

IX ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO E RELAÇÕES ÉTNICO-RACIAIS

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria - CONPEDI

Presidente - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Napolini - FMU - São Paulo

Diretor Executivo - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa - Pará

Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG - Goiás

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos - Rio Grande do Sul

Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio - Rio de Janeiro

Vice-presidente Nordeste - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP - Pernambuco

Representante Discente: Prof. Dr. Abner da Silva Jaques - UPM/UNIGRAN - Mato Grosso do Sul

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - SKEMA/ESDHC/UFMG - Minas Gerais

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UFRSA - Rio Grande do Norte

Prof. Dr. Fernando Passos - UNIARA - São Paulo

Prof. Dr. Ednilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP - São Paulo

Secretarias

Relações Institucionais:

Prof. Dra. Claudia Maria Barbosa - PUCPR - Paraná

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia

Profa. Dra. Daniela Marques de Moraes - UNB - Distrito Federal

Comunicação:

Prof. Dr. Robison Tramontina - UNOESC - Santa Catarina

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

Relações Internacionais para o Continente Americano:

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do sul

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto - UPM - São Paulo

Relações Internacionais para os demais Continentes:

Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará

Profa. Dra. Sandra Regina Martini - UNIRITTER / UFRGS - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Claudia da Silva Antunes de Souza - UNIVALI - Santa Catarina

Educação Jurídica

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba - PR

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP - SP

Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello - UFMS - MS

Eventos:

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - FDF - São Paulo

Profa. Dra. Norma Sueli Padilha - UFSC - Santa Catarina

Prof. Dr. Juraci Mourão Lopes Filho - UNICHRISTUS - Ceará

Comissão Especial

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UFRJ - RJ

Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB - PB

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec - MG

Prof. Dr. Rogério Borba - UNIFACVEST - SC

D597

Direito e Relações Étnico-raciais [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Benjamin Xavier de Paula; Sébastien Kiwonghi Bizawu; William Paiva Marques Júnior – Florianópolis: CONPEDI, 2026.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5274-609-2

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Constituição, Processo e Justiça Social: o papel da jurisdição constitucional na efetivação de direitos

2. Direito. 3. Relações Étnico-raciais. IX Encontro Virtual do CONPEDI (2: 2026: Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



IX ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO E RELAÇÕES ÉTNICO-RACIAIS

Apresentação

Direito e Relações Raciais I

É com grande satisfação que apresentamos a presente coletânea dos Anais do Grupo de Trabalho (GT) “Direito e Relações Raciais”, que teve lugar na programação científica do IX Encontro Virtual do CONPEDI, promovido pelo Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Direito (CONPEDI) entre os dias 22 e 26 de junho de 2026, sob a coordenação dos professores Doutores Benjamin Xavier de Paula, da Faculdade de Direito da Universidade de Brasília (UnB), Sébastien Kiwonghi Bizawu, da Escola Superior Dom Helder Câmara, e William Paiva Marques Júnior, da Universidade Federal do Ceará.

Este volume reúne contribuições que tencionam o dogmatismo jurídico tradicional e desvelam as estruturas coloniais e racistas subjacentes às instituições do Direito contemporâneas.

Os textos articulam debates contemporâneos e interseccionais, perpassando o protagonismo indígena digital, o racismo ambiental, a precarização do trabalho plataformizado e as barreiras institucionais na implementação de políticas de ação afirmativa e educação antirracista no Brasil.

O primeiro artigo, intitulado “Internet: O novo arco e flecha de luta para a concretização dos direitos e consequentemente combate ao etnocídio”, de autoria de Manuela Saker Moraes e Livio Augusto de Carvalho Santos, investiga as consequências do uso das tecnologias digitais por comunidades tradicionais. Sob uma abordagem qualitativa de natureza

coletivo. A partir da análise do Projeto de Lei nº 3.799/2025, proposto pela deputada Célia Xakriabá, a investigação examina o diálogo interpretativo entre os poderes Executivo e Judiciário à luz do artigo 231 da Constituição Federal e da Convenção 169 da OIT. Amparados pela jurisprudência do Sistema Interamericano de Direitos Humanos e do Supremo Tribunal Federal, os pesquisadores concluem que o reconhecimento desse dano transcende a inovação dogmática, constituindo um imperativo ético voltado à proteção dos vínculos místico-culturais das comunidades com seus territórios.

