



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA**  
**FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**  
**PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA**

**ANDRÉ SILVA NECTOUX**

**PROCESSOS DE INSCRIÇÃO E OS CONFLITOS EM TORNO DE  
REPRESENTAÇÕES TÉCNICAS: o EIA/RIMA da ponte Salvador-Itaparica**

**Salvador**

**2022**

**ANDRÉ SILVA NECTOUX**

**PROCESSOS DE INSCRIÇÃO E OS CONFLITOS EM TORNO DE  
REPRESENTAÇÕES TÉCNICAS: o EIA/RIMA da ponte Salvador-Itaparica**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial e obrigatório para obtenção do título de Mestre em Antropologia.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup>. Dra. Cíntia Beatriz Müller

**Salvador**

**2022**

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema Universitário de Bibliotecas (SIBI/UFBA), com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

---

N369 Nectoux, André Silva  
Processos de inscrição e os conflitos em torno de representações técnicas: o EIA/RIMA da ponte Salvador-Itaparica / André Silva Nectoux. – 2022.  
112 f. il.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Cíntia Beatriz Müller  
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2022.

1. Estudo de impacto ambiental. 2. Licenças ambientais – Salvador (BA).  
3. Documentos. 4. Inscrições. 5. Desenvolvimento urbano sustentável. I. Müller, Cíntia Beatriz. II. Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas.  
III. Título.

CDD: 363.7

---



Universidade Federal da Bahia

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA (PPGA)**

**ATA Nº 10**

Ata da sessão pública do Colegiado do PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA (PPGA), realizada em 09/08/2022 para procedimento de defesa da Dissertação de MESTRADO EM ANTROPOLOGIA no. 10, área de concentração Antropologia, do(a) candidato(a) ANDRÉ SILVA NECTOUX, de matrícula 2020110756, intitulada PROCESSOS DE INSCRIÇÃO E OS CONFLITOS EM TORNO DE REPRESENTAÇÕES TÉCNICAS: o EIA/RIMA da ponte Salvador-Itaparica. Às 15:00 do citado dia, por videoconferência, foi aberta a sessão pelo(a) presidente da banca examinadora Profª. Dra. CINTIA BEATRIZ MULLER que apresentou os outros membros da banca: Prof. Dr. CARLOS ALBERTO CAROSO SOARES e Profª. Dra. DEBORAH BRONZ. Em seguida foram esclarecidos os procedimentos pelo(a) presidente que passou a palavra ao(à) examinado(a) para apresentação do trabalho de Mestrado. Ao final da apresentação, passou-se à arguição por parte da banca, a qual, em seguida, reuniu-se para a elaboração do parecer. No seu retorno, foi lido o parecer final a respeito do trabalho apresentado pelo(a) candidato(a), tendo a banca examinadora aprovado o trabalho apresentado, sendo esta aprovação um requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre. Em seguida, nada mais havendo a tratar, foi encerrada a sessão pelo(a) presidente da banca, tendo sido, logo a seguir, lavrada a presente ata, abaixo assinada por todos os membros da banca.

**Dra. DEBORAH BRONZ, UFF**

Examinadora Externa à Instituição

**Dr. CARLOS ALBERTO CAROSO SOARES,  
UFBA**

Examinador Interno

**Dra. CINTIA BEATRIZ MÜLLER, UFBA**

Presidente

**ANDRÉ SILVA NECTOUX**

Mestrando(a)

## AGRADECIMENTOS

Gostaria de dedicar meus agradecimentos, primeiramente, à minha família e em especial meus pais, meu irmão e minhas avós pelo carinho, amor e ensinamentos.

Agradeço à companheira e parceira Thaise por quem tenho profunda admiração e que me incentiva, apoia e traz muita força para construir meus projetos e dar vida a ideias.

À minha orientadora Cíntia, agradeço todo acompanhamento, atenção, receptividade, cuidado e carinho com minhas ideias, escritas e desenvolvimento de minha pesquisa. Muito grato por toda orientação ao longo do percurso de mestrado.

A todos/as colegas do curso de mestrado com quem dividi os percursos intensos dos últimos dois anos e meio e os quais tenho imenso carinho e admiração. Tenho a sorte de ter podido conhecer, apesar das certas distâncias em razão da pandemia, participar da rede que se formou entre nosso grupo e ter podido interagir com os pensamentos e pesquisas de cada um, as quais contribuíram na construção de minha própria trajetória de pesquisa.

Ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia da UFBA e sua coordenação, agradeço a atenção, a acolhida e a infraestrutura proporcionada.

Aos professores do curso de antropologia da UFBA, muito grato por todos/as com quem pude aprender em suas aulas e conversar. Agradeço especialmente aos professores Marcelo, Fátima e Moisés, pelos ensinamentos durante as disciplinas que cursei e que tiveram papel importante também na construção desta pesquisa. Também agradeço ao professor Guillermo pela confiança durante a realização de meu tirocínio e pelo convite em participar na elaboração e condução de uma das disciplinas ao longo de todo um semestre, em conjunto com o tirocínio.

A meu primeiro orientador e mestre na universidade, José Carlos, o qual seus ensinamentos e orientações seguem incentivando a criatividade em meus estudos.

Por fim, agradeço a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia (FAPESB) pelo apoio e investimento na minha qualificação profissional durante todo o curso de mestrado na UFBA.

## RESUMO

O projeto do Sistema de Travessia Salvador — Ilha de Itaparica sobre a Baía de Todos os Santos, empreendimento promovido pela Secretaria de Planejamento do Estado da Bahia — SEPLAN do Governo do Estado, prevê, dentre os equipamentos viários a serem instalados, a construção de uma ponte de aproximadamente doze quilômetros conectando a capital baiana à Ilha de Itaparica. Este empreendimento, que é tema de debates das populações soteropolitana e da região do Recôncavo Baiano há anos, e compõem parte das políticas desenvolvimentistas das últimas gestões do governo estadual, teve na última década desdobramentos administrativos e governamentais que culminaram no processo de licenciamento e, posteriormente, a concessão de licença prévia do projeto. O empreendimento também tem sido objeto de denúncias e manifestações contrárias por parte de comunidades mobilizadas e pesquisadores em face à forma com que o projeto e, principalmente, o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) foram elaborados. Tendo como foco o EIA, produzido pelo consórcio V&S Ambiental/NEMUS e publicado em 2015, e produzido para o licenciamento prévio do empreendimento, a presente dissertação tem como propósito analisar este documento em sua tessitura e nas construções textuais e discursivas presentes em seu conteúdo. Entendendo este documento como um instrumento e tecnologia partícipe de ritos institucionais como o licenciamento ambiental e audiências públicas, o EIA é examinado também em suas articulações dentro do conflito envolvendo a implantação deste empreendimento e a retórica do desenvolvimento que este está atrelado. Neste trabalho etnográfico com documentos, além do estudo de impacto, atas de audiência, planos de desenvolvimento econômico, notícias de jornais e a participação em eventos de debate acerca do empreendimento fizeram parte do material analisado. A tessitura do documento do EIA, articulada aos contextos e dinâmicas das disputas em torno da ponte, é analisada no intuito de entender os atravessamentos discursivos e as performances textuais na construção dos “diagnósticos”, classificações e representações. Tais construções instrumentalizam o gerenciamento de espaços e sujeitos, inscrevendo territórios e coletividades sociais em outros regimes de existência, e participam de imaginário social e institucional atrelado à modernidade importada e a ideia de desenvolvimento.

**Palavras-chave:** Estudo de Impacto Ambiental. Licenciamento Ambiental. Documento. Inscrições. Desenvolvimento. Conflitos.

## ABSTRACT

The project of the Crossing System Salvador — Ilha de Itaparica over the Baía de Todos os Santos, promoted venture of the Bahia State Planning Department — SEPLAN from the State Government, predict, among the road equipment to be installed, the construction of a bridge of approximately twelve kilometers connecting the capital of Bahia to the Island of Itaparica. This venture, which has been the subject of debates among the populations of Salvador and the Recôncavo Baiano region for years, and is part of the development policies of the last administrations of the state government, had administrative and governmental developments in the last decade that culminated in the licensing process and, later, the granting of a prior license for the project. The venture has also been object of complaints and contrary manifestations by mobilized communities and researchers in face of the way in which the project and, mainly, the Environmental Impact Study (EIA) were prepared. Focusing on the EIA, produced by the V&S Ambiental/NEMUS consortium and published in 2015, and produced for the prior licensing of the venture, the present dissertation aims to analyze this document in its texture and in the textual and discursive constructions present in its content. Understanding this document as an instrument and technology that participates in institutional rites such as environmental licensing and public hearings, the EIA is also examined in its articulations within the conflict involving the implementation of this venture and the rhetoric of development that is linked to. In this ethnographic work with documents, in addition to the impact study, audience minutes, economic development plans, newspaper news and participation in debate events about the enterprise were part of the material analyzed. The fabric of the EIA document, articulated to the contexts and dynamics of the disputes around the bridge, is analyzed in order to understand the discursive crossings and textual performances in the construction of “diagnoses”, classifications and representations. Such constructions instrumentalize the management of spaces and subjects, inscribing territories and social collectivities in other regimes of existence, and participate in the social and institutional imaginary linked to imported modernity and the idea of development.

**Keywords:** Environmental Impact Study. Environmental Licensing. Document. Inscription. Development. Conflict.

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 — MAPA COM DESTAQUE DO TRAÇADO DA PONTE E SVO	24
FIGURA 2 — LINHA DO TEMPO: EVENTOS OFICIAIS REFERENTES A PONTE	25
FIGURA 3 — MAPA DA ÁREA DE IMPACTO URBANO DIRETO DO SVO	53
FIGURA 4 — QUADRO COM INDICADORES SOCIOECONÔMICOS	54
FIGURA 5 — MAPA COM TRAÇADO DAS ALTERNATIVAS	59
FIGURA 6 — MAPA PROJEÇÃO DAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA	67

## LISTA DE ABREVIATURA E SIGLAS

ADA	Área Diretamente Afetada
AID	Área de Influência Direta
AII	Área de Influência Indireta
BTS	Baía de Todos os Santos
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
ITA	Itaparica
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PLUR	Plano Urbanístico
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental
SEDUR	Secretaria de Desenvolvimento Urbano
SEPLAN	Secretaria do Planejamento
SSA	Salvador
SVO	Sistema Viário do Oeste

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>10</b>
1.1	RELAÇÕES TEÓRICAS E DE APLICAÇÃO: ESTUDOS ANTROPOLÓGICOS E O EMPREGO DE NOÇÕES DE DESENVOLVIMENTO	13
<b>2</b>	<b>A PONTE SALVADOR — ITAPARICA E O IMAGINÁRIO FEÉRICO DO DESENVOLVIMENTO</b>	<b>21</b>
2.1	O PROJETO DA PONTE SALVADOR — ITAPARICA	21
2.2	A “BAÍA FEÉRICA”: SALVADOR, A BTS E O DESENVOLVIMENTO	26
2.3	TECNOLOGIA, GOVERNAMENTALIDADE E IMPACTO: GRANDES EMPREENDIMENTOS URBANOS	37
2.4	QUESTÕES CONCERNENTES A PESQUISA ANTROPOLÓGICA COM DOCUMENTOS	43
2.5	O EIA COMO MATERIAL DE ANÁLISE	44
<b>3</b>	<b>FABRICANDO ARTEFATOS DIAGNOSTICANTES: REPRESENTAÇÃO E INSCRIÇÕES DENTRO DO EIA</b>	<b>49</b>
3.1	REPRESENTAÇÃO, TÉCNICA E DISCURSO	65
3.2	AMOSTRAS, PERCEPÇÕES E O CONSTRUCTO DO “CONSENSO” DIANTE DA NECESSIDADE “PELO DESENVOLVIMENTO”	82
3.3	REDES SOCIOTÉCNICAS E DIAGNÓSTICOS	91
<b>4</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>99</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>105</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A presente dissertação é parte de um longo percurso de pesquisa em que busco compreender, analisar e interpretar alguns dos processos envolvidos na elaboração de discursividades que integram projetos de desenvolvimento socioeconômicos e que participam de políticas de planejamento urbano. Essa pesquisa também é resultado de minha análise e debruçar sobre documentos envolvidos no processo de licenciamento ambiental do projeto de empreendimento da Ponte Salvador — Itaparica e o Sistema Viário do Oeste, instrumento viário e urbano integrante de políticas de desenvolvimento econômico do Governo Estadual da Bahia, e em especial o Estudo de Impacto Ambiental deste projeto.

Esta pesquisa integra minha trajetória acadêmica em que o interesse por analisar e discutir os conflitos em torno da implementação de empreendimentos urbanos de grande porte, políticas de planejamento urbano, discursos da ideologia “desenvolvimentista” e o efeito das biopolíticas de Estado sobre populações urbanas são temas aos quais venho me dedicando (NECTOUX, 2017; 2021). Desde os percursos iniciais na graduação junto a Universidade Federal do Rio Grande do Sul, onde me graduei em Ciências Sociais, tive como trabalho de conclusão a incursão etnográfica voltada a analisar as percepções e elaborações reflexivas de algumas famílias impactadas pela construção da Nova Ponte do Guaíba, na capital gaúcha de Porto Alegre (NECTOUX, 2017). O empreendimento viria a forçar o deslocamento de mais de quinhentas famílias, processo esse que envolveria um enorme conjunto de procedimentos administrativos, conflitos em torno de cadastramentos, classificações, direitos e transformaria perspectivas e formas de vida das comunidades impactadas.

Durante minha graduação e desenvolvimento da pesquisa que viria a ser meu trabalho de conclusão, trabalhei durante três anos junto a Defensoria Pública da União, órgão público voltado à prestação de assessoria jurídica a pessoas em hipossuficiência econômica, local esse que seria de grande importância para minha formação profissional. Seria na atuação como estagiário no Setor de Sociologia por dois anos e como assessor junto a Defensoria Regional de Direitos Humanos do Rio Grande do Sul, que, dentre os inúmeros processos, pessoas, situações e, principalmente, histórias de vida drasticamente diferentes, estaria também em contato com os processos de defesa jurídica e atuação deste órgão em interesse das famílias que seriam realocadas devido ao empreendimento da nova ponte que era construída sobre o lago Guaíba.

A partir dessa experiência de pesquisa e profissional, prossegui o percurso em dedicar a análise antropológica aos contextos e conflitos em torno das políticas de “transformação” e expansão das áreas urbanas nos contextos brasileiros. Para além disso, as formas políticas de organização e fricção dos/as agentes governamentais; setores empresariais e da construção civil, empreiteiras e mercado imobiliários; comunidades e organizações da sociedade civil, o conjunto de grupos envolvidos no que Gustavo Lins Ribeiro (2008) caracteriza como “dramas desenvolvimentistas”, se tornaria parte fundamental do conjunto significativo de toda uma rede linguisticamente imbricada quando o assunto é “desenvolvimento”. Esta palavra que já há algumas décadas participa do léxico social e que, por vezes, assume uma significação unívoca e caráter de “obviedade” como algo necessário (ESCOBAR, 2005), para minhas análises e percurso analítico tomaria protagonismo como um certo totem a percorrer os discursos dentro dos ambientes formais e informais dos conflitos em torno de empreendimentos urbanos.

Na presente pesquisa, portanto, levantei questões com o intento de complexificar o que em um documento técnico-científico como o Estudo de Impacto Ambiental, que contém seus atravessamentos constitucionais, econômicos e socioambientais, por vezes se constitui como algo tido como cristalizado e unívoco por parte do Estado e empresas privadas associadas ao empreendimento. Sendo assim, se torna relevante a análise de documentos que possuem influência em processos de legitimação e autorização para a implementação de empreendimentos de grande impacto. Também é para as comunidades que, conforme a literatura que me acompanha nos estudos e minha própria trajetória de pesquisa em campo, acabam por diferentes formas serem invisibilizadas e silenciadas nos processos de elaboração, licenciamento e execução das políticas de mitigação de impactos, este estudo buscou compreender mecanismos imbricados na tessitura de documentos que têm implicação direta na vida de grupos sociais inteiros.

A partir dos documentos participantes dos processos e ritos burocráticos de licenciamento e autorização dos empreendimentos, pude apreender e compreender as complexidades da pesquisa dedicada a documentos. Materiais estes contundentes para o entendimento dos contextos em que diferentes grupos se encontram implicados em dimensões da formalidade técnica de representações científicas, presentes nos Estudos de Impacto Ambiental; na significação e construção simbólica do que são “meio ambiente”, “impacto”, “riscos” e demais classificações integrantes desses processos.

Tomando os documentos como artefatos também pude averiguar o constructo linguístico e simbólico não apenas do que se encontra presente, escrito e apresentado como

“verdade”, mas a implicação e relevância das ausências, imprecisões, do destaque e pouco caso para uma ou outra informação (FERREIRA, 2018; ROSA, 2016). Foi através do Estudo de Impacto Ambiental do projeto da Ponte Salvador — Itaparica e do Sistema Viário do Oeste que, como pedra de toque para analisar os processos de inscrição (NECTOUX, 2021; ROSE, 1988) de contextos sociais, que possibilitam a significação e legitimação de políticas de desenvolvimento, e como este documento é colocado em movimento por diferentes atores e em diferentes contextos no espaço-tempo, pude desdobrar novas análises dentro da temática acerca das políticas do desenvolvimento, suas tecnologias (FERREIRA, 2018) seus conflitos.

Entendendo também que o EIA é um produto importante na histórica luta pela preservação de ecossistemas e grupos sociais outros-que-humanos, busco analisar o estudo de impacto de forma a complexificar as possibilidades de compreensão dos usos deste documento dentro dos ritos e processos de licenciamento ambiental. Compreende-se aqui seu valor como instrumento de fiscalização e mitigação de impactos ambientais, concomitantemente a compreensão da necessidade de abordar tal documento em seus contextos e usos dentro dos conflitos.

O empreendimento etnográfico desempenhado junto ao EIA e o conjunto de documentos que compõem os procedimentos do licenciamento do empreendimento em questão foram acompanhados também por uma sistematização e cartografia das redes às quais tais os documentos participam. Na busca por localizar os fluxos e procedimentos os quais não apenas o estudo de impacto, mas planos urbanísticos, contratos, atas de audiências e matérias de jornais compõem as redes e relações atreladas ao projeto da Ponte, desdobramentos a partir do licenciamento ambiental e os caminhos discursivos puderam ser rastreados. Foi nesse processo de rastreio do fluxo desses artefatos, em destaque o EIA, que a análise do conteúdo presente nesses documentos possibilitou o mapeamento e compreensão de certos constructos discursivos partilhados dentro dos contextos do conflito em torno do empreendimento da ponte e seu licenciamento.

Esta dissertação consiste em três partes. A primeira se encontra dedicada à apresentação geral do empreendimento da Ponte Salvador — Itaparica e do Sistema Viário do Oeste. Ainda neste capítulo realizo uma extensa análise acerca do que entendo como o constructo e efeitos do discurso do desenvolvimento no contexto baiano e, mais especificamente, na capital Salvador. Na parte final deste se encontram reflexões que concernem à pesquisa antropológica com documentos e o Estudo de Impacto Ambiental como material de análise.

Na segunda parte o Estudo de Impacto Ambiental é examinado como um artefato etnográfico e material de relevância para analisar as implicações políticas e as discursividades das políticas de desenvolvimento. Produzindo uma certa cartografia e com o intento de colocar o EIA “em movimento”, deixando desassossegado seus argumentos supostamente cristalizados pelo texto publicado, trago também o âmbito dos espaços que pude circular, em grande maioria de modo virtual e remoto através do computador e aplicativos de videochamada, e demais documentos atrelados à trama dos conflitos em torno do projeto da ponte. Estes outros materiais, que vão desde relatos orais, depoimentos, atas de audiências a colunas de jornais, compõem o que entendo como o campo de forças e disputas em que o EIA se torna um instrumento em manuseio e que implica em estruturar significados e legitimar políticas, ao mesmo tempo que se constitui como objeto alvo de críticas e contraposição por parte de diferentes atores e grupos que são contrários ao empreendimento.

Na terceira e última parte se encontram as considerações finais, na qual realizo um apanhado das reflexões e argumentos construídos ao longo da pesquisa e as questões que surgiram a partir dos desdobramentos do percurso analítico empreendido.

#### 1.1 RELAÇÕES TEÓRICAS E DE APLICAÇÃO: ESTUDOS ANTROPOLÓGICOS E O EMPREGO DE NOÇÕES DE DESENVOLVIMENTO

As questões concernentes ao campo do desenvolvimento envolvem uma miríade de concepções, visões, valores e discursos que, nos variados contextos socioculturais, participam das redes e interações entre diferentes atores e seus interesses. Como diferentes campos atravessados por disputas, tensões e estratégias políticas entre atores sociais, cada campo do desenvolvimento em suas dinâmicas e organização é marcado “por diferentes capacidades de poder e interesses que são articulados por meio de processos históricos de estruturação de redes” (RIBEIRO, 2008, p. 80).

Como conceito, o desenvolvimento comumente se encontra capturado por noções atreladas aos estudos econômicos e as políticas de expansão e crescimento econômico dos países em um contexto globalizado de mercado. Parte integrante do campo simbólico da modernidade, projetada após o fim da segunda guerra mundial pelos países “vitoriosos” e ricos, as implicações para o conceito de desenvolvimento, em parte, estão conjugadas em relações macroeconômicas entre os países que no projeto de modernidade estariam em diferentes posições dentro do quadro evolutivo da concentração de capital. Dentro do ethos evolucionista da economia globalizada as diferentes assimetrias entre os países, em relação a,

por exemplo, seu grau de industrialização ou seu investimento em tecnologia, estão integradas no campo simbólico em que termos como “desenvolvido” ou “subdesenvolvido” (ou “em desenvolvimento”) dizem respeito a índices e classificações estabelecidos dentro de relações de poder.

Na antropologia o conceito de desenvolvimento esteve imbricado desde a formação da disciplina e em suas fundações teóricas. Em sua origem como disciplina, pesquisadores como Lewis Morgan e Edward B. Tylor foram responsáveis no final do século XIX por elaborar práticas analíticas que, dentro da perspectiva de um “evolucionismo social”, desempenharam formulações teóricas sobre coletividades sociais não ocidentais que buscavam um entendimento do que eram considerados como grupos em estágios “primitivos” de “progresso” em relação às sociedades ocidentais, estado-nacionais, modernas e urbanizadas. Desenvolvimento durante este período estava atrelado a princípios fundamentados na ideia de estágios sociais humanos em que ao longo da história determinadas sociedades emergiam da “simplicidade” de suas organizações sociocsmológicas para estamentos mais “complexos” evolutivamente da vida social (FERGUSON, 2005, p.142). A força motriz da história estaria associada às ideias do evolucionismo e de um inexorável “desenvolver” dos humanos para arranjos organizacionais, sob a égide do racionalismo, mais “avançados”.

As teorias do “evolucionismo social” estabelecidas por Morgan e Tylor versavam dentro de uma noção de linearidade histórica e do progresso humano em que o escopo analítico acerca da distinção entre sociedades era interpretado através de níveis de desenvolvimento. Seus dispositivos teórico-conceituais buscavam compreender comunidades concebidas como conservadas em estágios dentro de um panorama evolutivo. Ademais, estes esforços analíticos integravam o projeto de constituir uma nova disciplina científica que, em sua gênese, incorporava métodos, conceitos e teorias de outras áreas como as ciências biológicas. Tendo como objetos de estudo os modos de vida das coletividades sociais autóctones e suas práticas tradicionais, a antropologia teria em sua gênese práticas que participaram da racionalização e legitimação dos processos de dominação e subjugação epistêmica de grupos autóctones durante os processos de colonização de regiões dos continentes africano, asiático e americano.

A superação da perspectiva evolucionista dentro da antropologia seria expressa a partir das revoluções conceituais e metodológicas propostas, respectivamente, por Franz Boas e Bronislaw Malinowski. Em sua perspectiva relativista, Franz Boas deslocaria o eixo da ideia de uma linearidade evolucionista da história e, portanto, do “progresso” das sociedades, criticando a ideia nuclear de desenvolvimento assentado no espírito moderno europeu e, deste

modo, propondo uma relativização das perspectiva dos estudos de determinadas coletividades sociais. A virada boasiana indicaria também os esforços epistêmicos de uma disciplina que voltava-se a complexificação das questões empíricas de seu próprio fazer e assumia uma postura mais crítica aos efeitos dos empreendimentos coloniais europeus.

Malinowski estabeleceria em seus estudos *in loco* instrumentos e dispositivos teórico-analíticos que permitiram novos rumos ao desenvolvimento e estruturação da antropologia como prática científica. Colocando o trabalho de campo como central para os estudos acerca das sociedades e seus modos de organização, a revolução malinowskiana na antropologia permitiu que o objeto de estudo antropológico ultrapassasse a simplicidade com que o escopo do evolucionismo social observava as sociedades “primitivas”, relegadas a coadjuvantes de sua própria produção existencial, provocando a centralidade de se observar a significação e importância das práticas e tipos de economias existentes nos grupos sociais de modo de vida tradicional.

Apesar da mudança na perspectiva metodológica e conceitual, a antropologia proposta por Boas e Malinowski ainda operava dentro do binômio “moderno” e “primitivo”, primando pelas sociedades não ocidentais e autóctones como objeto de estudo primordial da disciplina. Os estudos sobre as coletividades sociais não assentavam mais sobre perspectivas comparativas aos termos de níveis de progresso e desenvolvimento, contudo, a superação de um ethos evolucionista deu lugar a uma adequação semântica e conceitual que opera dentro da ideia de sociedades “modernas” e “primitivas”. Diante disso, ao longo do século XX, conforme Ferguson (2005), o desenvolvimento não era mais substanciado pelas ideias evolucionistas, mas constituiu um léxico nas práticas analíticas da antropologia que se perpetuou no constructo epistemológico de um “nós”, desenvolvidos, modernos, científico e racional, e um “eles”, objetos de estudo, não desenvolvidos, elaborados dentro de esquemas conservados de seus modos de vida tradicionais. O conceito de desenvolvimento no início do século XX estaria mais em segundo plano como recurso conceitual, ao passo que as perspectivas analíticas do culturalismo e a própria ideia de “cultura” e seu funcionamento assumiram mais o protagonismo dos dilemas analíticos da disciplina nesta época.

Nos anos seguintes ao fim da Segunda Guerra Mundial e os processos de descolonização de regiões nos continentes africano e asiático, assim como o nascimento de novos projetos nacionais nessas regiões, apresentou um novo cenário para as questões vinculadas ao discurso do desenvolvimento. O acirramento de uma ampliação do mercado globalizado e marcado pelo protagonismo da industrialização como objetivo ideal de projeto

de “crescimento econômico” e enriquecimento dos países, elaborou uma nova organização hierárquica entre os diferentes contextos sociais.

A narrativa do desenvolvimento viria a ocupar o imaginário das relações políticas internacionais que no arranjo macroeconômico dividia as nações em diferentes níveis de riqueza e industrialização, e portanto, diferentes posições de poder no quadro globalizado da economia. Esta narrativa também dizia respeito ao caráter da consolidação dos sistemas políticos estado nacionais, a formação de novos países e as ideias de democratização e soberanias que estavam atreladas às infraestruturas produtivas dos países e sua participação numa rede econômica globalizada. Conforme Santos (2001) a arquitetura da globalização configura um caráter em que a unicidade técnica assume também participação na significação de ideias como progresso e projetos de “desenvolvimento”. Desta forma, também se encontra retomada a ideia de um “motor único na história” (SANTOS, 2001, p.24) em que, deixado de lado a retórica evolucionista do século XIX, a globalização permitiu a ação do imperialismo através de uma economia simbólica em que sistemas de governo, de economia e tecnológicos tornavam-se “tipos ideais” a serem seguidos.

No campo dos estudos sociais a dimensão do conceito de desenvolvimento permanecia presente no modo como a preocupação com os processos de modernização dos diferentes grupos sociais, seus contextos nacionais e mudanças socioculturais aconteciam. O campo da modernidade e seus conflitos dispunham novas questões para a antropologia que, durante as décadas de 50 e 60 viria a elaborar novos campos de estudos preocupados nas dinâmicas sociais no meio urbano, nas questões acerca do trabalho, dinâmicas em contextos da industrialização e institucionalização da modernidade como espírito de uma época.

Neste período os estudos antropológicos aplicados estavam preocupados nas dinâmicas estruturais de grupos individuais focalizados e no recente campo de estudos das sociedades “complexas”, industriais, urbanizadas, capitalistas e no amálgama simbolizado pela modernidade. Na cosmologia moderna, urbana e industrial o campo do desenvolvimento como empreendimento social (BERGER, LUCKMAN, 2004) assume um caráter mais materialista, em que o interesse para com o conjunto de políticas, leis e saberes técnico-científicos, bem como com o Estado, seus agentes e a sociedade em sua heterogeneidade partilham de um conjunto de instrumentos simbólicos que, embora em suas diferentes possibilidades interpretativas, concebem o desenvolvimento como objetivo partilhado.

[...] with the new project of official modernization, issues of development came increasingly to belong (as had the earlier issues of “acculturation” and “social change”) less to the academic world of theory (which remained largely devoted to comparing and generalizing about “primitive societies”) than to a domain of practical, policy oriented work on problems of contemporary economic transitions. “Development” had become “applied”. (FERGUSON, 2005, p. 145)

Desempenhando um novo rumo dentro da antropologia crítica à ortodoxia das análises evolucionistas, funcionalistas e as perspectivas analíticas que partiam de noções de um certo “progresso humano” nos processos históricos, os estudos antropológicos de influência marxista trariam novos entendimentos acerca do campo do desenvolvimento. A pesquisa antropológica passaria a estudar as organizações sociais a partir da relação dos diferentes grupos e seus processos históricos de relações de poder em que empreendimentos políticos de dominação política, epistêmica e, principalmente, da exploração econômica.

As abordagens analíticas influenciadas pelo materialismo histórico conduziram na antropologia um olhar para o conceito de desenvolvimento que o localizam dentro das discursividades do capitalismo. O projeto de expansão das economias capitalistas e as relações de dominação, baseado na exploração de matérias primas, mão-de-obra, na expansão do mercado industrializado, desempenhou a construção de um conjunto de esquemas simbólicos e mobilizou um conjunto de saberes e instituições que contribuíram para que “desenvolvimento” passasse a organizar formas de moralidade e elaborar necessidades. Classificações como “subdesenvolvidos” ou “terceiro mundo” compõem o léxico instrumental que organiza certas hierarquias dentro do capitalismo e que, parte dessas elaborações, compuseram e seguem compondo o vocabulário das ciências sociais.

Apesar de uma grande ruptura com a ortodoxia do evolucionismo social ou mesmo das teorias funcionalistas e estruturalistas, o eixo em que o conceito de desenvolvimento viria a ser realocado pela perspectiva marxiana na antropologia não perde seu uso. Dentro do campo das relações capitalistas a concepção de desenvolvimento significa a de um “desenvolvimento capitalista”, portanto, de um constructo da ideia de progresso (a acumulação de capital). Contudo, nas disputas ideológicas do campo político o desenvolvimento não estaria capturado apenas na cosmologia do sistema capitalista, sendo um conceito em disputa nas alternativas ao sistema, como nos modelos socialistas, ou seja, existiria uma espectro moral imbricado nas disputas simbólicas de “desenvolvimento”.

Ao longo dos processos de transformação do universo disciplinar da antropologia se percebe também a mudança do caráter conceitual do desenvolvimento do âmbito determinista, vinculado à ideia de uma história única da “evolução” humana, a assumir um emprego prático

dentro dos contextos de formação histórica do campo político, dos projetos econômicos e das relações de poder.

A partir das décadas de 60 e 70 a antropologia havia assumido em diferentes contextos, dentre eles o brasileiro, uma postura mais presente na proposição e lutas relacionadas às políticas de desenvolvimento. Ocupando um protagonismo dentro das redes e instituições, gradativamente a disciplina passaria a não apenas contar com campos de pesquisa voltados a estudar o desenvolvimento como também participar ativamente da elaboração de programas e políticas dentro da perspectiva de integração dos diferentes grupos nos projetos “desenvolvimentistas”.

Na América Latina, as tradições das antropologias indigenistas são marcadas, entre outras coisas, por várias orientações que dizem respeito ao “desenvolvimento” dos povos indígenas. Estas, na maioria dos casos, representam objetivos emancipatórios, promovendo a articulação de visões de futuro pelos próprios indígenas, como manifestado no conceito de *etnodesarrollo/etnodesenvolvimento* (mas, em alguns casos, também continuam a defender os velhos objetivos integracionistas). (SCHRÖDER, 1997, p.89)

Como discurso que organiza arranjos classificatórios manejando assimetrias dentro de um sistema mundial que está vinculado aos níveis de industrialização, urbanização, mão de obra qualificada, tecnologias, a lógica do desenvolvimento envolve um conjunto de estratégias relacionadas ao contexto das relações capitalistas. As disputas pelos significados constituem parte dos processos históricos de formação desse sistema de crenças, que em suas taxonomias elabora um conjunto de instrumentos que participam do exercício de poder dentro das dinâmicas mundiais. O conjunto de usos e significados é instrumental para constituir a crença na existência de um ponto a ser atingido (RIBEIRO, 2008) e, com isso, elaborar o conjunto de metáforas - do progresso, do atraso, do “primeiro” e “terceiro” mundo.

Contemporaneamente, apesar da ideia de desenvolvimento operar predominantemente dentro de uma gramática capitalista seus usos e significados continuam a ser transformados, ressignificados e adaptados aos diferentes interesses de atores e instituições. A incorporação do tema do “meio ambiente” nas questões públicas, desde a década de 70, viria a incorporar um conjunto de críticas aos modos de produção industriais, dos modelos de urbanização e do crescimento de um extrativismo predatório e neocolonial. Como outro elemento imbricado nas questões sociais, o meio ambiente passou a integrar a economia simbólica dos conflitos atrelados ao campo político e econômico do desenvolvimento (LEITE LOPES, 2006, p. 34). Dentro do escopo destas questões o desenvolvimento viria a ganhar novas terminologias que acompanham e incorporam as preocupações com os riscos e perigos ao meio ambiente, seria o

caso de nomenclaturas como “desenvolvimento sustentável” que atualmente se encontra usada em larga escala.

Como conceito, o desenvolvimento esteve presente no percurso da formação da antropologia como disciplina científica e campo profissional de atuação (FERGUSON, 2005). A intimidade da disciplina com ideias de desenvolvimento não remete apenas às origens de formação da disciplina, conforme exploradas anteriormente, mas persistem nas dinâmicas internas do campo das ciências sociais em seus aspectos epistêmicos e metodológicos. A antropologia se constituiu no uso instrumental de divisões conceituais em que termos como “tradicional”, “moderno”, “primitivo”, “selvagem”, “natureza”, “cultura” compuseram e seguem compondo parte do léxico empregado em pesquisas. Mesmo após transformações internas na disciplina nas últimas décadas e críticas acerca das implicações de esquemas classificatórios, a elaboração dos objetos de estudos na antropologia ainda privilegia determinados contextos. Grupos sociais caracterizados as “margens do desenvolvimento”, “vulneráveis”, “tradicionalistas” e o esquema relacional entre pesquisador-pesquisado são parte das dinâmicas da pesquisa antropológica que partilham das gramáticas do campo do desenvolvimento e que estabelecem relações de exercício de poder.

