



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação Geral de Transportes, Mineração e Obras Civas
Coordenação de Portos, Aeroportos e Hidrovias

RELATÓRIO DE VISTORIA Nº. 13 /2012 - COPAH/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 27 de agosto de 2012

Dos Analistas Ambientais:

Beatriz Magno Moreira

Elizabeth Eriko Uema

Gabriel Angotti Magnino

Liana Neves Salles Nascimento Silva

À Coordenadora de Portos, Aeroportos e Hidrovias:

Mariana Graciosa Pereira

Assunto:

Vistoria à área de influência do projeto do “Porto Sul”, na alternativa locacional de “Aritaguá”, e acompanhamento das audiências públicas realizadas nos municípios de Uruçuca, Itacaré, Itabuna, Coaraci, Itajuípe e Barro Preto.

Processo: 02001.003031/2009-84

1 – CARACTERÍSTICAS DO PROJETO

O denominado “Porto Sul” é um complexo logístico-portuário, idealizado para localizar-se na região de Ponta da Tulha, mas atualmente em estudos de viabilidade ambiental na região de Aritaguá (Ilhéus/BA). Constitui-se da união de dois processos: o do Terminal de Uso Privativo (TUP), sob responsabilidade da empresa Bahia Mineração (BAMIN); e o do complexo intermodal do Terminal Portuário Público, sob responsabilidade do Departamento de Infraestrutura de Transporte da Bahia (DERBA). Ambos os empreendimentos são interrelacionados pela utilização conjunta de uma mesma estrutura de acesso marítimo (ponte de acesso offshore) e pela integração do modal ferroviário aos terminais portuários privado e público.

Planeja-se em sua operação o recebimento e escoamento de minérios, clínquer, etanol, soja, fertilizantes e outros produtos. Integrado a este projeto, para o escoamento de minério de ferro, encontra-se em licenciamento no Ibama o projeto da Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOL. O *layout* do projeto prevê a ocupação uma área em terra (“retroporto”) e outra sobre o mar (pier e quebra-mar).

Na parte terrestre estão planejados acessos rodoviários, peras e ramais ferroviários, viradores de vagões, pátios para estocagem de minério de ferro; pátios para: etanol, fertilizantes, clínquer, soja e granéis sólidos; transportadores de correia.

Na área marítima estão planejados: uma ponte de acesso aos píeres de carregamento do minério de ferro da BAMIN e um píer do porto público com cargas diversas. São previstos quebra-mar, canais de acesso e bacias de evolução/atracação.

O empreendimento apresenta como alternativa locacional preferencial a localização no litoral norte de Ilhéus, entre as localidades de Aritaguá, Sambaituba e vila Juerana, em comparação com as demais alternativas de localização: ao norte de Itacaré, na Península de Maraú; litoral norte de Ilhéus, em Ponta de Tulha; na sede municipal de Ilhéus, no Distrito Industrial ou no Porto de Malhado; e ao Sul de Olivença.

2 – ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

Esta vistoria deveu-se à necessidade de melhor conhecimento da nova poligonal proposta para o Porto Sul (na alternativa locacional de Aritaguá), das comunidades existentes em sua área de influência, de aspectos relacionados à pedreira e dos acessos pretendidos. As vistorias em campo ocorreram entre os dias 29 de maio e 1º de junho de 2012.

Além disso, houve participação destes analistas que subscrevem nas Audiências Públicas nos municípios de Uruçuca, Itacaré, Itabuna, Coaraci, Itajuípe e Barro Preto, respectivamente, entre os dias 28 de maio e 02 de junho de 2012.

2.1 – Dia 28/05/2012 – AUDIÊNCIA PÚBLICA EM URUÇUCA

O primeiro dia das audiências públicas acerca do EIA/RIMA do empreendimento ocorreu em Uruçuca, sendo conduzida pelo Ibama. Durante a Audiência, o empreendedor apresentou o EIA/RIMA por meio de vídeo contendo caracterização, justificativas e objetivos do empreendimento, diagnóstico da área e sucinta avaliação de impactos.

O empreendedor relatou que a nova poligonal definida pelo Decreto Estadual nº 13.918, de 13 de abril de 2012, exclui por completo as áreas das comunidades de Lava-pés, Bom Gosto, Itariri. Também excluiu a parte mais adensada de Juerana, mas ainda possuindo área da comunidade no interior da poligonal, no entorno das pontes pretendidas, a saber: Fazenda Olandy e outras propriedades próximas ao rio Almada e da orla, desde o Condomínio “*Japarã*” até Condomínio “*Paraíso das Águas*” e parte do distrito de Aritaguá (áreas de produção agrícola, residências e fazendas maiores).