O terceiro artigo, intitulado “Ética ambiental e comunidades tradicionais: Povos do Norte de Minas na construção de alternativas sustentáveis”, de autoria de Hamilton Pimentel Lopes Pires, Vandeí Antunes Pereira e Wladimir Tadeu Silveira Coelho, discute os conflitos socioambientais decorrentes da apropriação predatória do território e do trabalho de populações tradicionais por grupos econômicos hegemônicos no Norte de Minas Gerais. O arcabouço metodológico, de caráter qualitativo e interdisciplinar, dialoga com a Filosofia Ambiental, o Direito, a Sociologia e a Antropologia para analisar os impactos da monocultura de exportação e da concentração fundiária sobre os modos de vida locais. Os autores evidenciam que os saberes acumulados por essas populações oferecem alternativas de sustentabilidade baseadas no respeito aos limites da natureza, justificando historicamente suas trajetórias de resistência.

O quarto artigo, intitulado “Agrovilas quilombolas e recomposição da propriedade coletiva em Alcântara: Alternativas jurídicas para compatibilizar moradia familiar, reparação territorial e justiça étnico-racial”, de autoria de Arianna Rodrigues de Carvalho Saraiva, aborda os desafios decorrentes da implementação da sentença da Corte Interamericana de Direitos Humanos no caso Comunidades Quilombolas de Alcântara vs. Brasil. O trabalho emprega o método dedutivo para analisar a viabilidade de harmonizar a segurança habitacional individual das famílias nas agrovilas — criadas após os deslocamentos forçados pelo Centro de Lançamento espacial — com a natureza indivisível e coletiva das terras tradicionais. A hipótese confirmada demonstra que instrumentos internos de ordenação de

desencadeiam litígios de âmbito nacional e internacional. O estudo conclui que as experiências de resistência dessas comunidades servem como vetores pedagógicos que impulsionam o aperfeiçoamento normativo e jurisprudencial do socioambientalismo e do Direito Ambiental no país.

O sexto artigo, intitulado “A fábrica sem cor? Forma jurídica, algoritmos e divisão racial do trabalho em plataformas digitais na cidade de São Paulo”, de autoria de Éder Ferreira, investiga a reprodução das assimetrias raciais estruturais no capitalismo contemporâneo sob o viés da plataformização do trabalho. Fundamentando-se na crítica da economia política de Karl Marx e na teoria da forma jurídica de Evgeny Pachukanis, a pesquisa cruza dados socioeconômicos secundários com o debate contemporâneo sobre o trabalho digital. O autor sustenta que a neutralidade das infraestruturas algorítmicas e a aparente igualdade jurídica contratual mascaram e intensificam a exploração, resultando em uma nítida sobrerepresentação de trabalhadores negros nos segmentos laborais mais precarizados e desprotegidos da capital paulista.

O sétimo artigo, intitulado “Direito, educação e relações étnico-raciais no Brasil: Desafios para uma educação antirracista”, de autoria de Maria Isabel Queiroz dos Santos e Maria Isabely Silva De Medeiros Leal, propõe um mapeamento das barreiras históricas que perpetuam a exclusão da população negra nas instituições de ensino brasileiras. A investigação destaca a relevância político-jurídica da Lei nº 10.639/03 como marco para a inserção da história e da cultura africana e afro-brasileira nos currículos escolares. Apoiadas em revisão bibliográfica e análise documental, as autoras asseveram que, apesar dos avanços formais e normativos, a consolidação de uma pedagogia efetivamente antirracista ainda enfrenta graves entraves institucionais, especialmente no tocante à formação docente e à descolonização curricular.

O oitavo artigo, intitulado “Da inconstitucionalidade da lei estadual catarinense n. 19.722 /2026: Reflexões sobre a busca pela erradicação das cotas raciais”, de autoria de Simone

O nono artigo, intitulado “Racismo ambiental na implantação do sistema rodoviário ponte Salvador – Ilha de Itaparica: Licenciamento ambiental, consulta prévia e violação de direitos de comunidades tradicionais”, de autoria de Manoela Carla Felix Seixas Souza, examina os desdobramentos de um megaempreendimento orçado em mais de dez bilhões de reais à luz do conceito de racismo ambiental. Valendo-se de uma metodologia jurídico-dogmática associada ao estudo de caso, o texto aponta falhas estruturais no licenciamento ambiental e a inobservância da Consulta Prévia, Livre e Informada prevista na Convenção nº 169 da OIT. A autora conclui que o projeto invisibiliza institucionalmente populações vulnerabilizadas, gerando graves riscos de expulsão territorial e ameaças diretas a comunidades pesqueiras, quilombolas, indígenas e a 116 terreiros de matriz africana.

