

INVISIBILIZAÇÃO E APAGAMENTO DE TERRITÓRIOS NOS ESTUDOS DE IMPACTO AMBIENTAL DE GRANDES PROJETOS DE DESENVOLVIMENTO: O CASO DO PORTO SUL (ILHÉUS-BA)

Jéssica Helena Hage Seta[1]
Lina Maria Hurtado Gómez[2]

Palavras-chave: Territorialidades; CLIPS; Conflitos.

INTRODUÇÃO

O estado da Bahia possui a maior diversidade geológica do Brasil e, em 2019, ocupou a quarta posição como um dos estados mais minerados do país, disputando o ranking com o Pará, Minas Gerais e Goiás, em primeiro, segundo e terceiro lugar, respectivamente. A partir dos anos 2000, o avanço das pesquisas geológicas no território baiano, por parte da Companhia Baiana de Pesquisa Mineral (CBPM), elevou o Estado ao de maior reconhecimento da estrutura geológica do país, no intuito de estimular e atrair investimentos, principalmente estrangeiros, para o setor da mineração (DE JESUS FILHO, 2022).

Os múltiplos empreendimentos que compõem as atividades produtivas da mineração (extração, beneficiamento e escoamento) seguem crescendo ao longo do tempo, intensificando as tensões territoriais (ANTONINO; SOUSA; GERMANI, 2022). Grupos diversos disputam o mesmo espaço geográfico e apresentam diferentes formas de apropriação e dominação nesse movimento, demonstrando divergentes processos de des-re-territorialização (HAESBAERT, 2010). Os projetos fomentados e executados pelo Estado, em parceria ou enviesados pelos interesses privados, representam a territorialização do capital, enquanto os modos de ser e estar de outras territorialidades (indígenas, quilombolas, assentados, pescadores, povos de terreiro, entre outros), são ameaçados.

Como uma expressão da territorialização minério-exportadora no Sul da Bahia, destaca-se a construção do Complexo Logístico Intermodal Porto Sul (CLIPS)

[1] Graduanda em Geografia, Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC);
[2] Doutora em Geografia (UFF), Professora do Departamento de Ciências Agrárias e Ambientais (UESC).

(HIGUERA, 2020). O complexo é projetado para o escoamento de *commodities* da indústria agro mineradora, cuja logística será facilitada pela Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), que ligará Figueirópolis-TO ao litoral atlântico, no terminal marítimo Porto Sul de Ilhéus, no Sul da Bahia. Estes três projetos, por sua vez, se articulam com outras escalas geográficas, a exemplo da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA).

O Porto Sul é apresentado como um empreendimento de infraestrutura e desenvolvimento regional, com importância estratégica nacional e internacional (HIGUERA, 2020; HYDROS, 2011). Tem como objetivo oferecer as condições materiais e logísticas para exportar o minério de ferro extraído da Mina Pedra de Ferro (PdF), localizada em Caetité (BA), e os produtos e grãos obtidos a partir do agronegócio produzidos no oeste da Bahia. Portanto, é um importante ponto de escoamento das *commodities* produzidas na fronteira agrícola conhecida como MATOPIBA (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia). O Porto é uma iniciativa público-privada, apresentada em 2007 pela Secretaria de Planejamento da Bahia (SEPLAN) e o Departamento de Infraestrutura de Transporte da Bahia (DERBA), tendo como principal empreendedora a empresa mineradora BAMIN, propriedade atual da Eurasian Resources Group (ERG), com sede em Luxemburgo, e gestão dos ativos do grupo no Cazaquistão e vendas e marketing na China (HIGUERA, 2020). Sua construção iniciou em 2020 e a previsão de término das obras e início das operações é para 2029.

O CLIPS pode ser considerado como um Grande Projeto de Desenvolvimento (GPD). Ou seja, um conjunto de empreendimentos e atividades que foram inseridos no Brasil a partir da década de 1970 como componentes de um modelo de produção do espaço que se estrutura em grandes extensões físicas e de significância econômica, que por sua vez desencadeiam em proporção e intensidade impactos em diferentes escalas (ALENTEJANO; TAVARES, 2019), visando o lucro acima de todas as formas de vida. São considerados GPDs: exploração de petróleo e gás, mineração, indústria pesada (siderúrgicas, refinarias, complexos industriais, etc.), obras de infraestrutura e escoamento (portos, aeroportos, rodovias, ferrovias, etc.) e geração de energia (termelétricas, hidrelétricas, barragens, etc.).