O empreendedor indicou ainda que o novo acesso pretendido inicia-se na estrada de Itariri, alcançando a BA-262. Afirmou que a nova proposta para o quebra-mar de 1.800m acarretará menor erosão e assoreamento da linha de costa, propondo medidas mitigadoras tais como transporte periódico de areia da área assoreada para a erodida, minimizando o impacto estimado de perda de até 80m de praia em 30 anos. Afirmou que com estas medidas tais impactos nas propriedades costeiras seriam eliminados, algo que ainda deverá ser objeto de análise. Afirmou ainda que após revisão do projeto, o descarte do material dragado ocorrerá numa profundidade mínima de 500m a aproximadamente 20 Km da costa.

Durante o debate, foi respondido pelo empreendedor que mesmo com a alteração da poligonal, 170 famílias deverão ser desapropriadas (e removidas) ou perderão seus empregos para que ocorra a implantação do complexo portuário. Sobre a pesca realizada pelos moradores de Serra Grande e a necessidade de fortalecimento da Associação de Pesca de Serra Grande, foi respondido pela consultoria que não se espera que estes jangadeiros sejam impactados na nova área (em “Aritaguá”). Ainda durante o debate, foram levantadas questões relativas à geração de empregos e sobre as qualificações necessárias para o acesso a esses postos de trabalho nas etapas de implantação e operação do Complexo. Sobre essas questões, o empreendedor informou que o

Programa “*Qualifica Bahia*” vem capacitando jovens e adultos (344 pessoas foram capacitadas em Ilhéus e Itabuna, e um total de 1.304 estão em processo de formação na região).

Durante esta Audiência em Uruçuca pôde-se perceber que há divergências entre a população da região no que tange ao posicionamento sobre o empreendimento:

- Os que se colocaram de modo favorável explicaram que almejam o crescimento econômico para a região, incluindo empregos para o município, e acreditam que o projeto contribuirá para acabar com o uso de drogas, por meio da oferta de empregos. O Prefeito de Uruçuca indicou sua concordância com as complementações do Estudo que apontaram Uruçuca como Área de Influência Direta do empreendimento, devido ao uso intenso da BA-262 e a necessidade de inclusão de condicionantes que alcancem o município.

- Os que se colocaram em posição contrária argumentaram que a região tem sido foco de investimentos em conservação e turismo; além disso, apontam para a um processo de recuperação da atividade cacauieira, dando a entender que esta seria uma vertente de desenvolvimento aceitável para a região; indicam que o empreendimento ocasionará desmatamentos significativos em áreas conservadas, danos a habitats de animais e dependência econômica das atividades mineradoras, além de apresentar baixo potencial de geração de renda direta e indireta. Pescadores indagaram sobre como garantir a continuidade da pesca, de sua produção e de sua renda, e se poderá haver pescadores importantes afetados.

Sobre os impactos no turismo, representantes do setor lembraram que há mais de 40 estabelecimentos no entorno da poligonal onde se pretende instalar o empreendimento (mais próximo de São Domingos). Houve moradores que apontaram para os potenciais impactos negativos que poderão ocorrer sobre o turismo de maior escala existentes na região como, por exemplo, a diminuição de visitas e perdas de empregos nos hotéis da região.

Houve, ainda, questionamentos sobre indicadores de monitoramentos, tipos de empregos e de funções a serem criadas. Foi colocado que o empreendimento poderá trazer risco de aumento de criminalidade, questionando quais seriam as medidas voltadas à segurança pública, à minimização do crescimento da prostituição e da violência contra a mulher. Além disso, surgiram questões sobre perda de paisagem, de áreas de circulação, de usufruto dos espaços, caminhos e acessos públicos.

Como resposta, o representante do empreendimento público afirmou que haverá programas de compensação da atividade pesqueira e criação de uma Unidade de Conservação com 1.700 ha em Ponta da Tulha. Afirmou ainda que o Porto não será a “redenção” da região, mas que há projetos em andamento na área de saneamento básico e que as comunidades impactadas direta ou indiretamente serão contempladas com medidas e programas voltados à mitigação dos impactos.

Sobre o questionamento acerca da alternativa locacional em Aratu, o empreendedor informou que esta alternativa acarretaria mudanças no traçado da Ferrovia Leste-Oeste – FIOLE - com um custo adicional de cerca de 1 bilhão de reais.

