pesca é uma atividade de grande importância econômica e social para o município, visto que é fonte de subsistência e trabalho para uma grande quantidade de pessoas, onde [sic] podemos incluir desde os pescadores e marisqueiras, que realizam a atividade de extração e captura, mas também, beneficiadores, comerciantes de pescado, comerciantes de apetrechos de pesca, carpinteiros navais, mecânicos navais entre outros, cujo trabalho está diretamente relacionado com a pesca”. Em 2003, segundo o Cepene (Centro de Pesquisa e Gestão de Recursos Pesqueiros do Litoral Nordeste), a frota do município contava com 146 embarcações: 107 barcos de convés (72%), 19 canoas (13%) e 14 jangadas (10%), as duas últimas usadas na atividade costeira de subsistência.

No litoral norte de Ilhéus, Uruçuca e Itacaré, é feita a pesca de camarão em áreas de fundos de lama e areia da plataforma continental, entre 10 e 30 metros de profundidade, e pesca de rede de espera e linha de mão. Três espécies de camarão são exploradas: o camarão branco

(*Litopenaeus schimitti*), o camarão rosa (*Farfantepenaeus subtilis*) e o camarão sete-barbas (*Xiphopenaeus kroyeri*). O alto valor comercial do camarão compensa a baixa produtividade.

Os barcos de convés são usados na captura de peixes com linha de mão, explorando-se muito seletivamente espécies pelágicas e demersais em diferentes períodos do ano. No inverno, apanham-se os peixes demersais recifais, os vermelhos e badejos; no verão, o alvo são as espécies pelágicas — dourados, atuns e cavalas, que nesta época vêm à costa.<sup>93</sup>

Afetar a pesca como consequência de agressões continuadas e cumulativas ao meio ambiente costeiro e estuarino, como aquelas tipicamente decorrentes de empreendimentos portuários, significa cortar a renda de pescadores, artesanais ou profissionais, que não são candidatos aos (poucos) postos de trabalho que serão oferecidos pelo complexo minerossiderúrgico.

Não por acaso, as associações que congregam os pescadores das três colônias pesqueiras de Ilhéus assinaram manifesto da Rede Sul da Bahia contrário à construção do Porto Sul.<sup>94</sup> Os pescadores têm uma razão adicional para serem contrários ao novo complexo, a experiência dos impactos negativos causados pela construção do porto do Malhado, que entrou em operação em 1971 e foi o primeiro porto de mar aberto do país. Numa época em que ainda não se tinha um debate abrangente sobre os impactos ambientais das grandes obras de infraestrutura e mecanismos legais para reduzi-los, o porto do Malhado deu origem a bancos de areia em seu entorno e acabou com a orla tradicional da cidade histórica, mas é até hoje subutilizado por conta do pequeno calado, de menos de 10 metros.

<sup>92</sup> O nome da cidade provém exatamente do coletivo para designar os moradores dos vilarejos à beira-mar, ou próximos à costa, formados na região.

<sup>93</sup> Para os dados e passagens aqui citadas, veja-se a AAE, item 3.3.3.3 - Atividade Pesqueira e os Principais Recursos Explorados (anexo 41).

<sup>94</sup> O manifesto, com 97 assinaturas, foi entregue em maio último à ministra do Meio Ambiente, Izabella Teixeira. O texto está no anexo 1.