Na partilha de gramáticas e entrecruzamentos práticos a antropologia voltada a estudar o desenvolvimento acaba por constituir também entendimentos sobre os próprios constructos epistêmicos de sua disciplina. As noções de campo do desenvolvimento e a constituição dos consórcios (RIBEIRO, 2008) imbricados em projetos e políticas desenvolvimentistas tem sido objetos de estudo interessantes para não apenas entender dinâmicas contemporâneas dos efeitos das relações capitalistas de exploração em dinâmicas mundiais. Na análise do conjunto de redes e atores envolvidos, a antropologia tem se voltado a analisar os processos de transmutação que projetos de desenvolvimento e a discursividade “desenvolvimentista” operam sobre decisões e interesses políticos, gerenciando-os de maneira técnica e institucionalizada a fim de manejar conflitos e suprimir outros discursos. Com isso se elaboram também os papéis de atores estatais, instituições públicas e privadas, o universo formalizado da burocracia e, dentre outros agentes, as ciências e saberes disciplinares como a antropologia.

A complexidade das questões concernentes ao campo do desenvolvimento e suas tramas sociais dizem respeito a um conjunto diverso das implicações das políticas e dimensões simbólicas atrelados à ideia de desenvolvimento. Tal dimensão se estende aos âmbitos das ciências sociais como conjunto de saberes imbricados como formas técnicas e institucionais participantes tanto da implementação da expansão dos poderes administrativos e

formais de governança estatal, quanto das análises críticas desempenhadas acerca dos processos de dominação e relações de poder atrelados às políticas desenvolvimentistas e posturas tecnocráticas de Estado.

## 2 A PONTE SALVADOR — ITAPARICA E O IMAGINÁRIO FEÉRICO DO DESENVOLVIMENTO

### 2.1 O PROJETO DA PONTE SALVADOR — ITAPARICA

O Sistema de Travessia Salvador — Itaparica sobre a Baía de Todos os Santos (BTS) através da Ponte Rodoviária é um dos empreendimentos que compõem o planejamento de reestruturação do Sistema Viário Oeste. Este conjunto de empreendimentos rodoviários terão influência sobre grande porção do estado baiano e, principalmente, sobre os municípios de Salvador, Itaparica e Vera Cruz.

A relevância da Ponte Salvador — Itaparica, que integra as discussões governamentais e da população baiana há décadas, existe dentro de uma crença por parte do poder público e setores da sociedade baiana de que este instrumento viário permitirá uma maior circulação e vazão de mercadorias, intensificando a capilaridade do fluxo de produtos, dinamizando o acesso da capital aos demais municípios do estado<sup>1</sup>. Ademais, a ponte representa a possibilidade de adensar o povoamento da ilha, permitindo também o fácil acesso via rodoviária aos municípios localizados na Ilha de Itaparica e na contracosta da BTS, região essa que tem em sua vida econômica a pesca, mariscagem e o turismo como elementos de grande importância (TEIXEIRA; SOUSA, 2018).

Em 1967, houve a primeira proposição de uma ponte que ligasse a capital a Ilha de Itaparica, mas é no ano de 2013 que o primeiro passo é dado com a publicação do Decreto 14.256, que instituiu o Comitê Executivo e o Grupo de Trabalho Executivo. Tais movimentos serão constituintes administrativos do Plano de Desenvolvimento Socioeconômico da Macroárea de Influência da Ponte Salvador — Itaparica, com “a finalidade de articular, desenvolver e executar ações para a implantação do Projeto Sistema Viário Oeste (SVO)” (TEIXEIRA, SOUSA, 2018).

Apesar da travessia rodoviária sobre a Baía de Todos os Santos existir dentro do imaginário da sociedade baiana desde a década de 60, é apenas no ano de 2010 que as primeiras investidas governamentais são empreendidas em direção à ponte: naquele ano o Governo Estadual da Bahia sob gestão do governador Jaques Wagner, do Partido dos

---

<sup>1</sup> De acordo com o EIA (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015, p. 29): “O projeto da Ponte pretendia responder ao apelo da sociedade baiana nesse sentido, bem como a demanda que resultava não só da construção física para o crescimento da cidade de Salvador, mas também da necessidade de expansão da sua área de desenvolvimento econômico e potencialização do fluxo de mercadorias e serviços.”

Trabalhadores (PT), realiza através da Secretaria de Planejamento — SEPLAN<sup>2</sup>, tendo na época Walter Pinheiro como secretário e Paulo Henrique Almeida como superintendente de planejamento estratégico, a contratação de empresa para a elaboração de projeto de construção de uma ponte entre Salvador e Itaparica. A ponte para alguns setores da sociedade baiana e do Governo é vista como a:

[...] parte mais importante do Sistema Viário do Oeste (SVO), pois abre uma nova entrada para a grande península onde se localiza a Região Metropolitana de Salvador (RMS), integrando-a com a BR 242, principal via de acesso ao oeste do estado e do país (TEIXEIRA, SOUSA, 2018, p.601)

O projeto teria continuidade em 2013, com a publicação do Edital de Concorrência Pública nº 001/2013, emitido pela Secretaria do Planejamento do Governo Estadual da Bahia, que designou o consórcio V&S Ambiental/NEMUS para a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental. Este estudo foi subsidiado pelo Projeto Básico de Engenharia para Construção da Ponte Salvador — Ilha de Itaparica, Acessos aos Sistemas Viários e Reconfiguração da BA-001 no Trecho Situado na Ilha de Itaparica, de responsabilidade do Consórcio de Engenharia ENESCIL/COWI/Maia Melo Engenharia, com sede na cidade de São Paulo. A partir destes movimentos se constituiu um percurso para a implantação da ponte, tendo a SEPLAN como setor responsável pela gestão do empreendimento.

No final do ano de 2019 ocorreria o leilão que definiria o consórcio responsável pela execução das obras e a exploração econômica dos instrumentos construídos. Composto pelas empresas chinesas China Railway 20 Bureau Group Corporation — CR20; CCC South America Regional Company S.Á.R.L — CCC SOUTH AMERICA e China Communications Construction Company Limited — CCCCLTD, o consórcio teria um ano para elaborar o projeto e outros quatro para construir o equipamento. Um ano depois do leilão o contrato de concessão N°001/2020 — SEINFRA seria firmado, constituído no processo

---

<sup>2</sup> A responsabilidade de executar a contratação para tal procedimento de elaboração de projeto é atribuída a Secretaria do Planejamento do Estado, conforme Art. 2º do regimento da secretaria, em que:

I — coordenar a elaboração e a atualização dos instrumentos de planejamento governamental: Plano Estratégico, Plano Plurianual, Diretrizes Orçamentárias e Orçamentos Anuais;

II — apoiar e articular a formulação e a implementação de políticas públicas e planos setoriais de desenvolvimento econômico, social, regional, territorial, metropolitano e urbano, compatibilizando-os com os instrumentos de planejamento governamental;

VI — coordenar e promover a realização de estudos necessários ao desenvolvimento do Estado;

VII — coordenar e promover a execução dos programas integrados de desenvolvimento;

X — coordenar e promover a produção, análise e divulgação de informações estatísticas, geográficas, cartográficas, demográficas e gerenciais do Estado;

XI — coordenar a Política de Desenvolvimento Territorial, em conformidade com a legislação vigente;

XII — exercer outras atividades correlatas.

Parágrafo único — É de competência da SEPLAN, através da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia — SEI, planejar, coordenar, organizar e executar atividades referentes à divisão territorial do Estado, quanto às suas fronteiras e aos limites municipais.

administrativo consolidando a Parceria Público Privada na modalidade de concessão patrocinada para execução de obras e serviços necessários à construção, operação e manutenção<sup>3</sup>.

Conforme Contrato de Concessão N°001/2020 — SEINFRA<sup>4</sup>, o empreendimento terá concessão de 35 anos à concessionária responsável pela implementação do Sistema Rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica, compreendido em: ponte, seus acessos, a Nova Variante Rodoviária, desvio a ser implementado na região ilhota conhecida por Mar Grande; recuperação e ampliação do trecho da BA-001 “entre o entroncamento com a Nova Variante Rodoviária (Desvio de Mar Grande) nas proximidades do acesso à Cacha Pregó, até a Cabeceira da Ponte do Funil” (CONTRATO DE CONCESSÃO, N°001/2020 — SEINFRA, p. 9).

---

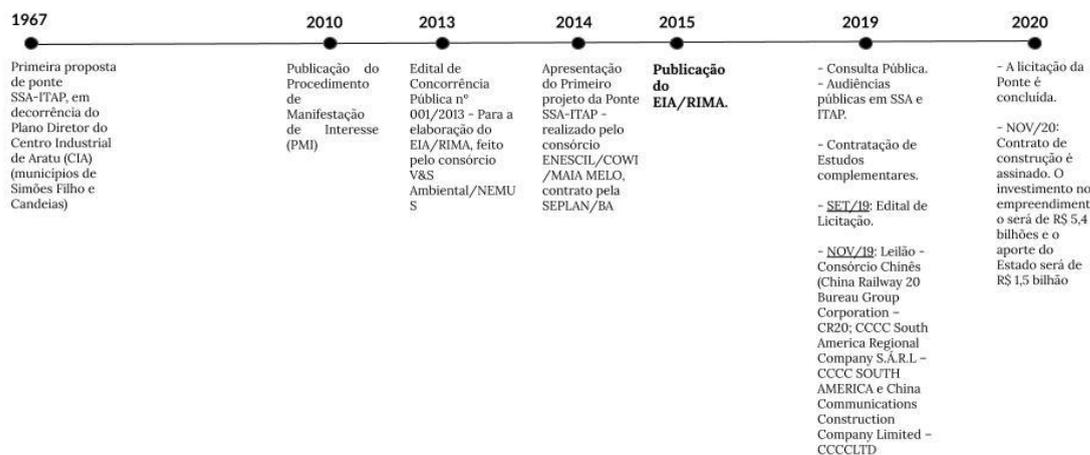
<sup>3</sup> Contrato de Concessão N°001/2020 — SEINFRA que integra o processo administrativo de nº 0900180029320

<sup>4</sup> O objeto deste contrato é a delegação, por meio de parceria público-privada, na modalidade de concessão patrocinada, das obras e serviços necessários à construção, operação e manutenção do Sistema Rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica, compreendendo os seguintes trechos:

1. Trecho 1- Acessos viários em Salvador;
2. Trecho 2 — Ponte Salvador- Ilha de Itaparica;
3. Trecho 3 — Chegada da Ponte à Ilha de Itaparica;
4. Trecho 4 — Nova Variante Rodoviária (Desvio de Mar Grande) a ser construída na Ilha de Itaparica;
5. Trecho 5 — recuperação e ampliação do trecho da BA-001 existente, desde a Nova Variante Rodoviária (Desvio de Mar Grande), nas proximidades de Cacha Pregó até a Cabeceira da Ponte do Funil; (CONTRATO DE CONCESSÃO, N°001/2020 — SEINFRA)



FIGURA 2 — LINHA DO TEMPO: EVENTOS OFICIAIS REFERENTES A PONTE



Fonte: De autoria própria.

De forma a perseguir alguns dos desdobramentos políticos que um empreendimento como este desencadeia no cenário socioeconômico baiano, enfocando em um de seus instrumentos de legitimação, o EIA, apesar da dificuldade em conseguir restituir os contextos em que o **fazer** do estudo de impacto publicado no ano de 2015 apresentou — na impossibilidade de obter contato com a maioria de seus agentes, técnicos e interlocutores — o desafio no percurso etnográfico para apreender o campo de disputas que se coloca em escrutínio se daria de outra forma.

Em minha interlocução com o EIA, os desdobramentos de sua publicação, as contraposições técnicas expressadas nas arenas de debates, audiências públicas, artigos jornalísticos e opiniões sobre o empreendimento se tornaram imprescindíveis no escopo analítico. Estabelecendo as reverberações narrativas deste drama desenvolvimentista (RIBEIRO, 2008), o EIA aqui se encontrará dissecado sobre diferentes destaques, nos quais a articulação com manifestações externas a ele compõe a complexa rede de discursos em disputa. O que segue apresentado é uma articulação do documento de forma a colocá-lo em movimento correlacionado ao conjunto de (contra)discursos e construções narrativas, portanto, produtoras de significado acerca de um imaginário do desenvolvimento, assim como na produção de inscrições de diferentes contextos, comunidades, territórios e seres em formas outras de existência (BUTLER, 1997).

O imaginário social aqui é entendido através do pensamento elaborado pelo filósofo Bronislaw Baczko (1985, p.311), em que “o dispositivo imaginário assegura a um grupo social quer um esquema coletivo de interpretação das experiências individuais, tão complexas

quanto variadas, quer uma codificação das expectativas e das esperanças”. Para Baczko, o empreendimento social (BERGER; LUCKMANN, 2004) que constitui imaginários sociais é composto por diferentes formas coletivas de articulação de símbolos e significados<sup>5</sup>, assim como é parte do constructo do “lugar e objeto dos conflitos sociais” (BACZKO, 1985, p.310).

A potência unificadora dos imaginários sociais é assegurada pela fusão entre verdade e normatividade, informações e valores, que se opera no e por meio do simbolismo. Com efeito, o imaginário social informa acerca da realidade, ao mesmo tempo que constitui um apelo a ação, um apelo a comportar-se de determinada maneira. Esquema de interpretação, mas também de valorização, o dispositivo imaginário suscita a adesão a um sistema de valores e intervém eficazmente nos processos da sua interiorização pelos indivíduos, modelando comportamentos, capturando as energias e, em caso de necessidade, arrastando os indivíduos para uma ação comum. (BACZKO, 1985, p.311)

A construção do que venho a elaborar como um constructo do imaginário social do desenvolvimento, introduzido anteriormente, toma consistência na performance textual empreendida pelos estudos técnicos apresentados no EIA da Ponte Salvador — Itaparica. Seja no léxico êmico em uso na construção dos diagnósticos, ou no discurso da “necessidade” (ESCOBAR, 2005), uma demanda pelo empreendimento (ou a sua negação) se torna mais complexa ao passo que se consegue justamente “sacudir a quietude” (FOUCAULT, 2008) com que documentos licenciatórios apazíguam conflitos em torno dos empreendimentos. Nesta articulação entre documentos e narrativas, a linguagem e os diferentes discursos são elementos em mobilização estratégica dentro do campo de forças em disputa nos contextos capitalistas e de políticas desenvolvimentistas do Brasil contemporâneo.

## 2.2 A “BAÍA FEÉRICA”: SALVADOR, A BTS E O DESENVOLVIMENTO

No ano de 1959, o Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste (GTDN), formado pelo Conselho do Desenvolvimento e coordenado pelo economista Celso Furtado, vinculado à Presidência da República da época sob encargo de Juscelino Kubitschek, publica o documento “Uma Política de Desenvolvimento Econômico para o Nordeste” (GTDN, 1959). Esse documento pretendeu, conforme menciona sua introdução, realizar uma “análise sucinta do problema que representa o Nordeste, no quadro do desenvolvimento econômico nacional [...]” (GTDN, 1959, p.7), apresentando diagnósticos acerca da disparidade econômica da região nordeste do Brasil em relação ao restante do território brasileiro. Ao

---

<sup>5</sup> O imaginário social torna-se inteligível e comunicável através da produção de discursos nos quais e pelos quais se efetua a reunião das representações coletivas numa linguagem. Os signos investidos pelo imaginário correspondem a outros tantos símbolos. E assim que os imaginários sociais assentam num simbolismo que é, simultaneamente, obra e instrumento” (BACZKO, 1985, p. 311).

longo do corpo textual, o documento apresenta um quadro em que a região nordeste do país ocupa uma “significação no quadro do subdesenvolvimento latino-americano” que “salta à vista” (GTDN, 1959, p. 14).

A análise do respectivo GTDN produziu em sua época parâmetros e propostas de políticas tidos como necessários para solucionar a “disparidade regional de ritmos de crescimento” (GTDN, 1959, p. 19) entre as regiões do Nordeste e Centro-Sul<sup>6</sup>. Dentre os fatores explicitados na análise para o “defasado” crescimento da região Nordeste, estariam a pouca acumulação de capital devida a monocultura econômica, os impactos das secas na agricultura e a baixa industrialização em relação à região Centro-Sul (GTDN, 1959, p.15; p.23). O conteúdo analítico do documento constitui não apenas uma diretriz governamental de política econômica para a região como também parece mobilizar uma dimensão discursiva atrelada ao imaginário do “atraso”, “lentidão” e “subdesenvolvimento” que compõe a gramática do desenvolvimentismo e da economia capitalista globalizada (ESCOBAR, 2005; SANTOS, 2001).

Distante de ser um caso isolado<sup>7</sup> na historiografia institucional dos documentos governamentais e planos de desenvolvimento econômico, os elementos discursivos da ideologia do “desenvolvimento” e os parâmetros do crescimento econômico se fazem presentes nas narrativas que dizem respeito ao nordeste brasileiro e, especificamente, à cidade de Salvador na Bahia. Sob a égide da modernidade e de um capitalismo globalizado acirrado pela industrialização, a ideologia do “desenvolvimento” vem atravessando já há algumas décadas as técnicas, práticas e discursividades com que Estado e classes dominantes constroem suas políticas de gestão do espaço e da população (BRONZ, 2013; RIBEIRO, 2008, MARICATO, 2000). Também sob o signo destas classificações “economicistas”, a sociedade composta por sua heterogeneidade de grupos e organizações territoriais se vê enredada por índices e classificações sobre o desenvolvimento econômico e produtivo de seus territórios que, tanto pautam políticas atuantes sobre realidades locais, quanto integram parte das construções identitárias dos inúmeros grupos que compõem a sociedade.

---

<sup>6</sup> Conforme o documento: a região Nordeste seria compreende as áreas desde o estado da Bahia ao Piauí e o Centro-Sul compreendendo os Estados litorâneos, do Espírito Santo ao Rio Grande do Sul e os Estados mediterrâneos (Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás) (GTDN, 1959, p. 13)

<sup>7</sup> O Plano Regional de Desenvolvimento do Nordeste (PDNE) criado com a Constituição Federal de 1988 e a recriação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), ocorrida em 2007 através da Lei Complementar nº 125 (O BRASIL EM 4 DÉCADAS, IPEA, 2010, p.38), configurariam alguns dos planos e programas de ações governamentais voltadas a região assim como constituiriam um conjunto de documentos que inscrevem a região em determinadas proposições políticas de ação estatal.

No contexto da cidade de Salvador, o “totem” do desenvolvimento parece ter sido constituído desde os primeiros momentos da colonização e influência europeia sob esta cidade que foi a primeira capital do Brasil. Durante o período oitocentista, o olhar estrangeiro dos viajantes que passaram pelo local — navegadores franceses, ingleses, holandeses dentre outras nacionalidades — e seus relatos escritos, viriam não apenas configurar material de grande importância para os estudos historiográficos da formação colonial urbana da cidade de Salvador, como insumo para a exploração analítica dos imaginários e identidades que atravessam a formação sociocultural da capital baiana e suas políticas de planejamento urbano. Estudos como o desenvolvido pela cientista social Moema Parente Augel em sua dissertação de mestrado “Visitantes Estrangeiros na Bahia Oitocentista” (1975) na UFBA, proporcionam um importante compilado dos relatos estrangeiros do período de grande acentuação das intervenções urbanísticas.

Buscando “sobressair certos traços daquela sociedade” (AUGEL, 1975, p.20) indo além do descrito pelas cartas destes viajantes, Augel apresenta um conjunto robusto de documentos nos quais os relatos, que embora muito caricatos, etno/eurocêntricos e racistas ao tratar dos aspectos sociais e urbanísticos de Salvador<sup>8</sup>, apresentam ali elementos de uma discursividade colonial moderna, estrangeira a qual viria incidir sobre o imaginário e práticas das classes dominantes e, conseqüentemente, moldar as formas de administração e planejamento urbano de Salvador ao longo do século XIX e XX. “Fazendo sobressair diferentes etapas do desenvolvimento e evolução dessa mesma sociedade”. (AUGEL, 1975, p.242)

A admiração pelas belezas naturais proporcionada pela vegetação tropical e a topografia da Baía de Todos os Santos, a “entrada feérica” classificada por Dom Manuel de Almagro no ano de 1866 (AUGEL, 1975, p.348) e o contraste da cidade que se encontrava ao aportar, surgem como elementos do olhar estrangeiro que nessas narrativas constituíram muitas vezes a representação de uma cidade contrastada em duas feições: a cidade alta e a baixa.

---

<sup>8</sup> “Não se pode esperar, em princípio, da parte dos visitantes europeus, uma posição crítica face aos efeitos do fenômeno da constante e crescente penetração do ‘mundo europeu’ no seio da sociedade colonial e do Império. Pelo contrário, predomina a consciência da superioridade da civilização moderna, que cabe ao colono assimilar, imitar, admirar e reverenciar. Raramente se vê uma anotação crítica a respeito, ou reflexões sobre o mal que o ‘moderno’ traz, ou sobre os entraves à autenticidade da nação emergente, as aspirações a um nível de consumo orientado para fora, enfim, o lado negativo da ‘europeização’ do mundo luso-brasileiro não se articula senão em reações em sinais talvez inconscientes, e até certo ponto instintivos, de agressividade defensiva” (AUGEL, 1975, p. 204-205).

A maioria dos visitantes deixa escapar observações sobre o contraste entre as duas partes da cidade, manifestando uma impressão mais favorável, sentindo-se “recompensados” da decepção anterior, ao se depararem com “belos passeios e boas ruas”, mais largas, calçadas e bem alinhadas, “mais limpas”, “mais longas”, com “bonitas fileiras de casas...”, espaçosas e ornadas de jardins”, com praças amplas, edifícios representativos, o conjunto se estendendo por “um vasto planalto, sem cessar refrescado pelas brisas marinhas”, podendo-se “gozar de toda parte do magnífico panorama da baía”, tornando-se ao europeu “difícil encontrar em outro ponto da costa brasileira uma estada mais agradável”. (AUGEL, 1975, p.154)

Em sua definição, “feérico” caracteriza algo relativo ao mundo do imaginário, fantástico e não ligado à realidade, contudo, a palavra também pode caracterizar algo deslumbrante, suntuoso ou até mesmo ofuscante devido ao excesso de luz que emana ou reflete. Este adjetivo se torna potente para o uso metafórico que utilizo aqui, pois parece permitir um recurso de síntese ao que, mais adiante, apresento como elementos de um campo do desenvolvimento (RIBEIRO, 2008). As consequências da colonização europeia, as políticas desenvolvimentistas, as reformas urbanísticas e os cenários sociodemográficos do contexto baiano, ao longo dos séculos, parecem estar atravessados pela influência dos efeitos da globalização (SANTOS, 2001) e dinâmicas de exclusão no meio urbano que caracterizaram a formação dos centros urbanos, conforme classificado por Ermínia Maricato:

A história do planejamento urbano no Brasil mostra a existência de um pântano entre sua retórica e sua prática, já que estava imerso na base fundante marcada por contradições: direitos universais, normatividade cidadã — no texto e no discurso — *versus* cooptação, favor, discriminação e desigualdade — na prática da gestão urbana. (MARICATO, 2000, p.135)

Sob o olhar estrangeiro acerca da formação urbana de Salvador durante o séc. XIX parece possível recuperar algo como uma narrativa da modernidade importada do continente europeu, que já imprimia em suas narrativas noções como “desenvolvimento” e “atraso” referentes aos espaços urbanos que encontravam em solo brasileiro. Parte desses relatos não apenas se tratavam de visões extrapoladas e pouco aprofundadas da realidade de Salvador, relatos baseados em poucas horas de estada na cidade, mas se constituíam como gênero literário de sucesso no continente europeu, o qual provocaria influência direta sob a elite intelectual brasileira que, em parte, viria a realizar sua formação acadêmica no “velho mundo”.

Na sociedade colonial baiana, apesar do abismo entre as realidades sociais no contexto de uma economia agrária monocultural e extrativista, com divisões sociais e raciais do trabalho rigidamente delimitadas, em algumas regiões do centro da cidade se constituíram

ocupações do espaço de maneira heterogênea<sup>9</sup>. A partir das ideias de modernização e rompimento com costumes e obras do período colonial, o planejamento urbanístico da cidade viria a ser pautado sob o contraste da segregação entre espaços habitados pelas elites, como dirigentes da coroa, agentes coloniais, sesmeiros e integrantes do clero, e demais estratos da sociedade, como os artesãos, comerciantes e escravos. Nota-se que a divisão discriminada de “duas cidades” (alta e baixa) no contexto soteropolitano implicava em territórios de diferentes graus de assimilação da cultura “moderna” do europeu e, portanto, estabelecia representações e parâmetros de “desenvolvimento” imbricados em significações de urbanização importadas e que pouco dialogavam com a realidade social do Brasil colonial da época.

A urbanização de Salvador viria ao longo do século XIX demonstrar seu cunho “europeizado”, um “processo civilizatório” importado do “velho mundo” que influenciaria na postura administrativa com que classes dirigentes conceberam a organização espacial da cidade (AUGEL, 1975). Sob o contexto da “modernidade”, vemos que as classes trabalhadoras e mais pobres na estrutura societal do contexto colonial e mesmo pós-independência cada vez mais seriam relegadas a espaços distantes dos centros econômicos e desencadeariam o que se classifica até os dias de hoje de “crescimento desordenado” da cidade. Se podemos entender que o processo de colonização integra parte do processo de globalização e conexão gradual das economias de diferentes nações em uma rede comercial e de fluxos de capital pautadas por determinados discursos ideológicos, vemos que esse processo globalizador se constitui também por técnicas (SANTOS, 2000).

Os melhoramentos efetuados na Cidade Baixa, na “sede do Comércio” eram justificados por se tratar de área “que se oferece imediatamente ao Estrangeiro que desembarca, e cujo estado lhe deve fazer conceder desde logo um juízo contrário ou favorável à civilização do Paiz (...)”. Procurava-se desfazer a imagem desfavorável registrada pelos viajantes, a exemplo de James Prior (1813) e do príncipe Maximiliano (1815). (ARAÚJO, 1992, p.160)

Produzindo novas formas de construção e organização da cidade, a concepção técnica de gerir o espaço urbano de Salvador seria atravessada pelos constantes contrastes da cisão socioeconômica de seus territórios. A divisão de cidade alta e baixa seguiria permeando não apenas um o imaginário da população soteropolitana bem como influenciaria na forma como o poder estatal empreenderia na produção do espaço. Se na primeira década do século XIX o

---

<sup>9</sup> Em artigo que analisa as intervenções urbanas na região da Freguesia da Sé, localizado no centro da cidade de Salvador, Eloísa Petti Pinheiro (2011) descreve a configuração populacional de uma das principais regiões do centro da capital baiana como: “A população vive na mais completa mistura social: ‘artesãos livres, alforriados, escravos, funcionários, burgueses e nobres moravam lado a lado,’ (*ibidem*, p.440) entre casas, edifícios religiosos, edifícios públicos, em um emaranhado de caminhos, praças, becos, ruas e travessas que sobem e descem.” (PINHEIRO, 2011, p.144).

impacto da abertura dos portos<sup>10</sup> deslocaria a postura das elites para um maior apreço às ideias modernizantes de uma Europa em seu recente movimento industrial, também o fluxo de tais ideias galgava-se na movimentação de mercadorias industrializadas e a constituição de um mercado consumidor desses produtos. Combinado às ideias modernas de nacionalismo, a influência de um racionalismo iluminista e positivista importadas pelo Brasil e as quais fizeram parte do léxico ideológico das classes responsáveis pelo processo de independência do país, também o que se produzia era uma nova nação partícipe no comércio de produtos industrializados do continente Europeu.

Além disso, uma “outra cidade” se fazia construir fora das linhas de ordenamento dos agentes de estado e do clero, este último com grande influência no espaço urbano durante os séculos XVI, XVII e XVIII. As populações negras e africanas que povoavam grande parte a região da cidade baixa, em regiões que viriam a dar origem aos bairros do Centro, Comércio, Barroquinha, Água de Meninos, se constituía como um dos principais grupos agentes formadores e construtores da cidade de Salvador. Os fluxos comerciais, os trabalhos de construção civil e mesmo o caráter comunitário e religioso das ações dos terreiros de candomblé desempenhavam um conjunto de práticas que viriam e contrapor as agências do programa colonial das elites e, de certo modo, geraria um processo de fricção que elaboraria algo como novas disposições e constructos de imaginário sobre tipos diferentes de cidade.

Visto a influência do ideário europeu acerca das técnicas de planejamento e construção das cidades, as políticas de urbanização que tomariam força ao fim do século XIX e que incidiriam também sobre as leis e regimentos acerca do desenho urbanístico de Salvador, demonstrariam também o projeto biopolítico para com os corpos negros que habitavam regiões do centro da cidade. A dispersão das classes mais pobres do centro da cidade intensificaria a periferização das comunidades negras que desde o fim da escravidão eram sistematicamente excluídas do conceito de cidade que vinha sendo elaborado pelos agentes governamentais e elites influentes na política.

O contexto colonial de formação dos centros urbanos brasileiros desempenhou uma forte influência sobre a “práxis” (BOURDIEU, 1989) do planejamento urbanístico e legislação acerca do espaço da cidade. Além disso, o modernismo importado do mundo europeu, que viria a constituir o Estado como entidade legítima e responsável pelos planejamentos urbanísticos e, portanto, instituição produtora de políticas de organização e construções de cidades, dentro do contexto brasileiro provocou cenários conflitantes dentro

---

<sup>10</sup> A abertura dos portos ocorreu no período colonial, expedida através do decreto real promulgado através de Carta Régia, no dia 28 de janeiro de 1808, pelo monarca lusitano Dom João VI.

das cidades e as concepções do ordenamento espacial destas. A importação das técnicas e concepções de engenharia e arquitetura, bem como a influência do discurso médico pautando o discurso de “limpeza” e esteticismo dos centros urbanos, causaria grande influência sobre as elites governantes.

As políticas urbanísticas não teriam se sucedido, também, se não fosse pelo corpo racionalista e científico de acadêmicos que aos poucos iam assumindo cargos de gestão e elaboração de planos organizacionais e infraestruturais da cidade pensada “racionalmente”. É dentro dos meios intelectuais dos séculos XIX e XX que políticas de reformas urbanas do centro da cidade viriam a implicar a supressão e exclusão das populações pobres. Se a cidade de Salvador em seus séculos iniciais pode ser lida sob o imaginário de “duas cidades” simultaneamente sendo concebidas — a cidade alta, sua elite governamental e oligárquica juntamente ao clero; a cidade baixa, trabalhadores, artesãos, comerciantes, escravos e populações mais pobres — é porque também há nesse constructo sociocultural sobre o espaço da cidade diferentes tensões entre práticas e usos que se tensionam. Assim é que as políticas de reformas urbanas desempenhadas nos séculos XIX e XX em Salvador viriam não apenas expressar a influência do pensamento modernista europeu (ARAÚJO, 1992, p.8) sobre a ideologia dos gestores, mas também constituem um conjunto de práticas e técnicas de poder que pavimentaram um *corpus* institucionalizado do poder sobre o espaço citadino e os conflitos urbanos.

Em Salvador, desde a fundação da cidade havia uma diferença entre a ‘cidade baixa’ e a ‘cidade alta. A este respeito o antropólogo Roberto Damatta revela que “(...) a sinalização tão banalizada no universo social brasileiro do ‘em cima’ e do ‘em baixo’ nada tem a ver com altitudes topograficamente assinaladas, mas exprime regiões sociais convencionais e locais. Às vezes querem indicar antiguidade (a parte mais velha da cidade fica mais ‘em cima’), noutros casos pretendem sugerir segmentação social e econômica: quem mora ou trabalha ‘em baixo’ é mais pobre e tem menos prestígio social e recursos econômicos. Tal era o caso da cidade de Salvador no período Colonial, quando a chamada ‘cidade baixa’, no dizer de um historiador do período ‘era denominada pelo comércio, e não pela religião’ (dominante, junto com os edifícios públicos mais importantes, na cidade alta’. (ARAÚJO, 1992, p.277)

Dentro do cenário do século XX, em que a industrialização e a rede comercial mundial se tornavam cada vez mais globalizadas, o processo de enredamento interno ou externo de países ex-colônias seria pautado pela inserção desses em regimes de crença e identificação sob um léxico do desenvolvimento. Durante os séculos anteriores, as diferentes configurações do espaço urbano espantavam os viajantes estrangeiros vindos da Europa que tendiam a considerar locais como Salvador e sua cidade baixa como “desorganizados”, “sujos”, “empobrecidos”, dentre outras classificações pejorativas. A partir da formulação das políticas

urbanas no século XX, o campo do desenvolvimento atravessa os contextos das cidades brasileiras sob a égide evolutivo-unilinear atrelada a operações dentro de dualidades como desenvolvido/subdesenvolvido, avançado/atrasado, etc.

Durante os séculos anteriores ao XX, a organização de Salvador seria pautada muito pela heterogeneidade dos usos do espaço pelos diferentes grupos que, em grande maioria, estariam envolvidos num cotidiano citadino fortemente conectado com trabalhos manufatureiros e o comércio, bem como um certo arranjo organizacional pouco pautado pela ação do Estado. Contudo, é com a gradual incorporação das concepções modernas de urbanidade que setores do Estado, agentes governamentais e técnicos responsáveis pelas reformas urbanas cada vez mais se tornarão agentes políticos de forte influência no poder ordenador do espaço das cidades. A partir de 1914, o Brasil vivia o início de uma mudança do caráter mercantil e rural de sua economia, passando a adotar um projeto de industrialização que culminará em seu acirramento nos anos 30. Tal mudança ocasiona um forte deslocamento do eixo econômico do país em que Rio de Janeiro e São Paulo se tornam estados centrais no investimento do Governo Federal e, conseqüentemente, influenciam a economia baiana, que até o momento seguia majoritariamente voltada à agricultura mercantil.

A abertura dos portos durante o período oitocentista havia proporcionado um período próspero à economia baiana que posteriormente se veria impactada pelas mudanças econômicas drásticas em decorrência da industrialização e mudança do protagonismo econômico da região para o Centro-Sul. Apesar das transformações urbanas estarem ocorrendo desde antes do processo de industrialização brasileiro, é a partir da mudança no eixo econômico nacional que a cidade de Salvador passará a incorporar toda uma cadeia de transformações na postura estatal para com os investimentos e reformas urbanas. Tais posturas podem ser atreladas a um conjunto de normativas que instauram uma nova política urbana no país, em que o Estado gradativamente passa a intervir no espaço e nas relações de trabalho, bem como um conjunto de técnicas e racionalidades passam a integrar um projeto de desenvolvimento econômico, conjugando agentes governamentais e também intelectuais com aporte técnico científico para a formulação de políticas de desenvolvimento.

Enquanto até os fins do século XIX, Salvador era a 2ª cidade brasileira, **seu crescimento**, do início do século XX até a década de 40, é insignificante [...], situação que só se modifica entre os anos 1940/1950 quando os migrantes afluem para Salvador. Aqui chegando, os migrantes não encontram empregos, porque o setor secundário é reduzido e o terciário quase inelástico. (ARAÚJO, 1992, p. 199)

Marcado pela ideologia da modernidade e de um capitalismo industrial desenvolvido tardiamente no país, a partir dos anos de 1930 e após 1945 houve um aumento demográfico

da população do campo, que migra para os centros político-econômicos, principalmente nas capitais onde o polo das decisões políticas e os investimentos de uma classe burguesa iam se direcionando. Dentro deste panorama da industrialização e de “urbanização pretérita” (SANTOS, 1993), constitui-se uma configuração do espaço urbano vinculada à “modernidade”. O saber técnico começa a redesenhar e confluir novas relações, novos níveis de realidade (LEFEBVRE, 2001) tornando o urbano cada vez mais uma malha de fluxos desses níveis e complexificando uma nova forma de vivência na cidade.

Apesar das mudanças socioespaciais e econômicas de Salvador ao longo dos dois últimos séculos, o estado baiano como um todo seria marcado pela heterogeneidade de sua composição identitária e modos de vida antagônicos em que políticas de desenvolvimento e modernização convivem com organizações e práticas tradicionais das comunidades indígenas e afrodescendentes, bem como com territorialidades instituídas pelo trabalho como a pesca e mariscagem.