Sobre a questão do turismo, o empreendedor argumentou que a atividade turística também impacta as comunidades pesqueiras/marisqueiras, ao restringir/inviabilizar o uso de caminhos tradicionais e o acesso ao mar. De fato, esta equipe observou a dificuldade de acesso ao mar, por parte de pescadores e marisqueiras, em função de um avançado processo de cercamentos privados por condomínios particulares e pousadas. Alguns pescadores relataram a necessidade de caminhar por cerca de seis quilômetros para chegar às áreas de embarque/desembarque ou ao local onde deixam suas embarcações, por falta de acesso direto e impedimento causado pelos proprietários. Falou-se também sobre a necessidade de criação de um mosaico de preservação, mas sem prejudicar o extrativismo para a convivência das diferentes atividades. Para indicar a viabilidade de convivência entre turismo e a atividade portuária (navios), citou-se, como exemplo: a localidade de Morro de São Paulo e o empreendimento Manati (exploração *offshore* de petróleo), observando que a paisagem de Serra Grande não sofrerá alterações significativas (o porto seria “um ponto no horizonte”). Sobre a questão da exploração sexual e violência contra a mulher, o

empreendedor indica haver um Programa para minimizar tais impactos, mas que o equacionamento de tais problemas devem se dar através de políticas públicas mais abrangentes, não se circunscrevendo à programas/projetos pontuais.

2.2 – Dia 29/05/2012

2.2.1 – VISTORIA EM SERRA GRANDE E ITACARÉ

A vistoria em Serra Grande e Itacaré proporcionou aos analistas ambientais um panorama geral da situação da pesca na região. Foram identificadas as principais petrechos e artes de pesca utilizadas na região; tipos de embarcações; principais áreas de pesca; quantitativo de pescadores que têm a pesca como atividade exclusiva ou principal; rotinas de pesca; nível de renda. Segundo informações de pescadores de Serra Grande, a pesca é praticada tanto no rio como no mar. As principais embarcações utilizadas são jangadas para duas pessoas e a pesca no mar é praticada até o limite aproximado de 200 metros de profundidade, com tarrafa, redes, linhas, etc.

As entrevistas com pescadores foram previamente discutidas pela equipe de socioeconomia, com a definição dos objetivos, das questões a serem levantadas e com a elaboração de um roteiro. Foram realizadas entrevistas com 5 dos 60 pescadores e marisqueiras cadastrados em Serra Grande, os quais foram selecionados de forma aleatória. Os entrevistados entendem que um dos principais impactos potenciais do empreendimento proposto se refere às rotas dos navios nas proximidades da zona de “parede” (até cerca de 200m de profundidade). Os pontos de embarque/desembarque relatados como principais foram: Pé de Serra, Sargi e Ponta do Ramo. Observam que a pesca ocorre principalmente destas regiões para fora. Indicam que é comum pescarem de 12 a 17 Kg por dia, mas que não pescam todos os dias.

Além dos dias destinados ao descanso, fatores climáticos – como a chuva - interferem nas pescarias, ficando a pesca restrita a, aproximadamente, duas semanas por mês. Assim, a pesca tem um maior desempenho no verão. Em relação à renda obtida com a venda do pescado, indicam que esta é muito variável. Como habitualmente as mulheres de pescadores complementam o trabalho familiar (tratam o peixe agregando valor e/ou mariscam), esta renda pode chegar a R\$1.000,00 na semana. Acerca do local de pesca, afirmam que os locais são variáveis e que “pescam nos pesqueiros que estiverem dando”. Alguns dos pescadores destas localidades têm dúvidas sobre o empreendimento proposto, no que tange ao risco de afastamento dos peixes de pesqueiros próximos à estrutura do porto e áreas de passagem de navios. Indagaram ainda sobre as rotas dos navios.

2.2.2 – AUDIÊNCIA PÚBLICA EM ITACARÉ

Durante a Audiência Pública foram discutidas questões relativas a interferência sobre a pesca em Itacaré (considerada, no EIA, como impacto indireto). Apontou-se para a existência de impactos negativos e diretos sobre a comunidade de pesca em Itacaré, pois muitos pescadores pescam também em Ilhéus. Assim, a Colônia de Pescadores de Itacaré solicita que os estudos tratem também da atividade dos pescadores locais e que as medidas para minimizar/compensar impactos sejam estendidas aos mesmos. Questionam ainda se será garantida a passagem das embarcações de pesca por baixo da ponte *offshore* planejada para o empreendimento proposto.