## UM OUTRO DESENVOLVIMENTO É POSSÍVEL

### Polo de informática

O Polo de Informática de Ilhéus, estabelecido em 1995, representa o tipo de indústria que, por suas características, não traz impactos sobre a Mata Atlântica e nem fere de morte o turismo. O polo tornou-se atraente para as indústrias do setor por ficar numa cidade de pequeno para médio porte, com boa qualidade de vida (o que garante a capacidade de atração de pessoal qualificado) e boa logística, ao menos à época em que foi pensado — o porto do Malhado, o aeroporto e a ligação rodoviária com Salvador e o Sudeste, via BR-101.<sup>95</sup>

A ampliação da capacidade do aeroporto de Ilhéus, que precisa receber os equipamentos capazes de fazê-lo operar em condições de mau tempo, e a duplicação das rodovias regionais são as principais necessidades da região e abrirão caminho para o desenvolvimento sustentável do Sul da Bahia. A construção do terminal de uso privativo da Bamin e do Porto Sul, com a constituição de um parque industrial minerossiderúrgico em meio à Mata Atlântica e, a médio prazo, a atração de novas fábricas e o forçoso aumento demográfico esgotarão aquele futuro.

### Educação, ciência e conhecimento

O programa para uma nova economia sustentável no Sul da Bahia tem de incluir também a criação de um ambiente de formação educacional de nível médio e superior, que disponha não só de escolas de formação técnica e de universidades como de centros de pesquisa e de formação profissional e, num sentido mais amplo, de oferta de conhecimento.

No nível médio, essa nova economia receberia um pequeno impulso com a transformação em escola técnica da Escola Média Agropecuária Regional da Ceplac de Uruçuca (Emarc), com ensino gratuito, que atrai à cidade mais de mil estudantes permanentes externos.<sup>96</sup>

Um ambiente universitário com aquela característica está em franca formação no eixo entre Ilhéus e Itabuna graças à criação, há 19 anos, da Uesc (Universidade Estadual de Santa Cruz), que hoje reúne 800 professores com mestrado e doutorado e 15 mil alunos em 27 cursos de graduação e quatro de pós-graduação.<sup>97</sup> A escola estadual atrai outros quatro centros privados mais recentemente, permitindo a formação de um núcleo de pensamento voltado para o entendimento da realidade regional.

A formação de massa crítica capaz de pensar o Sul da

Bahia é o objetivo principal de outra instituição que chegou à região recentemente, a Escola Superior de Conservação Ambiental e Sustentabilidade (Escas), ligada ao Instituto Ipê, centro de estudos ambientais com sede em Nazaré Paulista (70 quilômetros de São Paulo). A primeira turma, de 12 alunos, com temas de estudos voltados para os problemas ambientais da região começou em março de 2009 e forma-se em março de 2011. Uma segunda turma começa em agosto. Os alunos recebem uma bolsa de estudos e passam uma semana por mês na região.<sup>98</sup> O grupo é formado por profissionais das áreas pública e privada e do terceiro setor, que já atuam na região de forma compromissada e que estão tendo a oportunidade de se qualificar e formar uma rede de lideranças voltada para o desenvolvimento sustentável da região, com grande potencial de impacto a partir de sua própria atuação profissional.

A região vem se tornando um polo relevante de educação superior e produção científica, atraindo professores de escolas de prestígio frequentemente aposentados, que escolhem a qualidade de vida, e não o salário oferecido pelos centros universitários das regiões metropolitanas, como a principal vantagem comparativa considerada no momento de determinar o próprio destino ao fim de sua carreira acadêmica.

<sup>95</sup> As 52 indústrias no polo em 2008 foram responsáveis por 15% dos computadores formais produzidos no país. O polo perdeu espaço mais recentemente, afundando tanto por causa da crise mundial deflagrada no fim daquele ano quanto por deficiências logísticas. Três empresas se mudaram para a pequena São Bento do Sapucaí (MG) — Linear, Sense e Waytec. As indústrias do setor já foram responsáveis por 50% do ISS de Ilhéus, mas em 2009 o volume caiu para 25%, conforme reportagem do jornal *A Tarde* (“Polo de Informática de Ilhéus mergulha na sua pior crise”). (Veja anexo 19.)

<sup>96</sup> A reivindicação é registrada na AAE, Produto 3 (Diagnóstico), p. 53 (39).