Conforme Fernando Pedrão (2011) analisa, o território compreendido na Baía de Todos os Santos seria uma região fundamental para a composição identitária do estado baiano bem como palco de inúmeros processos de territorialização atreladas ao fluxo comercial. A BTS se configurando como intersecção dos mundos moderno e tradicional viria a constituir também um campo (BOURDIEU, 1989) de confluência de inúmeros atores e conflitos que viriam a confluir visto que Salvador, sendo a capital e núcleo primordial dos processos de industrialização e modernização do estado, concentrava grande parte dos investimentos, o que viria a provocar um crescimento econômico desigual entre a capital e demais regiões. Nessa região a presença indígena, negra e de migrados de comunidades rurais e pesqueiras, que já se encontravam ou viriam a povoar grande parte da região litorânea da BTS e interior do estado ao longo dos séculos, configurariam o estado baiano como território amalgamador de diferentes formas de ocupação do solo.

As inúmeras etapas do processo de povoamento e constituição das cidades baianas, partindo de Salvador para o restante do estado, parece permitir uma caracterização do projeto de desenvolvimento do Estado muito atrelado aos efeitos do discurso desenvolvimentista importado das economias industrializadas dos países “desenvolvidos”<sup>11</sup>. Para isso, o

---

<sup>11</sup> O circuito dos discursos atrelados ao campo do desenvolvimento (RIBEIRO, 2008) compõem parte das relações entre países dentro da dinâmica globalizada. Nestas relações de exercício de poder político, econômico e simbólico a influência de discursos intrusivos como “powerful mechanism for the production and management” (ESCOBAR, 2005, p.342) dos países “em desenvolvimento” são formas de vinculação, em diferentes escalas, de realidades locais a dinâmicas globais. Conforme Milton Santos (2001) a arquitetura da globalização poderia ser explicada por alguns fatores os quais, dentre eles, a unicidade técnica, a cognoscibilidade do planeta e a existência de um motor único na história, “representado pela mais-valia globalizada” (*ibidem*, p.24) integram parte do mercado global e seus fluxos. Nas relações globalizadas o que se

fortalecimento do Estado como instituição responsável pela gestão e produção dos meios para a industrialização e fortalecimento econômico, com destaque para o período a partir dos anos de 1930, constituiu a rede de significados que congregava agentes governamentais e técnicos para a formulação de políticas voltadas ao “crescimento” econômico desejado. Assim, em 1935 a Comissão Organizadora do Plano da Cidade de Salvador<sup>12</sup> elaborou uma série de conferências que teriam influência na formulação das políticas urbanísticas, pautando as diretrizes dos elementos a serem contemplados em planejamentos urbanísticos bem como consolidando a classe intelectual de profissionais técnicos responsáveis pela elaboração dessas políticas.

O léxico do desenvolvimento atrelado aos anseios de crescimento econômico não apenas elabora parâmetros de identificação e classificação, como também constitui regimes específicos de uma economia simbólica de significados e identificações organizadoras que permearão o contexto de globalização no contexto pós 1945, mas que incidirá diretamente em contextos locais ao longo do mundo e, principalmente, sobre os países do “Terceiro Mundo”. “Disciplinas de desenvolvimento e sub-disciplinas — incluindo desenvolvimento econômico, ciências da agricultura, saúde, nutrição e ciências educacionais, demografia, e planejamento urbano — proliferaram”<sup>13</sup> (ESCOBAR, 2005, p.342, tradução do autor). Dessa forma é que a constituição dos planejamentos urbanísticos e toda a produção orientada institucionalmente pelo Estado acerca do espaço urbano em Salvador parece operar sobre o regime de significações atreladas aos anseios de alcançar o que noutros contextos nacionais e de países ricos parece ser o ideal “evolutivo” do processo: a industrialização, modernização das técnicas na agricultura, maior produtividade, urbanização.

A genealogia do discurso do planejamento urbano em Salvador parece permitir rastrear como alguns elementos presentes na institucionalização dessas técnicas pertencem muito a conceitos estrangeiros e significados sob o âmbito de políticas econômicas atreladas a

---

pode ver são o refinamento das práticas coloniais, que pavimentaram as relações de poder do mercado global contemporâneo, por países ricos (colonialistas) que não mais se utilizam da força e sim dos mecanismos jurídicos, da “sutil extorsão” (MATTEI, NADER, 2013, p.32) e das ameaças a ostracismo dos mercados internacionais (*ibidem*, 2013, p.32). O discurso do desenvolvimento participa desses fluxos e relações que compõem o *ethos* das relações globalizadas e capitalistas (WEBER, 1985, p.31).

<sup>12</sup> Instituída pelo Governo Estadual e Municipal, a comissão realizaria durante os dias 20 e 27 de outubro de 1935 conferências na cidade de Salvador. Denominadas de “Semana de Urbanismo”, as conferências, conforme a arquiteta e urbanista Heloísa Ferreira (1992) descreve, “[...]de cunho didático, faziam parte de uma estratégia de marketing — ‘propaganda’ — através da qual se pretendia demonstrar à população a necessidade de elaborar um plano, como vinham fazendo ‘todas cidades importantes do mundo e do Brasil’, capaz de devolver o dinamismo e o predomínio que Salvador tinha perdido.” (FERREIRA, 1992, p. 207)

<sup>13</sup> No original: “Development discipline and sub-discipline — including development economics, the agricultural sciences, the health, nutrition and educational sciences, demography, and urban planning — proliferated”

globalização (SANTOS, 2000). Contudo, característico de países ex-colônias, termos como “atraso”, “subdesenvolvimento”, “terceiro mundo” não apenas integram as relações de uma geopolítica internacional como incidirão diretamente nas políticas locais e, dessa forma, na vida de comunidades que se encontram sobre diferentes modos de vida. Conforme Arturo Escobar (2005) afirma, o desenvolvimento coloniza a realidade, tornando-se “a realidade” (ESCOBAR, 2005), e é sobre essa gramática do desenvolvimento que conflitos diante de projetos de infraestrutura de grande escala (PGEs) (RIBEIRO, 2008) característicos do empreendimento de crescimento econômico, constituirão cenários de desequilíbrio das relações de poder entre populações locais e *outsiders* desenvolvimentistas (RIBEIRO, 2008).

Nosso argumento central é o de que não se pode entender a dinâmica das grandes cidades (pelo menos em países como o Brasil) senão tendo como referência a dinâmica de seus contextos nacionais. Elevados níveis de concentração regional da riqueza, em outras palavras, elevados níveis de desigualdades regionais (tão comuns nos chamados países em desenvolvimento), não podem ser explicados apenas pela disposição de recursos naturais ou pela localização geográfica; tampouco por fatores meramente “culturais”. Na maioria dos casos estas desigualdades são também o produto de políticas dos estados nacionais guiadas por várias formas de “racionalidade”, como as disputas entre elites regionais, a força dos interesses estrangeiros, os imperativos (reais ou fictícios) de segurança nacional e até mesmo pela racionalidade “estritamente econômica”. (COMIM, 2011, p.158-159)

Desde o início das reformas urbanas ocorridas no século XIX, e se acirrando no século seguinte, o protagonismo da classe burguesa que ascendia com a industrialização ocorrida, com maior força a partir dos anos 30, viria provocar uma mudança de “espírito” no cunho das reformas urbanas, contudo não os seus efeitos de concentração de terras e segregação. Se num primeiro momento a questão do saneamento voltado a uma estética europeizada e “embelezamento” das ruas buscava semelhança com cidades do velho mundo como Paris e Londres, a partir da ascensão dos empreendedores da indústria e do crescente mercado imobiliário, as cidades brasileiras viriam a ser pautadas por uma discursividade técnica e racionalista em que eficiência e desenvolvimento seriam os vetores das políticas de crescimento dos centros urbanos dando novo caráter discursivo para práticas institucionais que, contudo, na prática não seriam tão diferentes da época colonial.

Essa forma de governança dos espaços urbanos viria a ser caracterizada por uma forma “híbrida”, em que a ideologia modernista importada do exterior seria amalgamada com as práticas tradicionais herdadas do período colonial (ARAÚJO, 1992; MARICATO, 2000; PEDRÃO, 2011). Dentro do contexto baiano, e em destaque a cidade de Salvador, o período de industrialização ocorrido na região marcaria também a forma desigual em relação aos investimentos governamentais. O que viria marcar um contraste da capital e sua região

metropolitana para com as demais regiões do interior do estado, que seguiam seu crescimento atrelado a modos de vida mais tradicionais e voltados a uma economia rural e artesanal.

### 2.3 TECNOLOGIA, GOVERNAMENTALIDADE E IMPACTO: GRANDES EMPREENDIMENTOS URBANOS

As operações do Estado-nação moderno para com os espaços urbanos e os movimentos expansionistas do capitalismo são atravessados por tecnologias políticas de governamentalidade (ROSE, 1988) dos sujeitos. Conforme já explorado anteriormente, a disciplinarização dos corpos passaria a constituir o novo paradigma da política moderna, em que os espaços urbanos seriam cenários primordiais da formação e atuação das instituições disciplinantes. Se os saberes científicos, o racionalismo e o novo imaginário antropocêntrico apresentado pela modernidade se configuraram na ideia da vida política laica e distanciada da subjugação estratificada do medievalismo, a produção de uma nova forma de ordenamento e organização dos grupos heterogêneos que vivem nos centros urbanos seria operada sob novos mecanismos políticos e tecnológicos atrelados aos processos de subjetivação dos sujeitos. Processos como o de acirramento da globalização dos mercados nacionais e a industrialização configuraram os centros urbanos cada vez mais como espaços de produção e reprodução dos meios discursivos com os quais o Estado e a retórica desenvolvimentista operam as intervenções sobre territórios.

Dentro do arranjo político dos campos do desenvolvimento (RIBEIRO, 2008) há presença de inúmeros atores, territórios, economias, práticas, técnicas e saberes, os quais estão em constante atuação e tensão. Diante disso, o desenvolvimento é um partícipe discursivo dentro de redes em que diferentes interesses e relações de poder se desdobram e se organizam em fluxos. É também dentro dessas redes que articulações institucionais e seus agentes operam significados provocando com que determinadas gramáticas se constituam e façam parte dos diferentes âmbitos da vida social. Se o desenvolvimento compõem um léxico institucional em que Estado e empresas partilham interesses e saberes técnicos atrelados a interesses econômicos de expansão e acumulação de capital, é porque também o desenvolvimento compõem parte do arranjo simbólico com que os meios urbanos irão ser concebidos e constantemente desenhados.

Os grandes projetos de infraestrutura (rodovias, hidrelétricas, pontes, portos e etc.) empreendidos sobre os espaços e expressão do avanço de processos como a urbanização e industrialização, são compostos por diversas práticas e técnicas que justificam sua necessidade e implementação como “exigências” do mercado. Redes e economias conectadas

por um mercado constituem atribuições de significados e arranjos de gramáticas às quais agentes públicos, técnicos, empresários e os diferentes grupos da sociedade se encontram emaranhados. É no cenário dos grandes empreendimentos e das intervenções socioespaciais que tais instrumentos se configuram também como cenário de conflitos socioambientais os quais disputam territórios, significados e modos de vida.

Os circuitos que vinculam projetos nas escalas nacionais aos globais têm construído uma rede multilocalizada por meio da qual informação e pessoas circulam. Soluções técnicas e administrativas são intercambiadas e algumas vezes melhoradas em projetos apresentados como vitrines para a implementação de novos métodos e tecnologias. Por causa de seus enormes impactos ambientais e sociais, os PGEs mostram claramente o desequilíbrio das relações de poder entre populações locais e *outsiders* desenvolvimentistas. (RIBEIRO, 2008, p.112)

A retórica desenvolvimentista compõe um aparato linguístico mobilizado por agentes públicos, técnicos e empresários que partilha e maneja significados, saberes, leis e práticas institucionalizadas e burocratizadas que compõem uma linguagem própria. Assim, os esforços institucionais e técnico-burocráticos procuram não apenas o implemento dos instrumentos como elemento imprescindível ao “desenvolvimento”, mas assentam a própria significação destes empreendimentos dentro de esquemas específicos em que o conjunto de fatores implicados — pessoas, biomas, territórios, valores — devem ser mensurados e/ou apreendidos de alguma forma. A assimilação de diferentes espectros da vida social por parte de um conjunto de saberes e normas também virá a desempenhar políticas que visam normatizar, homogeneizar e gerenciar corpos e subjetividades.

O emaranhado de significados mobilizados pelos diferentes agentes é também participante do conjunto tecnológico com os quais grandes projetos de infraestrutura constituem complexas tramas linguísticas e políticas. Se a expansão e intervenção drástica desempenhada pela construção de uma ponte ou a instalação de uma hidrelétrica é participante do conjunto de ações governamentais e de interesse de grandes consórcios empresariais, ela é também expressão de associações e arranjos linguísticos e tecnológicos que visam legitimar tais instrumentos. Configura-se algo como uma “cosmologia” estatal e participante do sistema capitalista em que o “desenvolvimento” assume uma certa expressão totêmica diante da forma de vida que o Estado e as populações por ele governada manejam conjuntos de crenças, significados os quais necessitam sistematizações linguísticas. Para que o Estado intervenha, contudo, a todo momento as especificidades dos grupos sociais e seus territórios devem ser escrutinados, avaliados, mensurados e classificados de forma a serem

assim assimilados a uma rede de significados específica, atrelada a ideia de “desenvolvimento” e expansão econômica.

No percurso “desenvolvimentista” teremos as investidas do **planejamento territorial/urbano** no país como gestões do espaço atreladas a uma elite política e econômica, que constituirá o desenho de parte das cidades. O saber técnico começa a redesenhar e confluir novas relações, novos níveis de realidade (LEFEBVRE, 2001) em que o urbano se configura como uma malha de fluxos desses níveis e complexifica uma nova forma de vivência na cidade. A implicação de planejamentos técnicos prévios e, com isso, um fortalecimento de parte da classe acadêmica componente dos grupos gestores, contribuiu para formas de gestão em todos aspectos da vida social. O saber técnico-científico sob a égide do racionalismo compõe a ideologia norteadora da gestão dos espaços urbanos em que a cidade é escrita por determinadas linguagens, regida por certas gramáticas.

Essa gramática pode ser entendida como o conjunto de classificações, ordenamentos e procedimentos que compõem a burocracia como sistema instrumental e constituinte de uma economia simbólica própria com o qual agentes públicos identificam sujeitos, assimilando-os aos procedimentos administrativos e legais, disciplinando os corpos e gerindo os espaços da cidade.

Em sendo assim, um Estado-nação precisa estabelecer um reforço onipresente de sua lógica culturalmente construída em cada aspecto da vida cotidiana. A estrutura principal consiste em um conjunto de categorias nacionais: aquelas que definem quem pertence e quem não pertence. Tais categorias são relativamente simples, poucas em número, e rígidas. Elas suprimem a relatividade de todas as categorias sociais no uso diário, para que já não se possa reivindicar diferentes identidades em diferentes situações. (HERZFELD, 2016, p.68)

No Brasil, as consequências dos processos de industrialização e as reformas urbanas iniciadas na segunda metade do século XIX e intensificadas no XX viriam demonstrar formas de governamentalidade dos corpos e espaços urbanos que operam a todo momento o léxico desenvolvimentista. Ademais, o conjunto de instituições vinculadas às diferentes esferas do poder estatal e a ascensão de empresas de construção civil, do comércio imobiliário e do setor energético se tornaram grupos vinculados à formulação do conjunto de normativas e legislações influentes sobre o planejamento urbanístico. Juntamente a isso, os saberes médicos e da engenharia que desde o final do século XIX produziam o subsídio técnico para as intervenções espaciais, viriam a constituir também argumentos para a divisão social do espaço urbano.

Desde os anos 1900 até a década de 1950, o país viveria gradativamente a ascensão da industrialização e o aumento demográfico dos centros urbanos provocado pelo êxodo rural. A partir dos anos 1980, e com a nova Constituinte de 1988, a ótica do planejamento urbano e todo aparato institucional acadêmico e estatal consolidam seu prestígio. A elaboração de planos diretores das cidades, bem como a criação de órgãos públicos municipais voltados ao planejamento, adquire grande legitimidade. Uma postura administrativa se constituiu imbuída de discursos técnicos com o intuito de justificar as medidas de gestão do espaço urbano. Essa administração dos espaços da cidade por parte do setor público, seus agentes e partes do setor empresarial, acabou por demonstrar o descolamento de tais estratégias administrativas dos contextos sociais existentes.

Uma quantidade inédita de Planos Diretores foi elaborada no período. Escritórios técnicos de consultoria e planejamento se multiplicaram. Alibi ou convicção positivista, o planejamento foi tomado como solução para o “caos urbano” e o “crescimento descontrolado”. Essas ideias dissimulavam os conflitos e os reais motores desse “caos”. A maior parte desses planos foi elaborada por especialistas pouco engajados na realidade sociocultural local. (MARICATO, 2000, p.139)

Junto às consequências dos planejamentos urbanos, pautados pelos planos diretores e políticas habitacionais das cidades, podemos observar que certas tensões foram atravessadas pelo que José Lopes caracterizou como a “ambientalização” dos conflitos sociais (LEITE LOPES, 2006). Dentro deste novo “construto” de uma questão social e pública, veremos a mobilização de um **léxico ambiental** em diversas esferas do poder público, bem como um redesenhar dos ritos burocráticos, que agora devem dar conta da “questão global”, do meio ambiente e sua preservação, que se impõe no horizonte provocado pelo avanço desenfreado das economias industriais. Neste movimento, veremos como a força do meio ambiente incidirá na esfera institucional fazendo crescer novos riscos e perigos: riscos sobre a natureza, o “meio ambiente”, a paisagem “natural” ou historicamente construída pelo homem (incluindo o que pode ser considerado como “patrimônio histórico e cultural” em suas acepções mais amplas) (LEITE LOPES, 2006).

Dentro do campo dos conflitos socioambientais, veremos a ascensão da ciência neste percurso, desencadeando um aporte técnico, teórico e tecnológico nas aplicações da indústria e sua utilização economicista, o que constituirá novos nichos profissionais voltados às questões ambientais. Do mesmo modo, na sociedade civil teremos a apropriação de termos técnicos e científicos por parte dos movimentos sociais; a formação de ONGs e demais mobilizações compostas por cientistas e pesquisadores voltados a ideias como preservação, sustentabilidade e demais termos êmicos do universo ambiental que atravessarão as disputas

por direitos e territórios. Vemos a inserção de um novo elemento neste “campo de forças” (BOURDIEU, 1989) — dos conflitos urbanos e desenvolvimentistas, preexistentes —, o qual será palco de disputas e conflitos em torno de diferentes **visões** de cidade.

É ainda na década de setenta que veremos o surgimento da figura do “licenciamento ambiental”: instrumento de controle, fiscalização e gestão “das atividades industriais, obras de construção civil, serviços, que possam causar ‘impactos’ sobre a natureza, o patrimônio urbano ou a saúde pública” (LEITE LOPES, 2006, p.37). Mais tarde veremos a criação do Estudo de Impacto Ambiental, instituído através do artigo 3º da Resolução CONAMA nº 237/1997, em que versa: “[...] a licença ambiental para empreendimentos e atividades consideradas efetiva ou potencialmente causadoras de significativa degradação do meio dependerá de prévio estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto sobre o meio ambiente (EIA/RIMA)” (CONAMA, 1997, p.645).

O EIA e o RIMA se constituem como tecnologias analíticas e avaliativas que operam dentro da questão social e pública acerca do meio ambiente e os impactos provocados por empreendimentos, mobilizando uma série de discursividades atreladas ao campo das ciências em sua interdisciplinaridade. Como tecnologias, estas correspondem a um conjunto de aparelhagens que “permitem dizer coisas sobre a natureza” (LATOUR, 2004, p.69), mas que também constituem um conjunto de representações e significados atrelados a valores e projetos políticos. Dentro das disputas atreladas ao campo do desenvolvimento (RIBEIRO, 2008) vemos que as disputas relacionadas às definições e valorações acerca dos riscos (BECK, 2011) e impactos perpassam os modos de produção do conhecimento científico e, portanto, das técnicas de elaboração de representações das coisas no mundo.

Pode-se, portanto, dizer que a ciência participa de três formas do surgimento e aprofundamento de situações de ameaça civilizatória e de uma correspondente consciência da crise: a utilização industrial de resultados científicos produz não apenas problemas; a ciência oferece também os meios — as categorias e a bagagem cognitiva — para fazer com que os problemas possam ou não chegar a ser conhecidos e representados (e a emergirem) *como* problemas. Finalmente, a ciência representa ainda a premissa para a “superação” das ameaças autoinfligidas. (BECK, 2011, p.245)

Se torna também pertinente às questões acerca dos estudos de impacto ambiental e à cadeia de processos que envolvem o licenciamento ambiental de grandes empreendimentos (estes também equipamentos tecnológicos) a implicação dos interesses e das opções tecnológicas envolvidas. Conforme Lygia Sigaud (1992) afirma, é através dos casos, do objeto de análise, e a possibilidade de cartografar os interesses que atravessam os conflitos, disputas que permitem percebermos os efeitos e desdobramentos de uma opção tecnológica

(SIGAUD, 1992), justamente por ser esta uma opção referenciada em relações sociais concretas. Para Sigaud os caminhos da escolha e interesses por determinada opção tecnológica, por um determinado empreendimento, devem ser analisados para além de seus suportes avaliativos “com base em manuais simplificados e simplificadores do ‘social’” (SIGAUD, 1992, p.2).

Permito-me estender esse entendimento para a tecnologia que se apresenta no caso que analiso: o EIA do Projeto da Ponte Salvador — Itaparica e o Sistema Viário do Oeste. Este estudo de impacto, assim como o empreendimento ao qual se encontra atrelado, pode ser entendido como um documento atravessado por técnicas e, portanto, que opera uma lógica e linguística relacionadas aos procedimentos do licenciamento ambiental.

Retomo também brevemente a questão da ciência atrelada a esta modalidade de estudos “técnicos”, pois estes se pretendem como tecnologias com o intuito de objetificar e instrumentalizar formas de mitigação dos impactos ao meio ambiente. Estas tecnologias estão imersas em contextos assimétricos de relação entre atores, instituições e grupos, os quais se encontram em disputas acerca das produções simbólicas (BOURDIEU, 1989) operadas pelas tecnologias e discursos presentes em estudos de impacto ambiental. Em se tratando de sistemas simbólicos referentes a relações de poder entre grupos (assimetrias), é possível voltarmos a atenção ao que está obscurecido nos discursos acerca dos valores, interesses e de uma certa construção da “necessidade” (ESCOBAR, 2005) pelo empreendimento e o que ele representa em termos de projeto político de um determinado grupo. Acerca disso, cartografar os atravessamentos ideológicos e mecanismos de produção de enunciados científicos é um esforço de considerar o que chama a atenção dentro dos argumentos que, por vezes, são reiterados ao longo de determinados documentos e que acabam por ganhar força pela repetição e, por outros, serem relevados, esquecidos ou apagados (VIANNA, 2014).

Apesar destas questões concernentes às formas científicas de produção de conhecimento e análise de riscos ao meio ambiente serem extremamente pertinentes, são passíveis os questionamentos acerca de se determinados estudos de impacto ambiental “são científicos”. Contudo, não busquei empreender analiticamente considerando tal questionamento como relevante para a discussão que irá se seguir. Em se tratando do caso concernente aos conflitos do campo do desenvolvimento (RIBEIRO, 2008) e um trabalho antropológico que se debruça sobre documentos como materiais analíticos (BRONZ, 2019; VIANNA, 2014), o que se tornou mais relevante foram os mecanismos discursivos e atravessamentos políticos, ideológicos e de interesses que puderam ser discernidos no conjunto de documentos.

A seguir discorrerei brevemente sobre algumas questões metodológicas envolvidas no uso de documentos na pesquisa antropológica para que, após isso, apresente-se o caso da Ponte Salvador — Itaparica e o Sistema Viário do Oeste.

#### 2.4 QUESTÕES CONCERNENTES A PESQUISA ANTROPOLÓGICA COM DOCUMENTOS

Os documentos integram parte dos mecanismos tecnológicos e instrumentais com os quais realidades sociais são produzidas. Tais materiais se constituem como mais uma das formas pelas quais o discurso, “o evento da linguagem” conforme Paul Ricoeur (1976), se manifesta dentro da política das relações sociais. Documentos produzem efeitos no mundo e nos mais variados contextos sociais pois, como outras práxis da linguagem, são atravessados por diversas técnicas, construções simbólicas e estabelecem uma impressão dentro da ecologia política social. Como instrumentos “construtores de realidade” (VIANNA, 2014, p.47), documentos são reflexo de seus processos de confecção, de seus autores/as e suas intenções e, por fim, de suas inerentes limitações frente ao imperativo do tempo —distanciando-os de seus contextos.

Desta forma os documentos configuram-se como potentes peças etnográficas (VIANNA, 2014) e materiais de análise antropológica, pois integram parte de ritos (MAUSS, 2003; BOURDIEU, 2007) e são instrumentos “estruturados e estruturantes de comunicação e de conhecimento que os ‘sistemas simbólicos’ cumprem a sua função política” (BOURDIEU, 1989, p.11) dentro das relações de poder. Sendo assim, os documentos possibilitam um investimento etnográfico em que nossa atenção se volte aos mecanismos discursivos ao passo que exige que nossas indagações procurem no tecido documental como se dão a articulação de unidades, conjuntos, séries e relações (FOUCAULT, 2008).

O estudo de impacto ambiental, um documento técnico-científico (FERREIRA, 2019) que instrumentaliza e performa construções de diagnósticos, “fatos” e “pessoas” (BRONZ, 2019), caracterizou-se para minha pesquisa como material fundamental na análise antropológica. Documento participante/resultante dos ritos burocráticos e mecanismos institucionais (BRONZ, 2013, p.49) o EIA se constituiu como material privilegiado na análise e identificação das formas discursivas e políticas que instrumentam o processo de licenciamento ambiental do projeto da Ponte Salvador-Itaparica e o Sistema Viário do Oeste. Este processo, conforme descreverei na próxima seção, é atravessado por relações de poder que caracterizam os conflitos em torno de empreendimentos de grande porte, atrelados a políticas de desenvolvimento econômico.

De forma a abordar o documento do EIA como artefato eloquente e latente em seu emprego nos processos que participa, o que se empreende é a possibilidade de rastrear conexões, interações, condições desiguais de fala (VIANNA, 2014). Cartografar os atores responsáveis pela confecção, os atores críticos a seu conteúdo, os usos e opiniões acerca do documento também permitem analisar seu contexto e implicações, assim como “colocar em movimento” algo que se entende atrelado a processos passados. Também é através deste documento que se torna possível uma forma de captar certas alianças (RIBEIRO, 2008) e suas articulações institucionais no campo do desenvolvimento, apesar de nesta pesquisa não ser o enfoque das descrições e análises.

## 2.5 O EIA COMO MATERIAL DE ANÁLISE

Tive acesso ao EIA através do site do Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (INEMA) no ano de 2020, ano este em que no mês de junho iniciaria uma maior aproximação com as discussões envoltas no empreendimento da Ponte Salvador — Itaparica. A leitura e a análise do estudo estiveram acompanhadas do mapeamento e cartografia do conjunto de documentos atrelados ao empreendimento: contratos, licitações, termos de autorização, planos governamentais e uma série de outros documentos relacionados ao andamento do licenciamento ambiental.

Os procedimentos que compõem a administração estatal e o sistema burocrático envolvido nas operações que visam a implementação do empreendimento, desde a publicação do EIA em 2015 até o ano de 2022, também foram integrados por uma série de outras ritualidades e procedimentos. Audiências públicas, licitações para confecção de projetos e de estudos técnicos, leilões de concessão para execução de obras, além de um conjunto de publicações em sites do Governo Estadual tratando sobre as ações do Governo relacionadas ao empreendimento, são parte dos documentos e eventos que compõem o conjunto desta pesquisa. O empreendimento em questão também foi tema de mesas em congressos, formação de um comitê em oposição ao projeto e manifestações em veículos de comunicação que, de modo a constituir um contraste ao âmbito “formalizado” e das estruturas institucionais (HERZFELD, 2016), viria fazer parte do meu trabalho de campo e análise etnográfica.

Tendo buscado constituir um mapeamento do conjunto de redes e discursos envolvidos no que há alguns anos já era um conflito de diferentes interesses e visões de “desenvolvimento”, busquei no EIA um ponto focal para as análises e compreensão dos constructos da discursividade atrelada às políticas de desenvolvimento. Além disso, o

contraste com as manifestações *outsiders* ao EIA implicam na recalcitrância para com o que, no documento, se pretendia constituir como cenários ausentes de conflito e opiniões favoráveis ao empreendimento.

Os estudos de impacto ambiental são a pedra de toque dos processos de licenciamento ambiental, previstos pela Lei nº 6.938, art. 9º, III, da Constituição Federal de 1981 e no Decreto nº. 99.274 de junho de 1990 e apresentadas nas resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA, 1997). Estes estudos se constituem como objeto importante nas operações avaliativas acerca dos impactos ambientais (BRASIL, 1990; CONAMA, 1986). Como instrumento, o EIA se configura na mobilização de um conjunto de disciplinas científicas, pesquisadores/as e técnicas de diferentes áreas com implicações político-ontológicas (MOL, 2007) particulares nas práticas e procedimentos para o licenciamento ambiental. Conforme artigo 4º da Política Nacional do Meio Ambiente, tal documento é um dos mecanismos voltado a promover uma “compatibilização do desenvolvimento econômico-social com a preservação da qualidade do meio ambiente e do equilíbrio ecológico” (BRASIL, 1981).

Dentro da cadeia de procedimentos envolvidos no licenciamento ambiental no Brasil, sob responsabilidade dos órgãos ambientais de cada estado, os estudos de impacto ambiental configuram-se como a primeira etapa para aprovação e adequação de empreendimentos de grande impacto socioambiental. Conforme o Ministério do Meio Ambiente:

Licença Prévia (LP): aprova a localização e concepção do empreendimento, atividade ou obra que se encontra na fase preliminar do planejamento atestando a sua viabilidade ambiental, estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases de sua implantação, bem como suprimindo o requerente com parâmetros para lançamento de efluentes líquidos e gasosos, resíduos sólidos, emissões sonoras, além de exigir a apresentação de propostas de medidas de controle ambiental em função dos possíveis impactos ambientais a serem gerados. (MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE, 1981, s/p)

O licenciamento prévio de um empreendimento é concedido a partir dos resultados desenvolvidos pelos estudos técnicos de impacto ambiental, bem como o relatório de impacto ambiental. Tais documentos buscam corresponder às exigências legais e técnicas para o enquadramento de determinado empreendimento em adequações ambientais e econômicas previamente estabelecidas. Estes estudos existem como um certo produto da corresponsabilidade que é partilhada entre as empresas envolvidas — na confecção do projeto, dos estudos de impacto e demais serviços eventuais envolvidos — e o Estado. Nessa relação público-privada, noções de responsabilidade social, parâmetros morais e obrigações (BRONZ, 2016) se fazem presentes dentro do conjunto de práticas e discursos mobilizados

pelos atores envolvidos na gestão do licenciamento. Dentro dessa economia existente em processos como esse, é necessário a construção de papéis bem delimitados entre órgãos, empresas, técnicos, gestores e comunidades de modo que uma certa estrutura hierarquizada se constitua dentro de certas ideologias associadas à sustentabilidade e preservação ambiental, mas também ao desenvolvimento econômico.

A “ambientalização” de que fala José Lopes (2006), atravessa o conjunto de práticas empresariais e de agentes públicos, tecnologias mobilizadas para diagnósticos ambientais, representações cartográficas ou até mesmo a informatização desses dados e como serão divulgados. É necessário um certo alinhamento discursivo e do conjunto de técnicas envolvidos nas etapas do licenciamento. Da mesma forma, o discurso ambiental é mobilizado fora dos procedimentos burocráticos do licenciamento, para além dos agentes públicos e privados. Também é mobilizado nas demandas das populações que se encontram sob áreas de influência do empreendimento frente aos empreendimentos e suas políticas de mitigação dos impactos socioambientais. Assim, o discurso referente às questões do meio ambiente é de diferentes formas mobilizado pelos diferentes grupos envolvidos e, através de léxicos e conceitos, conflitos e disputas se configuram dentro do campo da ambientalização.

Constituído por regimentos legislativos, demandas político-administrativas para com noções de “preservação” do meio ambiente e formas de qualificar e quantificar os “impactos”<sup>14</sup> (CONAMA, 1986), o EIA assume posição privilegiada dentro dos ritos que é colocado em circulação. Sua própria tessitura documental (FOUCAULT, 2008, p.7) carrega uma potência discursiva que visa agenciar as áreas de influência do empreendimento em questão, aderir e traduzir as “necessidades” (ESCOBAR, 2005, p.348) atreladas ao projeto, elaborar diagnósticos a fim de quantificar e qualificar efeitos positivos e/ou negativos da obra, dentre outras funções e performatividades.

Delimitar a abrangência do empreendimento também se torna uma das funções primordiais atreladas ao estudo. Tais escopos são realizados *a priori*, o que poderíamos entender como procedimentos de regionalização (BRONZ, 2016): uma operação sobre territórios existentes, realizada por parte do empreendedor e proponente do projeto, de modo que uma **forma** específica de territorialização seja constituída e passível de ser agenciada. O

---

<sup>14</sup> Art. 1º — Para efeito desta Resolução, considera-se impacto ambiental qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetam:

I — a saúde, a segurança e o bem-estar da população;

II — as atividades sociais e econômicas;

III — a biota;

IV — as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente;

V — a qualidade dos recursos ambientais (CONAMA, 1986, p.1)

empreendimento e sua gestão são atravessados pelos interesses de empreendedores, agentes públicos e cientistas técnicos responsáveis pela construção e prospectos do empreendimento. A elaboração de planejamento das ações, estudos e negociações para que determinado empreendimento possa ser viabilizado envolve alinhar as variadas etapas de adequação do projeto e planos de execução aos parâmetros legais e ambientais, traduzidos nos processos de licenciamento e que atravessam o projeto. Assim, trata-se de certa forma de estratégias de mobilizar diferentes agentes, técnicas, saberes e tecnologias de modo a constituir artificios que ao mesmo tempo permitam a gestão de espaços existentes, mas que estes estejam passíveis de modelagem conforme o interesse do empreendimento. “A distribuição das coisas no espaço é relativa ao processo de inclusão e exclusão de informações, e à forma como consultores e empreendedores representam suas verdades”. (BRONZ, 2016, p.53)

O Estudo de Impacto Ambiental aqui é entendido como artefato etnográfico: documento e matéria não-inerte dotada de potencialidades discursivas que, visto o contexto em que se insere nos processos de licenciamento, assume relevância simbólica em processos de autorização e legitimação de produções arbitrárias de territórios, algo que Deborah Bronz caracteriza como “regionalizações” (BRONZ, 2016). Dentro deste documento se encontram também múltiplas formas disciplinares e procedimentos técnico-científicos (DI FELICE, 2012; LATOUR, 2001) generalizantes e generalizáveis (BRONZ, 2016) que são articulados por uma rede sociotécnica. Esta articulação que através do documento tem sua materialização, politicamente é operada sobre determinadas ontologias (KNORR-CETINA, 1984). Esses constructos de ser-existir e suas articulações (LATOUR, 2001) dizem respeito às **formas de diagnóstico** presentes no EIA que visam “analisar aspectos territoriais que servirão de base para fundamentar a avaliação de impactos regionais” (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015, p. 59).