O Instituto Baleia Jubarte se posicionou contrariamente ao projeto da forma como está sendo planejado, solicitando a atenção para cetáceos, golfinhos e baleias, que podem ser impactados por ruídos, acidentes com embarcações e perda de habitats, indicando ainda que a região é considerada área de reprodução da baleia jubarte, principalmente nos meses de julho a setembro. O grupo chamado *Movimento de Luta pela Terra* (MLT) aponta para os impactos possíveis na agricultura familiar e na pesca. Indicam ainda haver um grupo de trabalhadores rurais sem terra ocupando a área de Ponta da Tulha. Houve também a observação de que o empreendimento não gerará um benefício socioeconômico à Área de Influência Direta, mas sim impactos negativos que devem ser mitigados/compensados. Moradores demonstraram preocupação

também com a atração de populações externas em função da oferta de empregos e com o processo de desmobilização dos trabalhadores após as obras. Foram mencionadas, ainda, questões relativas à segurança, à continuidade do uso da praia próxima ao empreendimento, ao impacto visual do empreendimento, à possibilidade de assoreamento (da praia e trechos de desembocadura de rios) e à intensificação do tráfego nas rodovias BA-645, BR-101 e BA-001.

Para estas questões o empreendedor indicou que serão feitos monitoramentos, que haverá um programa de compensação à atividade pesqueira, que serão estabelecidos prioridades de contratação para moradores da área de influência. Sobre as questões levantadas pelo MLT informou-se que serão construídas propostas que contemplem a agricultura familiar.

2.3 – Dia 30/05/2012

2.3.1 – REUNIÃO COM PESCADORES EM ITACARÉ

Durante a reunião, os participantes relataram que a pesca é praticada até “*onde o barco alcança e onde estiver o pescado*”. Assim, afirmaram os que pescam em barcos menores costumam chegar até Canavieiras (7 a 8 horas de percurso para acessar o pesqueiro). Já aqueles que possuem ou exercem suas atividades em barcos maiores chegam a pescar até em Mucuri. Por outro lado, indicam que os pescadores de Itacaré não costumam desembarcar em Ilhéus.

Outro aspecto indicado foi a ocorrência de pescadores de Ilhéus em Itacaré, sendo observados desembarques nessa área, quando veículos chegam para recolher e escoar estes produtos. Os pescadores reunidos na sede da Colônia de Pesca manifestaram alguns receios relacionados à possibilidade de aumento de pescadores de Ilhéus em Itacaré, ao alcance da pluma de sedimentos devidos à dragagens e descartes, da possibilidade de poluição (atmosférica, e marinha), devida ao transporte de minérios, soja e outros produtos que serão escoados pelo porto, a possibilidade de supressão de “pedras” em áreas de pesca/mariscagem e de construção de estruturas sobre as lamas onde praticam a pesca (principalmente o arrasto de camarão). Estes aspectos são relevantes e têm que ser observados nos estudos relativos à pesca para a proposição de programa de compensação à atividade pesqueira que atenda também aos pescadores de Itacaré, se constatados tais impactos. Dadas as alterações ocorridas no projeto original, é possível que estas interações não tenham sido devidamente analisadas, particularmente em relação à área de Itacaré. Nesse sentido, os pescadores solicitam que haja correções no estudo de modo a contemplar estas informações. A consultoria reafirmou o compromisso do empreendedor em colher estes dados.

A reunião continuou com questionamentos sobre a dragagem inicial e as dragagens de manutenção. Foram também demandadas informações sobre o número de embarcações que acessariam o porto por semana ou dia, e quais as áreas programadas para fundeio, pois entendem que poderá haver conflito entre suas rotas de pesca e a dos navios, além dos navios ancorados. Também manifestaram preocupações quanto às restrições à pesca nas “lamas”. Neste contexto indicam uma grande preocupação com efeitos tanto diretos como indiretos.

Sobre a caracterização da pesca em Itacaré indicam que há a predominância da pesca artesanal, havendo barcos com motores com 4 cilindros ou mais. Indicam que as grandes embarcações também poderão sofrer impactos.

Sobre as embarcações menores, afirmam que estas ficam em média 4 a 5 dias fora, podendo pescar uma média 20Kg por dia de trabalho. Afirmam que utilizam de 10 a 20 Km de costa e buscam pescar o mais próximo possível - onde tenha peixe e a concorrência não esteja tão forte. Apontam que, em geral, a autonomia das embarcações de Itacaré está bastante relacionada com a necessidade familiar. Assim, afirmam que muitas vezes essa necessidade os leva a pescar em Ilhéus.