<sup>97</sup> Há um curso de doutorado e três de mestrado, incluindo um de cultura e turismo e outro de genética para a Mata Atlântica. A Uesc, ao montar sua grade, levou em conta os eixos de desenvolvimento identificados por todo o planejamento feito para a região nos últimos 20 anos: cacau, Mata Atlântica e turismo. Uma passagem do link “localização” no site da escola é um índice da relevância destes temas para a região: “Situa-se [a Uesc] no coração da Mata Atlântica, que tem seu futuro umbilicalmente ligado à sorte da lavoura cacaueira, responsável, em grande parte, pela sua preservação, hoje fortemente ameaçada por um processo de pecuarização de espaços antes ocupados pela cacauicultura”.

<sup>98</sup> Os recursos das bolsas provêm do Instituto Arapyaú e da Fibria, empresa resultante da união da Aracruz Celulose e da Votorantim Celulose e Papel, ambas brasileiras e com forte presença no mercado global de produtos florestais.



## UM OUTRO DESENVOLVIMENTO É POSSÍVEL

O jornalista Marcos Sá Corrêa, que já avistou do mirante de Serra Grande a beleza estupenda da floresta que se estende até o mar, como na foto anterior de Colleen Scanlan Lyons, identifica esse ambiente de criatividade e pesquisa em formação no distrito de Uruçuca, impulsionado por “proprietários de lotes” que aprenderam a olhar o jardim de Mata Atlântica como um “luxo primordial”: “Brotaram em

Serra Grande programas de pós-graduação para aplicar lá mesmo os derivados práticos das últimas palavras em teoria da conservação. A cidade tem sonhos de ser um polo de conhecimento aplicado ao uso racional da terra. Quem sabe, ressuscitar a economia do cacau, transformando sua secular parceria com a floresta na base de uma indústria de chocolates finos, com marca de origem.”<sup>99</sup>



**U**m livro recentemente lançado pôs 15 grandes economistas que se notabilizaram por pensar a realidade brasileira numa roda de discussão em que a economia e o meio ambiente dialogavam intensamente. Numa apresentação do volume, o jornalista Emanuel Alencar anota: “Delfim Netto é contundente: ‘Nunca imaginei que fôssemos viver um período em que a evidência da finitude dos recursos fosse visível’. André Lara Resende lamenta que talvez seja tarde demais para a recuperação do planeta. Eduardo Gianetti acha que ‘estamos presos a uma corrida armamentista de consumo’. [Luis Carlos] Bresser Pereira ressalta a importância do ambientalismo. Foram meses de encontros, desencontros e muito bate-papo. O resultado é um registro inédito que reúne, lado a lado, pensadores econômicos engajados com a causa ambiental com estudiosos não habituados a falar sobre o assunto. ‘O que os economistas pensam sobre sustentabilidade’, organizado pelo jornalista Ricardo Arnt.”

No debate protagonizado por aquele grupo de notáveis, discutiu-se sobre a nossa pegada ecológica e o valor da floresta em pé. José Eli da Veiga, professor da USP com longa trajetória acadêmica dedicada às temáticas ambientais, avalia que vivemos uma “emergência ambiental”. E completa: “— Olha, demorou 30 anos para uma turma admitir a importância da sustentabilidade”.<sup>100</sup>

O jornalista Marcos Sá Corrêa resumiu em prosa elegante os argumentos principais deste documento e o dilema que encerra a construção do complexo Porto Sul na breve crônica, citada anteriormente, sobre a ecovila de Serra Grande e os animadores das mudanças positivas pelas quais ela passa:

“Serra Grande tomou a tempo um desvio para o crescimento civilizador. Cercou-se de uma área de proteção ambiental, a APA de Itacaré-Serra Grande. Aninhou-se num parque estadual, o do Conduru, com 9,3 mil hectares de florestas, encravados em 100 mil hectares de matas, manguezais e restingas.”