Esse documento é interpelado na posição de objeto constituído e mobilizado por um conjunto de ações e delimitações que correspondem a certos “comportamentos operatórios políticos” (MURA, 2017, p.44). Assim, para o percurso interpretativo e, de certo modo, literário, a reflexão dos enunciados (RICOEUR, 1976) e discursividades presentes no tecido documental (FOUCAULT, 2005) é entendida como parte das performances e operações implicadas em relações de poder.

A seguir estão articulados com a descrição do Estudo de Impacto Ambiental um conjunto de diferentes manifestações, escritas e orais, que o percurso desempenhado nesta pesquisa proporcionou, procurando assim apresentar por meio de trechos e retalhos os

constructos de significado e as implicações políticas deste artefato no conflito em torno deste empreendimento.

### **3 FABRICANDO ARTEFATOS DIAGNOSTICANTES: REPRESENTAÇÃO E INSCRIÇÕES DENTRO DO EIA**

A estrutura do Estudo de Impacto Ambiental da Ponte Salvador — Itaparica está dividida em três volumes. O volume 1 é dedicado à caracterização do empreendimento, suas áreas de influência, alternativas locacionais e suas tecnologias; aspectos institucionais e jurídicos envolventes do empreendimento, bem como as áreas de restrição ambiental aventadas. O segundo volume, diagnóstico ambiental, se encontra dividido em três tomos: diagnóstico do meio físico, do meio biótico e do meio socioeconômico. Em seu terceiro e último volume, o estudo apresenta as avaliações concernentes aos impactos ambientais e prognósticos ambientais; medidas de controle, de mitigação e compensação e por fim os planos e programas ambientais, referentes às ações diante dos impactos apresentados. Acerca do segundo volume, o conteúdo de cada tomo segue transcrito abaixo:

Tomo 1- Diagnóstico do Meio Físico — inclui o diagnóstico dos fatores: Classificação climática e meteorologia; Qualidade do ar; Ruído; Geologia e geotecnia; Geomorfologia; Solos; Sismicidade; Recursos hídricos superficiais; Recursos hídricos subterrâneos; Qualidade dos sedimentos; Oceanografia e hidrodinâmica costeira;

Tomo 2- Diagnóstico do Meio Biótico — inclui os diagnósticos dos fatores: Flora terrestre; Fauna terrestre; Ecossistema aquático; Ecossistemas de transição; Vetores e hospedeiros de doenças endêmicas; Unidades de conservação/Áreas de Preservação Permanente;

Tomo 3- Diagnóstico do Meio Socioeconômico; Restrições Ambientais; Análise Integrada — inclui o diagnóstico de um vasto conjunto de fatores 18 EIA\_t13029/01 Estudos Ambientais para a Implantação de Sistema de Travessia Salvador / Ilha de Itaparica sobre a Baía de Todos os Santos: EIA socioeconômicos para a Área de Influência Indireta (AII) e para a Área de Influência Direta (AID), Área Diretamente Afetada (ADA) e Área do Entorno do Empreendimento (AEE); as Restrições Ambientais e a Análise Integrada. (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015, p.17-18)

No âmbito do processo de licenciamento do projeto da Ponte Salvador — Itaparica (SSA-ITA), o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) confeccionados pelo consórcio de empresas V&S Ambiental/NEMUS e publicados no ano de 2015, pretenderam responder ao Edital de Concorrência Pública nº 001/2013, emitido pela Secretaria do Planejamento do Governo Estadual da Bahia. Estes documentos também correspondem às disposições estabelecidas pelo Termo de Referência do Instituto do

Meio Ambiente e Recursos Hídricos (INEMA)<sup>15</sup>, este termo foi aprovado pela Portaria nº 2254 de 13 de março de 2012<sup>16</sup>.

Empresa consultora de origem portuguesa, NEMUS LTDA foi fundada em 1997 e tem como missão, conforme descrito em seu site oficial, a promoção de “compatibilização do desenvolvimento socioeconômico com a funcionalidade dos sistemas naturais, criando valor para os clientes e demais *stakeholders* através de serviços de consultoria e gestão de alta qualidade”<sup>17</sup>. Em seu site, a consultoria que foi “pioneira na oferta de serviços globais para responder aos desafios do desenvolvimento sustentável” ainda caracteriza seu foco no sucesso de seus clientes, através de estratégia operacional a qual é “executada por uma equipe multifacetada e com competência científica inigualável”<sup>18</sup>.

A outra consultora e integrante do consórcio, V&S Ambiental (há dois anos renomeada como Temis — Meio Ambiente e Sustentabilidade) foi fundada em 2005 “juntamente com o aumento da preocupação mundial com a qualidade e preservação do meio ambiente, auxiliando seus clientes a obter excelência empresarial atrelada à responsabilidade socioambiental”, conforme disposto em seu site<sup>19</sup>. Consultora brasileira sediada em Salvador, a empresa considera seu trabalho baseado no “tripé visão empresarial, responsabilidade e conhecimento técnico”, o que, dentro do segmento de consultorias e conforme o disposto na seção de seu site nomeada “quem somos”, “se torna cada vez mais necessário ao sucesso empresarial, a escolha certa na hora de contratar uma consultoria ambiental faz diferença entre o sucesso ou não de um empreendimento”<sup>20</sup>. Em seu site é apenas mencionado o trabalho realizado no licenciamento prévio do empreendimento da ponte SSA-ITA e do SVO e, apesar de brevemente caracterizado o trabalho realizado com o EIA/RIMA, o documento não se encontra disponibilizado no site.

---

<sup>15</sup> O Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (Inema), órgão subordinado à Secretaria de Meio Ambiente do Estado da Bahia, foi instituído pela Lei Estadual nº 12.212/2011 (BAHIA, 2011b) a partir da fusão das diretorias da Secretaria Estadual de Meio Ambiente da Bahia (Semarh/BA), do Instituto do Meio Ambiente (IMA) e do Instituto de Gestão das Águas e Clima (Ingá), promovendo a integração dos sistemas de meio ambiente e recursos hídricos do estado. O Inema é o órgão responsável pelos processos de licenciamento e autorizações para intervenção ambiental e tem por finalidade executar as ações e programas relacionados à Política Estadual de Meio Ambiente e de Proteção à Biodiversidade, à Política Estadual de Recursos Hídricos e à Política Estadual sobre Mudança do Clima. Disponível em <http://www.inema.ba.gov.br/quem-somos-2/institucional/>. Acesso em 14 de set 2020.

<sup>16</sup> Esta portaria não foi encontrada na pesquisa e levantamento de materiais referentes ao licenciamento do empreendimento.

<sup>17</sup> Disponível em: <https://www.nemus.pt/pt/a-nemus/quem-somos/>. Acesso em 12 de abr 2021.

<sup>18</sup> Informações transcritas do site da consultora, disponível no link <https://www.nemus.pt/pt/a-nemus/quem-somos/>

<sup>19</sup> Disponível em: <http://temis-es.com.br/a-temis/quem-somos/>. Acesso em 12 de abr 2021

<sup>20</sup> Informações transcritas do site da consultora, disponível no link <http://temis-es.com.br/a-temis/quem-somos/>

O estudo, referente ao empreendimento da ponte SSA-ITA e SVO, este último também atrelado ao empreendimento e às modificações na malha viária, tem abrangência em 113 municípios, que definem a Área de Influência Indireta (AII) e 47 municípios abrangidos pelas classificações entre Área Diretamente Afetadas (ADA), de Influência Direta (AID) e de Influência Indireta (AII).

Conforme a definição do consórcio, a AII define-se por uma abordagem analítica mais ampla acerca dos impactos que se caracterizam pela sua incidência “indireta” sobre determinadas áreas em razão dos processos da construção e operação do empreendimento. Efeitos esses considerados em seus diversos níveis, conforme descritos no EIA: físico, biótico e socioeconômico (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015, p.182). Na caracterização sobre a ADA, esta é definida por ser a “área circunscrita à área de implantação do empreendimento e suas estruturas associadas” (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015, p.172). Por fim, a AID será caracterizada por compreender:

[...] a área diretamente tributária da rodovia, abrangendo por definição, também a área diretamente afetada pelas obras. Reporta-se, contudo, às áreas onde está prevista a ocorrência de impactos diretos em função das suas características sociais, econômicas, físicas e biológicas e não estritamente respeitantes às zonas de interferência física das obras. Constitui-se dos municípios do entorno e adjacências do SVO. Assim, a AID abrange uma faixa além da ADA, onde se prevê que os impactos sejam sentidos de forma direta, em função das atrações de projeto na fase de construção e operação e do tipo de sistemas por estes influenciados. (V&S AMBIENTAL/NEMUS, vol. 1, p.176)

O grupo de profissionais responsáveis pelos estudos de impacto foi composto por trinta e cinco técnicos, sendo três deles coordenadores de três diferentes atribuições: Ivomar Brito, biólogo, mestre em biologia e coordenador técnico do meio biótico terrestre; Ruy Aguiar, sociólogo, doutor em filosofia e ciências da educação, coordenador técnico do meio socioeconômico; Nuno Silva, engenheiro do ambiente e coordenador técnico meio físico. Os demais profissionais são dispostos na classificação de pessoal técnico especializado<sup>21</sup>. Para

---

<sup>21</sup> Dentro do corpo do pessoal técnico especializado se encontram responsáveis os seguintes profissionais: três engenheiros civis responsáveis pelo setor “oceanografia e hidrodinâmica costeira: Adélio Silva, José Leitão e Paulo Leitão; responsáveis técnicos pela área de saneamento: Fabiano Melo, engenheiro ambiental e Ítalo Barreto, graduando em engenharia ambiental. Responsáveis pelas áreas de ecossistema e fauna: João Mota, biólogo e especialista em avaliação de impactos e recuperação de áreas; Gisela Sousa, Sara de Sousa, Marlene Aguiar e Walter Andrade, biólogos/as responsáveis pelos ecossistemas aquáticos. Adriano Hardman, graduando em biologia, responsável pela herpetofauna; Mateus Carvalho e Iuri Melo, biólogos, responsáveis pela mastofauna. Nas áreas de flora terrestre Alessandra Argolo e Lídice Paraguassú, respectivamente bióloga doutora em ecologia e biomonitoramento e doutora em meio ambiente natural e humano. Atribuições referentes aos estudos de impacto de vizinhança, as arquitetas urbanistas Telma Lerner, Maria Torreão; também a arquiteta Elisabete Teixeira, pós graduada em estudos avançados em território, ambiente e desenvolvimento sustentável, foi responsável pela análise das restrições ambientais; caracterização do empreendimento — aspectos paisagísticos e de ordenamento territorial. Na área de educação, segurança e organização social, o cientista político Cláudio André. Referente a área da pesca, Jefferson Viana, biólogo especialista em pesca. Acerca da

além disso, o estudo de impacto contou com a atuação da empresa Fronteiras Arqueologia, responsável pelo relatório final do diagnóstico arqueológico na área de influência da implantação do sistema de travessia Salvador — Itaparica.

Em seu primeiro volume, o Estudo de Impacto Ambiental apresenta para além da identificação do empreendedor e da consultoria responsável pelos estudos, os dados gerais do empreendimento, sua justificativa, memoriais descritivos, cronogramas de obras; também define as áreas de intervenção e influência do empreendimento, as alternativas aventadas para além da ponte entre Salvador (Comércio) e Vera Cruz (Gameleira). Neste volume há também a especificação de aspectos jurídicos e institucionais envolvidos nos procedimentos de licenciamento, fiscalização, responsabilidades legais de preservação e mitigação dos danos ambientais e, por fim, a apresentação de áreas de restrição ambiental que se encontram próximas às áreas de influência do empreendimento, encerrando com a bibliografia utilizada.

No item 2.5, “justificativa do empreendimento”, em que as motivações para o incremento de tal equipamento urbano são apresentados para além da ligação entre os municípios de Salvador e Vera Cruz, o consórcio apresenta como justificativas do empreendimento: aumentar a eficiência logística na Região Metropolitana de Salvador (RMS) e permitir a expansão da cidade de Salvador para as regiões da Ilha de Itaparica e Região Oeste<sup>22</sup> (NEMUS/V&S, 2015a, p.44). Logo após apresentar essas justificativas mais generalizadas, são apresentadas na forma de itens as demais motivações, são elas:

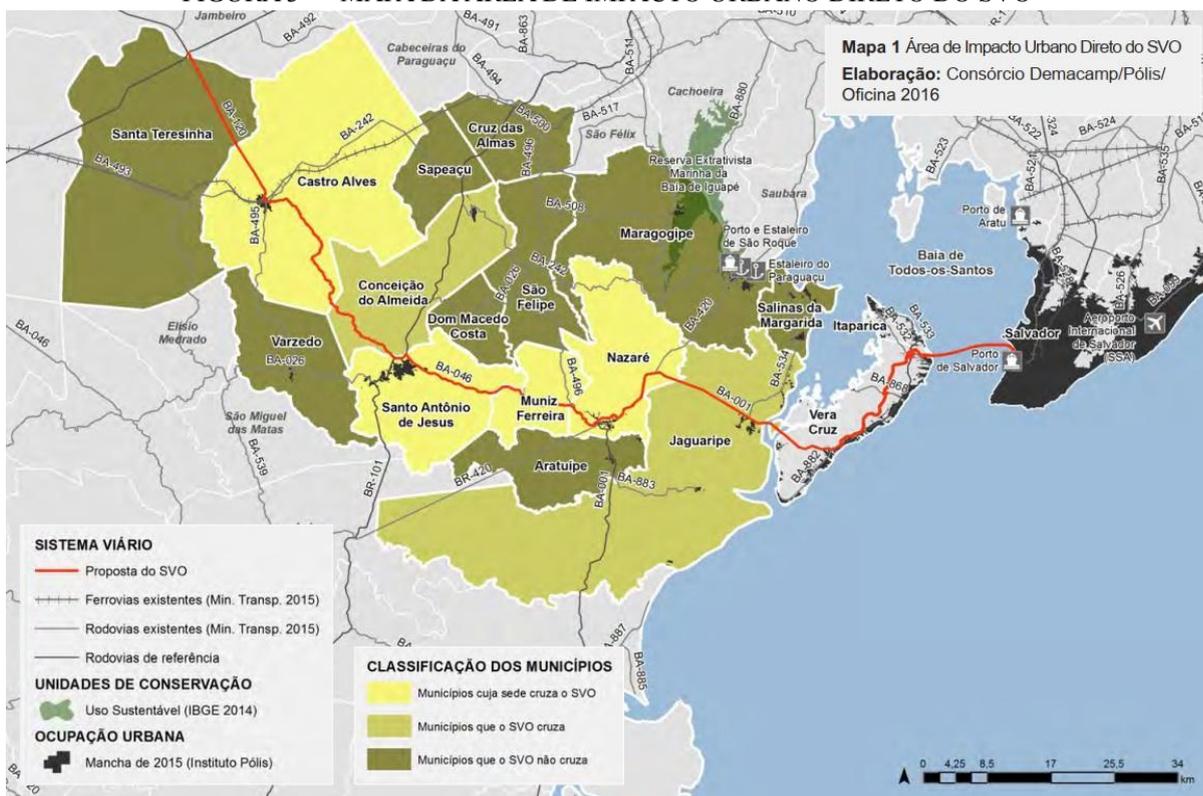
A requalificação do centro antigo de Salvador; a requalificação e planificação urbana nos municípios de Vera Cruz e Itaparica, necessária para fazer face ao provável aumento da população; o desenvolvimento das atividades de turismo e veraneio na Ilha e Baixo Sul principalmente ao longo da costa; o crescimento da atividade agropecuária, industrial e agroindustrial no Recôncavo e Baixo Sul; o aumento da atividade logística na região. (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015, p.44)

---

classificação climática e meteorologia, o engenheiro do ambiente João Fernandes. Análise do solo, Maria Grade, engenheira do ambiente e mestre em sistemas de informação geográfica. Acerca dos recursos hídricos superficiais, Mariana Simão, mestre em engenharia civil e doutoranda em engenharia civil. Sobre caracterização do empreendimento e os ruídos, engenheiro de ambiente Pedro Moreira. A socióloga Ana Paes, responsável pela área de infraestrutura. Por fim, responsável pela área de turismo, Lorena Ramos, bacharel em turismo e mestre em desenvolvimento regional; na área de saúde, Raquel Carvalho, mestre em cultura e sociedade; Denis Silva, economista e responsável pela área econômica e Elvis Barbosa, arqueólogo atribuído na área de espeleologia. Para além disso, o estudo de impacto contou com a atuação da empresa Fronteiras Arqueologia, responsável pelo relatório final do diagnóstico arqueológico na área de influência da implantação do sistema de travessia Salvador — Itaparica.

<sup>22</sup> A região oeste compreendida aqui tem na figura 3 apresentada em sequência seu dimensionamento.

FIGURA 3 — MAPA DA ÁREA DE IMPACTO URBANO DIRETO DO SVO



Fonte: Desenvolvimento Urbano dos Municípios da Área de Impacto direto do SVO (2017, p.14)

O conjunto de justificativas ainda seguirá sendo apresentado de forma a que diferentes aspectos do empreendimento são descritos atrelados a uma certa promessa de desenvolvimento socioeconômico, de melhorias no deslocamento entre as regiões da Ilha de Itaparica e Oeste do estado para a capital, bem como uma diversificação econômica a ocorrer em regiões pouco urbanizadas e/ou fora dos polos industriais e financeiros do estado, como a Região Metropolitana de Salvador. Ademais, é dentro do escopo da “análise criteriosa dos dados socioeconômicos apresentados” (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015a, p.46) que são elencados alguns elementos beneficiadores do empreendimento:

1. Impacto na cadeia produtiva da construção civil pela injeção de recursos para construir a ponte;
2. Valorização imobiliária no curto prazo;
3. Economia de custos logísticos de veículos;
4. Economia de tarifa (ferry, menos pedágio);
5. Valorização imobiliária no longo prazo;
6. Economia de tempo do usuário;
7. Menor necessidade de investimentos nas rodovias atuais e ferry;
8. Ganhos decorrentes da especialização laboral e produtiva, pela maior conectividade;
9. Redução de emissões de gases poluentes;
10. Redução de acidentes. (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015a, p.44)

Questões relacionadas ao desenvolvimento socioeconômico de regiões como a porção oeste do estado da Bahia, bem como a própria Ilha de Itaparica, são apresentadas recorrentemente ao longo do EIA/RIMA do empreendimento da ponte e do Sistema Viário do Oeste. Conforme dados fornecidos pelo Plano de Desenvolvimento Socioeconômico da Macroárea de Influência da Ponte Salvador — Itaparica e incluídos no volume 1 do EIA, regiões como a Ilha de Itaparica e o baixo sul do estado da Bahia possuem indicadores deficitários em se tratando de áreas como saúde, educação, habitação assim como em âmbitos econômicos como emprego, renda e acesso a políticas públicas. Conforme o quadro 5, apresentado na página 47 do Estudo:

FIGURA 4 — QUADRO COM INDICADORES SOCIOECONÔMICOS

Indicadores sociais e econômicos confirmam a necessidade de um Plano de desenvolvimento com foco na Ilha de Itaparica, Recôncavo Sul e Baixo Sul									
			Recôncavo			Ilha de			
		RMS <sup>1</sup>	Norte	Sul	Baixo Sul	Itaparica	Bahia	Brasil	
Social	Saúde	Mortal. infant. (por mil hab.)	16,2	10,3	13,3	24,9	26,0	16,0	13,6
		Médicos (por mil hab.)	5,3	2,2	2,7	1,5	1,7	2,9	4,4
	Educação	IDEB (E.F. anos iniciais)	4,0	4,1	4,0	3,5	3,4	3,9	5,0
		Matrículas no ensino sup. <sup>2</sup> (%)	4,0	2,0	2,0	1,5	1,1	2,3	3,2
	Habitação	Domicílios com esgoto <sup>3</sup> (%)	88	59	37	42	33 <sup>4</sup>	52	67
Segurança	Homicídios (por 100 mil hab.)	74	36	23	43	74	41	27	
Econômico	Renda	PIB per capita (R\$ mil/ano)	18,8	7,5	6,6	6,2	6,2	11	19,3
		Bolsa Família (% famílias)	26	44	43	53	50	43	24
	Emprego	Trabalho informal (%)	38	55	53	69	64	54	42
	Classe	Pop. nas classes A, B e C (%)	81	70	71	67	67	74	85
População (mil hab.)		3.381	176	400	359	58	14.010	196.655	

1 Excluindo Ilha de Itaparica  
2 Percentual da população total  
3 Acesso a rede de esgoto ou com fossa séptica  
4 Valor superestimado devido às casas de veraneio  
FONTE: FIRJAN, IBGE, IPEA, MDS (Ministério do Desenvolvimento Social); IPC-Maps; Secretaria do Tesouro Nacional; SEI, EMBASA, RAIS, SEPLAN

Fonte: Estudo de Impacto Ambiental (NEMUS/V&S, 2015a, p. 47).

\* A tabela foi originalmente produzida pela Secretaria do Planejamento do Estado da Bahia — SEPLAN integrando o Plano de Desenvolvimento Socioeconômico da Macro Área de Influência da Ponte Salvador-Ilha de Itaparica.

Estas áreas classificadas como deficitárias são apresentadas como “alvo” principal dos objetivos do empreendimento da ponte e incremento do SVO. Diante disso, o Estudo de Impacto Ambiental da ponte e do SVO desencadeou um conjunto de estudos auxiliares<sup>23</sup> que

<sup>23</sup> Têm ainda como objetivo específico elaborar instrumentos de planejamento para o desenvolvimento urbano da Ilha de Itaparica e de seus Municípios, com ampla participação social, compreendendo: Elaboração do Plano Urbano Intermunicipal (PUI) para a Ilha de Itaparica, que permita uma visão coesa do planejamento do desenvolvimento urbano contemplando orientações para o ordenamento territorial integrado e macrodiretrizes de caráter estratégico para o uso e ocupação; considerando as potencialidades do território; Revisão dos Planos

subsidiaram a formulação de políticas que objetivam o desenvolvimento urbano e socioeconômico das regiões influenciadas pelo empreendimento. Estabelecendo uma rede envolvendo órgãos estatais, empresas e institutos especializados em estudos desta natureza, assim como pesquisadores autônomos contratados como consultores, que participam da formulação e manutenção da discursividade acerca do desenvolvimento e caracterizam uma certa elaboração do que vem a ser uma “necessidade” (ESCOBAR, 2005) de políticas deste tipo<sup>24</sup>.

A caracterização de regiões como a Ilha de Itaparica, baixo sul e porções do recôncavo, feita pelas Secretaria do Planejamento — SEPLAN e a Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia — SEDUR, órgãos estaduais responsáveis pela execução de estudos e execução de políticas de desenvolvimento socioeconômico na Bahia, produzem um conjunto de dados, levantamentos e políticas que operam discursividades atreladas ao campo do desenvolvimento. No estudo referido como “Desenvolvimento Urbano dos Municípios da Área de Impacto do Sistema Viário Oeste”, contratado pelas secretarias supracitadas e confeccionado pelo consórcio composto pelo Instituto Pólis<sup>25</sup>, Oficina Consultores Associados<sup>26</sup> e Demacamp<sup>27</sup>, complementar ao EIA da Ponte Salvador —

---

Diretores de Desenvolvimento Urbano (PDDU) dos municípios de Vera Cruz e Itaparica; Elaboração/revisão da legislação básica para a implementação da política urbana; Elaboração de Plano Urbanístico Municipal (PLUR) para as “Áreas de Desenvolvimento” no município de Vera Cruz e de Itaparica, que compreenda o detalhamento destas áreas como espaços urbanos integrados; Subsidiar o EIA-RIMA quanto aos aspectos urbanos visando a convergência dos estudos e otimização dos trabalhos (INSTITUTOPÓLIS/ OFICINA/ DEMACAMP, 2014); Elaborar o cadastro imobiliário de modo a permitir a implementação dos planos; Propor soluções para a mitigação do impacto do tráfego na região da cabeceira da Ponte e principais vias arteriais no Centro Antigo de Salvador e na Ilha de Itaparica compatibilizando-as com os planos específicos locais, considerando o Plano de Desenvolvimento Socioeconômico da Macroárea de Influência da Ponte/SVO; Propor alternativas estratégicas relativas à dinâmica urbana tendo em vista os impactos imediatos da instalação do sistema rodoviário no território dos EIA\_t13029/01 Estudos Ambientais para a Implantação de Sistema de Travessia Salvador / 113 Ilha de Itaparica sobre a Baía de Todos os Santos: EIA seguintes municípios: Jaguaripe, Aratuípe, Nazaré, Muniz Ferreira, Santo Antônio de Jesus e Castro Alves (NEMUS/V&S, 2015, p.112-113).

<sup>24</sup> Estudos como o Plano Urbano Intermunicipal (PUI) e o já mencionado Desenvolvimento Urbano dos Municípios da Área de Impacto do Sistema Viário do Oeste, ambos desenvolvidos pelo mesmo consórcio, compõem esforços em direção a um planejamento do desenvolvimento urbano, a expansão da urbanização para regiões influenciadas pelo empreendimento bem como tratam de medidas que provocarão a revisão dos Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano (PDDU), mudanças nas legislações estaduais referentes a políticas urbanas; elaboração do Plano Urbanístico Municipal (PLUR) para áreas de desenvolvimento, como Vera Cruz e Itaparica, além da proposição de soluções para a mitigação de certos impactos da transformação urbana nas regiões de influência.

<sup>25</sup> Organização da sociedade civil (OSC) de atuação nacional, constituída como associação civil sem fins lucrativos, apartidária e pluralista. Tem, conforme descrição de seu site oficial “a cidade como *locus* de atuação” em que a organização trabalha com avaliação de políticas públicas, trabalhos de assessoria.

<sup>26</sup> Empresa de engenharia com foco em mobilidade urbana e transportes, atuando em áreas de pesquisa, planejamento, projetos gestão, gerenciamento, custo e análises de impacto urbano e ambiental “atendendo demandas de prefeituras, governos estaduais, órgãos da administração pública, empresas operadoras, além de universidades, ONGs e associações”. Disponível em <http://www.oficinaconsultores.com.br/>. Acesso em 3 de nov 2021

<sup>27</sup> Consultora criada em 1999 que, conforme seu site, tem como missão “contribuir para o desenvolvimento sustentável e atuar na melhoria da qualidade ambiental urbana”. Disponível em

Itaparica, apresenta como objetivos “[...]formular proposições para a adequação urbana dos municípios vizinhos ao SVO” diante dos impactos que o sistema e sua implementação causará na Área de Impacto Direto (AID)<sup>28</sup>. Ainda neste estudo, a região é caracterizada pelo “[...] fraco desenvolvimento econômico e baixos indicadores sociais e urbanos” e pela “[...] baixa qualidade urbana, no entanto, contrasta com a riqueza dos atrativos existentes, constituindo-se como fator limitante para seu desenvolvimento”<sup>29</sup> (SEDUR, 2017, p. 25-26).

O primeiro volume do EIA ainda trará grande parte das informações referentes às transformações na malha viária, seus traçados, os modais de transporte e cobrança de pedágios previstos. Esses temas se demonstraram recorrentes em algumas situações em que estive participando, conversas que tive com pesquisadores participantes dos debates sobre a ponte, bem como no caso do registro da audiência ocorrida em 21 de março de 2019, no auditório da Secretaria de Infraestrutura da Bahia — SEINFRA. Esta última, conforme sua ata a qual obtive acesso através do site da própria secretaria, teria algumas preocupações levantadas pela população na ocasião.

O Sr. Paulo Roberto Villa<sup>30</sup>, abordou o traçado geométrico da ponte, que restringiria as manobras dos navios no porto de Salvador, elevando o grau de risco e acidentes, dificultando e onerando a atividade no porto, observando ainda, que o porto de Salvador tem o melhor acesso marítimo do Brasil e não se pode perder essa qualidade.[...] Ademais, afirma que está em desenvolvimento, um projeto de construção do superporto de Salvador, o único do Brasil que terá capacidade de receber navios de até 470 m de comprimento [...] (ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 001/2019 — SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA — SEINFRA, 2019, p.2)

Em resposta, conforme a ata, o diretor de atração e investimento da Secretaria de Desenvolvimento Econômico da Bahia:

[...] o trecho da poligonal poderá ser aperfeiçoado, quanto a hipótese de Salvador receber navios de 470 m, se espera que apenas dois ou três portos por continente funcionem com esses tipos de navios e a hipótese de que Salvador poderia se tornar

---

<https://demacamp.com.br/DEMACAMP-HISTORICO>. Acesso em 3 de nov 2021. Na Bahia, a consultora atuou na elaboração de estudos urbanísticos e contribuindo para a atualização da legislação urbanística dos municípios de Itaparica e Vera Cruz.

<sup>28</sup> A AID está circunscrita ao Recôncavo Baiano, distribuída em três Territórios de Identidade (TI). Dos municípios que compõem a área, doze estão no TI Recôncavo (Santo Antônio de Jesus, Cruz das Almas, Castro Alves, Nazaré, Conceição de Almeida, Maragogipe, Muniz Ferreira, Dom Macedo Costa, São Felipe, Sapeaçu, Varzedo e Salinas de Margarida); dois no TI Baixo Sul (Aratuípe e Jaguaribe) e um no TI Piemonte do Paraguassu (Santa Teresinha) (DESENVOLVIMENTO URBANO DOS MUNICÍPIOS DA ÁREA DE IMPACTO DO SISTEMA VIÁRIO DO OESTE, SEPLAN, 2015, p. 25).

<sup>29</sup> Ainda sobre os indicadores, o seguinte documento apresentará, por exemplo, dados referentes ao Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) da região da AID que indicaram “[...] a necessidade de políticas públicas voltadas à geração de emprego e renda e à melhoria da educação” (DESENVOLVIMENTO URBANO DOS MUNICÍPIOS DA ÁREA DE IMPACTO DO SISTEMA VIÁRIO DO OESTE, SEPLAN, 2015, p. 28).

<sup>30</sup> Representante da Associação Usuários dos Portos da Bahia.

um desses portos, teria ainda que ser demonstrada. Ademais, as dimensões do vão central são compatíveis com as normas existentes (ABNT), e a altura de 85 m não sepultará a indústria naval na Baía de Todos os Santos, já que, a nova política da Petrobrás e seus sócios é que as novas plataformas sejam construídas em módulos, e não plataformas prontas, não justificando por tanto, um projeto com altura maior que o previsto atualmente, para a simples atividade de manutenção de plataformas na Baía de Todos os Santos. O benefício proposto não teria um custo razoável, visto que o projeto do sistema viário alavancará a economia regional em dezenas de bilhões de reais ao longo da sua concessão. (SEINFRA, 2019, p.3)

Dentro do EIA é onde o projeto do empreendimento passa a ser manuseado e operado sobre determinados indicadores, parâmetros e regramentos. Técnicas de prospecção da engenharia do projeto e suas representações gráficas e numéricas passam a operar uma certa existência prévia daquele empreendimento, em que ele existe dentro de determinado conjunto de ciências, saberes e técnicas ao mesmo tempo que partilha e reforça leis. Este documento opera função primordial no avanço, ou não, das etapas de implementação dos empreendimentos. No caso da Ponte Salvador — Itaparica, elementos como o dimensionamento e proporção física da ponte e do SVO, seu entrelaçamento e sobreposição nos sistemas viários já existentes, bem como a própria apresentação dos impactos, alternativas dispostas ou mesmo na carga de impacto no tráfego são apresentados de forma a representarem, textualmente, a consequência de decisões e diagnósticos formulados com base em estudos aplicados. Tampouco estas representações, conforme trechos apresentados anteriormente, produzem um efeito homogeneizador ou apaziguador para determinadas populações ou organizações na forma com que se relacionam com as “escalas” e diagnósticos dispostos no EIA/RIMA.

As alternativas locacionais, de locações, do local de construção da ponte presentes no quarto capítulo do volume 1 do EIA representaram um foco de debate muito recorrente nas audiências e debates que ocorreram ao longo dos anos após a publicação do estudo de impacto. Primeiramente, em sua apresentação no estudo de impacto, as alternativas aventadas para além da ponte sobre a BTS, entre o bairro Comércio (Salvador) e a região da Gameleira (Vera Cruz), tem caráter vinculado à historicidade do imaginário (BACZKO, 1985) atrelado às travessias internas na Baía de Todos os Santos. Conforme o EIA, a avaliação “decorreu de sugestões apresentadas pela Secretaria do Planejamento — SEPLAN, com base em hipóteses

e concepção de traçados que já haviam sido ponderadas historicamente”<sup>31</sup> (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015a, p.189).

Nota-se que o constructo deste imaginário acerca da historicidade do planejamento de mobilidade interna pela BTS, o desenvolvimento da região do Recôncavo Baiano e a própria narrativa trazida neste momento do EIA, desempenham um restringimento acerca dos espaços de debate e atores autorizados a participar. Conforme o consórcio expressa em dado momento, “ao longo desses momentos-chave foram surgindo várias outras opções de ligação, tanto do setor público, como do setor privado, bem como personalidades ligadas ao planejamento. No entanto, nenhuma delas teve como base um projeto de engenharia” (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015a, p.190).

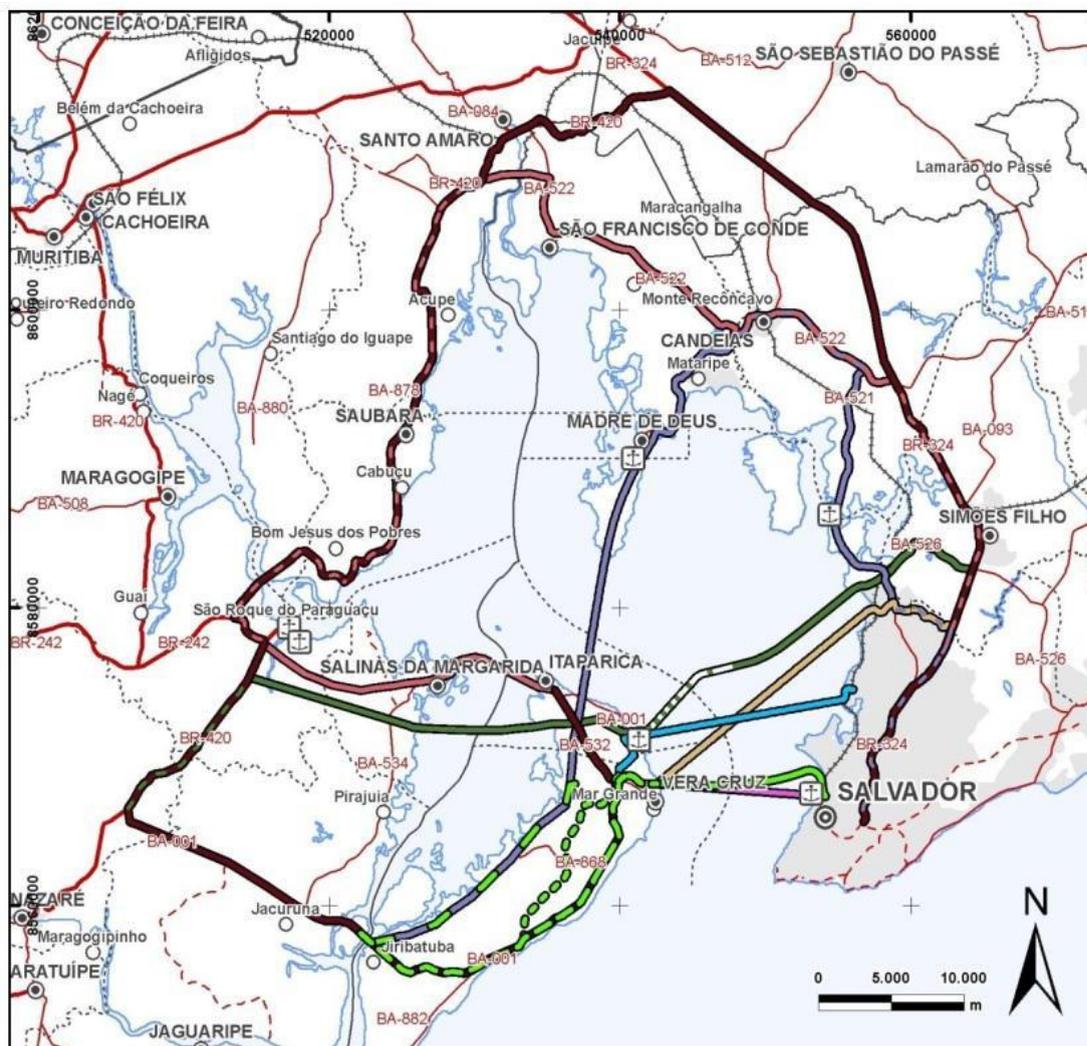
Conforme Ribeiro (2008) apresenta, o campo do desenvolvimento é estabelecido por um conjunto de redes, alianças e relações de poder que estabelecem, principalmente no caso de grandes obras, a constituição de “consórcios”. Estes agrupamentos conjugam sujeitos em grupos de interesse que estabelecerão suas estratégias e discursividades voltadas a determinadas ideologias e, desta forma, constituindo uma determinada orientação do que seja desenvolvimento, sua forma e técnica, disputando espaço político a fim de participar das arenas de discussão e construção das cidades. Fica marcado no EIA que, apesar de o critério socioeconômico ser apresentado como grande balizador das decisões sobre alternativas, traçados e rotas do empreendimento, não configura a disposição de maior espaço para outras ideias, alternativas, debates prévios a fim de visar outras possibilidades.