Sobre os petrechos, afirmam que os pescadores utilizam variedades de linha, arrasto, rede (de calão), espinhel, a depender do “tempo” e do local onde encontram o peixe.

Os pescadores indicaram que existe a previsão de um investimento, por parte do Ministério da Pesca, de 16 milhões para a área de beneficiamento do pescado na região. Neste

sentido, para que este investimento seja efetivo, é preciso que se garanta a produtividade da atividade pesqueira, o que poderia ser feito através de processos de capacitação e qualificação.

Por fim, os pescadores indagaram sobre possíveis restrições quanto à passagem de embarcações pesqueiras sob a ponte de acesso ao pier *offshore* no mar. Essa questão deverá ser dirimida em parecer técnico após consulta à Marinha.

2.3.2 – AUDIÊNCIA PÚBLICA EM ITABUNA

A Audiência Pública em Itabuna ocorreu no dia 30 de maio e contou com a participação de estudantes da Universidade Estadual de Santa Cruz – UESC, de movimentos sociais, como a União da Juventude Socialista – UJS, Comissão Pastoral da Terra – CPT, Movimento Negro unificado – MNU, de Sindicatos (professores, construção civil) e Centrais Sindicais, além da população em geral. Da mesma maneira que nas Audiências Públicas anteriores, foram feitos muitos questionamentos relativos às atividades de pesca (marinha e no rio Almada), sobre os impactos à fauna marinha, etc. Predominaram, no entanto, as intervenções relativas às possibilidades de geração de empregos e aos impactos sobre a economia local. Pessoas ligadas à construção civil, por exemplo, demonstraram preocupação com “problemas sociais” que poderiam decorrer da vinda, para Itabuna, de grandes contingentes de trabalhadores vindos de outras regiões em busca de empregos. Outras intervenções também manifestaram preocupação em relação à migração e também sobre o processo de desmobilização da mão de obra após o término da mesma. O empreendedor informou que serão priorizadas as contratações de trabalhadores locais, estando em andamento processos de capacitação de trabalhadores (Programa Qualifica Bahia, já referido anteriormente). Acerca dos potenciais impactos decorrentes da migração sobre a infraestrutura de serviços públicos locais, o empreendedor informou que foram realizadas oficinas com gestores públicos municipais para tratar de possíveis investimentos nas áreas afetadas.

Determinados questionamentos referiam-se à Ferrovia Leste-Oeste – FIOLE e, indiretamente, ao Porto Sul. Foram feitas perguntas sobre os tipos de cargas que seriam transportadas pela FIOLE e escoadas através do Porto Sul. Indagou-se, por exemplo, acerca do transporte de urânio e dos riscos inerentes a esse tipo de carga. O empreendedor informou que urânio não está entre as cargas previstas. Prevê-se o transporte de minério de ferro, clínquer, fertilizantes, etanol, grânéis sólidos, e outros.

Sobre esta interação entre os empreendimentos FIOLE e Porto Sul e a sobreposição de algumas de suas áreas de influência, esta equipe considera que tal questão deverá ser objeto de avaliação conjunta das Coordenações responsáveis pelas análises dos dois empreendimentos na perspectiva de não superposição de ações/programas/projetos. Deve-se registrar no entanto, que esta sugestão está vinculada ao andamento (continuidade e etapas) dos processos de licenciamento ambiental.

2.4 – Dia 31/05/2012

2.4.1 – VISTORIA NA ÁREA RESULTANTE DA NOVA POLIGONAL

A vistoria iniciou-se pela parte leste da poligonal pretendida pelo empreendedor. Foram visitadas: a faixa de praia na altura onde deverá passar a ponte que leva ao pier *offshore*; a Barra do Abelar; a rodovia BA-001 na altura de onde se prevê sua alteração de traçado para dar acesso ao canteiro de obras; e a margem esquerda do rio Almada, também na altura da passagem da ponte *offshore*.

Na faixa de praia próxima à ponte planejada foram observadas construções imobiliárias espaçadas, com aparente baixa ocupação das mesmas (possivelmente para uso de veraneio, visto estarem mantidas por alguns funcionários presentes, tendo algumas razoável estado de conservação). Também, nesse dia (quinta-feira), não se observou movimentação de turistas ou mesmo pessoas utilizando a área para lazer. Não se percebeu poluição do ar (sem fumaça, sem

material particulado que não fosse areia de praia), não observou-se a existência de drenagem de esgotos a céu aberto, mau odor, ou demais atributos físicos negativos. Também observou-se alguns pequenos fragmentos de mangues no interior das propriedades, confinados em pequenas áreas, possivelmente remanescentes de fragmentos maiores, provavelmente suprimidos pela ocupação humana.