O CLIPS enquanto GPD afeta 26 municípios de maneira direta, o que gera diversos impactos ao longo de sua abrangência. A FIOL termina seu traçado em Ilhéus, no Porto Sul, que tem sob sua influência direta e indireta outros 6 municípios também impactados (além de Ilhéus, Barro Preto, Coaraci, Itajuípe, Itacaré, Itabuna e Uruçuca).

O CLIPS como GDP tem gerado diversos conflitos territoriais. Em 2022, a Comissão Pastoral da Terra (CPT) registrou 178 famílias das comunidades João Barroca e Araticum (Caetité-BA) afetadas pela apropriação privada da água e impedimento de uso da comunidade por parte da BAMIN com a PdF. Em Bom Jesus da Lapa (BA), a disputa por terra entre a FIOL e os quilombolas de Barrinha afetou 86 famílias, ameaçando de morte um morador da comunidade (CPT, 2024). Em 2023, o conflito por terra envolvendo a FIOL se estendeu para as comunidades quilombolas Bebedouro e Araçá-Volta em Bom Jesus da Lapa (BA), afetando no total 255 famílias (CPT, 2024). O grupo de pesquisa Geografar (2024) apresenta 4 municípios que envolvem conflitos especificamente com a FIOL e 9, a BAMIN. Em Ilhéus (BA), são destacados pescadores, indígenas, quilombolas, assentados e camponeses (GEOGRAFAR, 2024).

Os três projetos que compõem o CLIPS têm sido viabilizados com o apoio do Estado, desde sua concepção, passando pelo processo de licenciamento, até a sua implementação, e nesse caminho foram apagados e invisibilizados diversos sujeitos; em consequência, emergem diferentes conflitos territoriais. As formas de apagamento e

invisibilização são diversas, mas este trabalho se atentará a apresentar como as cartografias hegemônicas nos Estudos de Impacto Ambiental (EIA), feitas pelas grandes empresas e validadas pelo Estado, invisibilizam a diversidade de sujeitos presentes com suas territorialidades nos limites de um empreendimento que se caracteriza como um projeto de desenvolvimento econômico multiescalar, como é o Porto Sul. Apagar e invisibilizar esses territórios, implica à negação dos direitos à terra, território e também aos programas de compensação e mitigação ambiental.

O trabalho identifica os sujeitos afetados na Área de Influência Indireta (AII) do Porto Sul, a partir da revisão bibliográfica (artigos, teses, publicações eletrônicas, reportagens, entre outras), e da elaboração de um mapa temático, destacando a presença de diferentes territorialidades nessa delimitação. Para isso, foi realizada a análise da cartografia oficial (HYDROS; ORIENTA, 2011), identificando o que/quem/como foi evidenciado e/ou invisibilizado para o levantamento de dados do EIA. A partir da utilização do programa Quantum Gis 3.22.7 (Qgis), foram espacializados dados georreferenciados de instituições públicas, como a Agência Nacional das Águas (ANA), Agência Nacional de Mineração (ANM), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Instituto de Meio Ambiente e Recursos Hídricos da Bahia (INEMA), Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), Fundação Palmares, e outros compartilhados por movimentos sociais e pesquisadores, a exemplo do Movimento Pela Soberania Popular na Mineração (MAM), Comissão Pastoral da Terra (CPT), o Grupo de Pesquisa GeografAR da Universidade Federal da Bahia, Mapa de Conflitos da FIOCRUZ, os Relatórios Anuais de Conflitos da Mineração no Brasil publicados pelo Comitê Nacional em Defesa dos Territórios Frente à Mineração, no tocante aos povos de terreiro, o Núcleo de Estudos Afro-Baianos – KàWé, e outros levantados a partir de trabalhos de campo. A base de vetores do Porto Sul foi disponibilizada pelo Observatório Social do Sul da Bahia (OBS). Finalmente, é importante mencionar que este trabalho faz parte de um TCC em andamento e está articulado a uma pesquisa maior, intitulada “Crise ambiental, políticas e transformações territoriais no Sul da Bahia (2000-2020)” da Universidade Estadual de Santa Cruz.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