O consórcio ambiental responsável pelo EIA, junto a SEPLAN, veio a constituir um conjunto de 15 alternativas de empreendimentos possíveis para desempenhar a travessia e maior integração por meio da BTS, estas quinze alternativas estão divididas em quatro grandes instrumentos viários, são eles: I — Contorno Terrestre da BTS; II — Fundo da BTS, via Ilha dos Frades; III — Desembocadura da BTS, via Comércio; IV — Meio da BTS, via Subúrbio (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015a). Essas alternativas podem ser visualizadas no seguinte mapa apresentado no EIA:

---

<sup>31</sup> O EIA apresenta três eventos os quais considera como principais e que estão atrelados a construção das alternativas bem como constituíram debates ao longo da história. Durante a década de sessenta houve a formulação do Plano Diretor do Centro Industrial de Aratu (CIA), concebido pelo arquiteto Sérgio Bernardes (1967). Neste plano o arquiteto incluía um anel viário permeando toda região do Recôncavo Baiano bem como uma ponte realizando a conexão da ilha de Itaparica com a capital. Já na década de 1980, segundo episódio trazido pelo EIA, integrando o escopo do Plano de Reestruturação Física e Socioeconômica do Recôncavo Baiano estava o projeto da ponte de duas décadas anterior, contudo o projeto não viria a avançar. Caracterizando como último grande episódio da história da elaboração das alternativas, o ano de 2010 e o Processo de Manifestação de Interesse (PMI), que desencadearia a elaboração de anteprojeto para empreendimento de mobilidade e desenvolvimento econômico, que veio a desencadear a construção do projeto da Ponte Salvador — Itaparica (NEMUS/V&S, 2015, p.190).

FIGURA 5 — MAPA COM TRAÇADO DAS ALTERNATIVAS



#### ALTERNATIVAS

##### Corredor I – Alternativa 1

— (1.1) Via Envolvória BTS (via São Francisco do Conde)

— (1.2) Via Envolvória BTS (via Santo Amaro)

##### Corredor II – Alternativa 2

— Ponte sobre Ilha dos Frades

##### Corredor III – Alternativa 3

— Travessia da BTS em ponte: Salvador (Comércio) – Ilha de Itaparica (Gameleira)

— BA-001 duplicada (inclui 3.1, 4.1.1, 4.2.1, 5.1 e 5.2)

— Desvio traçado da BA-001 para o interior da Ilha de Itaparica (inclui 3.2, 4.1.2 e 4.2.2)

— Desvio traçado da BA-001 para a contracosta da Ilha de Itaparica (inclui 3.3, 4.1.3 e 4.2.3)

##### Corredor III – Alternativa 4

— (4.1 e 4.2) Travessia da BTS em túnel: Salvador (Comércio) – Ilha de Itaparica (Gameleira)

##### Corredor IV – Alternativa 5

— (5.1) Ponte Salvador (Plataforma) – Ilha de Itaparica (Bom Despacho)

— (5.2) Ponte Salvador (Paripe) – Ilha de Itaparica (Gameleira)

##### Corredor IV – Alternativa 6

— Ponte/Túnel Salvador (Subúrbio) – Ilha de Itaparica (Bom Despacho) com porto offshore

Fonte: Consórcio V&S Ambiental/NEMUS (2015, p.193)

Dentro dos três meios avaliados, físico, biótico e socioeconômico, o último foi considerado pelo consórcio o elemento com maior peso na definição da escolha final. Apesar disso, as justificativas referentes ao escopo socioeconômico foram apresentadas em uma página, constituindo uma síntese dos elementos favoráveis e desfavoráveis a cada alternativa. Ao longo deste capítulo do EIA temos o uso de tabelas como principal recurso textual e visual para a disposição dos elementos implicados na tomada de decisão acerca das alternativas levantadas. Para cada uma das alternativas, no caso nomeado de “corredor”, foi atribuída uma cor que nas tabelas apresentadas identifica cada uma das opções de empreendimento, bem como dentro de cada corredor viário, suas alternativas.

Nas tabelas destinadas a realizar as sínteses da avaliação das alternativas, cada corredor e alternativa será representado por duas tabelas. Em cada uma dessas tabelas são dispostos através de duas colunas os itens referentes a “principais aspectos preferenciais nos meios físico e biótico”, “principais aspectos preferenciais no meio socioeconômico” (referentes a primeira tabela), “principais riscos e impactos nos meios físico e biótico”, “principais riscos e impactos no meio socioeconômico” e por fim o item “avaliação”. Estes itens estão inscritos à esquerda; já no lado direito teremos apresentados os tópicos que justificam e dimensionam cada uma das implicações e transformações implicadas atrelado aos itens mencionados anteriormente, distribuídos por áreas dos aspectos.

É a partir dessas tabelas que se constrói a apresentação do conjunto de indicadores favoráveis e desfavoráveis para cada alternativa, o que na sequência será apresentado como o corredor III, Salvador (Comércio) — Ilha de Itaparica (Gameleira) como a alternativa com “maiores vantagens tanto do ponto de vista dos meios físico e biótico, como do meio socioeconômico. Como demonstra o quadro 12, esta conclusão é inquestionável” (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015a, p.227).

Como documento produtor de diagnósticos e produto de relações econômicas de um serviço a ser prestado, o EIA não escapa de necessitar constituir vetores direcionais das ações do Estado e consórcios privados responsáveis pelas construções, que para isso utilize de uma discursividade que apazigue as dúvidas ou qualquer espectro de conflito em torno do que o projeto deve ser. Ao longo deste documento serão apresentadas análises e projeções acerca de possíveis conflitos, contudo, todos estes estarão colocados sobre os meios e resoluções dispostos via documentos e leis anteriores à própria intervenção nos espaços. Ademais, o uso de categorizações como “inquestionável” pressupõe que o constructo de argumento que se forma dentro do EIA, a partir dos dados produzidos pelo consórcio e seus técnicos, configura algo como um diagnóstico inexorável e, portanto, um rumo certo para o que se pretende com

o empreendimento. É claro que o EIA é um documento entre tantos ritos e procedimentos envolvidos na autorização e viabilização de uma grande obra urbana, contudo, como artefato integrante de procedimento de licenciamento, a potência de suas constatações constitui diferentes implicações que extrapolam o estudo.

Apesar de disposto como alternativa mais apropriada diante dos inerentes impactos ambientais e socioeconômicos implicados na construção deste projeto, a alternativa escolhida e caracterizada como “inquestionável” não encontraria o mesmo consenso nos diálogos e discussões acerca do empreendimento.

Organizado pelo Grupo Ambientalista da Bahia (GAMBÁ), o evento “Seminário Ponte Salvador — Itaparica — A Quem Interessa”, ocorrido no dia 14 de abril de 2021, viria a reunir diversas pessoas da sociedade civil interessadas no debate acerca do empreendimento da ponte, o projeto e seus possíveis impactos. Fui informado acerca do evento devido a um colega do programa de pós-graduação que, sabendo de meu tema de pesquisa e envolvido em algumas das discussões acerca do empreendimento da ponte, me informou do seminário. O evento viria a congregar pessoas de diferentes territórios, atuações profissionais e etnias tendo em comum o posicionamento contrário a ponte Salvador Itaparica.

Na ocasião da reunião, visto o contexto do distanciamento social implicado no combate ao coronavírus, que configurou quase todos eventos a ocorrerem de maneira online por intermédio de videoconferências, obtive acesso ao seminário por meio de um link do aplicativo “Google Meet” disponibilizado em um cartaz virtual que foi divulgado nas redes. O evento era público e se propunha como espaço para as contribuições de diversos grupos da sociedade civil acerca das percepções do empreendimento e como cada grupo percebia os possíveis problemas implicados na implementação da ponte para diferentes regiões do Recôncavo Baiano. Durante a reunião, que chegou a ter em torno de setenta pessoas presentes, participava de maneira tímida e ouvinte, com a câmera de meu computador desligada, assim como vários participantes.

Destacou-se no encontro as diversas manifestações acerca da “cortina de fumaça” em que o projeto da ponte se encontrava. Ademais, o argumento referente à ausência de participação da sociedade civil se demonstraria recorrente ao longo do seminário, o que se faria presente na fala da Defensora Pública do Estado, Paloma Souza Macedo Galvão, que expressava a ausência de regionalização na forma com que os efeitos e impactos da ponte estariam sendo diagnosticados.

Além disso, o EIA/RIMA seria tema de algumas manifestações como a do professor universitário e biólogo Miguel Accioly, que ao tratar das alternativas expostas no estudo de

impacto expressaria a pouca complexificação por parte dos técnicos na elaboração dos estudos acerca das alternativas e da análise que considera a possibilidade de não realização do empreendimento da ponte. O biólogo seguiria apresentando suas considerações acerca da insuficiência de estudos e dados apresentados no EIA, demarcando que esta insuficiência não permitiria prognósticos mais acurados acerca dos impactos, principalmente na malha viária tanto de Salvador quanto da Ilha de Itaparica. A ausência desses estudos mais complexos tornava, na ótica do professor, um elemento a obscurecer e não levar em consideração as demais alternativas que existem em debate. Também seria ponto de crítica do professor Accioly, e o que mais adiante será reiterado em outros relatos que tive contato, o sucateamento que viria ocorrendo do sistema de travessia marítima por Ferry Boat, existente há muitos anos como meio de transporte conector dos municípios de Salvador e Vera Cruz, e que se apresentava como fator de “pressão” para a implementação da ponte<sup>32</sup>.

No seminário mencionado acima, o contingente de manifestações acerca de um certo obscurantismo dos dados, fontes do próprio desenvolvimento do EIA/RIMA sem a participação das comunidades sob influência do empreendimento se tornaria recorrente ao longo do evento. Diante disso é possível perceber que a complexidade envolvida na projeção de alternativas, a profundidade de estudos acerca de cada uma das possibilidades de uma travessia e a realidade da temporalidade atrelada ao projeto desta ponte não estão apaziguadas mesmo depois da licença prévia ter sido concedida.

Conforme o anexo do primeiro volume do EIA do empreendimento, destinado a apresentar os estudos referentes às alternativas, a ponte é instrumento que possibilitaria superar os “grandes desafios dos governos atuais” (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015b, p.5) referentes a “executar ações de forma célere, para promover o desenvolvimento integrado, participativo e gerador de crescimento competitivo no mercado internacionalizado” (*ibidem*, p.5). Frente a isso, o consórcio V&S Ambiental/NEMUS caracteriza que a ponte, e a alternativa de não a construir, significaria principalmente para o contexto da ilha de Itaparica “ampliar as dificuldades e estrangulamento dos fluxos econômicos e sociais, contribuindo para o retardamento ou até mesmo a inibição do desenvolvimento econômico-social local” (*idem*, p.5). O anexo ao volume 1 do EIA, em sua extensão de trezentas e setenta e duas páginas constitui, logo ao início, a imprescindibilidade do instrumento da ponte como

---

<sup>32</sup> Na ocasião, o biólogo Miguel Accioly também expressaria que “Não se faz o estudo de um reforço da mobilidade hídrica”, este se referia a tanto o sistema de travessia de Ferry Boat como o conjunto de barcos administrados por pescadores e autônomos que desempenham pequenas travessias e realizam uma série de transportes ao longo da Baía de Todos os Santos. Tais transportes são conhecidos por serem feitos nas saveiros, barcos de médio a grande porte que realizam viagens intermunicipais ao longo do Recôncavo.

ferramenta de transformação para o contexto socioeconômico de regiões como Itaparica e Vera Cruz, e o faz assentado principalmente nas questões atreladas ao “retardamento” e “atraso” referentes às dificuldades de fluxos entre regiões do norte e leste do estado com o baixo sul e oeste.

A participação de instâncias da sociedade civil são prerrogativas para os processos de licenciamento ambiental. Os EIAs após publicação passam a compor parte das discussões desempenhadas em audiências públicas voltadas à apresentação do projeto do empreendimento à população, de modo a constituir um espaço de diálogo entre poder público, empreendedor responsável, consórcio projetista e sociedade civil. Construir mecanismos de participação social em processos de licenciamento e implementação de grandes empreendimentos são temas de uma série de pesquisas (BRONZ, 2016; LEITE LOPES, 2006; SIGAUD, 1992; ZHOURI, 2019) e constituem um campo discursivo em que relações de poder se estabelecem de diferentes formas, através de diferentes práticas.

Além do estudo de impacto construir sua própria narrativa acerca das metodologias, critérios e indicadores que implicam na participação das comunidades em desenvolver descrições e diagnósticos mais acurados, fora do documento, as práticas e discursos de participação social seguem sendo mobilizadas pelo Governo Estadual baiano. Entre os anos de 2013 e 2021 foram realizadas nove audiências públicas, entre os municípios de Salvador (2), Itaparica (3), Vera Cruz (3) e Santo Antônio de Jesus (1)<sup>33</sup>. Dentre as nove audiências, em uma pude estar presente e em outra foi possível obter acesso aos relatos e registros realizados em atas. As demais audiências, devido à impossibilidade e dificuldade em conseguir acesso por meio virtual às atas, através dos sites das prefeituras municipais e secretarias responsáveis, não integram parte dos relatos que trago nesta pesquisa.

---

<sup>33</sup> As nove audiências públicas ocorridas foram: 14 de agosto 2013, na Câmara Municipal de Vera Cruz; 21 de novembro 2013, em Santo Antônio de Jesus; 22 de outubro de 2015, em Salvador no “Fiesta Convention Center”; 19 de outubro de 2015, em Itaparica; 16 de novembro de 2015, em Vera Cruz no “Club Mediterraneé”; 24 de agosto de 2016, em Itaparica no “Grande Hotel de Itaparica”; 25 de agosto de 2016, em Vera Cruz no Colégio Municipal de Vera Cruz, na comunidade de Tairu; 21 de março de 2019, em Salvador no auditório da Seinfra; 16 de dezembro de 2021, em Itaparica no “Grande Hotel SESC”. Destaca-se que as audiências de 24 e 25 de agosto de 2016, ocorridas nos municípios da Ilha de Itaparica foram destinadas a tratar sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) que é um desdobramento diretamente atrelado ao empreendimento da Ponte Salvador — Itaparica e do Sistema Viário do Oeste. Pude tomar ciência de grande parte dessas audiências através do site do Governo Estadual da Bahia (<http://www.bahia.ba.gov.br/>), em que realizando pesquisa utilizando “audiência pública ponte salvador itaparica” como referência se apresentava o conjunto de notícias realizadas pelas Assessorias de Comunicação das Secretarias de Desenvolvimento Urbano e do Planejamento do Estado da Bahia.

Os espaços de diálogo entre os agentes e comunidades envolvidos no enredo do empreendimento se constituem como arenas de produção de representatividade. A relação entre agentes governamentais da SEPLAN, Vice-Governador, o consórcio projetista e responsável pelos estudos, e a sociedade civil mobilizam um conjunto de práticas e performances que constituem identidades, as quais existem para além das diferentes maneiras e técnicas que venham a ser operadas nos documentos. A linguagem e gramáticas envolvidas nas práticas de implementação dos empreendimentos envolvem não apenas regramentos que normatizam procedimentos, como por exemplo a elaboração do projeto, o licenciamento ambiental e as características do que conforma uma audiência pública, mas também dispõem certos arranjos linguísticos de forma a produzir condições de certa existência social (BUTLER, 1997, p.5).

As disputas relacionadas a representatividade e identificação são permeadas por estratégias e práticas sociais que a todo momento mobilizam significados, se relacionando de forma assimétrica, por vezes buscando uma simetria. Independente do jogo, a disputa estabelecida em relação aos documentos institucionais, como o estudo de impacto, se percebe nos espaços em que sociedade civil, agentes do estado e empresas se encontram, pois é nesses espaços em que os documentos tomam movimento, são referenciados como produtos técnicos, precisos, racionais; ou insuficientes, imprecisos, tendenciosos e errôneos.

Sr. Jorge Carvalho, Vereador e Presidente da Comissão da Ponte Vera Cruz, que demonstra sua preocupação quanto ao sucateamento que a Ilha vem sofrendo há 30 anos. Sr. Jorge critica a situação da Saúde quando é usada para o atendimento ao visitante, onde informa quase há 300 atendimentos, na única UPA existente, 260 atendimentos são para turistas. [...] demonstra sua preocupação quanto a questões ambientais na região da Gameleira, que já se encontra desmatada e relata as possíveis consequências, quanto a construção da ponte na área da segurança pública, afirmando que Vera Cruz se tornará bairro de Salvador. Reitera que a longo prazo, a cidade não terá condições de acompanhar o crescimento populacional oriundo da construção da ponte. (ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA, 2019, p.4)

Nenhuma comunidade foi consultada previamente como garante a convenção 169 da OIT. A gente recebe a notícia pelos noticiários, pelos contratos assinados, pelos processos de licenciamento bastante avançados e as comunidades não foram consultadas. [...] E aí você coloca um empreendimento desta monta sem ser feito todo um processo de regularização e garantias de direitos territoriais, isso é um grande risco<sup>34</sup>.(REPRESENTAÇÃO DO CONSELHO PASTORAL DE PESCADORES, SEMINÁRIO “PONTE SALVADOR ITAPARICA: O QUE TEMOS A VER COM ISSO?”, CONGRESSO VIRTUAL UFBA, 2021)

Está escrito lá, tudo que eu vou falar aqui é aspeado porque foi retirado dos documentos. Ele diz (consórcio responsável pelo EIA/RIMA) que se declara “única

---

<sup>34</sup> O relato foi transcrito por mim na ocasião em que participava do seminário — “PONTE SALVADOR ITAPARICA: O QUE TEMOS A VER COM ISSO?” ocorrido como mesa integrante do congresso Virtual da Universidade Federal da Bahia, ocorrido em 2021.

responsável pela definição da melhor alternativa entre quinze alternativas estudadas”. Pois bem, ao longo do EIA/RIMA o que a gente encontra? [...] “A definição das alternativas consideradas na presente avaliação decorreu de sugestões apresentadas pela SEPLAN com base em hipóteses e concepções de traçados que já haviam sido ponderados historicamente. A avaliação que se seguiu foi independente da inteira responsabilidade do consórcio” aí vem lá, dentro do EIA/RIMA “Ao longo desses momentos chaves surgiram outras opções de ligação propostas por entidades públicas e privadas gerando amplo debate e uma multiplicidade de ideias porém” em negrito “parte dessas hipóteses nunca chegou a ser estudadas e projetadas com detalhes”, ou seja, se tinha em mãos um projeto do consórcio OAS/Camargo Corrêa, se tinha em mãos um rabisco, um anteprojeto oriundo da PMI, mas nunca se teve em mãos qualquer projeto, qualquer alternativa detalhada de outras alternativas de ligação de Salvador ao sul do estado.(Relato de participante, AUDIÊNCIA PÚBLICA 16/12/21)

Foram em diferentes espaços de assembleia e debate acerca do empreendimento que se pode perceber a constituição de contrapontos técnicos e formação de representações contrárias ao documento do Estudo de Impacto Ambiental. Desde acadêmicos de áreas como biologia, oceanografia, geografia, arquitetura e urbanismo; lideranças comunitárias de comunidades tradicionais e de pescadores e marisqueiras; até organizações trabalhistas voltadas aos trabalhadores pesqueiros e marisqueiros, o EIA/RIMA, assim como o processo de licenciamento, ao longo dos seis anos desde sua publicação se encontrava ainda reverberando por dentro os grupos que contrapõem e mobilizam argumentos contrários ao certo tom de apaziguamento disposto no documento.

A articulação do estudo feito pelo consórcio V&S Ambiental/NEMUS, por diferentes agentes da sociedade civil, participa da constituição do documento assumir uma condição de artefato. Imbui ao EIA/RIMA caráter de diferentes formas discursivas que, presente na esteira de desdobramentos acerca do que a ponte Salvador — Itaparica e o Sistema Viário do Oeste ao longo de certos processos de urbanização do estado da Bahia e, principalmente, sua capital, assume parte no imaginário, mas também como campo de disputa, como o futuro ou um atraso.

### 3.1 REPRESENTAÇÃO, TÉCNICA E DISCURSO

Voltando-me nesta seção para o volume 2, tomo terceiro, “Diagnóstico Socioeconômico” do EIA, seguirei analisando o documento trazendo na parte subsequente algumas considerações acerca das formas de representação de contextos sociais abrangidos pelas “regionalizações” (BRONZ, 2016, p.54) discriminadas no EIA/RIMA, as quais já foram referenciadas anteriormente: AII, AID, ADA e AEE. Seguirei utilizando os termos presentes e construídos no EIA/RIMA de forma a aproximar os usos e manifestações acerca das

presenças, ausências, silenciamentos e discursos que provocaram parte dos debates acerca do empreendimento.

Essas formas de representação são entendidas aqui como um processo de objetivação desempenhado pelo estudo de impacto ambiental, processo esse que participa de um mundo institucional (BERGER; LUCKMANN, 2004). Se para Berger e Luckmann o mundo institucional é “a atividade humana objetivada” (BERGER; LUCKMANN, 2004), as performances de objetivação integram ontologicamente os processos de institucionalização. Estes, como diversas outras práticas sociais compostas por suas relações assimétricas e dialéticas, também configuram arenas de disputas entre os diferentes significantes sociais.

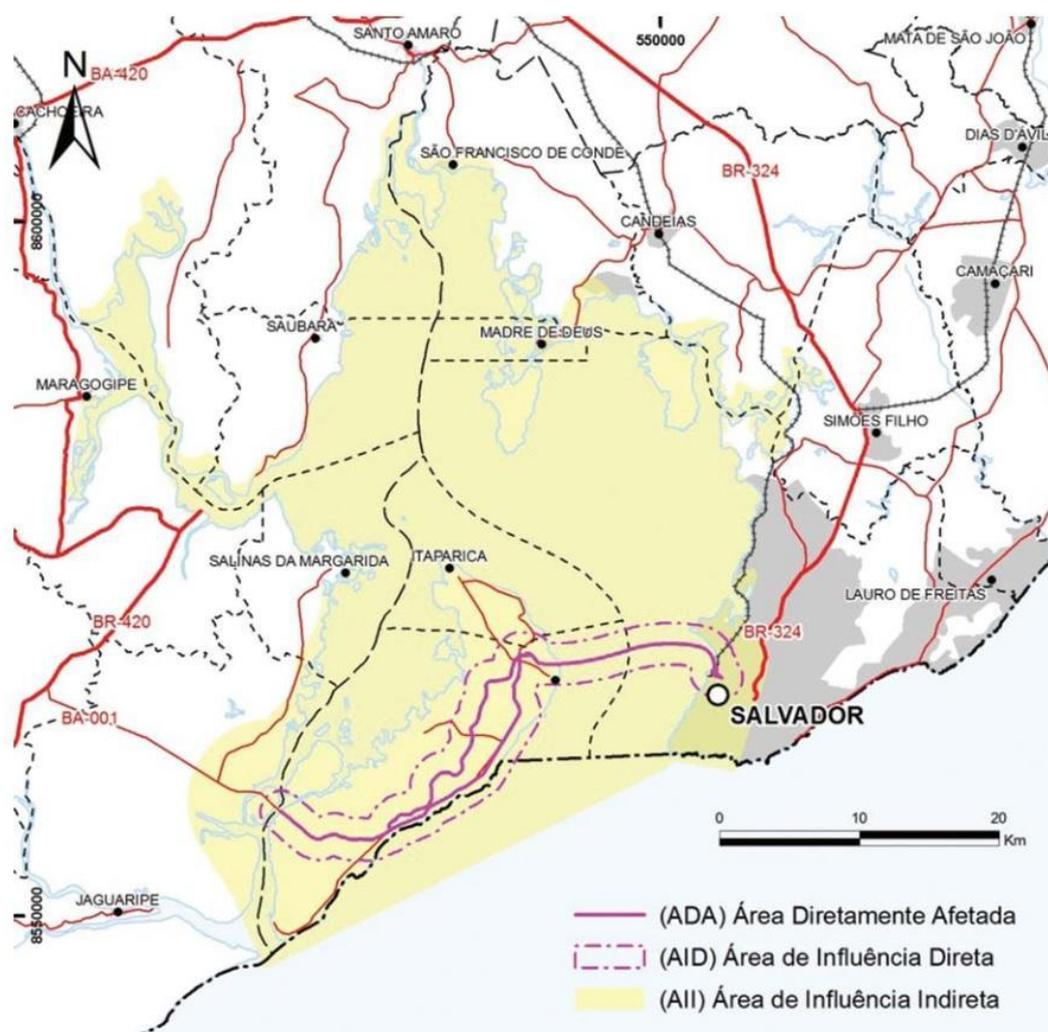
As instituições, como coletivos que partilham noções e constructos de realidade, tem na sua produção de objetividade a expressão de seu posicionamento nas relações hierárquicas que participa nas sociedades Estado-nacionais. É, em certa medida, em termos gramaticais que instituições estabelecem relações de poder com as demais coletividades que tem agência disciplinar. Diante disso, o que abordo como representação no EIA são os procedimentos e performances operadas dentro deste documento e que comungam de significados e (re)produzem noções que participam dos léxicos discursivos do desenvolvimento (ESCOBAR, 2005). Ademais, é nas relações assimétricas em torno dos empreendimentos de grande porte, do capitalismo globalizado e dos processos de ambientalização (LEITE LOPES, 2006), que as resistências dos mais diversos grupos irão se desenrolar, também, acerca dos significantes presentes em artefatos institucionais como o EIA.

O constructo textual desempenhado pelo Estudo de Impacto Ambiental, no contexto configuração da aliança contratual entre o consórcio V&S Ambiental/NEMUS e a Secretaria do Planejamento do Estado da Bahia, veio a produzir uma determinada forma de inscrever determinadas regiões (NECTOUX, 2021; ROSE, 1988). Essa forma de emular identidades, territórios, modos de vida, historicidades e etc., se pretende como não próprio fim em si da existência destas coisas, mas implica numa disposição de existência em que alguma forma cosmogônica se constitui na tessitura documental. Ali os recursos gráficos, em seu amplo sentido, projetam um passado, presente e futuro em que o empreendimento é instrumento correlacionador.

A produção literária do empreendimento é construída na performance que o discurso do desenvolvimento se atrela aos efeitos da ambientalização (LEITE LOPES, 2006), devendo corresponder a modalidades científicas, termos êmicos das diferentes disciplinas, metodologias para “diagnósticos” e exercícios de previsibilidade a fim de “mitigar” os danos. Não obstante, a existência dentro deste estudo se arremonta sobre uma série de

procedimentos burocráticos que necessitam assimilar formas de gestão das “realidades”, o que implica em classificar as comunidades, as regiões e os impactos.

FIGURA 6 — MAPA PROJEÇÃO DAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA



Fonte: Consórcio V&S Ambiental/NEMUS (2015, p.187)

Em seu segundo volume, o Estudo de Impacto Ambiental apresenta o “Diagnóstico Ambiental”, que consiste em três tomos, cada um designado para dispor os diagnósticos dos meios físico, biótico e socioeconômico. No terceiro tomo ainda há incluído no documento a apresentação das “Restrições Ambientais”, consistidas em estudos acerca da hidrografia e hidrologia; áreas de preservação permanente presentes nas áreas de influência do empreendimento, bem como as unidades de conservação; zoneamento ecológico-econômico, atrelados aos usos dos ambientes e suas implicações socioeconômicas para o desenvolvimento das regiões; descrição dos recifes de corais; os patrimônios históricos aventados durante a produção dos estudos, mas também os já catalogados e identificados junto a instituições como

o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, o IPHAN; áreas de valor paisagístico; terreiros e/ou centros de Candomblé e, por fim, a identificação das comunidades indígenas, quilombolas e de marisqueiros e/ou pescadores.

Durante minhas incursões ao documento, de diferentes formas busquei lê-lo de maneira corrente, conforme seu ordenamento sequencial, bem como realizei uma leitura que alternava entre suas seções/capítulos. Desta forma, procurei abranger diferentes partes integrantes do tomo 3 do EIA que, em sua integralidade posteriormente reunida em minhas anotações, permitiram que algumas correlações discursivas pudessem ser passíveis de articulação.

As caracterizações e delimitações das áreas de influência do empreendimento apresentadas no EIA/RIMA delimitam três tipos de áreas: Área Diretamente Afetada (ADA), Área de Influência Direta (AID) e Área de Influência Indireta (AII). Cada uma dessas delimitações, definidas pelo corpo de técnicos responsáveis nas diferentes áreas, opera diferentes graus de influência e transformação que a ponte e o SVO implicarão para os municípios englobados nestas classificações. Apesar desta delimitação estar apresentada e justificada no volume 1 do EIA, é no volume 2 do estudo de impacto que veremos em densidade a caracterização de cada uma dessas áreas.

No EIA veremos especificidades relativas a determinados municípios que são destacados no texto por seu papel mais expressivo na economia ou acerca de indicadores demográficos. Acerca destas configurações operadas nos “diagnósticos”, aqui se buscou, através de certas generalizações operadas no estudo e dados mais globais referentes a cada uma das áreas delimitadas no documento, analisar o constructo discursivo acerca do EIA atrelado a justificativas do empreendimento através da caracterização de necessidades regionais (ESCOBAR, 2005).

Conforme o EIA:

A Área Diretamente Afetada — ADA compreende o território dos municípios onde se insere o traçado da rodovia, quais sejam Salvador, Itaparica e Vera Cruz. A Área de Influência Direta é definida como os municípios de entorno e adjacências do sistema viário suportado pela nova infraestrutura, abrangendo 13 municípios dos Territórios de Identidade da Região Metropolitana de Salvador, do Recôncavo e do Baixo Sul, compreendendo: Lauro de Freitas, Simões Filho, Salinas da Margarida, Castro Alves, Conceição do Almeida, Dom Macedo Costa, Aratuípe, Jaguaripe, Muniz Ferreira, Nazaré das Farinhas, Santo Antônio de Jesus, Sapeaçu e Varzedo. O estudo dos aspectos socioeconômicos também procurou enfatizar, numa abordagem mais etnográfica, as principais localidades da Área do Entorno do Empreendimento (AEE) com o objetivo de descrever múltiplos aspectos referentes à vida social da comunidade, apreendidos a partir da observação e uso de técnicas voltadas para uma abordagem qualitativa de estudo do fenômeno. (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p.137)

Estabelecidas as delimitações das áreas de influência do empreendimento, o consórcio apresenta a metodologia utilizada para construir o diagnóstico socioeconômico das regiões. Em sua metodologia é informado que “foram identificadas e entrevistadas as principais lideranças locais, nos diversos âmbitos de atuação (político, institucional, cultural, religioso, educacional, entre outros)” (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p.137). De modo a compreender a “natureza das organizações, seu funcionamento e rede de relações que estabelecem com outros segmentos” (*ibidem*, p.138), o estudo constrói sua abordagem de trabalho junto às comunidades localizadas na AID e ADA através de entrevistas e *surveys* aplicados junto a atores focais e representações comunitárias que permitam uma percepção mais geral das coletividades dos territórios abarcados pelas AID e ADA. Contudo, acerca do trabalho de entrevistas e *surveys*, não há a inclusão de nenhum dos formulários, questionários ou qualquer tipo de material anexado ao EIA que apresente o teor das perguntas escolhidas e utilizadas nas entrevistas com as lideranças e demais sujeitos, tampouco a presença de um arquivo redigido do modelo da *survey* executada.

Constituindo a maior parte do volume total do EIA<sup>35</sup>, a segunda parte do documento será analisada a partir do “Diagnóstico Socioeconômico” realizado pelo consórcio V&S Ambiental/NEMUS. Apesar de abordar o documento de forma integral no transcorrer de minha pesquisa, foi a relação estabelecida com as formas de representação acionadas, elaboração dos argumentos, técnicas literárias e descritivas performadas na construção desses “diagnósticos” que me interessei em analisar, por vezes, comparando com outras representações, argumentos e performances encontradas nos debates e conversas que pude participar. De certa forma, o que se pretende é desacomodar o constructo do objeto, e da objetividade, com que o consórcio realizador do estudo, agentes da SEPLAN e Governo Estadual produzem e performam a representação das coletividades e territórios em um procedimento de licenciamento ambiental.

Diante da constante mobilização das classificações das áreas de influência do empreendimento, na presente análise optei por não operar dentro das segmentações e compartimentações propostas pelo EIA-RIMA. Apesar de possivelmente incorrer na perda de acuracidade acerca de qual parte do estudo abordo em determinada argumentação, o que se busca aqui é justamente entender o documento como este terreno a percorrer de forma não linear e tampouco se está interessado em operar nas mesmas formatações e divisões. A partir

---

<sup>35</sup> Excetuando seus anexos, o EIA é consistido por 2.849 páginas das quais 1.206 compõem o Tomo 3 do Volume 2 do estudo.

de alguns retalhos é que serão abordados algumas das construções de representações, caracterizações e o que consistem os diagnósticos elaborados no documento.

O paradigma constituído pela agência discursiva do Estudo de Impacto Ambiental não reflete apenas formas políticas e ideológicas acerca do que agentes governamentais e empresas de engenharia internacionais assumem como políticas de “desenvolvimento sustentável”. A construção dos objetos e suas caracterizações é parte da função deste documento, que participa do rito do licenciamento ambiental de modo a operar determinadas práticas de análise e avaliação vislumbrando a construção de uma determinada realidade, a constituição sob uma determinada forma política que tem seus referenciais de meio ambiente, desenvolvimento e comunidade, bem como sobre como estes se articulam. Contudo, tais articulações não correspondem às formas de organização pretendidas pelos diagnósticos dispostos no EIA. Ou melhor dizendo, o que se coloca disposto como retratos das coletividades, sua historicidade e características demográficas acaba por não corresponder ao que alguns coletivos, fora do documento, entendem por identidades e caracterizações.

Em seu terceiro tomo, o volume 2 do EIA apresenta sobre a mesma diferenciação de áreas de influência do empreendimento (AII, ADA e AID) uma descrição e análise das “variáveis socioeconômicas nas áreas de influências definidas relativamente ao empreendimento em avaliação” (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p. 1). Dentro do escopo deste tomo estão identificados como “variáveis socioeconômicas”: dinâmica populacional, infraestrutura (transporte, energia elétrica, comunicação, abastecimento de água e esgotamento sanitário, resíduos sólidos), saúde, segurança, dentre outros; comunidades tradicionais; organização social; tráfego de veículos; uso e ocupação do solo; patrimônio histórico, cultural e arqueológico; lazer e cultura; turismo; percepção da população; estrutura produtiva e de serviços; infraestrutura regional; usos da água.