Para a instalação do canteiro de obras, segundo o representante da BAMIN, será necessária a construção de uma variante no trecho da BA-001 que vai desde o Condomínio Japar até o condomínio Paraíso das guas. Essa modificao também prevê a suavizaao do traado para aumento de segurana do trânsito de caminhões e maquinários. Viu-se que o trecho possui conservaao regular, porém não possui canaletas de drenagem. Possivelmente, as melhorias que deverão ser feitas para uma eventual instalaao deste empreendimento deve considerar medidas de proteao aos taludes, de segurana de rodagem e de trânsito de pedestres/ciclistas, e de conservaao dos limites das propriedades sem que haja carreamento de drenagens para elas. Em alguns casos, segundo o empreendedor, será necessário haver desapropriaao. Outras vias de acesso a serem utilizadas foram percorridas, constatando-se casos de inexistência ou precariedade dos acostamentos, além de estradas de terras com dimensões inadequadas para o trânsito comum de veículos pesados e aqueles já usuais.

As margens do rio Almada, no local visitado, são ocupadas por vegetaoes baixas e arbustivas, aningas predominantemente. Observou-se muita vegetaao flutuante sendo carregada pelo rio. Foi levantada, durante as audiências, a questão da falta de qualidade ambiental atual do rio Almada em trechos  montante do empreendimento, que de certa forma estaria “esquecido” pelas políticas públicas. Este aspecto será analisado no Parecer avaliativo dos estudos apresentados. Mas, previamente, à plausível requerer que melhorias sejam implantadas pelo empreendedor, na medida de sua responsabilidade, na recuperaao ambiental relativo  impactos oriundos do empreendimento (que planeja fazer captaao de água no rio Almada). Por outro lado, alerta-se ao imprescindível dever do poder público local em cumprir, normalizar e fiscalizar os atuais usos, captaoes, maneiras como vem se dando a ocupaao das margens, desmatamentos, lanamento de esgotos, efluentes e resíduos sem tratamento e fora de padrões exigidos legalmente.

Nas proximidades da chamada “Barra do Abelar”, fronteira norte na poligonal que passa na faixa de praia, observou-se presena de pequeno acúmulo de lixo, resíduos e detritos vegetais. Discutiu-se com representantes da consultoria e da BAMIN sobre a possibilidade de que a cerca do empreendimento, caso autorizado, se afaste da margem desse corpo hídrico de forma a garantir às comunidades locais seu uso.

Sobre a questão das desapropriaoes no trecho entre a BA-001 e rio Almada (comunidade de Juerana), observou-se que apesar da nova poligonal retirar da área a ser desapropriada diversas comunidades e casas isoladas, ainda assim, este processo deverá produzir impactos socioeconmicos.

No interior da nova poligonal, em trecho próximo a vila de Juerana, na parte litorânea,  leste da BA-001, puderam ser observadas, tanto edificaoes em bom estado conservaao (habitadas ou utilizadas para veraneio), quanto edificaoes inacabadas, sendo que algumas destas foram consideradas, nas pesquisas de campo efetuadas pelo empreendedor, como estando “abandonadas”.

Na poligonal prevista, na parte rural de Aritaguá, encontram-se áreas residenciais, de beneficiamento de cacau, plantaoes de laranja, caj, banana, cacau, aipim, coco e mangaba. Pequenos proprietários, posseiros e meeiros, escoam seus produtos através da Cooperativa da Agricultura Familiar do Sul da Bahia - Coofasuba. Tais informaoes foram obtidas através de conversas informais com meeiros e trabalhadores rurais da região. Muitas propriedades da região (antigas fazendas de cacau) não são exploradas diretamente por seus donos, mas sim cedidas a pequenos agricultores familiares através do sistema de *meia*. Alguns meeiros, por sua vez, além da mão de obra familiar, utilizam-se, eventualmente, de mão de obra contratada (um ou dois empregados, em uma relaao de trabalho pautada na maioria das vezes pela informalidade) para

viabilizar um mínimo de produção. Além disso, muitos meeiros e empregados residem em propriedades que serão desapropriadas. Neste sentido, avalia-se que o processo de desapropriação (ou reassentamento) afetará estes grupos sociais, de forma bastante significativa e diferenciada, sendo necessário que sejam avaliados com muito cuidado e atenção para que as medidas de mitigação/compensação não atinjam somente os proprietários das terras, mas principalmente, a estes grupos mais vulneráveis do ponto de vista social e econômico.