PORTO SUL, A LOGÍSTICA A SERVIÇO DO MODELO AGRO-MINERO EXPORTADOR NA BAHIA

A infraestrutura projetada para o Porto Sul é composta por um terminal portuário marítimo do tipo *offshore*, ou seja, distante da linha de costa, cuja construção será executada pela BAMIN, e por um retroporto (parte terrestre), que está sob responsabilidade do governo do Estado. O retroporto conta com a Zona de Apoio Logístico (ZAL), locais de armazenagem e movimentação das cargas, além das operações de alfândega e fiscalização sanitária. Essa área abrangerá uma Zona de Processamento da Exportação (ZPE), pátios e estacionamentos para veículos pesados, entre outros (HYDROS e ORIENTA, 2011). A área do píer *offshore* ficará a 2,3 km de distância da praia e contará com área de atracação de 700 metros quebra-mar que terá uma extensão de 1,5 km, 366 m de largura na base e 27 m de altura (apenas 6 m ficarão acima do nível do mar), com a finalidade de proteger a estrutura portuária das águas do mar (HIGUERA, 2020). A ponte que conduzirá do terminal terrestre à área de atracação terá uma extensão aproximada de 2 km nos quais transitarão caminhões e outro tipo de veículos que levarão os materiais a serem exportados às áreas de carga e embarque (HIGUERA, 2020).

Dentro da poligonal de desapropriação do retroporto, está contemplada a exploração da Pedreira Aninga da Carobeira, que fornecerá as pedras necessárias para a construção do quebra-mar de embarque provisório e do quebra-mar definitivo durante a etapa de instalação do empreendimento. Sua operação se dará em processo de extração mineral a "céu aberto" e contará com áreas como pátios de estocagem de rocha, áreas para disposição do material estéril, cava e instalações de beneficiamento (HIGUERA, 2020; HYDROS e ORIENTA, 2011).

FORMAS DE INVISIBILIZAÇÃO E APAGAMENTO DE OUTROS TERRITÓRIOS NO EIA DO PORTO SUL

As formas de apagamento e invisibilização dos sujeitos afetados pelo GPD Porto Sul no EIA têm diferentes fases, desde a definição das Áreas de Influência; passando pela fragmentação das análises dos impactos no meio físico, biótico e socioeconômico; a desproporção entre as áreas de influência terrestres e marinhas; e a falta de conexão entre as informações expressas nos textos e nos mapas.

A definição das Áreas de Influência (AI) de um empreendimento é exigida no processo de licenciamento ambiental, de acordo com a Política Nacional do Meio Ambiente (Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981) e determinada por meio da Resolução do Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA) nº 001, de 23 de janeiro de 1986. Não obstante, a normativa não oferece critérios para a delimitação. Assim, a definição das AI fica sob responsabilidade da empresa de consultoria, contratada pela empresa responsável pela execução do projeto, e deve considerar o alcance dos impactos socioambientais decorrentes do empreendimento, na instalação e operação e das responsabilidades com programas de mitigação e compensação desses impactos.

Segundo Hydros e Orienta (2011, p. 2-8), a delimitação das áreas de influência partiu de estudos feitos pela empresa Biodinâmica, em 2009, em relação à qualidade da água e a espécies da fauna e da flora na Ponta da Tulha (em Ilhéus, mais ao norte do distrito de Aritaguá) colocada anteriormente como alternativa para a construção do Porto Sul, sem levar em consideração os atributos físicos e socioeconômicos. Estes estudos foram complementados pela Hydros e Orienta para o Aritaguá.

Em relação ao tamanho das áreas, em especial a do meio socioeconômico, é evidente a desproporção entre as Áreas de Influência Indiretas (AII) Terrestre e Marinha. Uma vez que a AII Terrestre abrange 7 municípios, a AII Marinha se restringe a uma porção do município de Ilhéus (da foz do Rio Cachoeira à Ponta da Tulha). Ainda que em diferentes capítulos seja explicado que o território pesqueiro abrange o litoral desde o município de Canavieiras, até Maraú, seguindo a batimetria dos 300 metros, e que os pescadores de outros municípios se deslocam até Ilhéus para trabalhar. Considerando que o mar é um território dinâmico e de uso comum, a definição da AII Marinha deveria ser mais abrangente, pois entende-se que o impacto da construção do Porto Sul se dará nas territorialidades pesqueiras, tanto nos fluxos e trajetórias, quanto nas relações sociais e econômicas.