Para cada um dos “componentes socioeconômicos”, o relatório de diagnóstico “aborda e compila os resultados” (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p.2) apresentando a “abordagem metodológica, revisão de dados secundários provenientes de estudos e outras fontes de informação, resultados e análise da informação obtida através das coletas de dados primários na área de influência do empreendimento; acervo fotográfico, mapeamento de resultados e outros produtos gráficos; caracterização da situação de referência” (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d).

Caracterizando-se, em seus próprios termos, como estudo de “diagnóstico” ambiental, socioeconômico e arqueológico, o EIA deste empreendimento, em seu volume 2 e tomo 3,

apresenta uma estruturação de seus dados que parte das diferenciações entre as áreas de influência do empreendimento.

Sempre que justificável esta descrição é feita de modo diferenciado para a Área Diretamente Afetada (ADA), Área de Influência Direta (AID) e Área de Influência Indireta (AII) do empreendimento, que constituem a Área de Estudo pré-definida. (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p. 58)

Operando dentro da distinção das abrangências do empreendimento e sua influência para as dinâmicas regionais, discriminada nas áreas de influência direta e indireta e área diretamente afetada, a distribuição populacional e as formas de urbanização são caracterizadas como elementos importantes para a compreensão das ocupações dos territórios presentes em cada uma das categorias de áreas de influência. E quais territórios são estes se as classificações operadas pelo EIA são homogeneizantes, universalistas e genéricas — que vi até agora?

Para além disso, o diagnóstico socioeconômico identifica a pretensão de compreender como as populações sobrevivem onde habitam e, mobilizando “alguns indicadores econômicos e formas de produção” (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p.3), avaliar as possíveis modificações dos “fluxos econômicos, em decorrência da facilidade de acessos a novos territórios” (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p.3), facilidade essa atrelada ao empreendimento. São elencados elementos como distribuição populacional, índices de urbanização, taxas de crescimento populacional bem como indicadores econômicos e caracterizações das formas de produção como parte integrante do constructo dos diagnósticos apresentados e componentes das análises.

O “diagnóstico” se constitui, ao longo do documento, por meio de articulações com dados secundários “levantados em instituições públicas de pesquisa, como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia — SEI, assim como órgãos públicos e privados [...]” (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p. 5). Além destes, a metodologia para tratar acerca de comunidades tradicionais e as atividades de pesca é apresentada como sendo baseada na observação direta não-participante e “estudos de natureza etnográfica” (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p. 5; p. 137).

Na construção narrativa deste documento, os processos históricos de ocupação e configuração dos territórios a serem analisados (e diagnosticados) são, para além da contextualização socioespacial e econômica de regiões, um dos primeiros elementos textuais que permitem uma apresentação de enfoques dos diagnósticos que serão apresentados.

Realizei reiteradas leituras dedicadas à parte de contextualização sócio-histórica apresentada no EIA, e foi a partir do processo de retornar aos enunciados que foi possível notar algumas formas descritivas e a dedicação a uma visibilidade textual empregada na descrição de determinados processos históricos. Dentre as páginas 61 e 62, temos três parágrafos dedicados à menção da presença Tupinambá no território da Baía de Todos os Santos anterior ao processo de colonização empreendido pelos portugueses. Acerca das características deste grupo étnico, temos o emprego de talvez o que poderíamos ler como “agências” destes:

Segundo Aziz Ab’Saber, essa etnia, originária do oeste ou noroeste da Amazônia, era nômade [...]. Devido a essa característica nômade, os Tupinambás acabaram por nomear diversos pontos geográficos brasileiros por onde passaram. (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p. 61)

A partir da breve caracterização da presença indígena, temos logo no próximo parágrafo a seguinte colocação:

O primeiro contato do colonizador branco se dá a partir de 1º de novembro de 1501, com a chegada da expedição que trazia o cartógrafo Américo Vespúcio, que denominou a baía encontrada como Baía de Todos os Santos (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p. 62)

E no parágrafo seguinte:

O povoamento dessa parte do território teve início, tal como em todo o território brasileiro, com a concessão de sesmarias, dando origem à primeira propriedade, livre de todos impostos, onde o plantio de cana-de-açúcar era a principal atividade econômica em propriedades alienáveis. (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p.62)

No conjunto de parágrafos que se seguem, dedicados a descrição dos processos históricos de ocupação territorial do estado da Bahia, chama atenção a construção de um certo apagamento da ocupação das populações indígenas autóctones no processo de povoamento. Tal desprezo pela importância destes grupos para uma acurada contextualização sócio-histórica parece ser operada por alguns dos verbos, os quais seguem elencados: “efetivar a ocupação do território brasileiro”; “divisão de terras em grandes áreas” ; “trocas de mercadorias e especiarias com os nativos”; “abastecimento dos navios”; “intensificação das atividades comerciais”; “estocagem”; “extração de recursos naturais”; “implantação de engenhos e ampliação da atividade econômica”; “choques exógenos” (p.63); “transição da produção escrava para a assalariada” (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p. 62-63).

Os verbos/ações reunidos anteriormente poderiam seguir sendo elencados longamente, contudo, o que se percebe é um certo tipo de “desenvolvimento” disposto como fator de

“motricidade” para formações territoriais, especialmente, neste caso, a construção de estados nacionais na América portuguesa, e sua disposição populacional ao longo dos territórios contemplados pela área de influência prospectada. De certa forma o que se constitui narrativamente como processos históricos das ocupações espaciais é atravessado e pautado por fenômenos e ocorrências atreladas aos projetos econômicos dos grupos sociais coloniais e, principalmente, constitui territórios em consequência dos planejamentos mercantis e inserção dos territórios na rota comercial durante a colonização.

De certa forma, a constituição desta narrativa socioeconômica do desenvolvimento das regiões e, portanto, atrelada à formação dos territórios descrita através de suas atividades sociais imbricadas na dinâmica econômica, produz diferentes arranjos descritivos. Os agrupamentos sociais definidos neste tomo do EIA existem sob formas de indicadores desde atividades laborais, acessos a instrumentos públicos, influências mais ou menos expressivas para a economia do estado da Bahia como um todo, ou mesmo nas formas de manifestação dessas populações apresentadas no diagnóstico. Formas de caracterização assentadas, principalmente, nas atividades econômicas e expressividade de determinados municípios para o desenvolvimento econômico e empregabilidade em determinadas regiões são operacionalizadas por meio de tabelas e gráficos que permitem, vez ou outra, uma descrição mais abrangente ou mais singular.

Nos demais municípios da AII, a atividade industrial é pouco expressiva e está, em parte, estagnada. Como pode ser visto pelo estudo do PIB, o fraco desempenho nesse setor econômico sugere que não existem eixos significativos de expansão industrial nessas unidades territoriais. Com um montante de R\$25,9 bilhões, a economia industrial está fortemente concentrada na RMS de Salvador [...] Quando comparado aos demais municípios do território estudado, destacam-se como PIB industrial, fora da RMS e áreas de influência direta, os municípios de Feira de Santana e Ilhéus, com valores acima de R\$500 milhões. Com a presença da Petrobras, Cairú é uma exceção na AII, por apresentar uma atividade industrial de média intensidade. No geral, observa-se um baixo nível de atividades industriais fora da RMS e de suas áreas de influência direta, fator que contribui para os baixos níveis de industrialização em extensas áreas do território baiano. (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p.13)

Se a pretensão imbuída no documento do EIA expressa uma prática que visa “diagnosticar” aspectos territoriais, quase nada se vê de tal classificação ser propriamente explorada no documento buscando, de alguma forma, defini-la ou especificá-la. Na tarefa de descrever e classificar contextos, territórios, populações, se utilizando de uma sorte de classificações e conceitos canalizados de fontes da literatura acadêmicas<sup>36</sup>, o estudo de

---

<sup>36</sup> ALMEIDA, 201; FURTADO, 1986; RISÉRIO, A. Uma História da Cidade da Bahia, Rio de Janeiro, Versal, 2004.

impacto desenvolvido pelo consórcio luso-brasileiro parece tratar com certa banalidade o que seu texto produz como representação. Diagnosticar pode ser tanto uma descrição detalhada, uma distinção que visa analisar, quanto uma forma de qualificar enfermidades. As suas duas acepções, que embora próximas em interesses têm efeitos diferentes, parecem poder ser percebidas no texto do EIA da Ponte Salvador — Itaparica e SVO. Em toda sua heterogeneidade, regiões como toda costa litorânea da Baía de Todos os Santos, Região Metropolitana de Salvador, Norte e Oeste do estado baiano são apresentados em suas discrepâncias em relação a desenvolvimento do setor industrial, escolaridade, atividades de renda, importância da pesca e demais temas acerca da vida social de cada região.

Grande parte das caracterizações socioeconômicas atreladas a demografia, renda, trabalho, infraestrutura de saúde, educação e saneamento básico são apresentadas através de dados secundários, os quais as fontes já foram mencionadas anteriormente. Diante dessa instrumentalização dos dados secundários de forma a caracterizar espaços sob indicadores já padronizados e reconhecíveis pelos órgãos vinculados ao Governo Estadual, o que passa a ser construído como produção autêntica do consórcio são as localizadas avaliações de tendências, análises de riscos, opinião pública e outras seções dedicadas ao que, em suas partes introdutórias, o consórcio identificava como metodologias voltadas para o uso de entrevistas, *surveys* e da prática etnográfica.

Dentro do estudo são pouco nítidas as fronteiras entre o que foi produzido pelos técnicos do consórcio e o que são mobilizações de dados secundários. A naturalidade com que tabelas e gráficos percorrem o corpo do texto provoca uma certa ausência do rastro autoral do material ali apresentado. Assim como o emprego de termos como “diagnóstico” ou “comunidades”, ou mesmo conceitos acerca de “impacto” e “riscos”, perfazem-se ao longo do texto de forma pouco sustentada em análises. Conforme Deborah Bronz argumenta acerca das práticas empresariais e suas estratégias contemporâneas na incorporação de comunidades em projetos de desenvolvimento estatais:

Analisando o Programa de Desenvolvimento Social do Banco Mundial na Indonésia, Li (2006) trata das estratégias neoliberais de “governo através da comunidade” (government through community) e identifica essa abordagem como um modo contemporâneo de tornar a existência coletiva “inteligível e calculável” para os organismos de cooperação, de Estado ou para as agências de desenvolvimento. A Arte de governar através da comunidade exige que ela se torne uma unidade técnica a ser investigada, mapeada, classificada documentada e interpretada, (BRONZ, 2019, p.314)

Ainda conforme Bronz:

Contudo, é importante reconhecer que a forma como as empresas têm feito uso dessas técnicas, assim como os usos e sentidos atribuídos à comunidade, ganham conteúdos particulares em função dos objetivos empresariais, seus modos de instrumentalização e dos contextos nos quais são acionados. A adoção das práticas participativas tem sido fundamental para garantir uma ampla aceitação e adesão social aos empreendimentos [...] O consenso do benefício se constrói infligindo direitos e imputando sofrimentos às comunidades, tornando-as sujeitas de investimentos de planejamento e gestão por parte das empresas. (BRONZ, 2019, p.314)

As formas de inscrição de determinados contextos, seres e territórios nos projetos de desenvolvimento, no caso do empreendimento da Ponte Salvador — Itaparica e o Sistema Viário do Oeste, operacionalizada em diversos ritos e instrumentalizada pelo EIA no rito do licenciamento ambiental, permitem observar que as deficiências e problemas infraestruturais que as regiões estudadas possuem são mobilizados na forma de justificativa. No caso do presente projeto, elaborado por solicitação da SEPLAN durante a gestão de Jaques Wagner (PT) no Governo Estadual, a formalização dos dados, indicadores e descrições das dificuldades infraestruturais nos territórios todas estão dentro do planejamento e monitoramento desempenhado pelo Estado. Não há novidades nem surpresas promovidas no estudo de impacto, o que há são técnicas de operacionalização de quadros já preestabelecidos. E, talvez, aí resida a naturalização de conceitos pouco discutidos e explicados na parte metodológica ou ao longo do documento do EIA.

O que salta aos olhos é que muito da desigualdade regional no estado da Bahia se origina da ausência ou do malogro de políticas públicas voltadas, justamente, ao apoio regional. Pobreza, educação e saúde são elementos que, apesar de terem sido alvo de incremento de investimentos recentes, em termos de acesso e especialidades ainda estão aquém daqueles serviços promovidos na capital e RMS do estado. Assim, este déficit de serviços públicos — o resultado de anos de políticas públicas mal planejadas e executadas — torna-se a base de argumentos que fundamentam a implantação de grandes projetos que incrementariam o processo civilizatório do estado e a ascensão da região ao patamar de desenvolvida.

Na seção a respeito da “avaliação das tendências de crescimento populacional das áreas urbanas e periurbanas e quanto o empreendimento poderá interferir nessas tendências”, é disposto no estudo de impacto:

A expansão urbana e periurbana que vêm ocorrendo na AII e AID têm levado os municípios dessas áreas a um considerável aumento dos seus problemas e demandas. Fica evidente, nesses municípios, que a necessidade de estrutura e de serviços não consegue ser atendida, na mesma velocidade da referida expansão. Desse modo, a realidade observada na maioria dos espaços urbanos torna-se cada vez mais complicada, sendo importante a utilização de instrumentos democráticos de

planejamento e de gestão, especialmente o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU). A ideia é que este plano seja construído com base nos anseios e proposições da população local, apresentando assim maiores chances de contribuir para a melhora de qualidade de vida dos moradores das cidades. (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p.173-174)

Acerca do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), o EIA o classifica como:

[...] um importante instrumento de planejamento, no qual a população local deve ser agente durante todo o processo de elaboração, análise, execução e avaliação. Isto significa dizer que a participação da comunidade na gestão e no planejamento municipal é essencial para que os problemas sejam identificados com maior facilidade e, conseqüentemente, as possíveis soluções sejam mais condizentes com a realidade. Mencione-se que atualmente encontra-se em elaboração pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano — SEDUR os PDDUs dos municípios de Itaparica e Vera Cruz no âmbito dos estudos do SVO. (*idem*, 2015, p.174)

Parte integrante dos diversos desdobramentos desencadeados pelos procedimentos de licenciamento de um empreendimento como este da ponte e do sistema viário no Estado da Bahia, são as elaborações de documentos como o PDDU, o qual foi possível acessar através do site da Secretaria de Desenvolvimento Urbano. Ademais, consegui obter os arquivos em formato PDF dos Planos Urbanísticos (PLUR)<sup>37</sup> referentes aos municípios de Itaparica e Vera Cruz (elaborados pelo consórcio Demacamp/Instituto Pólis/Oficina no ano de 2016) e integrantes, em conjunto aos PDDUs e Plano Urbano Intermunicipal (PUI)<sup>38</sup>, que abrangeram toda Ilha de Itaparica, das etapas finais da elaboração dos estudos urbanísticos e elaboração com participação social, dos instrumentos de política urbana essenciais e estratégicos para o desenvolvimento socioeconômico das áreas de influência do empreendimento (DEMACAMP/INSTITUTO PÓLIS/OFICINA, 2016, p. 8).

O conjunto de planos elaborados em decorrência do Estudo de Impacto Ambiental viriam demonstrar os esforços estatais em executar planejamentos e regulamentações enfocados na integração da Ilha de Itaparica nas dinâmicas econômicas da Região Metropolitana de Salvador, municípios compreendidos no recôncavo e a região do baixo-sul do Estado baiano. Em todos estes planos, compreendidos em Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, Plano Urbano Intermunicipal e Planos Urbanos para os municípios,

---

<sup>37</sup> A concepção do PLUR, definida nos Termos de Referência como um plano preliminar de ocupação das Áreas de Desenvolvimento Programadas foi reformulada ao longo do processo de elaboração dos estudos urbanísticos do SVO. A partir de debates públicos e técnicos o PLUR deixou de ser um plano urbanístico com nível de informações e detalhamento de projeto básico e por vezes executivo, para um plano de diretrizes específicas de intervenção com desenhos orientadores, ainda preliminares de ocupação do território (DEMACAMP/INSTITUTO PÓLIS/OFICINA, 2016, p. 9).

<sup>38</sup> Os Plano Urbano Intermunicipal é um instrumento supramunicipal de planejamento do território da Ilha de Itaparica para promoção da gestão compartilhada envolvendo os dois municípios que a integram — Itaparica e Vera Cruz — e o Governo do Estado (SEDUR, 2017, p. 13).

são apresentados caracterizações socioeconômicas dos municípios de Vera Cruz e Itaparica em que a “fragilidade econômica associada à escassez geral na atenção aos serviços sociais básicos” (SEDUR, 2017, p.16) e “os padrões de renda e de ocupação da Ilha de Itaparica revelam um território de muitas carências e precariedades no seu meio urbano” (DEMACAMP/INSTITUTO PÓLIS/OFICINA, 2016, p.16) são contrastados pela “extraordinária riqueza cultural, vinculada às atividades econômicas tradicionais e à religiosidade” (*idem*, 2016, p.16). Tal contraste é parte integrante do que pauta, por exemplo, o artigo 8 do PDDU de Itaparica, em que:

Art. 8. São objetivos gerais da Política de Desenvolvimento Urbano em Itaparica:

- I. dinamizar a base econômica local criando novas oportunidades de geração de emprego e renda e condições de autofinanciamento do município, requalificando a inserção de Itaparica na Região Metropolitana de Salvador e do Recôncavo Baiano;
- II. ordenar o território para o melhor aproveitamento do solo e a melhoria da qualidade urbana;
- III. recuperar a valorização imobiliária resultante das políticas e investimentos públicos para o benefício social;
- IV. preservar a identidade local;
- V. preservar o patrimônio histórico, ambiental e cultural;
- VI. melhorar as condições de habitabilidade da população;
- VII. fortalecer a gestão democrática da política urbana;
- VIII. garantir a capacidade de suporte da ilha. (SEDUR, 2016a, p. 9)

Tais documentos não serão analisados em profundidade aqui, contudo, considero-os como desdobramentos administrativos e políticos do processo de licenciamento do projeto da Ponte Salvador — Itaparica e do SVO. Estes documentos constituem um conjunto de tecnologias estatais e na análise realizada aqui integram a cartografia das redes sociotécnicas e seus instrumentos envolvidos num empreendimento deste porte. É também dentro destes documentos adjacentes, dos planos diretores e de desenvolvimento, que as técnicas e práticas voltadas para a “participação social” na elaboração de diretrizes e políticas urbanísticas são apresentadas como implementos intrínsecos ao constructo de tais planejamentos.

Pouco voltados a descrições aprofundadas dos contextos socioeconômicos das regiões de influência do empreendimento, o enfoque destes planos é voltado a elaboração dos modelos de desenvolvimento socioeconômicos pretendidos para a Macroárea de Influência do SVO<sup>39</sup> por parte da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, sob coordenação do então Secretário Carlos Martins, durante o primeiro mandato do governador Rui Costa (PT).

---

<sup>39</sup> Área objeto do Plano Regional de Desenvolvimento Socioeconômico, que deve ser impulsionado a partir da infraestrutura implantada com o SVO, aproveitando as oportunidades geradas, especialmente logísticas, capazes de promover mudanças positivas na estrutura da rede urbana regional. Abrange os Territórios de Identidade (TI) do Recôncavo, Baixo Sul e Metropolitano de Salvador, além dos municípios de Laje e São Miguel das Matas, que pertencem ao TI Vale do Jequiçá.

O retrato acerca das deficiências infraestruturais básicas das regiões se demonstra também como uma das pautas que reverberam externamente ao EIA e seus documentos correlatos. Desde manifestações em audiências e colunas de jornal, até seminários com a temática da ponte e do SVO, atores que recorrentemente se fizeram presentes nos espaços de debate e firmaram contraposições ao empreendimento recorrentemente expunham a ausência de diálogo nas diversas etapas deste empreendimento. Nesses esforços, estes agentes viriam a demonstrar diversas inquietudes e demandas que se pretendiam apaziguadas dentro dos estudos e planejamentos. O que para o consórcio e Governo Estadual configuram “necessidades” comuns a grande parte dos territórios sobre a influência da ponte e SVO e, portanto, comungam num sentimento de “benefício generalizado” que é atribuído ao empreendimento, não podia ser traduzido como tema pacífico para algumas coletividades da sociedade baiana que acompanha com apreensão os impactos da situação.

Compondo por alguns anos uma das colunas junto ao Jornal “A Tarde”, um dos principais da Bahia, o arquiteto e urbanista Paulo Ormino viria a tecer diversas críticas às políticas de urbanização e desenvolvimento no Estado baiano (ORMINDO, 2013). Conforme se pode averiguar em diversas das ocasiões em que estive presente e por indicação de um dos professores de meu programa de pós-graduação, Paulo Ormino é um dos principais atores do âmbito técnico que se posiciona contrário ao projeto urbanístico proposto pela SEPLAN.

Em um de seus textos, de título “Ponte versus indústria náutica e turismo”, publicado no dia 3 de março do ano de 2013, Ormino falava sobre os rumos dos investimentos do Governo Estadual e os possíveis efeitos do enfoque em um sistema de mobilidade:

Há um ano e meio não se falava da ponte Salvador/Itaparica. Imaginei que o Estado, diante de urgências como obras contra a seca, tivesse desistido da ideia ou pelo menos avançado na concepção do projeto evitando seus piores impactos sobre Salvador e a ilha. Mas não é o que se deduz da contratação por R\$ 40 milhões de empresa para estudar meios para mitigar seus impactos. Ponte que renasce às vésperas de uma sucessão indefinida. (ORMINDO, 2013a, p.1)

No mesmo texto o autor segue apresentando o que entende por uma decisão equivocada por parte das políticas de investimento.

Ponte ou indústria naval, esta é a questão! Investir minimamente R\$7 bilhões, marginalizar o Recôncavo e condenar à morte uma promissora indústria naval que poderá ser maior que a da Baía da Guanabara, ou construir uma ponte/túnel pela bagatela de R\$ 24 bilhões é o dilema dos nossos governantes. Ainda que o governo opte por uma ponte/túnel seu impacto sobre a área central de Salvador e a ilha será devastador. (ORMINDO, 2013a, p.1)

No mesmo ano desta publicação, o edital para constituição do consórcio responsável pelo EIA/RIMA do empreendimento estaria sendo aberto e configurando a V&S Ambiental/NEMUS como consórcio executor dos estudos de impacto. Os investimentos voltados a mobilidade, urbanização e transportes também ocupariam parte das matérias divulgadas pelo portal do Governo Estadual da Bahia, em que as “conquistas em infraestrutura” eram apresentadas como trunfos da política de desenvolvimento da gestão da época.

O sexto ano do governo Jaques Wagner foi marcado por novas conquistas na área de infraestrutura. Entre os destaques, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), o Porto Sul, em Ilhéus, a implantação da Via Expressa Baía de Todos-os-Santos, a maior obra de mobilidade urbana realizada em Salvador nos últimos 30 anos, a recuperação de portos, aeroportos e aeródromos, além da implantação de parques eólicos. Essas iniciativas tornam a Bahia mais competitiva em termos de logística, habilitando-a para atrair grandes investimentos nacionais e estrangeiros. (SECOM, 2013, p. 1)

Ainda nesta matéria chamaria a atenção dois pontos abordados como parte das “conquistas” desempenhadas pelo Governo Estadual: a modernização de portos, e em destaque aqui o Porto de Salvador, que proporcionaria uma maior receptividade aos milhares de turistas que viriam ao país em ocasião da Copa do Mundo de Futebol de 2014; também a intervenção para melhoramento do sistema Ferry Boat, que no ano de 2013 apresentava “péssimo serviço” (SEPLAN, 2013), o que veio a desencadear um decreto assinado pelo governador e uma intervenção por parte da Agência Estadual de Regulação de Serviços.

O que viria a ser exposto nos anos decorrentes às manifestações do arquiteto Paulo Ormino e, em parte, indicado pelo próprio Estudo de Impacto Ambiental, é que pouco frutíferos foram os investimentos na área de infraestrutura, como o próprio diagnóstico apresentado pelo consórcio V&S Ambiental/NEMUS indicaria a persistência do precário serviço do Ferry Boat. Além disso, pode-se averiguar uma certa prática administrativa com que os investimentos e políticas de desenvolvimento por parte do Governo Estadual durante as gestões de Jaques Wagner e Rui Costa pareciam, dentro das esferas de debate acerca do empreendimento da Ponte Salvador — Itaparica e do SVO, estar recorrentemente descoladas das demandas das comunidades durante os processos de elaboração, prospecção e análises referentes à implementação dos empreendimentos.

Foi durante a audiência pública organizada pela Assembléia Legislativa da Bahia (ALBA) e ocorrida no Grande Hotel Sesc, em Itaparica, no dia 16 de dezembro de 2021 que Paulo Ormino retomaria suas críticas já apresentadas nas colunas publicadas em 2013. Na ocasião da audiência pública, o evento tendo ocorrido de forma “híbrida”, com a participação

via plataforma *zoom* ou presencialmente, permitiu que eu obtivesse fácil acesso a este que viria a ser um encontro de majoritário debate acerca dos inúmeros problemas referentes ao projeto e estudos de impacto dos empreendimentos do Sistema Viário do Oeste e da Ponte Salvador -Itaparica.

Durante esta audiência, Ormino viria a expressar sua grande preocupação com os objetivos governamentais em intensificar o processo de metropolização da cidade de Salvador através de um projeto que produziria um certo ostracismo dos municípios ao longo do Recôncavo em consequência da conexão proposta pela ponte entre Salvador e Itaparica. Nesta mesma audiência, na fala que daria sequência a de Paulo Ormino, o biólogo Miguel Acciolly reiteraria suas observações concernentes aos insuficientes estudos das alternativas a ponte proposta pela SEPLAN. Acciolly somaria sua fala a de Ormino e demais atores da “esfera técnica” de oposição ao empreendimento e críticos do estudo de impacto, que manifestaram na ocasião da audiência o desinteresse por parte do Governo Estadual em investir na diversificação de meios de transporte e deslocamento, principalmente diante do potencial marítimo para a navegação, outro elemento que se demonstrou recorrente nas falas em crítica ao empreendimento.

Se dentro do EIA se configura também um discurso e descrição acerca das ausências e insuficiências da gestão governamental perante as fragilidades socioeconômicas de parte dos municípios nas áreas de influência, nota-se que pouco efeito o estudo de impacto traria para mudar este cenário. Ainda dentro das manifestações que permearam a audiência do dia 16 de dezembro, ficou marcado que a forte oposição ao empreendimento vinha não apenas de pesquisadores e cientistas apreensivos com as subdimensões dispostas nos estudos de impacto, mas também que a população da Ilha de Itaparica via seus pleitos sendo deixados de lado. “Que tipo de desenvolvimento é esse?” e “esse desenvolvimento os Itaparicanos não querem” seriam algumas das falas que puderam ser ouvidas durante a audiência.

Tais manifestações da população da ilha de Itaparica expressavam algo que recorrentemente ouvia nos eventos dos quais pude participar, em que moradores da ilha expressavam o medo de que “Itaparica vai virar um bairro de Salvador”. A razão desse medo advinha das prospecções de aumento populacional expressivo e intensificação do fluxo automotivo na ilha. O medo de drásticas transformações do modo de vida mais tradicional e “desacelerado” de Itaparica e Vera Cruz também é tido como uma das angústias em alguns dos relatos contrários ao empreendimento. A apreensão com isso também seria expressa durante uma conversa que tive com um dos professores de meu programa de pós-graduação, o qual me relatou os elementos que contribuiriam para que a ilha fosse um território singular em

seu modo de vida. Pesquisador há muitos anos das questões socioculturais na região da Baía de Todos os Santos, me contou que as comunidades pesqueiras, a relação com a baía, a simplicidade e ritmo pacato da região ilhota contribuem para que este território se constitua de um ritmo próprio e desacelerado, se comparado à capital baiana.

A percepção de que há um descolamento das descrições apresentadas pelo consórcio e aderidas pela Secretaria de Planejamento do Estado da Bahia, e que implicaram no licenciamento prévio concedido ao empreendimento, se traduziam na angústia expressada nos demais espaços de debate referentes ao empreendimento. Seria durante a mesa ocorrida no dia 8 de dezembro de 2021, no congresso em modalidade virtual promovido pela Universidade Federal da Bahia, intitulada “Ponte Salvador — Itaparica: O Que Temos A Ver Com Isso?” que a fala de Zezé, representação do Conselho Pastoral de Pescadores, expressaria a apreensão das populações pesqueiras e marisqueiras que tem na BTS seu principal ambiente de trabalho e sustento.

Essa lógica que não reconhece, não identifica, não valoriza, não respeita a própria vida e a própria vocação da população [...] A Baía de Todos os Santos é povoada por pescadores, povos tradicionais, comunidades quilombolas e comunidades urbanas periféricas que tem na BTS sua fonte de renda e de vida. (ZEZÉ, 2021, [s.p])

O contraste entre as políticas propostas pelas gestões do Partido dos Trabalhadores, desde a execução do projeto e estudos acerca do empreendimento da ponte e do sistema viário demonstraram um choque entre concepções acerca das necessidades e demandas das populações. Se o conjunto de dados apresentados no EIA e os desdobramentos da produção de Planos e Planejamentos urbanísticos intermunicipais produziam um movimento do Estado e consórcios em conceber o desenvolvimento socioeconômico, este projeto em seus debates públicos demonstraria que o desenvolvimento proposto não era sensível às antigas demandas de populações do entorno da BTS.

Nenhuma comunidade foi consultada previamente como garante a convenção 169 da OIT. A gente recebe a notícia pelos noticiários, pelos contratos assinados, pelos processos de licenciamento bastante avançados e as comunidades não foram consultadas. (ZEZÉ, 2021, [s.p])

A partir dos espaços de debate que pude participar e presenciar os relatos dos diferentes atores que estabeleciam contraposições aos diagnósticos e políticas de desenvolvimento, se pode, de certa forma, cartografar parte deste drama desenvolvimentista (RIBEIRO, 2008) acerca da Ponte Salvador Itaparica. Drama este que tem sido atravessado por conflitos em torno da discursividade apaziguada e consensualista com que os estudos

técnicos foram desenvolvidos. Seria ainda na mesma mesa destinada a debater as implicações da ponte que o pesquisador, doutor em arquitetura e urbanismo e integrante do Observatório da Mobilidade Urbana de Salvador, Daniel Caribé, viria a caracterizar o empreendimento como:

Esse modelo rodoviário é consequência de um modelo de desenvolvimento, ou no caso brasileiro, de neodesenvolvimentismo que é fundamentado no concreto, no aço e no pneu [...]. Esse modelo sempre enxergou a BTS como uma barreira, como um empecilho. Como algo a ser superado. (CARIBÉ, 2021, Congresso Virtual UFBA 2021)

Caribé também diria na mesma ocasião que “o projeto da ponte é vendido como grande consenso”, frase essa que pretendeu dimensionar a forma com que Governo do Estado e consórcios empresariais envolvidos no projeto e estudos técnicos apresentam a Ponte Salvador — Itaparica.

Acerca da produção de um discurso da consensualidade e apresentação das opiniões e sentimentos relacionados à implementação do empreendimento da ponte, darei sequência às análises sobre o terceiro tomo do volume 2 do EIA de autoria do consórcio V&S Ambiental/NEMUS, o “Diagnóstico Socioeconômico”. Nesta próxima parte, o enfoque analítico se debruça sobre e a partir do que a “percepção da população”, título de um dos capítulos do tomo, constrói como representação atitudinal a respeito do empreendimento, suas metodologias de pesquisa apresentadas, as ausências e presenças em termos discursivos dos grupos consultados e de que forma esses elementos reverberam exteriormente ao documento do EIA.

### 3.2 AMOSTRAS, PERCEPÇÕES E O CONSTRUCTO DO “CONSENSO” DIANTE DA NECESSIDADE “PELO DESENVOLVIMENTO”

Como parte do diagnóstico socioeconômico que integra o EIA do empreendimento da ponte Salvador — Itaparica e do Sistema Viário do Oeste, a seção dedicada à “percepção da população”, presente no terceiro tomo, apresenta informações relevantes para a análise empreendida aqui acerca das formas de representação e processos políticos de inscrição (NECTOUX, 2021; ROSE, 1988). A reflexão que se segue também procura dar seguimento à análise sobre as performances discursivas implicadas na forma com que a opinião pública sobre o empreendimento é apresentada no documento do EIA.

Na introdução desta seção do EIA temos como definição dos objetivos dos “estudos de expectativa” como estudos que “procuram perceber como os indivíduos orientam suas

ações na busca de satisfação de suas expectativas” (2015d, p. 964). Acerca desses, o consórcio apresenta brevemente seu ponto de partida teórico acerca dessa modalidade de pesquisa.

As teorias cognitivas da motivação (Tolman, 1958; Maslow, 1954; Lepper, 1983) destacam o papel das expectativas e dos valores atribuídos a determinadas metas, na forma e intensidade da motivação que leva o indivíduo a atuar. Por outro lado, expectativas não atendidas geram frustrações e focos de tensão que podem gerar conflitos. (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p.964)

Apresentando superficialmente a noção do que teorias cognitivas proporcionam a estudos de expectativa, bem como ancorar os “dados” a serem apresentados, em sequência ao parágrafo supracitado sobre “o papel das expectativas e dos valores atribuídos a determinadas metas”, fica pouco claro qual o objeto desta parte do estudo. Procurando estabelecer uma certa motivação do que estas formas de caracterizar as expectativas podem proporcionar aos “diagnósticos”, não fica explícito nesta porção do tomo com quais grupos e localidades específicas ocorreram a aplicação das pesquisas atitudinais.

O estudo realizado na AII procurou não focar os aspectos factuais ou preditivos deste conceito, mas a presença, em última instância, de uma perspectiva moral e prescritiva em toda a construção de expectativas e a congruência entre expectativas e valores compartilhados. Os valores, como crenças no que é bom e desejável, exercem um papel fundamental na formação das atitudes. Existe uma forte relação entre os valores e a conduta na medida em que esta, na busca da autossatisfação, deve se ajustar-se àqueles. Como definição operatória, considerou-se expectativa a atitude dos membros de um grupo para com um determinado objeto, ou seja, uma orientação ou estado subjetivo para dar respostas a um determinado estímulo. (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p.964)

Na sequência.

O estudo de expectativas e crenças envolve o contexto social e cultural a que um determinado grupo faz parte. Isto significa observar as condições de vida, de pertença, de renda, de moradia, as atividades produtivas e culturais desenvolvidas nessa comunidade, ou seja, as formas de ver, dizer e fazer desses grupos. Nas áreas de influência existe uma infinidade de pequenas clivagens de classe, de identidades de grupo que vão configurar diferentes tipos de expectativas. (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p. 964)

Ao longo do EIA as descrições e caracterizações dos contextos sociais e culturais se deram, em expressiva maioria, subsidiadas por dados secundários, conforme já mencionado anteriormente. Também se nota que, na disposição geral das partes do tomo 3, as informações voltadas a explicitar as opiniões acerca das expectativas frente ao empreendimento estão alocadas após os “diagnósticos socioeconômicos” dispostos no documento. Dentro desse constructo se pode interpretar que a menção, descrita no trecho transcrito acima, sobre a

necessidade de se “observar [...] as formas de ver, dizer e fazer desses grupos” se encontra, assim, elaborada com base no que foi apresentado ao longo das caracterizações das áreas e suas populações.