Além de trabalharem em terras próprias ou de outros, muitos moradores da área rural de Aritaguá, complementam sua renda através do trabalho assalariado em outras fazendas da região, além de praticarem a pesca e a coleta de guaiamum e do siri, para consumo próprio.

Sobre o possível assoreamento da Barra do Abelar, caso construído o quebra-mar, este poderá formar aproximadamente 100m de saliente. Isto poderá ser minimizado se forem adotadas medidas de retirada/transporte de areia, segundo o empreendedor. Uma alternativa discutida em campo com o representante da BAMIN foi a possibilidade técnica de realizar uma abertura artificial da Barra do Abelar com a mesma periodicidade atual (1 vez ao ano), caso esta medida seja solicitada pelo Ibama, a depender de sua viabilidade técnica e ambiental.

Conforme informado pelo empreendedor, parte da estrada hoje existente deverá ser utilizada como canteiro de obras. Posteriormente, parte deverá ser mantida como via interna, e outra parte deverá ser recomposta/recuperada (PRAD).

Estão planejadas duas pontes sobre o rio Almada. Uma servirá para acesso rodoviário e outra, de maior porte, dará acesso aos píeres *Offshore*. Sendo que, nesta última, serão dispostas as instalações (tubulações, correias, etc) necessárias ao transporte dos produtos que circularão pelo porto.

Ainda sobre estes assunto, é importante salientar que o planejamento dos espaçamentos dos pilares das pontes deve discutir a possibilidade de passagem de embarcações entre os mesmos. Observa-se que ambas as pontes pretendem ter 7m de altura em relação à cota máxima de cheia do rio Almada. O empreendedor indica que poderá ocorrer alguma interferência. Esse aspecto deverá ser considerado na avaliação dos estudos complementares.

2.4.2 – AUDIÊNCIA PÚBLICA EM COARACI

Em Coaraci, a Audiência Pública contou com a participação de servidores públicos municipais, vereadores e movimentos sociais como a Pastoral da Terra, Comissão Pastoral da Juventude, associação de pequenos agricultores, ambientalistas, etc.

Da mesma maneira que nas audiências anteriores, foram feitos inúmeros questionamentos sobre empregos, qualificações necessárias e processos de capacitação em curso. Foram feitas algumas indagações acerca da compensação ambiental inclusive, sobre qual seria o valor da mesma para aquele município. Foi esclarecido que a compensação ambiental prevista no processo de licenciamento ambiental é devida à Unidades de Conservação existentes nas áreas de influência do empreendimento. Foi feita também uma demanda pela criação da Estação Ecológica do Alto Almada. Sobre os benefícios para Coaraci, esclareceu-se que o município deverá ser incluído nos Programas demandados enquanto medidas mitigadoras/compensatórias aos impactos ambientais. Diversas intervenções fizeram referência ao Rio Almada, demonstrando ser esta questão bastante relevante para a comunidade local.

2.5 – Dia 01/06/2012

2.5.1 – VISTORIA NA ÁREA DA PEDREIRA

Já na parte oeste da poligonal, na área do possível retroporto, foram percorridos alguns acessos e vias (inclusive não pavimentadas) já existentes. Esta área é composta por vegetação de maior porte que aquela da poligonal leste, observando-se a existência de plantio de

cacau por uma grande extensão da mesma, por entre a vegetação de maior porte, sistema chamado de “cabruca”. Foi observado, também, alguns agricultores e instalações desse sistema, sendo predominantemente de baixa mecanização. Apesar do tempo chuvoso, não foi observado fontes de emissão de poluentes gasosos ou particulados no local.

Durante a vistoria dessa área prevista como uma das fontes de rocha (pedreira) para o empreendimento, observou-se a existência, nas proximidades da poligonal do projeto, habitações que podem ser afetadas por ruídos e vibrações. A análise dos estudos complementares deve contemplar estes aspectos, bem como aqueles relativos aos acessos já utilizados pelos habitantes locais.

Além do desvio pretendido na BA-001, estão planejados dois novos acessos, observando-se que na Estrada Centenária de Sambaituba (BA-648) há pontos de estreitamento em Aritaguá e Iguape. Há trechos em que somente é possível a passagem de um veículo por vez, o que dificultaria o trânsito local já existente (veículos leves, ônibus escolares, caminhões das fazendas, entre outros) durante os seis meses de uso planejado. O acesso pela Estrada de Itariri deverá iniciar-se na BA-262 (Ilhéus-Uruçuca), passando por um trecho a ser construído. Este trecho de cerca de 5 Km propõe um traçado passando por área rurais que necessitarão ser desapropriadas. Observou-se em campo que há moradores residindo próximo dessas áreas, podendo trazer novos aspectos de mitigação/compensação, devendo ser levado em consideração estes aspectos durante a análise dos estudos complementares.