Para o Meio Socioeconômico da Área Diretamente Afetada (ADA), foi criada a Área do Entorno do Empreendimento (AEE), correspondente às 17 comunidades (Acampamento Novo Destino, Fazenda Porto, Carobeira, São João/Areal, Aritaguá, Loteamento Vilas do Atlântico/Vila Isabel, Loteamento Joia do Atlântico, Condomínio Paraíso do Atlântico, Condomínio Barramares, Condomínio Verdes Mares, Vila Juerana, Sambaituba, Urucutuca, Vila Campinhos, Vila Olímpio, Ribeira das Pedras, Castelo Novo). Segundo Hydros e Orienta (2011), embora não sejam diretamente afetadas pela instalação e operação do empreendimento, sofrerão interferências significativas devido à proximidade

física e às relações sociais e produtivas com os recursos da ADA. Não obstante, a poligonal da AEE não é definida, alegando a complexidade[- e risco na delimitação. Tampouco, há uma definição sobre o que foi denominado pelo EIA como "tratamento diferenciado" para a área na qual será instalado o Porto. Destaca-se que a ADA abrange apenas 5 comunidades (Bom Gosto, Itariri, Lava Pés, Santa Luzia, Valão).

Ainda sobre a Área do Entorno do Empreendimento, há confusão no entendimento do seu significado e da sua abrangência, uma vez que a AID é definida como "região adjacente à ADA, onde também serão sentidos impactos diretos" (HYDROS; ORIENTA, 2011). Ou seja, as 17 comunidades da AEE extrapolam a poligonal definida para a ADA e, ao mesmo tempo, se inserem no meio socioeconômico desta, ao passo que também estão inseridas na AID, junto a outras comunidades que sofrerão impactos diretos (HYDROS; ORIENTA, 2011), decorrentes das atividades desenvolvidas na ADA. Ou seja, ora as 17 comunidades da AEE aparecem como diretamente afetadas, ora não (HYDROS; ORIENTA, 2011, p. 7-1).

Um registro dos impactos diretos na AEE, relacionados à fase de implementação do Porto Sul, são os que atingem a Vila Juerana. Em 2024, a partir de uma visita de campo orientada pela Associação de Moradores da Vila Juerana (AMORVIJU), foi citado que desde o início das obras do retroporto, em 2020, houve impactos como desmatamento, apropriação privada da terra e da água, aumento da especulação imobiliária, mudanças na dinâmica do Rio Almada (como consequência da construção da ponte sobre o mesmo), aterramentos de nascentes e pesqueiros, diminuição da quantidade de peixes, da atividade pesqueira e de pescadores, aumento na frequência e intensidade das enchentes, exploração e abuso sexual de crianças, aumento da prostituição, e mudanças na paisagem, que afetam diretamente o turismo e a qualidade de vida dos moradores. O grupo de pesquisas GeografAR (2024), também identificou na Vila Juerana: poluição, extinção de ecossistemas raros e expulsão de comunidades. No povoado de Itariri (ADA), foram identificados os impactos: exposição e morte de nascentes, desapropriação, e 17 hectares de Mata Atlântica desmatados (UCHÔA, 2021), com autorização do INEMA. Comparando os impactos na Vila Juerana (AEE) com os do povoado de Itariri (ADA), verifica-se que ambos são atingidos por impactos em comum e que a Vila Juerana, até o momento, identificou um número maior de afetamentos do que a comunidade do Itariri. Neste sentido, é questionável a definição da Vila Juerana enquanto parte da Área do Entorno do Empreendimento e não como Área Diretamente Afetada.