“Vista dos morros do Conduru, com o Atlântico moldado em contornos mediterrâneos pelas enseadas verdes, dá a impressão de que nasceu para balneário e mafuá. Mas, na região, os passos foram cautelosos e negociados. A hotelaria teve de hospedar, antes de mais nada, vastas áreas da vegetação original em reservas privadas. Os proprietários de lotes aprenderam a olhar a floresta como luxo primordial.”

“Com eles vieram ONGs, institutos e doadores, que bancaram o reflorestamento de matas degradadas, receberam bairros populares com arquitetura e saneamento, trocaram invasões de morros por reassentamentos agrícolas ligados a feiras de produtos orgânicos.”<sup>101</sup>

A lógica regressiva de construção de uma economia industrial associada a um complexo minerador num ambiente portuário em plena Mata Atlântica, ignorando o conjunto de vocações do Sul da Bahia, lança fora três décadas de esforços para compreender o potencial da economia da natureza e o programa de reconstrução regional que integra aquelas vocações à floresta, com geração de emprego, renda e no qual desenvolvimento e sustentabilidade ambiental não são polos opostos. Ela faz o futuro vítima da política.

(SETEMBRO DE 2010)

<sup>99</sup> In “O futuro, vítima da eleição”, publicado em *O Estado de S. Paulo*, 20 de agosto de 2010 (anexo 34). O texto foi publicado também em *O Globo*, na mesma data. Marcos Sá Corrêa mantém um blog pessoal (<http://marcoosacorrea.com.br/>) e um site de jornalismo ligado ao meio ambiente ([www.oeco.com.br/](http://www.oeco.com.br/)).

<sup>100</sup> “O diálogo entre economia e meio ambiente”, reportagem de Emanuel Alencar em *O Globo*, 15/08/10. (Veja anexo 31)

<sup>101</sup> In “O futuro, vítima da eleição”, publicado em *O Estado de S. Paulo*, 20 de agosto de 2010 (anexo 34).

### DOCUMENTOS DE SUSTENTAÇÃO

1. Manifesto por um Sul da Bahia Sustentável
2. Battle in Bahia: A New Port Faces Growing Resistance
3. Fundação Vanzolini — Avaliação do Porto Sul
4. Notas Taquigráficas — Audiência Pública na Câmara dos Deputados
5. Parcerias Público-Privada — Como Estruturar e Implementar — Projeto Bahia (apresentação do vice-governador Eraldo Tinoco)
6. Evolução Paleogeomorfológica da Lagoa Encantada
7. Porto Sul — Verdades x Mentiras — Informativo 01 / abril de 2010
8. Corredores de Biodiversidade: o Corredor Central da Mata Atlântica
9. Planejando Paisagens Sustentáveis: A Mata Atlântica Brasileira
10. Decreto nº 12.352, de 25 de agosto de 2010 — Governo da Bahia
11. Extrato EIA-Bamin, pp. 58-60, descrição do quebra-mar
12. Gil Marcelo Reuss: Listagem rápida de espécies recifais na área de construção do terminal portuário da Bahia Mineração, Ponta da Tulha, Ilhéus BA

### REPORTAGENS E ARTIGOS – IMPRENSA

13. 070302\_VALOR ECONÔMICO\_(Ibram)\_BML vai intensificar pesquisa em Caetité
14. 050914\_ISTOÉ DINHEIRO\_Os mistérios do homem de ferro
15. 080207\_swisscam\_Empresa suíça apoia produtores de cacau orgânico na Bahia
16. 080323\_FOLHA DE S.PAULO\_Grupo refaz passos de Darwin no Brasil
17. 080722\_EXAME\_O renascimento do cacau
18. 090317\_REVISTA GEO\_Darwin - No caminho da evolução
19. 090718\_A TARDE\_Polo de Informática de Ilhéus vive sua pior crise
20. 090922\_TERRA MAGAZINE\_Cubatão na Bahia
21. 100110\_NEW YORK TIMES\_The 31 Places to Go in 2010
22. 100502\_O ESTADO DE S. PAULO\_Porto causa revolta do setor turístico
23. 100121\_VALOR ONLINE\_Chineses compram projeto de minério de ferro em Minas Gerais
24. 100702\_TRIBUNA DA BAHIA ONLINE\_Mineradora investe US\$ 4 bi para a produção de bauxita
25. 100716\_O ESTADO DE S. PAULO\_Liminar suspende concorrências de ferrovias