Diante disso, há uma lacuna dentro do que é apresentado: se o estudo de expectativa envolve conhecer o “contexto social e cultural” dos grupos, a ausência de uma discussão mais aprofundada no próprio EIA sobre os usos de dados secundários atrelados aos desenvolvidos pelos técnicos parece se fazer necessária. Sobre isso, em nenhum momento do estudo de impacto são apresentadas quaisquer reflexões sobre os usos e implicações dos dados “externos” na produção de descrições de contextos socioeconômicos. Tampouco há uma delimitação evidenciada acerca do que foi produzido nos trabalhos em campo pelos técnicos do consórcio. Além disso, a frágil descrição dos usos das práticas de pesquisa como a “observação participante” e as técnicas etnográficas nas práticas de desenvolvimento dos estudos ganham pouca atenção ao longo do conteúdo do documento que, sem essa menção, não seria possível discernir que tais técnicas de pesquisa foram utilizadas muito menos de que forma.

Acerca da metodologia das pesquisas de expectativa, temos a seguinte descrição do trabalho desenvolvido nesta seção do EIA descrito:

No levantamento das expectativas das Áreas Diretamente Afetadas e de Influência Direta foram desenvolvidas observações de campo e realizadas sondagens atitudinais que em parte constituem a forma de expressão das expectativas. Além da observação para compreensão da situação sociodemográfica da população, o estudo de atitude recorreu a um *survey* com emprego de escala *likert*, cujos resultados foram cotejados com os resultados das observações e de entrevistas abrangentes com elementos da população. Ao todo foram aplicados 1212 questionários e realizadas 60 entrevistas abrangentes voltadas para o levantamento das atitudes. Entre os participantes do *survey*, a maioria afirmou possuir o ensino médio completo, mas a média (5,4) da escolaridade dos entrevistados se situou entre o ensino médio incompleto e completo. Não houve diferenças significativas em relação às respostas das diferentes questões e o grau de instrução ou sexo dos entrevistados. (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p. 964)

Ao longo das dez páginas dedicadas a apresentar a percepção e expectativas das populações sobre o empreendimento, esta seção do estudo acaba por se constituir em torno de uma amostragem que é pouco descritiva em suas especificidades. Apresentado como anexo do tomo 3, o questionário é estruturado contendo os seguintes indicadores: sexo, local de residência, escolaridade, atitude em relação à ponte Salvador — Itaparica, motivos para se deslocar na região, transporte utilizado nos deslocamentos e avaliação dos transportes.

As informações concernentes às escolhas e critérios que constituíram a construção do questionário, bem como o conteúdo das entrevistas que integram a pesquisa atitudinal, não se

tornam parte do conteúdo a ser explorado no EIA. Ademais, nota-se que a ausência do Sistema Viário do Oeste como parte integrante do questionário e, portanto, de elemento presente na pesquisa destinada às percepções da população, apresenta um limite da participação das populações na avaliação da relevância do empreendimento em sua totalidade.

A partir do que aqui considero como uma subrepresentação amostral, acredito ser possível interpretar que existe uma dimensão extrapolada das expectativas apresentadas que pretende estabelecer impressões positivas em relação ao empreendimento e, conseqüentemente, atenuar seus possíveis impactos<sup>40</sup>.

Este resultado positivo foi observado de forma difusa em toda a área de influência, mas apresenta pequenas variações de intensidade conforme a maior ou menor proximidade em relação a cabeceira da ponte, em Itaparica. Itaparica e Vera Cruz tendem a apresentar uma oposição maior à ponte do que as registradas nas localidades mais afastadas. À medida que houve aproximação com Itaparica, também aumentaram as respostas mais ambíguas ou condicionais, a exemplo “*sou a favor, mas acho que a ilha vai perder sua tranquilidade*” ou “*sou a favor porque o progresso é inevitável, mas a questão de segurança vai piorar*” ou ainda “*sou favorável à ponte, desde que sejam tomadas as medidas que protejam (ou preservem ou tomem cuidado) com a natureza*”.

Não foram observadas diferenças de atitudes entre as pequenas comunidades ribeirinhas ou rurais. Nas áreas urbanas, as atitudes foram igualmente positivas, mas com algumas ressalvas como o necessário cuidado com a natureza, apontado acima. (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p. 968-969)

Conforme Motta, Teixeira e Zhouri (2021, p.8), o EIA é um documento que pode ser entendido como “dispositivo que arregimenta saberes, modos de percepção, práticas de cálculo, tipos de autoridade e técnicas específicas de inscrição”. Diante disso, tal dispositivo está implicado em desempenhar modos de percepção específicos, os quais produzem visibilidades e, conseqüentemente, invisibilidades.

As técnicas e práticas desempenhadas pelo Estado e empresas privadas, imbricadas nos procedimentos de licenciamento ambiental estabelecem mecanismos gerenciais que incluem a retórica da participação social, contudo, conforme apresentado anteriormente, as informações, caracterizações e descrições apresentadas nos diagnósticos e a pouca

---

<sup>40</sup> As regiões compreendidas na pesquisa atitudinal apresentada no EIA, correspondentes a ADA e AID, tem uma população totalizada em 3.235.940 habitantes nas áreas supracitadas (somatório das populações, conforme consultado no censo do IBGE publicado em 2010, de cada município integrante das ADA e AID). Considerando a complexidade em constituir uma amostragem que se pretende representativa de contextos sócio territoriais distintos, algo que demanda técnicas e práticas metodológicas particulares ao contexto de pesquisa, o que se pode observar da caracterização das opiniões e atitudes das populações em relação ao empreendimento é uma construção superficial. A pouca atenção que o EIA emprega nas descrições do conteúdo de seus questionários e entrevistas, assim como a ausência de um detalhamento de quais regiões as entrevistas foram aplicadas, suas condições de realização e técnicas empregadas, contribuem para a superficialidade com que as afirmações acerca das atitudes estão baseadas. Nota-se um caráter obliterador e homogeneizante do conteúdo apresentado que pouco expressa ou permite avaliar com complexidade e clareza as opiniões sobre o empreendimento.

transparência integram as intervenções técnicas que possibilitam a inscrição de sujeitos e territórios em regimes governáveis (MOTTA; TEIXEIRA; ZHOURI, 2021). Não se trata de imprecisões ou metodologias equivocadas, e sim técnicas apropriadas ao propósito de inscrever vidas em novos regimes de existência (NECTOUX, 2021; ROSE, 1988) e que justifiquem uma ficção gerenciável (MOTTA; TEIXEIRA; ZHOURI 2021).

A ausência de qualquer apresentação de considerações sobre a forma como foram realizados as entrevistas, suas dinâmicas, relatos transcritos ou qualquer produção textual de uma autoria ou presença em campo são considerados no que segue apresentado. Apesar de o EIA dispor da narrativa acerca do trabalho de campo e diálogo com interlocutores que viabilizassem o que se apresenta no estudo, pouco se poder ver de um “esforço intelectual” voltado à produção de descrições densas (GEERTZ, 1978) que produzam elaborações interpretativas sobre os contextos sociais. A instrumentalização das representações e caracterizações discorridas sobre o signo de “diagnóstico socioeconômico” dependem, majoritariamente, das descrições desempenhadas pelos dados secundários utilizados e mobilizados.

Contudo, não busco tratar aqui de uma crítica à forma de utilização de como o consórcio “diz que utiliza” métodos aos quais não discute com profundidade, explicando ao leitor como realizam seus estudos. Se é possível escrever algo sobre uma “natureza” do EIA, é de que este, como todas outras modalidades de estudos, tem determinadas normativas e diretrizes, assim como atravessamentos de interesses, contingências temporais e financeiras. Mas tampouco se torna necessário evidenciar os mecanismos discursivos que implicam no que, dentro do documento, se constituem como formas de essencializar, reduzir, simplificar, apaziguar e atenuar situações e conflitos que fora do EIA estão em constante debate.

De forma pouco elaborada o consórcio constrói a partir de descrições generalizadas, não contextualizadas e subsidiadas por um contingente questionável de amostragens, uma distorcida representação de como “as populações” percebem as condições ambientais de seus municípios e locais de moradia, bem como suas expectativas com o empreendimento.

Acerca disso, o trecho dedicado a “avaliação da concepção da população sobre as condições ambientais de seu município e de seu local de moradia” (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p.965) enuncia que:

A avaliação da população das Áreas de Influência Direta e da ADA sugeriu um interesse elevado pelas questões ambientais do município, com 47,6% dos entrevistados declarando que acompanham as discussões sobre a ponte e sobre o meio ambiente local. O nível de participação em assuntos ambientais, de uma forma geral, varia muito de acordo com a conjuntura. Neste caso, pode-se tomar esse grau

elevado de participação à grande visibilidade que o tema da ponte suscitou entre entidades de defesa do meio ambiente, intelectuais, artistas e da mídia. O debate que se seguiu e a divulgação de informações qualificaram os interlocutores e contribuíram para a criação de um “espaço público”, onde as diferentes opiniões procuram se legitimar. (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p.965)

Frente a amostragem informada pelo consórcio na qual se deu a realização das entrevistas e a qual não há nenhuma consideração acerca do contingente amostral, ou qualquer informação do contexto das entrevistas, o subsídio para a afirmação “de uma forma geral, a atitude da população em relação à ponte é fortemente positiva” (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p.966) se torna esvaziado.

Nas duas audiências que pude analisar, uma delas tendo participado de modo virtual, foram recorrentes as manifestações de pessoas que alegavam a exclusão de comunidades na participação dos processos de elaboração do projeto, das políticas e dos estudos de impacto do empreendimento. Alguns dos relatos que busquei apresentar transcritos aqui anteriormente já podem evidenciar que a consensualidade apresentada como factual no EIA não está demonstrada nos espaços de debate público acerca do empreendimento.

Também é necessário mencionar que o estabelecimento destes espaços de debate demonstrou, durante o curso de realização desta pesquisa, os contínuos esforços de grupos de acadêmicos, pesquisadores, lideranças comunitárias, parlamentares da assembleia legislativa e residentes de variadas regiões das localidades sob influência do empreendimento para veicular suas considerações. Ocasões como a da audiência ocorrida no dia 16 de setembro de 2021 em Itaparica ou a do debate na mesa ocorrida dentro da programação do congresso virtual da Universidade Federal da Bahia na data de 8 dezembro de 2021, demonstraram que as arenas de debate integram parte das disputas do campo do desenvolvimento (RIBEIRO, 2008). Tais eventos reuniram, em grande maioria, apontamentos críticos ao empreendimento, contudo tais espaços não permitem considerar que o debate esteja disseminado amplamente, pois seus públicos foram considerados ainda insuficientes por parte dos participantes.

Os esforços para obter acesso aos espaços de discussão, debate e participação sobre o empreendimento se constituíram através da mobilização das comunidades que viriam a relatar a ausência de consulta e participação, principalmente nas localidades da Ilha de Itaparica. Em ofício enviado em 14 de março de 2019 pelo presidente da entidade civil União dos Moradores de Bom Despacho<sup>41</sup> (UNIBOM), destinado a Defensoria Pública do Estado da Bahia, a entidade requeria o “apoio jurídico desta Defensoria [...] para garantir a realização de Audiência Pública neste Município de Itaparica como parte estratégica das discussões para

---

<sup>41</sup> Bom Despacho é um bairro inserido dentro do município de Itaparica, localizado na Ilha de Itaparica — Bahia.

a construção da Ponte Salvador — Itaparica [...]”<sup>42</sup>. Ainda neste ofício, seria mencionada a realização no dia 21 de março de 2019 de uma audiência a ocorrer em Salvador, o que, para a entidade, demonstrava uma exclusão de parte das populações dos municípios de Itaparica e Vera Cruz dos ambientes de discussão.

Conflitos em torno da transparência, acesso a informações e escuta junto a comunidades atingidas marcariam diversos dos depoimentos ouvidos ao longo do percurso de minha pesquisa. Conforme já dito anteriormente, se torna contrastante a forma com que a participação social e as políticas de planejamento de desenvolvimento urbano, apesar de serem constituídas da retórica da participação das comunidades, parecem ainda operar dentro de limbos de participação. As temporalidades e procedimentos vagarosos que compuseram estes quase oito anos desde a publicação e expedição da licença prévia parecem, recentemente, terem sido “descongelados” e o ritmo de implementação do empreendimento parece ser retomado normalmente. Diante disso, diferente da vida burocrática, a vida real se apresenta transformada em muitos aspectos os quais não poderiam ser considerados como similares aos apresentados no EIA publicado em 2015<sup>43</sup>. Tampouco os subsídios dos dados secundários, já mais antigos que o próprio estudo de impacto, demonstraria um *gap* considerável na forma com que comunidades, territórios e biomas se encontram existentes.

Nesse sentido, o Estudo de Impacto Ambiental, assim como suas capilaridades documentais mencionadas anteriormente, se constitui como dispositivos de poder que operam significantes institucionalizados (BERGER; LUCKMAN, 2004) compartilhados por redes sociotécnicas específicas (MURA, 2017). Estes dispositivos participam do projeto

---

<sup>42</sup> O referido ofício foi obtido através de matéria publicada no jornal virtual Farol da Bahia no mês de março, disponível no link <https://www.faroldabahia.com/noticia/comunidade-do-entorno-da-ponte-itaparica-salvador-consegue-audiencia-publica>

<sup>43</sup> Alguns dos relatos ouvidos durante a audiência pública que participei, ocorrida no dia 16 de dezembro de 2021, apresentavam a angústia e preocupação de residentes da Ilha de Itaparica com o aumento da especulação imobiliária na região. Desde o aumento dos valores dos imóveis até a ostensividade com que empreiteiras estariam abordando moradores pelo interesse em seus terrenos, a ilha é apresentada como território em disputa acirrada pelo mercado imobiliário desde os últimos anos em que as movimentações para concretização do projeto da ponte tiveram desdobramentos. Em matéria do jornal Correio, publicada em 9 de dezembro de 2021, a alta no preço de imóveis e alguns serviços teria sido de 88,9% (disponível em <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/chegada-de-ponte-amplia-especulacao-imobiliaria-na-ilha-de-itaparica/>). A apreensão dos residentes da Ilha também se estende a questões como o efeito de exclusão social que o empreendimento poderá desencadear através do aumento dos custos de vida e dos impostos, dificultando a permanência de comunidades mais pobres na região, alterando e ameaçando os modos de vida das comunidades indígenas e quilombolas e acentuando ainda mais a desigualdade socioespacial que configura a realidade da Ilha de Itaparica. A indignação diante da ausência de investimentos por parte do Governo Estadual voltados à infraestrutura básica na Ilha também seria relatado em colunas de jornais como a matéria publicada no dia 5 de março de 2021 no site do jornal UOL (disponível em <https://www.uol.com.br/carros/colunas/afrociclos/2021/02/23/grandes-obras-publicas-nem-sempre-trazem-progesso-mas-sim-gentrificacao.htm>)

desenvolvimentista em que o empreendimento da ponte se torna objeto de esforços políticos e discursivos.

A performance discursiva, desempenhada pela retórica do consenso retratado pelos “dados”, parece buscar se constituir como recurso de justificativa para a “necessidade” deste empreendimento e, portanto, para o projeto de desenvolvimento. Estabelecendo a alternativa de empreendimento escolhida como a “melhor alternativa” para a solução das precariedades socioeconômicas diagnosticadas por, justamente, instrumentos e técnicas que são ritualizados pela burocracia estatal no processo de licenciamento. Conforme Gustavo Ribeiro aponta:

O fato de burocratas ou tecnocratas de agências de desenvolvimento criticarem seus próprios modos de operação não é necessariamente uma contradição, como pode parecer à primeira vista. É inerente à racionalidade das burocracias produzir sua própria crítica, como uma forma de disseminar e naturalizar a própria estrutura burocrática que elas parecem criticar e à qual, algumas vezes, parecem se opor. De fato, e isso é especialmente verdadeiro na história do desenvolvimento, a capacidade de produzir desculpas por erros cometidos, de reciclar formulações e de criar novas panaceias faz parte dos “idiomas de autoexoneração” em muitas instituições. (RIBEIRO, 2008, p.114)

Foi a partir das críticas desempenhadas pelos atores técnicos e representantes das coletividades, opositores ao empreendimento, que se pode averiguar que o “tom” apaziguador somado à impressão de consensualidade expressas nos estudos envolvidos no licenciamento do empreendimento integram parte do processo político de estabelecer uma necessidade. Dentro desse processo, o estado concebe e licencia apontamentos críticos acerca de sua própria ineficiência e ausência de atuação diante das dificuldades socioeconômicas enfrentadas em diferentes regiões, de forma a apresentar o empreendimento como parte da alternativa para o caminho de melhorias econômicas e, portanto, melhoria da vida dos grupos.

Sendo o EIA um dispositivo de poder que constrói seus objetos de análise, construindo “pessoas”, “comunidades” e “territórios”, entendo que as análises desenvolvidas por Deborah Bronz acerca dos manuais empresariais de relacionamento com grupos sociais podem ser utilizadas aqui. Ao construir considerações sobre os manuais como fonte de análise, Bronz se utilizando de Li transcreve:

[...] Eles (os manuais) não são “esquemas abortivos para a criação de uma realidade”. São “fragmentos da realidade”. Eles “induzem toda uma série de efeitos no real”. Eles “cristalizam-se em instituições, informam o comportamento individual, atuam como grades para a percepção e avaliação das coisas”. Eles sinalizam um novo modo como o social, o político e o econômico podem ser limitados e dissecados. Eles tornam certos tipos de intervenção pensáveis [...] (*apud*, BRONZ, 2019; LI, 2006, p. 320)

Aqui acredito ser um ponto fundamental de abordagem ao estudo de impacto, a possibilidade de interpelar este documento como algo que, em sua tessitura, performa constructos de contextos variados. Por meio de linguagens e técnicas das diferentes áreas científicas contempladas no grupo técnico autor dos diagnósticos, o que se vê é um documento que produz uma certa apresentação e descrição dos “dados” a partir de atravessamentos normativos e assimiláveis por parte dos agentes governamentais, no caso, da Secretaria de Planejamento Urbano do Governo Estadual da Bahia. É ainda em sua análise sobre os manuais empresariais que trago outro trecho do artigo de Bronz, onde afirma que:

Como “atos de fala” (AUSTIN, 1974) e “atos de sociedade” (PEIRANO, 2001), os manuais e os modelos ganham um sentido performativo. “Também é possível agir e fazer pelo uso de palavras” (PEIRANO, 2001, p.9). “Fatos” e “pessoas” são construídos e reconstruídos por meio dessa linguagem, sendo esse um processo de construção continuamente mascarado (PEIRCE, 1944). As definições devidamente autorizadas pelos materiais e apoiadas na função referencial da linguagem dos modelos ganham conteúdo persuasivo e se tornam inquestionáveis no cotidiano de trabalho de funcionário e consultores. (BRONZ, 2019, p.320-321)

Da mesma maneira que os manuais “constroem” comunidades, a performatividade operada no EIA se faz de maneira a produzir cenários em que representações e caracterizações da percepção das comunidades sobre o empreendimento sejam apresentadas como estando sob consenso.

Tal consenso pode ser entendido como performado, também, na forma como as descrições, conteúdo dos “diagnósticos”, são apresentadas no EIA e no conjunto de planos urbanísticos que pressupõem a participação da sociedade civil. Ao mesmo tempo, a participação dos grupos sociais na confecção dos estudos de impacto, como público-alvo dos *surveys* e “entrevistas abrangentes”, é apresentada como uma amostra “representativa” e “segura” para que as expectativas e sentimentos em relação à ponte sejam positivos, indo ao encontro das expectativas de gestores e empreiteiros.

O documento do EIA passa a ser, também, matéria de análise das formas ideológicas de como o Estado e o consórcio procuram representar e assimilar realidades dentro dos mecanismos discursivos dos diagnósticos. De certa forma, o que se vê são os esforços para a construção de um cenário de conciliação entre as políticas de desenvolvimento socioeconômico, as questões ambientais e uma frágil postura de “justiça social” operada no discurso de participação social no licenciamento e nas políticas de urbanização.

É ainda na seção destinada a apresentar as expectativas da comunidade em relação ao empreendimento que será possível notar e analisar que, apesar de expressar suas metodologias de trabalho junto às comunidades e a importância destas na formulação dos diagnósticos,

estas não possuem espaço no documento. No trecho dedicado a “expectativas da comunidade em relação ao empreendimento e quanto à participação da população no projeto” (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015, p. 966) há disposta a seguinte afirmação:

De uma forma geral, a atitude da população em relação à ponte é fortemente positiva, tendo a questão obtido uma aprovação total de 85,5% dos entrevistados (média 1,44). A ponte é vista como uma forma de integração necessária que amplia os horizontes, facilitar a vida da população e está fortemente associada à ideia de progresso e desenvolvimento econômico. (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p. 966)

Ainda nessa seção, teremos a transcrição de uma suposta fala coletada a partir das entrevistas realizadas pelas pesquisas atitudinais. Esta não está acompanhada de nenhuma identificação de autoria tampouco seu contexto:

Mesmo entre os entrevistados que alegaram que muito raramente fazem a travessia da baía, houve uma significativa adesão ao projeto de construção da ponte, descrita como necessária em falas como “eu pessoalmente não preciso da ponte, mas sou totalmente a favor da sua construção para ajudar as pessoas que sofrem para chegar ao trabalho, para estudar ou para receber atendimento médico de emergência”. (V&S AMBIENTAL/NEMUS, 2015d, p. 966)

Diante da apresentação das expectativas em relação ao empreendimento elaborada no EIA, é possível notar os dispositivos discursivos que buscam produzir uma imagem de consenso e apaziguamento frente aos impactos. Estes impactos, por outro lado, apesar de mensurados de diferentes formas ao longo do EIA, são apreendidos de maneira atenuada e pouco conflitiva, sendo demonstrado uma situação já assimilada e administrada pelo conjunto de saberes disciplinares que constituem o estudo.

### 3.3 REDES SOCIOTÉCNICAS E DIAGNÓSTICOS

Nesta seção dou seguimento à elaboração de questões e análises acerca de certos constructos discursivos por parte do EIA, seus processos de inscrição (ROSE, 1988; NECTOUX, 2021) e parte do que pode alcançar em termos de contato com técnicos envolvidos na confecção do estudo. Conforme mencionado anteriormente, não obtive acesso aos pesquisadores de ambas consultoras responsáveis pelo EIA, tendo buscado contato através de e-mail disponível no Currículo Lattes de cada um dos técnicos. Apesar disso, foi possível contatar o técnico responsável pelos estudos arqueológicos, os quais integram o EIA como anexo ao volume 2, tomo 3 deste documento.

O anexo 5, nomeado “Estudo Arqueológico”, se trata do diagnóstico arqueológico confeccionado pela empresa Fronteiras Arqueologia, empresa fundada em 2008 e sediada em Brasília. Conforme descrito em seu site oficial, a Fronteiras caracteriza sua missão como “oferecer assessoria e serviços que permitam conciliar a preservação do patrimônio arqueológico brasileiro com o bom andamento dos empreendimentos de nossos clientes”<sup>44</sup>. Com atuação em todo o Brasil, a empresa tem como fundador e diretor geral Sérgio Bruno, historiador formado na Universidade Católica de Goiás e especialista em história cultural. No site de sua empresa, está informado que, atuando no ramo de pesquisas como historiador e arqueólogo, Sérgio coordenou e gerenciou mais de 500 projetos em 15 anos de atuação da Fronteiras.

A partir das informações presentes no EIA, identificando as equipes responsáveis por cada estudo, pude obter o contato de e-mail da empresa Fronteiras, para a qual no dia 29 de março de 2021 enviei e-mail. Na mensagem, perguntava acerca de integrantes da equipe que tivessem interesse e disponibilidade em dialogar acerca da constituição do estudo de impacto e demais elementos que circundam o trabalho técnico envolvido na elaboração de diagnósticos. No outro dia receberia o retorno do próprio Sérgio, identificando-se como coordenador do projeto dos estudos arqueológicos e, no corpo da mensagem, seu número de telefone celular. Este viria a ser o único técnico participante dos estudos que compõem o documento do EIA do qual obtive retorno de meu contato.

Entrei em contato com Sérgio, após a troca de e-mails, através do aplicativo WhatsApp pelo qual, logo em um primeiro momento de trocas de mensagens, viemos a conversar em chamada. Nesta primeira conversa, ocorrida no dia 3 de abril de 2021, Sérgio se demonstrou solícito e aberto ao diálogo acerca dos estudos presentes no EIA, declarando também deixar à disposição os materiais resultantes dos estudos arqueológicos publicados em 2014.

Nesta primeira conversa viria a saber que os estudos apresentados no EIA eram apenas uma primeira fase de análises e levantamento de informações, algo que me surpreenderia. Sérgio me informou que os estudos realizados se tratavam de fases preliminares, para aquele momento do licenciamento ambiental, e de que não sabia o motivo pelo qual o contrato junto ao consórcio V&S Ambiental/NEMUS, responsável pelo EIA como um todo, não daria prosseguimento à contratação e, conseqüentemente, continuidade dos estudos arqueológicos. Diante desta informação questionei a ele se tinha alguma hipótese do motivo pelo qual o contrato não teve seqüência, ao que o mesmo me diria acreditar estar relacionado ao certo

---

<sup>44</sup> Informação retirada do site acessado através do link <https://www.frenteirasarqueologia.com.br/empresa/>

desinteresse do consórcio para com o investimento e continuidade de estudos desta área. Tendo planejado agendar um momento para que tivéssemos mais tempo de diálogo, ao fim de nossa primeira conversa marcaria um novo dia e horário para dar sequência, o qual viria a ocorrer mais tarde no mês de abril, no dia 28.

Por volta das 17h40min começamos uma nova conversa por telefone. Apesar do contato com o pesquisador ter sido fácil, pude perceber que o mesmo abordaria o assunto sobre a realização das pesquisas e até sobre suas impressões gerais sobre o impacto do empreendimento de maneira bem objetiva e sintética. Devido a isso, optei para este momento não pré-estruturar nenhuma pergunta para além das poucas que já tinha elaborado, pois não tinha a intenção de cercear um certo caminho temático para a conversa. Buscava um diálogo mais aberto acerca das práticas e do desenvolvimento do diagnóstico arqueológico sem que isso impedisse outros rumos para outros assuntos. Conforme a conversa transcorreu, não foi possível adentrar em detalhes ou as impressões minuciosas durante a confecção dos estudos, nada disso faria parte dos comentários de Sérgio.

Em nossa conversa do dia 28 de abril, iniciei solicitando a ele contar um pouco suas impressões sobre o projeto do empreendimento a partir do que ele e sua equipe puderam observar durante a realização dos estudos. A “viabilidade financeira é favorável”, diria Sérgio sobre o projeto da ponte e do SVO, caracterizando estas obras como equipamentos que trariam drásticas mudanças socioeconômicas para as regiões impactadas, contudo, estes seriam, conforme colocou, “70% de impacto econômico positivo”. “Do ponto de vista cultural o maior impacto será na Ilha de Itaparica”, continuou. O arqueólogo destacaria que a área mais sensível à instalação da ponte e estruturação do SVO seria a Ilha de Itaparica em que, conforme me contava sobre uma situação que lhe chamou a atenção, a vida de uma comunidade de pescadores que “possuíam uma moeda própria” seria completamente transformada.

As impressões que Sérgio fez sobre a ilha de certa maneira reiteraram o que, em diversas das situações que expus anteriormente, pude ouvir em relatos. O modo de vida característico e atrelado a Ilha de Itaparica, tanto por sua população trabalhadora da pesca artesanal e dinâmicas das comunidades ribeirinhas, quanto sua relevância histórico-patrimonial, o estilo de vida “desacelerado”; todos elementos viriam a esboçar uma região que sofrerá com uma sobrecarga de automóveis e preços de um mercado imobiliário que invade, gradativamente, a vida dos moradores de Itaparica e Vera Cruz. Ao mesmo tempo, a infraestrutura da região é “diagnosticada” ao longo do EIA e, reiterado, pelo anexo 5, como:

Em relação ao estudo feito na Ilha de Itaparica, principalmente no município de Vera Cruz, puderam ser constatados diversos problemas de ordem política, social, estrutural e ambiental. Dentre eles:

- Falta de policiamento nos perímetros dos patrimônios edificados levantados;
- Problemas ambientais e urbanos como queimadas e lixo nas ruas.

Esses aspectos negativos demonstram que a Ilha, não está preparada para o desenvolvimento de uma atividade turística de grande porte. Atividade a qual implicará questões culturais, turísticas e econômicas.

Por se tratarem de Comunidades Tradicionais, a obra poderá acometer transtornos influenciando naquilo que se é simbólico na cultura e nas relações sociais dos moradores pois, aproximará um número maior de turistas e viajantes.

- As festas tradicionalmente com matrizes religiosas correm o risco de se emaranharem pelos fatores turísticos;
- A pesca pode deixar de ser artesanal para se transformar em industrial e em grande escala. (FRONTEIRAS ESTUDOS ARQUEOLÓGICOS E AMBIENTAIS LTDA, 2014, p. 213-214)

Dando sequência à conversa, perguntei a Sérgio acerca do relacionamento com o consórcio responsável por sua contratação e como havia transcorrido os estudos. O arqueólogo me informou que o contrato foi de seis meses para a realização e confecção dos estudos, também relatou a inserção em campo e receptividade das comunidades como positiva e tranquila para desenvolver os estudos. Grande parte das prospecções dos sítios viriam a contar com a participação ativa de moradores, os quais, tendo o conhecimento do território, auxiliaram na caracterização das atividades antrópicas relacionadas com cada espaço e, desta forma, possibilitaram uma ótica sobre tais atividades ao longo dos tempos.

Sérgio relatou sobre o relacionamento entre empresas em processos de licenciamento, em situações como essa e no caso deste empreendimento, disse: “como arqueólogo sei melhor do que ninguém acerca do patrimônio cultural, mas eu não posso fazer um estudo que impeça o desenvolvimento do empreendimento”. Este se soma à constelação de relatos que proporcionam evidenciar os atravessamentos implicados em estudos técnicos e participantes do licenciamento ambiental, atrelados a prerrogativas e normatizações que tem efeitos diretamente nos “resultados” desses estudos. Ademais, apesar dos esforços em constituir “diagnósticos” e representações acerca de opiniões e atitudes de grupos, ouvidos durante a realização dos estudos, o EIA operacionaliza dados a fim de, mesmo que assimilar sugestões e expor demandas das populações, não inviabilize o empreendimento.

A partir de minhas leituras pude perceber diferentes constructos das caracterizações socioeconômicas apresentadas no diagnóstico arqueológico (anexo 5) e diagnóstico socioeconômico (tomo 3 do volume 2). Conforme explorado anteriormente, a caracterização sócio-histórica presente no tomo 3 constitui uma narrativa que desconsidera a presença dos povos autóctones pré-coloniais e os apresenta na posição de coadjuvantes da história,

sugerindo uma ausência destes na formação dos territórios no Estado baiano. A presença estaria relegada a apenas uma menção estagnada para a historiografia apresentada.

De maneira contrastante, o diagnóstico arqueológico complexifica a questão, devido a seu objeto de estudo e análise, implicando a construção de uma historiografia preocupada com acontecimentos e ações antrópicas ocorridas antes da colonização. Não será possível explorar todas essas discrepâncias, contudo, nota-se que o contraste na apresentação dos processos históricos, atrelados à formação dos territórios que conhecemos hoje, exhibe diferentes óticas dentro do mesmo “corpo documental”. A implicação disso constitui quais narrativas ganham protagonismo e quais acabam designadas como “anexos”, algo que parece permitir uma interpretação relacionada ao constructo discursivo e da produção de existências através da linguagem (BUTLER, 1997), o que implica regimes de evidenciação e ocultamento dentro da tessitura textual.

Ao reconstituir as tramas que atravessam a todo momento o EIA realizado pelo consórcio V&S Ambiental/NEMUS, pude evidenciar o documento como um campo em disputa. Os documentos formulados no processo de licenciamento foram e continuam sendo permeados pela recalcitrância com que seus enunciados reverberam nos espaços públicos, ao mesmo tempo que é através desse contraste entre documentos e pessoas que se pode resgatar alguns dos rumos discursivos que o EIA procurou exhibir. Conforme Paul Ricoeur, a potência do texto como objeto analítico se deve a possibilidade em que “se conseguirmos mostrar que um texto escrito é uma forma de discurso, **discurso sobre a forma de inscrição**, então, as condições da possibilidade do discurso são também as do texto” (RICOEUR, 1976, p.35).

Conforme explorado anteriormente, se a necessidade de contextualização histórica constitui um norteamento dos estudos de diagnóstico (SÁNCHEZ, 2013), um primeiro recorte, um ponto de partida e apresentação dos objetos, é por meio da própria materialização narrativa dessa história que se produz um objeto de estudo (MOL, 2007). Uma vez constituídas as etapas históricas da formação socioeconômica dos espaços, o desenvolvimento do EIA poderá se dedicar às caracterizações “formais” destes espaços. Contudo, a performance retórica, técnica e científica deste documento é um dos múltiplos processos de intervenção que a construção de uma ponte implica.

Essa intervenção sobre determinadas realidades é performada por meio de instrumentos, dentre os quais está o EIA. Documento este que é mobilizado por determinadas redes sociotécnicas e, portanto, participante de operações políticas (MURA, 2017) que objetivam a gestão de determinados espaços. Portanto, este documento assume um caráter

performático enquanto instrumento de construção de um objeto a ser gerido, conforme Mol (2001) apresenta:

[...] realidade que é *feita e performada* [*enacted*], e não tanto observada. Em lugar de ser vista por uma diversidade de olhos, mantendo-se intocada no centro, a realidade é manipulada por meio de vários instrumentos [...] Em vez de atributos ou aspectos, são diferentes versões do objeto, versões que os instrumentos ajudam a performar [*enact*]. São objetos diferentes, embora relacionados entre si. São formas múltiplas da realidade — da realidade em si. (MOL, 2007, p. 6)

Nessa performance, “os objetos de cada uma das várias técnicas não se sobrepõem necessariamente entre si” (MOL, 2007, p.8). Neste caso, o EIA é uma multiplicidade de técnicas, performances científicas e retóricas textuais que, cada área detida no seu objeto, produz uma realidade passível de assimilação e integração aos projetos do desenvolvimento que a Ponte Salvador — Itaparica e o SVO fazem parte.

No decorrer das seções, dedicadas às caracterizações generalizadas (BRONZ, 2016) sobre as áreas de influência, todo subsídio de dados utilizado é referente a órgãos públicos federais e estaduais: IBGE, SEI/BA, SIDRA, Anatel, ONS, EMBASA<sup>45</sup>. Desse modo, toda caracterização mais quantitativa dos espaços a serem afetados pelo empreendimento tem por subsídio a instrumentalização permitida por informações de órgãos públicos como fonte primordial a fim de construir conjuntos de tabelas, porcentagens, mapas que permitam uma determinada cobertura informacional e “representativa” sobre os espaços.

Contudo, talvez seja necessário o tensionamento para com quais formas de operacionalidade tais “fontes” de dados são organizados na construção de determinadas representações. A mobilização de registros *a priori* na esfera institucional pública, em inúmeras capilaridades de órgãos, institutos e seus agentes, em seu arranjo tecnológico dos documentos, constituem formas de certa existência social (BUTLER, 1997) pela linguagem. Acerca disso, nota-se que os meandros metodológicos utilizados para abordar informações sobre as populações pouco se fazem presentes como objeto de explicação, descrição ou argumentação. Dentro dos diagnósticos, pouco espaço parece existir para até mesmo algo como vocalizar as vozes dos objetos de estudo, estes não participam das assembleias as quais se pretende caracterizar e gerir.