No EIA, são feitas diversas análises técnicas que abarcam os meios físico, biótico, social e econômico. Para isso, é de praxe que se utilize as geotecnologias e a produção de mapas temáticos para compreender e explicitar o espaço em que um empreendimento será desenvolvido e, consequentemente, como se darão os impactos a partir de então. Os mapas são elaborados a partir da base de dados cartográficos públicos, que foram feitos por levantamentos de agências do Estado como, por exemplo, a ANA, a ANTT, o IBGE, a CPRM, a CBPM, o INCRA, a FUNAI, a Fundação Palmares, entre outras, e complementados com outras análises que especifiquem o objetivo de tais mapeamentos (exemplo: mapa de localização do empreendimento, uso/ocupação e cobertura do solo, áreas de influência, etc…).

Os mapas apresentados no EIA são muitos e estão dispersos entre os 9 documentos robustos que compõem os estudos, apesar de conterem informações de suma importância para o entendimento da territorialização do Porto Sul. Na maioria das vezes, a parte descritiva do mapeamento não se reflete no que foi apresentado nos mapas, o que causa incompreensão e exprime as incongruências na comunicação que se pretendia fazer com os leitores. A pergunta que emerge é: Em que parte dos diversos documentos estão

localizadas tais informações? E as que não estão nos mapas do EIA, foram invisibilizadas por quais motivos?

O RIMA, documento que visa facilitar o acesso ao público aos resultados do EIA, por meio do resumo das informações e da linguagem utilizada, contém alguns mapas que até certo ponto melhoram o entendimento visual do empreendimento e das suas áreas de influência, mas, ainda assim, apresenta muitas limitações e incongruências entre os os mapas.

Um exemplo disso é a forma como se apresentam, por exemplo, as Unidades de Conservação (UCs) (HYDROS; ORIENTA, 2011, p. 40-41) e os Assentamentos Rurais (HYDROS; ORIENTA, 2011, p. 47). O mapa das UCs na AII (HYDROS; ORIENTA, 2011, p. 40) contém apenas 4 das 17 unidades citadas na tabela da página 41. Sendo que, dentre as 4 UCs representadas no mapa, a APA Serra do Ouro foi erroneamente inserida no mapeamento, pois se trata de uma UC do município de Iguaí, no sudeste baiano. Outras UCs muito próximas da ADA do empreendimento e que estão inseridas na AID e na AII, como o Parque Municipal da Boa Esperança (Ilhéus) e o Parque Municipal Marinho dos Ilhéus (Ilhéus) não foram inseridas na então representação.

Sobre os Assentamentos Rurais criados pelo INCRA, destaca-se no RIMA apenas o Assentamento Bom Gosto (HYDROS; ORIENTA, 2011, p. 47), que foi incorporado à ADA do empreendimento. No entanto, a partir dos levantamentos para este estudo, existem 42 Assentamentos Rurais do INCRA na AII.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Historicamente, compreende-se que um mapa é um instrumento de poder, pois, até a difusão do conhecimento e das tecnologias para se mapear, o único detentor dessa ferramenta era o Estado, que os utilizava com mecanismos estratégicos de poder e de controle social (ALMEIDA, 1993), com objetivos de apropriação e expansão territorial do mercado nacional e internacional. Costa Lima (2025), expõe que estes aspectos da colonialidade hegemônica no domínio das técnicas de cartografia explicam a intensificação da "violência simbólica" dos/nos conflitos sociopolíticos e territoriais, a partir do que Santos (2008) denominou de "dupla tirania", a da informação/tecnologia e a do dinheiro.

Ao passo que o Estado cria políticas que conferem direitos à terra e território a alguns grupos sociais, como assentados(as), indígenas, quilombolas, ribeirinhos(as), pescadores(as) artesanais, entre outros, permite, por meio da aprovação dos estudos de impacto ambiental – apresentados pelas empresas interessadas -, o não reconhecimento e a negação de direitos a esses sujeitos antes reconhecidos dentro de um mesmo recorte espacial.

Diante disso, percebe-se que o problema é sistêmico e que os impactos nos territórios (e às multiterritorialidades) em disputa se iniciam antes mesmo da instalação de um empreendimento, no processo de licenciamento ambiental, por exemplo. Quando uma empresa do setor extrativista que, para atender seus interesses de lucro acima de todas as formas de vida, não se compromete com a identificação e/ou inclusão de múltiplos territórios nos limites de onde pretende se instalar, se soma às fragilidades dos órgãos ambientais fiscalizadores, que deveriam assegurar os direitos sociais e ambientais, os impactos se expressam desde as esferas políticas e institucionais, como por exemplo, a corrupção e o descumprimento de normativas, provocando o "efeito derrame" (GUDYNAS, 2015) à nível local com poluição, desmatamento, contaminação, violências, desigualdades, entre outros.