26. 100724\_O GLOBO ONLINE\_Zamin Ferrous avalia entrada no mercado de ações de Londres
27. 100728\_O ESTADO DE S. PAULO\_As aventuras de um empresário improvável
28. 100729\_FOLHA DE S.PAULO\_Nina Horta\_Cacau baiano
29. 100730\_FOLHA DE S.PAULO\_Continuará alta preço do cacau, diz fabricante
30. 100809\_FT.com\_Bitter harvest for those who fail challenges
31. 100815\_O GLOBO\_O diálogo entre economia e meio ambiente
32. 100820\_VALOR ECONÔMICO\_Ferrovia: Trecho Ilhéus-Barreiras atrai Camargo, Odebrecht e Andrade (1)
33. 100820\_VALOR ECONÔMICO\_Projeto é criticado por ambientalistas (2)
34. 100820\_O ESTADO DE S. PAULO\_O futuro, vítima da eleição
35. 100823\_FOLHA DE S.PAULO\_Licenciamento ambiental de obras vai ter novas regras

## VOLUME 2

# DOCUMENTOS OFICIAIS – PORTO SUL / BAMIN

36. Porto Sul — Projeto Conceitual (apresentação em formato PDF)
37. Porto Sul — Complexo Logístico Produtivo (mar/10)
38. Porto Sul — Contornos Conceituais — Projeto Estrutural (mar/10)
39. Implicações da Avaliação Ambiental Estratégica para a Análise das Alternativas Locacionais (out/08)
40. Avaliação Ambiental Estratégica — Produto 2: Marco Referencial / Quadro de Referência Estratégico (dez/08)
41. Avaliação Ambiental Estratégica — Produto 3: Diagnóstico (mai/09)
42. Apresentação AAE Emilio La Rovere 06082010 (ago/10)
43. **Rima — Relatório de Impacto Ambiental** — Terminal Portuário da Ponta da Tulha (ago/09, Biodinâmica Engenharia e Meio Ambiente)
44. **EIA — Estudo de Impacto Ambiental** — Terminal Portuário da Ponta da Tulha (ago/09, Biodinâmica Engenharia e Meio Ambiente)



Fábio Coppola

Este relatório defende dois projetos de desenvolvimento complementares e sustentáveis para a Bahia e, particularmente, para o Sul da Bahia, numa discussão que é tanto ambiental quanto sobre logística, de infra-estrutura e sobre o conceito de desenvolvimento. Defendemos a preservação ambiental e a dupla vocação turística e cacaueteira da estreita faixa entre Itacaré, ao norte, Ilhéus, no centro, e Canavieiras, ao sul. A conjugação do turismo ambiental com a recriação de uma moderna indústria cacaueteira e de chocolate e, adicionalmente, a recepção de outras indústrias de baixo impacto ambiental, como a de informática, bem como a constituição de um parque de ensino e conhecimento garantirá o futuro do riquíssimo ecossistema de Mata Atlântica e a prosperidade da população lá instalada. Ao mesmo tempo, este relatório apoia a implantação de um moderno complexo logístico de exportação de minério e cargas próximo ao porto de Aratu, a construção da ferrovia Oeste-Leste e a modernização do ramal da ferrovia Centro-Atlântica, viabilizando o transporte por trilhos do ferro extraído da mina de Caetité e das riquezas produzidas pelo agronegócio na fronteira agrícola do Oeste baiano e no Tocantins.