O EIA sendo um documento que opera a construção de representações atreladas a modelos importados (BRONZ, 2016; SÁNCHEZ, 2013) de avaliação de impactos e diagnósticos socioeconômicos, é instrumento tecnológico partícipe de certas redes

---

<sup>45</sup> Agência Nacional de Telecomunicações; Operador Nacional de Sistema Elétrico; Empresa Baiana de Águas e Saneamento S.A.

sociotécnicas (MURA, 2017). É constituída nos arranjos dos dados de órgão públicos do governo, de entrevistas conduzidas por cientistas, técnicos especializados em aplicações de *surveys*, ou nos cartógrafos especialistas em reproduções de áreas de influência de grandes empreendimentos.

As histórias que os profissionais possam contar deixaram de ser auto-evidentes. E mais: o que se tornou contestável não são apenas as representações da realidade, sob a forma de informação que circula sob a forma de palavras e imagens; mas também a própria modelação material da realidade no diagnóstico, nas intervenções e nas práticas de investigação. (MOL, 2007, p. 19)

Se o poder de agenciamento imbuído num documento como o EIA, artefato esse componente dos ritos licenciatórios e pedra-de-toque de tal procedimento, opera sobre determinada ontologia, portanto, disputa espaços discursivos e práticos na construção de territorialidades (BOURDIEU, 1989; FOUCAULT, 2008; MOL, 2007). Aqui, poderíamos também entender o EIA como aqueles instrumentos inscrites aos quais Latour e Woolgar (1997) nos apresentaram no interior dos laboratórios. A operação de “escrita” deste documento parece carregar articulações de determinados âmbitos da existência político-social, visto que através da linguagem se opera certas existências bem como corporalidades (BUTLER, 1997).

Ademais, as questões levantadas por Isabelle Stengers e Ilya Prigogine (1991) acerca da práxis da ciência moderna parecem relevantes para entender o constructo do(s) objeto(s) do EIA e suas operações políticas. Extrapolando um pouco as ideias acerca da ciência experimental, propostas pelos autores:

[...] A relação entre experiência e teoria provém, portanto, do fato de a experimentação submeter os processos naturais a uma interrogação que não adquire sentido senão quando referida a uma hipótese concernente aos princípios aos quais esses processos são sujeitos, e a um conjunto de pressupostos respeitantes a comportamentos que seria absurdo atribuir à natureza. (STENGERS; PRIGOGINE, 1991, p.30)

O que creio ocorrer dentro de um “estudo de impacto ambiental” parece se assemelhar, em certos aspectos epistêmicos, com a proposição experimental da ciência moderna e suas implicações no campo político, no presente caso, de processos de licenciamento. O protocolo de tais processos implica um diálogo muito específico entre as regras do jogo científico (STENGERS; PRIGOGINE, 1991, p.32) e um certo contexto cultural no qual o EIA é objeto e instrumento participante. Contexto este como o mercado implicado nos procedimentos de licenciamento e contratação de serviços e produtos. De certa forma, o EIA se torna um artefato científico peculiar: ao mesmo tempo que opera nos termos do jogo científico

moderno, por entre as regras de uma rede sociotécnica racional, objetiva e burocrática, tampouco pode se conceber “livre” para chegar a resultados que impeçam o empreendimento de ser licenciado<sup>46</sup> ou que o possam tornar inviável, conforme relatou o arqueólogo Sérgio Bruno.

As diferentes áreas da ciência conjugadas num estudo de impacto, apesar de “diagnosticarem” coisas diferentes (MOL, 2007, p. 8), em seu arranjo unitário em um documento devem produzir territórios e sujeitos expressos em “uma linguagem talvez inadequada, mas a quem os procedimentos interdizem emprestar as palavras que se gostaria de ouvir” (STENGERS; PRIGOGINE, 1991, p. 32). Na construção de objetos passíveis de gestão e administração, intermediados pelas representações técnicas e científicas de documentos, residem alguns dos elementos que compõem os conflitos em torno de grandes empreendimentos e as formas de agenciamento governamental e empresarial (BRONZ, 2019; FERREIRA, 2019; NECTOUX, 2017).

---

<sup>46</sup> Esta afirmação se baseia tanto em pesquisas como a realizada por Deborah Bronz (2019), Luciana Ferreira (2019), como em relato que pude colher durante conversa ocorrida neste ano com um dos pesquisadores responsáveis pelo estudo arqueológico do EIA em questão.

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente dissertação teve, de modo geral, o objetivo de analisar alguns dos constructos discursivos e de significado presentes no Estudo de Impacto Ambiental do projeto de empreendimento da Ponte Salvador — Itaparica e o Sistema Viário do Oeste, no estado da Bahia. Nesta pesquisa, o documento do EIA, publicado em 2015, foi a pedra de toque para a compreensão de alguns dos discursos e performances presentes nas classificações, representações e diagnósticos construídos nos estudos técnicos realizados pelo consórcio de empresas consultoras V&S Ambiental/NEMUS, e que subsidiaram o licenciamento prévio do projeto dos empreendimentos em questão.

Partindo dos estudos técnicos e cartografando alguns dos desdobramentos do licenciamento ambiental do empreendimento, pude me aproximar do que compreendo como um conflito em torno das políticas de desenvolvimento urbano e seus discursos ao longo da história do urbanismo no Estado baiano e, principalmente, seus efeitos na Ilha de Itaparica e em Salvador. Entendendo o projeto em seu processo na história, se pode observar a relevância da Ponte Salvador — Itaparica para um imaginário social (BACZKO, 1985) da “necessidade pelo desenvolvimento” para a região do Recôncavo Baiano, onde ideias de “atraso”, “desenvolvimento social” e “subdesenvolvimento” se encontram mobilizadas de modo a subsidiar a demanda por empreendimentos como esse.

O campo do desenvolvimento (RIBEIRO, 2008) é no caso analisado por esta dissertação algo que, nos enunciados do EIA, possibilita entender este documento como um artefato em fluxo dentro de rituais. Um instrumento que carrega significados construídos pelo conjunto de saberes “técnicos” e científicos de uma rede sociotécnica (MURA, 2017), a qual estrutura dentro das relações de poder entre Estado, empresas consorciadas e sociedade civil os argumentos que justificam a viabilidade e, principalmente, uma “necessidade” (ESCOBAR, 2005) pelo empreendimento. Foi no mapeamento dos espaços de debate e discussões atreladas aos estudos de impacto da ponte que se pode, também, averiguar as implicações dos diagnósticos e representações operadas no estudo.

Rastrear as tramas desse “drama desenvolvimentista” (RIBEIRO, 2008) implicou, também, trazer os relatos escutados em audiências públicas, mesas de congressos e conversas; e documentos como planos de políticas de desenvolvimento urbano, matérias de jornal dentre outros, para dentro das reflexões sobre projetos desenvolvimentistas como o da ponte. O conjunto das descrições e diagnósticos mobilizados para categorizar, representar e classificar coletividades (LATOUR, 2004) sociais em suas “realidades” fazem do EIA um documento

constituído de contradições, discrepâncias e ausências de acordo com grupos de diferentes setores da sociedade civil.

Foi nessa fricção entre documento e grupos sociais, e com a literatura que utilizei no meu percurso de pesquisa, que pude elaborar interpretações e levantar questões acerca das formas discursivas com que um estudo de impacto procura performar diagnósticos e representações que constituam significados e viabilizem as políticas desenvolvimentistas. Nesse processo, se pode ver que a retórica do desenvolvimento sustentável e o processo de “ambientalização” (LEITE LOPES, 2006) dos conflitos sociais emerge como campo de disputas por significados, classificações, territorializações (VAINER, 2007), diagnósticos e configuram pleitos de diferentes grupos que se veem invisibilizados nos processos de licenciamento ambiental.

O EIA como uma tecnologia é instrumento que participa das disputas e conflitos como material singular na forma como dinâmicas de saberes técnicos e científicos são mobilizados em sua estrutura textual. É um artefato de importância para as ritualidades atreladas aos procedimentos de licenciamento ambiental, podendo ser entendido em sua existência mobilizado e participante dos processos de “invenção, consolidação e avanço da temática ambiental” (LEITE LOPES, 2006, p.32). Seu poder simbólico dentro das disputas de poder estabelece assimetrias dentro das relações entre governo estadual, consórcio consultor e sociedade civil; e que está relacionada à questão pública do meio ambiente e como são geridas na esfera institucional. Conforme coloca José Lopes (2006, p.38) “todo trabalho de construção institucional em torno do meio ambiente está permeado por conflitos sociais (entre diferentes grupos sociais desiguais relativamente aos meios e aos efeitos de poluição; e entre diferentes grupos militantes ou técnico-administrativos)”.

Arelada a estes conflitos, se encontra uma rede de interesses e significados em que o poder simbólico do EIA, dentro dos conflitos atrelados ao empreendimento da ponte, demonstra formas discursivas construídas no corpo do texto documental. Ao mesmo tempo, as leituras realizadas por pessoas envolvidas na questão do empreendimento mobilizam determinados léxicos e categorias do estudo de impacto de forma a, ao mesmo tempo de buscar contrapô-lo, formular espaços de oposição dentro da burocracia estatal dos procedimentos de licenciamento. O que o EIA, a partir do licenciamento prévio concedido, autorizou embasado nos argumentos do estudo e, institucionalmente, produziu enquanto legítimo para determinado projeto não se encontraria como matéria apaziguada, tampouco o projeto da ponte como algo em consenso para alguns grupos da sociedade civil.

Diante de grandes empreendimentos, estes produtos de políticas de desenvolvimento econômico atrelados a ideias desenvolvimentistas, são organizados em procedimentos como o licenciamento ambiental e suas tecnologias, dentre elas o EIA, como mecanismos de assimilação e viabilização desses empreendimentos. O documento do EIA é fruto de uma série de interesses e adequações, operadas por técnicas, métodos, discursos e tecnologias linguísticas voltadas a construir modos de viabilizar grandes empreendimentos e, portanto, viabilizar projetos atrelados a interesses específicos, de atores vinculados ao Estado e empresas privadas. As tecnologias atreladas ao licenciamento ambiental acabam por, também, visar a dimensão ambiental integrando-se “ao planejamento econômico bem-sucedido, levando em consideração as condições e potencialidades dos ecossistemas e o manejo prudente dos recursos” (GODINHO; VIANA; ROSA; ZHOURI, 2016, p.5). Conforme abordado anteriormente, os estudos de impacto são instrumentos que pretendem viabilizar empreendimentos dentro da “lógica que busca unir interesses econômicos, ecológicos e sociais” (*idem*, 2016, p.5). Diante disso, este documento se insere como instrumento singular dentro do campo do desenvolvimento por operar um conjunto de performances discursivas para legitimar determinados projetos econômicos.

No caso da Ponte Salvador Itaparica, se pode notar que visto as históricas mobilizações, discussões, conflitos e imaginários atrelados a este empreendimento, discutir um material como o EIA se torna relevante e proporcionou, de certa forma, esboçar neste documento algo como um artefato. Artefato, pois se encontra na intersecção de diversos ritos da burocracia estatal, do processo de licenciamento, da confecção de estudos técnicos, onde a mobilização de diferentes saberes científicos são atravessados por interesses, regulamentações e normativas necessárias às linguagens.

Além disso, o conjunto de relatos registrados em documentos como atas, publicações de jornal, e os quais pude ouvir em eventos de discussão sobre o empreendimento, permitiram ampliar a rede de discursos e enunciados sobre a ponte. Nessa cartografia das tramas envolvendo o conflito em torno do projeto da ponte se pode elaborar, em contraste ao EIA, uma demonstração de certas performances e dispositivos enunciativos elaborados no estudo de impacto que não se constituem como uma verdade para alguns agentes e grupos envolvidos no debate público.

O que dentro dos diagnósticos elaborados pelo estudo se dava como produção de descrições, caracterizações e representações de “realidades” sobre territórios e comunidades não viriam a encontrar uma recepção apaziguada ou aceita por parte de alguns. Os questionamentos levantados por pesquisadores, acadêmicos, lideranças comunitárias, assim

como diversos moradores que se faziam presentes nos espaços de debate, demonstraram que, diferente do que se encontrava no EIA, as questões concernentes aos impactos e riscos do projeto para as comunidades em questão não se encontravam apaziguadas.

Este documento viria a se encontrar “sacudido de sua quietude” quando, ao encontrar seus leitores, receberia críticas atreladas à falta de transparência, participação das comunidades e pouca complexificação em sua apresentação dos dados elaborados. Já o que se buscou compreender durante a realização desta pesquisa, foi analisar as performances discursivas que intentam em produzir ideias de consensualidade e opiniões apaziguadas sobre o empreendimento. As operações retóricas presentes em determinadas partes do estudo de impacto demonstrariam a “necessidade” pelo empreendimento como mecanismo de desenvolvimento e crescimento econômico. Tal anseio representado ao longo das seções do documento acabou por permitir uma interpretação acerca de como retóricas do imaginário do desenvolvimento (ESCOBAR, 2005) e as promessas de melhorias infraestruturais, subsidiadas pelos “cenários” deficitários e empobrecidos descritos em diagnósticos, eram construídas sobre um discurso do consenso a favor do empreendimento.

A discussão acerca do imaginário do desenvolvimento e as transformações urbanas em Salvador, buscou subsidiar minha análise acerca do que no EIA se entende como um instrumento participante da manutenção deste imaginário. Os diagnósticos e descrições não podem desde seu *a priori* produzir resultados que impeçam os empreendimentos que pretendem licenciar. Ao mesmo tempo, o constructo do licenciamento ambiental e seus instrumentos materiais são resultado de diversas lutas por políticas ambientais voltadas à preservação, mitigação de danos e fiscalização de práticas que possam impactar ecossistemas. Dentro desta trama de significados e discursos, o que se pode notar a partir do conjunto de documentos e literatura utilizada nesta dissertação é que, apesar de o EIA ser um instrumento de extrema importância para as lutas políticas pelo meio ambiente, este instrumento não parece corresponder aos seus princípios regimentares básicos.

Em todos os atravessamentos de interesses econômicos da “mercadologização” em processos de licenciamento, os consorciamentos empresariais e orçamentos governamentais se encontram como elementos participantes da trama de agentes implicados em viabilizar e sustentar, política e ideologicamente, o desenvolvimento independente de suas “formas”. Acerca disso, as ideias de desenvolvimento “participativo” (BRONZ, 2019, p. 313) e da participação da sociedade civil nos processos de licenciamento se tornaram atrelados mais a retóricas que permeiam documentos da burocracia e manuais empresariais do que práticas

efetivas de participação e transparência sobre os projetos de desenvolvimento pretendidos pelo Estado. Conforme Deborah Bronz elabora:

A adoção das práticas participativas tem sido fundamental para garantir uma ampla aceitação e adesão social aos empreendimentos (as chamadas licenças sociais) ou, ao menos, para difundir uma ideia de consenso em torno deles. O consenso do benefício se constrói infringindo direitos e imputando sofrimento às comunidades, tornando-as sujeitas de investimentos de planejamento e gestão por parte das empresas. (BRONZ, 2019, p. 314)

Com o material que busquei elaborar algumas das questões levantadas aqui, pude entender que o documento se encontra latente em sua discursividade e que os impactos de um empreendimento começam muito antes do início de suas obras (se virá a ter início). As disputas geradas a partir do processo de licenciamento do projeto da ponte desencadeiam diversas angústias e mobilizações em que a linguagem se mobiliza de forma a que termos, conceitos, léxicos próprios de determinados campos do conhecimento passem a circular em diferentes espaços. Aquele documento que é assimilado, para o Estado e empresas consorciadas, como algo representativo de grupos e ecossistemas, territórios e biomas, passa a se tornar esvaziado diante da recalitrância com que seus “dados” passam a ser manuseados por outros sujeitos.

Se dentro do EIA não é possível ver os conflitos, as disputas, as vozes dos “corpos diagnosticados” é, conforme pude analisar, devido às formas com que este documento e os interesses a ele atrelados estão articulados. Conforme Latour (2004) “quanto mais realidades, mais disputas” e, justamente nos conflitos envolvendo um estudo atrelado aos léxicos e métodos científicos, se observa que o que está em jogo são os mecanismos de legitimação de políticas de crescimento econômico assentadas na ideia de industrialização e da expansão urbana. Os conflitos locais dizem respeito também a âmbitos da economia e das dinâmicas globais de uma geopolítica marcada pelo capitalismo industrial e urbanizado. Nesse aspecto, as influências de “*outsiders*” em políticas de desenvolvimento econômico locais e, portanto, nos âmbitos da substanciação da necessidade de expansão econômica a qualquer custo, constituem discursos e projetos políticos com impactos que atingem diversas camadas de realidades e diferentes modos de vida.

O empreendimento desta pesquisa e na produção deste documento que é a dissertação se constituiu, principalmente, na elaboração de questões a partir dos materiais e relatos aos quais se pode articular uma cartografia dos discursos do desenvolvimento e da rede de significados de um imaginário. Deste percurso analítico, são propostas mais perguntas do que respostas, contudo, a complexificação do debate acerca de um estudo técnico, vinculado a

saberes institucionais e com força nas arenas de conflitos socioambientais, permite elaborar possibilidades de repensar e reestruturar instrumentos valiosos para as lutas para ecologias políticas mais sensíveis às diferentes coletividades (LATOURE, 2004). Também, se torna necessário um movimento de “desromantizar” o papel dos processos de licenciamento e, ao mesmo tempo, visto a atual conjuntura de mudanças legislativas que têm enfraquecido os mecanismos de fiscalização e preservação dos ecossistemas<sup>47</sup>, assumir com seriedade a necessidade de constituir novas ecologias políticas que permitam refletir criticamente sobre concepções de “desenvolvimento”.

---

<sup>47</sup> O processo de “flexibilização” dos processos de licenciamento de empreendimentos com grande impacto ambiental configura um movimento, conforme abordado no dossiê “Passando a boiada: violação de direitos, desregulação e desmanche ambiental” (2020), tem constituído uma agenda política na última década que promovido “propostas para a revisão sistemática de inúmeras outras leis e normas erigidas a partir da Constituição de 1988” (BRONZ, CASTRO, ZHOURI, 2020, p. 20). Tal movimento se acirrou nos recentes anos e o “licenciamento ambiental tem sido apontado como um dos principais vilões do crescimento econômico do país” (*ibidem*, p.19). Diante deste cenário que corresponde a um movimento globalizado de novas proporções de crescimento econômico:

Chegamos ao contexto atual, da violência bruta, sem disfarces. O caminho foi pavimentado pela violência lenta operacionalizada via consenso político, representado em nível internacional pelo ideário do desenvolvimento sustentável e, no plano nacional, pela proposta política do novo desenvolvimentismo (LASCHEFSKI; ZHOURI, 2019). A utopia centrada na perspectiva do consenso e da negociação, em que todos ganham — soluções *win-win* -, cede lugar ao antiambientalismo [...] que se fazem sentir não apenas pelas políticas de desregulação, mas pelo desmanche das instituições constitutivas do próprio Estado. (BRONZ, ZHOURI, 2020, p. 20-21)

## REFERÊNCIAS

- ARAÚJO, Heloísa Oliveira de. **Inventário da Legislação Urbanística de Salvador: 1920 — 1966 — As novas regras do jogo para o uso e o abuso do solo urbano**. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia. 1992.
- AUGEL, Moema Parente. **Visitantes Estrangeiros na Bahia Oitocentista**. Dissertação de Mestrado em Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, 1975.
- BACZKO, Bronislaw. **A imaginação social**. In: LEACH, Edmund *et al.* *Anthropos-Homem*. Lisboa, Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1985.
- BECK, Ulrich. **Ciência para além da verdade e do esclarecimento?** In: *Sociedade de Risco: Rumo a uma outra modernidade*. São Paulo: Editora 34, 2011. p. 235-274.
- BERGER, Peter L.; LUCKMANN, Thomas. **A Construção Social da Realidade: Tratado de Sociologia do Conhecimento**. Rio de Janeiro: Editora Vozes. 2004.
- BOURDIEU, Pierre. **O Poder Simbólico**. Rio de Janeiro. Editora Bertrand Brasil, S.A. 1989.
- \_\_\_\_\_. **A economia das trocas simbólicas**. São Paulo. Perspectiva. 2007
- BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Brasília: Diário Oficial da União, 1981. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/16938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/16938.htm). Acessado em 19 de out 2021
- BRASIL. **Decreto nº 99.274 de 6 de junho de 1990**. Regulamenta a Lei nº 6.902, de 27 de abril de 1981, e a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõem, respectivamente sobre a criação de Estações Ecológicas e Áreas de Proteção Ambiental e sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, e dá outras providências. Brasília, 1990. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/antigos/d99274.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/d99274.htm). Acessado em 19 de out 2021
- BRONZ, Deborah. **As comunidades não cabem nos modelos: análise de um manual empresarial de relacionamento com comunidade**. In: *Etnografias das instituições, práticas de poder e dinâmicas estatais*. Org. TEIXEIRA, Carla Costa; ABREU, Luiz Eduardo. Brasília. ABA Publicações, 2019. p. 311-340
- \_\_\_\_\_. **Nos bastidores do licenciamento ambiental: uma etnografia das práticas empresariais em grandes empreendimentos**. Rio de Janeiro, Contra Capa. 2016.
- \_\_\_\_\_. **“O Estado não sou eu”**. *Estratégias empresariais no licenciamento ambiental de grandes empreendimentos industriais*. In: *Dossiê Antropologia e Desenvolvimento, Campos Revista de Antropologia Social*. Universidade Federal do Paraná, 2013. p. 37-55.
- BRONZ, Deborah; CASTRO, Edna; ZHOURI, Andréa. **Passando a boiada: violação de direitos, desregulação e desmanche ambiental no Brasil**. Niterói, Rio de Janeiro: Revista Antropolítica, n. 49, 2020. p. 8-41.
- BUTLER, Judith. **Excitable speech: a politics of the performative**. Routledge. Nova Iorque, 1997.

COMIM, Alvaro. **Cidades-regiões ou hiperconcentração do desenvolvimento? O denate visto do Sul**. In: KOWARICK, Lúcio; MARQUES, Eduardo. São Paulo: novos percursos e atores (sociedade, cultura e política). São Paulo: Editora 34; Centro de Estudos da Metrópole, 2011. p. 157-177.

CONAMA. CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE. **Resolução nº 237, de 19 de dezembro de 1997**. Dispõe sobre a revisão e complementação dos procedimentos e critérios utilizados para o licenciamento ambiental. Brasília: Diário Oficial da União, 1997.

\_\_\_\_\_. **Resolução nº1, de 23 de janeiro de 1986**. Dispõe sobre critérios básicos e diretrizes gerais para a avaliação de impacto ambiental. Brasília: Diário Oficial da União, 1986.

DEMACAMP/INSTITUTO PÓLIS/OFICINA. **Plano Urbanístico do Município de Itaparica**. Bahia, 2016a.

\_\_\_\_\_. **Plano Urbanístico do Município de Vera Cruz**. Bahia, 2016b.

DI FELICE, Massimo. **Redes sociais digitais, epistemologias reticulares e a crise do antropomorfismo social**. In: Dossiê Redes Sociais, Revista USP, São Paulo, nº 92, 2011-2012. p. 9-19.

ESCOBAR, Arturo. **Imagining a Post-Development Era**. In: The Anthropology of Development and Globalization. Blackwell Publishing. Oxford, Reino Unido. 2005. p.341-351.

FERGUSON, James. **Anthropology and Its Evil Twin: “Development” in the Constitution of a Discipline**. In: The Anthropology of Development and Globalization. Blackwell Publishing. Oxford, Reino Unido. 2005. p.140-153.

FERREIRA, Luciana da Silva Sales. **“Será que vocês não entendem de gente, não?” Classificações em disputa: a definição de atingido no projeto minerário Minas-Rio em Conceição do Mato Dentro, MG**. In: Etnografias das instituições, práticas de poder e dinâmicas estatais. Org. TEIXEIRA, Carla Costa; ABREU, Luiz Eduardo. Brasília. ABA Publicações, 2019. p. 341-376

\_\_\_\_\_. **Etnografia de documentos e de práticas estatais: análise da atuação do Ministério Público do Estado de Minas Gerais durante a instalação do empreendimento minerário em Conceição do Mato Dentro/MG**. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Brasília, 2018.

FOUCAULT, Michel. **Aulas de 7, 14, 21 e 28 de janeiro de 1976**. In: Em defesa da sociedade: curso no Collège de France (1975-1976). 1 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2005. p. 3-98.

\_\_\_\_\_. **A arqueologia do Saber**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008.

FRONTEIRAS ESTUDOS ARQUEOLÓGICOS E AMBIENTAIS LTDA. **Anexo 5 do Volume 2 - Relatório Final do Diagnóstico Arqueológico na Área de influência da Implantação do Sistema de Travessia Salvador / Ilha de Itaparica sobre a BTS**. In: Estudo de Impacto Ambiental para a Implantação do Sistema de Travessia Salvador/Itaparica sobre a Baía de Todos os Santos, do Tipo Ponte Rodoviária. Brasília, 2014

- GODINHO, Clarissa Prates; VIANA, Elis Medrado; ROSA, Helen Santa; ZHOURI, Andréa. **Conflitos ambientais e as contradições do desenvolvimento sustentável: o caso da Mineração em Conceição do Mato Dentro/MG e suas consequências**. In: Anais do XX Encontro Nacional de Estudos Populacionais, Sessão temática 26. Rio de Janeiro, 2016.
- GTDN. GRUPO DE TRABALHO PARA O DESENVOLVIMENTO DO NORDESTE. **Uma Política de Desenvolvimento Econômico Para o Nordeste**. Conselho do Desenvolvimento, Presidência da República. Departamento de Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, Brasil. 1959
- HERZFELD, Michael. **A produção social da indiferença: explorando as raízes simbólicas da burocracia ocidental**. 1 ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2016.
- KNORR-CETINA, Karin. **The Fabrication of Facts: Toward a Microsociology of Scientific Knowledge**. In: The Sociology of Knowledge. 1984.
- LATOURET, Bruno; WOOLGAR, Steve. **A vida do laboratório: a produção dos fatos científicos**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1997.
- LATOURET, Bruno. **Políticas da natureza: como fazer ciência na democracia**. Bauru, São Paulo: EDUSC, 2004. p. 11-24.
- LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5ª ed. São Paulo: Centauro, 2001.
- LEITE LOPES, José Sérgio. **Sobre processos de “ambientalização” dos conflitos e sobre dilemas da participação**. In: Horizontes Antropológicos, n. 25, ano 12, Porto Alegre, RS. 2006. p. 31-64.
- MATTEI, Ugo; NADER, Laura. **A Pilhagem e o Estado de Direito**. In: Pilhagem: Quando o Estado de Direito é ilegal. São Paulo, Martins Fontes, 2013. p. 15-57.
- MAUSS, Marcel. **Ensaio Sobre a Dádiva — forma e razão da troca nas sociedades arcaicas**. In: Sociologia e Antropologia. São Paulo: Cosac Naify, 2003. p. 183- 314
- MARICATO, Ermínia. **As ideias fora do lugar, e o lugar fora das ideias**. In: ARANTES, Otilia Beatriz Fiori; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos. Coleção Zero à esquerda, Petrópolis, Vozes, 2000.
- MOL, Annemarie. **Política ontológica. Algumas ideias e várias perguntas**. In: Objetos Impuros. Experiências em estudos sociais da ciência. Porto: Edições Afrontamento. 2007. p.1-23.
- MOTTA, Luana Dias; TEIXEIRA, Raquel Oliveira Santos; ZHOURI, Andréa. **Os Estudos de Impacto Ambiental e a Economia de Visibilidades do Desenvolvimento**. In: Revista Brasileira de Ciências Sociais, vol. 36, nº 105. São Paulo, 2021.
- MURA, Fabio. **A política como técnica de uso e como ato transformador: algumas reflexões a partir do caso dos Kaiowa de Mato Grosso do Sul**. In: Técnica e transformação: perspectivas antropológicas; Org.: Carlos Emanuel Sautchuk. Rio de Janeiro: ABA Publicações, 2017.
- NECTOUX, André Silva. **Eles falam com a gente, mas fica só na conversa: burocracia, indiferença e os impactos da gestão da obra da Nova Ponte do Guaíba na Ilha Grande dos Marinheiros**. Trabalho de Conclusão de Curso, Bacharelado em Ciências Sociais.

Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, RS. 2017.

\_\_\_\_\_. **Processos de inscrição: burocracia, identidade e gestão do tempo durante a remoção urbana em uma ilha de Porto Alegre.** In: Revista Ponto Urbe [Online], nº 28 | 2021. URL: <http://journals.openedition.org/pontourbe/10413>

ORMINDO, Paulo. **Ponte versus indústria náutica e turismo.** *A Tarde*, Salvador, 3 de março de 2013a.

\_\_\_\_\_. **O esgarçamento urbano de Salvador.** *A Tarde*, Salvador 17 de março de 2013b.

\_\_\_\_\_. **Itaparica e Recôncavo já!** *A Tarde*, Salvador, 31 de março de 2013c.

\_\_\_\_\_. **O porto ou a ponte, esta é a questão.** *A Tarde*, Salvador, 27 de outubro de 2013d.

PEDRÃO, Fernando. **A Baía de Todos os Santos na realidade do imaginário da sociedade baiana.** In: CAROSO, Carlos; TAVARES, Fátima, PEREIRA, Cláudio. Baía de Todos os Santos: Aspectos Humanos. Bahia: EDUFBA, 2011.

PINHEIRO, Eloísa Petti. **Intervenções na Freguesia da Sé 1850-1920.** In: A Urbanização de Salvador em Três Tempos — Colônia, Império e República. NASCIMENTO, Jaime; GAMA, Hugo. (orgs.). Salvador. Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, 2011. p. 131-173.

RIBEIRO, Gustavo Lins. **Poder, rede e ideologia no campo do desenvolvimento.** In: CEBRAP. Novos Estudos, edição 80, volume 27, n.1. 2008. p. 109-125.

RICOEUR, Paul. **Teoria da Interpretação.** Rio de Janeiro: Edições 70, 1976.

ROSA, Frederico Delgado. **Vozes intuídas, silêncios recuperados: as etnografias de um arquivo não etnográfico.** In: Os Arquivos dos Antropólogos. Org. ALMEIDA, Sónia Vespeira, CACHADO, Rita Ávila. Lisboa, Palavrão- Associação Cultural, 2016.

ROSE, Nikolas. “Governando a alma: a formação do eu privado”. In: Silva, Tomas Tadeu da (org.). Liberdades reguladas. Petrópolis: Vozes, 1988. p.30-45.

SÁNCHEZ, Luis Enrique. **Avaliação de impacto ambiental: conceitos e métodos.** São Paulo: Oficina de Textos, 2013.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira.** São Paulo: Editora HUCITEC, 1993.

\_\_\_\_\_. **O mundo como fábula, como perversidade e como possibilidade.** In: Por outra globalização: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Editora Record, 2001. p. 17- 21.

\_\_\_\_\_. **II A produção da Globalização.** In: Por outra globalização: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Editora Record, 2001. p. 23- 36.

SCHRÖDER, Peter. **A Antropologia do desenvolvimento: É possível falar de uma disciplina verdadeira?** In: Revista de Antropologia, São Paulo, USP, v. 40, nº2, 1997. p.83-100.

SECRETARIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DO ESTADO DA BAHIA. **Novas conquistas em infraestrutura reforçam o desenvolvimento da Bahia.** ASCOM, Salvador, Bahia, 2013. Disponível em:

<https://www.bahia.ba.gov.br/2013/01/noticias/infraestrutura/novas-conquistas-em-infraestruturara-reforcam-o-desenvolvimento-da-bahia/>. Acesso em: 7 mar 2021.

SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO ESTADO DA BAHIA (SEDUR). **Plano Urbano Intermunicipal**. Bahia, 2017.

\_\_\_\_\_. **Proposta de Minuta de Lei - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) Itaparica**. Itaparica, Bahia, 2016a.

\_\_\_\_\_. **Proposta de Minuta de Lei - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) Vera Cruz**. Vera Cruz, Bahia, 2016b.

\_\_\_\_\_. **Desenvolvimento Urbano dos Municípios da Área de Impacto Direto do Sistema Viário Oeste**. Bahia, 2017.

SEDUR/DEMACAMP/INSTITUTO PÓLIS/OFFICINA. **Relatório Plano Urbano Intermunicipal Itaparica**. Salvador, Bahia, 2015.

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA DO ESTADO DA BAHIA (SEINFRA). **Ata de Audiência Pública nº 001/2019**. Salvador, Bahia, 2019.

\_\_\_\_\_. **Contrato de Concessão nº001/2020 - SEINFRA**. Dispõem sobre a parceria público-privada na modalidade concessão patrocinada para execução de obras e dos serviços necessários à construção, operação e manutenção do Sistema Rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica. Salvador, Bahia, 2020.

SEMINÁRIO “PONTE SALVADOR ITAPARICA: O QUE TEMOS A VER COM ISSO?”. Congresso Virtual UFBA, Salvador, Bahia, 2021.

SIGAUD, Lygia. **O efeito das tecnologias sobre as comunidades rurais: o caso das grandes barragens**. In: Revista Brasileira de Ciências Sociais, vol. 7, nº 18. ANPOCS, Rio de Janeiro. 1992.

STENGERS, Isabelle; PRIGOGINE, Ilya. **Capítulo I: O Projeto da Ciência Moderna**. In: A nova aliança: metamorfose da ciência. Editora Universidade de Brasília; Brasília, DF. 1991.

TEIXEIRA, Francisco Lima Cruz; SOUSA, Vanderlei Araújo. **Infraestrutura e Desenvolvimento: o que se pode esperar da Ponte Salvador-Itaparica? Bahia-Brasil**. In: Caderno CRH, vol. 31, n. 84. Salvador, Bahia, 2018. p. 601-620.

VAINER, Carlos B. **Planejamento territorial e projeto nacional: os desafios da fragmentação**. In: Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, volume 9, nº 1, 2007.

VIANNA, Adriana. **Etnografando documentos: uma antropóloga em meio a processos judiciais**. In: Antropologia das Práticas de Poder: reflexões etnográficas entre burocratas, elites e corporações. Rio de Janeiro: Contra Capa, FAPERJ. 2014. p. 43-70

V&S AMBIENTAL/NEMUS. **Caracterização do Empreendimento, Volume 1**. In: Estudo de Impacto Ambiental para a Implantação do Sistema de Travessia Salvador/Itaparica sobre a Baía de Todos os Santos, do Tipo Ponte Rodoviária. Salvador, Bahia, 2015a.

\_\_\_\_\_. **Anexos do Volume 1**. In: Estudo de Impacto Ambiental para a Implantação do Sistema de Travessia Salvador/Itaparica sobre a Baía de Todos os Santos, do Tipo Ponte Rodoviária. Salvador, Bahia, 2015b.

\_\_\_\_\_. **Diagnóstico Ambiental, Volume 2.** In: Estudo de Impacto Ambiental para a Implantação do Sistema de Travessia Salvador/Itaparica sobre a Baía de Todos os Santos, do Tipo Ponte Rodoviária. Salvador, Bahia, 2015c.

\_\_\_\_\_. **Tomo 3: Diagnóstico do Meio Socioeconômico, Restrições Ambientais e Análise Integrada.** In: Volume 2, Diagnóstico Ambiental, Estudo de Impacto Ambiental para a Implantação do Sistema de Travessia Salvador/Itaparica sobre a Baía de Todos os Santos, do Tipo Ponte Rodoviária. Salvador, Bahia, 2015d.

\_\_\_\_\_. **Avaliação dos Impactos Ambientais, Volume 3.** In: Estudo de Impacto Ambiental para a Implantação do Sistema de Travessia Salvador/Itaparica sobre a Baía de Todos os Santos, do Tipo Ponte Rodoviária. Salvador, Bahia, 2015e.

WEBER, Max. **A ética protestante e o espírito do capitalismo.** 4ª ed. São Paulo: Pioneira Editora, 1985.