REFERÊNCIAS

ALENTEJANO, P. R. R.; TAVARES, E. **Os Grandes Projetos de Desenvolvimento (GPDs)**: Uma análise crítica a partir da Geografia. 2019. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/terralivre/article/view/1620/1478>. Acesso em: 03 set 2024.

ALMEIDA, A. W. B. de. **Carajás:** a guerra dos mapas. 1993. Disponível em: <https://acervo.socioambiental.org/sites/default/files/documents/0KD00072.pdf>. Acesso em: 05 março 2025.

ANTONINO, L. Z.; SOUSA, Valdirene Santos Rocha; GERMANI**,** Guiomar Inez. **Mapeamento dos conflitos da mineração na Bahia no contexto do neoextrativismo**. 2022. Disponível em: <https://e-revista.unioeste.br/index.php/ambientes/article/view/28230/20684>. Acesso em: 29 set 2024.

CONFLITOS NO CAMPO BRASIL 2022. Goiânia: Centro de Documentação Dom Tomás Balduíno : CPT Nacional, 2023- . 254 p. ISSN 1676-661X. Disponível em: <https://www.cptnacional.org.br/downlods?task=download.send&id=14308:conflitos-no-campo-brasil-2023&catid=41>. Acesso em 19 abril 2025.

CONFLITOS NO CAMPO BRASIL 2023. Goiânia: Centro de Documentação Dom Tomás Balduíno : CPT Nacional, 2024- . 214 p. ISSN 1676-661X. Disponível em: <https://www.cptnacional.org.br/downlods?task=download.send&id=14308:conflitos-no-campo-brasil-2023&catid=41>. Acesso em 19 abril 2025.

COSTA LIMA, M. V. da. Cartografia. In: CRUZ, V. do C. et al (Org.). **Dicionário de ecologia política**. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2024. p.629-632

DE JESUS FILHO, J. C. **Decifra-me ou te devoro:** Estado e Exploração Mineral na Bahia no contexto do modelo liberal periférico. Universidade Federal da Bahia - Salvador, 2022. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/handle/ri/37087>. Acesso em 19 abr. 2025.

GEOGRAFAR. **Municípios com conflitos de mineração identificados na Bahia-Brasil.** 2024. Disponível em: <https://geografar.ufba.br/sites/geografar.ufba.br/files/conflitos_de_mineracao_na_bahia_atualizacao_2024.pdf>. Acesso em: 29 set. 2024.

GUDYNAS, E. **Extractivismos**: el concepto, sus expresiones y sus múltiples violencias. Papeles Relaciones Ecosociales y Cambio Global: Madrid, nº 143, 2018. Disponível em: <https://gudynas.com/wp-content/uploads/GudynasExtractivismosConceptoViolenciasFuhem18.pdf>. Acesso em: 19 abr. 2025.

HAESBAERT, R. **Território e Multiterritorialidade**: um debate. 2010.

HIGUERA, L. A. T.. **Complexo Logístico Intermodal Porto Sul (CLIPS):** Territorialização Minério-Exportadora no Sul da Bahia (2008-2019). 2020. Disponível em: <https://sappg.ufes.br/tese_drupal//tese_14649_DISSERTACAO%20PPGG%20Lorena%20Torres%2008_20.pdf>. Acesso em 19 abril 2025.

HYDROS e ORIENTA. **Estudo de Impacto Ambiental Porto Sul**. 2011. Disponível em: <https://drive.google.com/drive/folders/1caZyn3cz7u3j0a43DjiQc9ibLD-MPMzQ?usp=drive_link>. Acesso em: 19 de abril 2025.

UCHÔA, V. Porto Sul na Bahia avança sobre áreas de nascentes e pesca artesanal. In:Victor Uchôa. **Dialogue Earth.** Ilhéus, 22 dez. 2021. Disponível em: <https://dialogue.earth/pt-br/oceanos/49664-porto-sul-na-bahia-avanca-sobre-areas-de-nascentes-e-pesca-artesanal/>. Acesso em: 03 out. 2023.