2.5.2 – AUDIÊNCIA PÚBLICA EM ITAJUÍPE

Neste município, participaram da audiência pública membros do Conselho Municipal do Meio Ambiente – COMMAM, sindicatos (SINTPAV, Produtores Rurais), associações de moradores, partidos políticos, Comissão Pastoral da Terra – CPT, comerciantes, proprietários rurais, ONG ambientalistas, etc.

Da mesma maneira que em Coaraci, a maioria das intervenções (orais e escritas) se referiram aos possíveis impactos sobre o Rio Almada ou sobre possíveis intervenções de recuperação do mesmo. Também foram feitas indagações sobre a questão dos empregos a serem gerados e, posteriormente, sobre o processo de desmobilização da mão de obra. Proprietários rurais manifestaram sua preocupação em relação ao processo de desapropriações, indagando sobre prazos (de análise dos estudos) e sobre indenizações. Também houveram solicitações para que Itajuípe fosse considerada como Área de Influência Direta do empreendimento, devido, provavelmente, à perspectiva de inclusão nos programas e projetos decorrentes do empreendimento. Esclareceu-se que os programas e projetos de mitigação/compensação são vinculados aos impactos e que os grupos sociais das Áreas de Influência Indireta também podem ser contemplados pelos mesmos.

As demais intervenções foram as de apoio ou as contrárias ao empreendimento.

2.6 – Dia 02/06/2012 – AUDIÊNCIA PÚBLICA EM BARRO PRETO

A última das Audiências Públicas contou com a participação de lideranças comunitárias, sindicatos, partidos políticos, dentre outros. A maioria das intervenções foram tão somente de apoio ou contrárias ao empreendimento. Algumas poucas questões levantadas versaram sobre a questão de empregos (qualificação, capacitação, cotas), impactos ambientais e programas voltados à mitigação/compensação aos mesmos.

3. CONCLUSÕES:

A execução da vistoria e a participação nas Audiências Públicas forneceu subsídios importantes para um melhor conhecimento da área que pode ser impactada pelo empreendimento (positiva e negativamente). No mesmo sentido, foi possível aumentar a percepção sobre os anseios

levantados pela população durante as reuniões, entrevistas e nas próprias audiências realizadas.

Sobre as Audiências Públicas, pode-se dizer que as mesmas foram organizadas de acordo com o demandado pelo Ibama, contando com a participação de um grande contingente de instituições governamentais e não governamentais, grupos de interesses e cidadãos. A avaliação do perfil desses grupos retrata o conjunto de atores sociais (e interesses) intervenientes nesse processo. Chamou atenção a presença, em todas as audiências, de um mesmo grupo de pessoas com manifestações favoráveis ou desfavoráveis ao empreendimento, o que, na avaliação desta equipe, é normal e legítimo em processos que envolvem interesses divergentes. Da mesma maneira, considera-se normal o acirramento de posições verificadas em algumas audiências, desvelando as estratégias adotadas pelos defensores de tais ou quais posições.

Por fim, observou-se que a maior parte das manifestações nas audiências dizem respeito à demanda por empregos e à carências de serviços públicos, tais como saúde, educação, saneamento básico, segurança, transportes, etc. É entendimento desta equipe que tais carências, historicamente acumuladas, não serão supridas em sua totalidade por medidas pontuais vinculadas a empreendimentos também pontuais, sejam eles públicos ou privados. ENTRETANTO, há que se considerar que muitas das atividades objeto de licenciamento ambiental impactam e pressionam tais serviços. Nesta perspectiva é que se justifica a implementação de medidas mitigadoras/compensatórias voltadas à essas áreas. Deve restar claro, no entanto, que tais responsabilidades podem e devem ser compartilhadas, mas que, como foi colocado em uma das audiências, o equacionamento de tais problemas devem se dar através de políticas públicas mais abrangentes, não se circunscrevendo à programas/projetos pontuais.

Os aspectos mais relevantes desta vistoria e das Audiências Públicas serão tratados no parecer técnico de análise dos estudos complementares.

É o relatório.

Beatriz Magno Moreira Analista Ambiental	Elizabeth Eriko Uema Analista Ambiental
Gabriel Angotti Magnino Analista Ambiental	Liana Neves Salles Nascimento Silva Analista Ambiental