Diante do exposto, os artigos reunidos nesta coletânea não apenas diagnosticam as múltiplas manifestações do racismo estrutural e ambiental que desafiam o ordenamento jurídico brasileiro, mas também apontam caminhos hermenêuticos e práticos para a consolidação de uma justiça social e étnico-racial efetiva. Espera-se que as reflexões aqui compartilhadas sirvam de subsídio para novas investigações acadêmicas e, sobretudo, para a práxis transformadora de um Direito comprometido com a emancipação social.

Os coordenadores,

Prof. Dr. Benjamin Xavier de Paula - Faculdade de Direito da Universidade de Brasília (UnB)

Prof. Dr. Sébastien Kiwonghi Bizawu - Escola Superior Dom Helder Câmara

Prof. Dr. William Paiva Marques Júnior - Universidade Federal do Ceará

**RACISMO AMBIENTAL NA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO
PONTE SALVADOR – ILHA DE ITAPARICA: LICENCIAMENTO AMBIENTAL,
CONSULTA PRÉVIA E VIOLAÇÃO DE DIREITOS DE COMUNIDADES
TRADICIONAIS**

**ENVIRONMENTAL RACISM IN THE IMPLEMENTATION OF THE SALVADOR
– ITAPARICA ISLAND HIGHWAY SYSTEM: ENVIRONMENTAL LICENSING,
PRIOR CONSULTATION, AND VIOLATION OF THE RIGHTS OF TRADITIONAL
COMMUNITIES**

Manoela Carla Felix Seixas Souza ¹

Resumo

O presente artigo analisa o Sistema Rodoviário Ponte Salvador – Ilha de Itaparica à luz do conceito de racismo ambiental, compreendido como o conjunto de práticas, políticas e decisões que impõem ônus ambientais desproporcionais a populações negras, indígenas e comunidades tradicionais. A pesquisa parte da hipótese de que a implantação do empreendimento (uma Parceria Público-Privada com custo superior a 10 bilhões de reais executada por consórcio chinês) configura caso emblemático de racismo ambiental, dado que seus custos socioambientais recaem sobre comunidades historicamente vulnerabilizadas da Ilha de Itaparica e do subúrbio de Salvador, sem que lhes tenha sido assegurada participação efetiva no processo decisório. Empregando metodologia jurídico-dogmática com análise documental e estudo de caso, o artigo examina: as falhas estruturais no processo de licenciamento ambiental; a violação da Consulta Prévia, Livre e Informada exigida pela Convenção n.º 169 da OIT; as ameaças a 116 terreiros de matriz africana e às comunidades pesqueiras, quilombolas e indígenas Tupinambá; e os riscos de expulsão territorial decorrentes da especulação imobiliária. Conclui-se que o caso revela um padrão sistêmico de invisibilidade institucional de comunidades racializadas no licenciamento de megaempreendimentos, demandando o fortalecimento da consulta prévia como instrumento de reversão do racismo ambiental estrutural.

Palavras-chave: Racismo ambiental, Consulta prévia, Comunidades tradicionais,

constitutes an emblematic case of environmental racism, given that its socio-environmental costs fall upon historically vulnerable communities on Ilha de Itaparica and in Salvador's suburban areas, without ensuring their effective participation in the decision-making process. Using a legal-dogmatic methodology with documentary analysis and case study, the article examines: structural flaws in the environmental licensing process; the violation of the Free, Prior and Informed Consultation required by ILO Convention No. 169; threats to 116 African-matrix religious houses (terreiros) and to fishing, quilombola and Tupinambá Indigenous communities; and the risks of territorial displacement driven by real estate speculation. The article concludes that this case reveals a systemic pattern of institutional invisibility affecting racialized communities in the licensing of mega-projects, demanding the strengthening of prior consultation as an instrument for reversing structural environmental racism.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Environmental racism, Prior consultation, Traditional communities, Environmental licensing, Salvador-itaparica bridge

1. Introdução

A Baía de Todos os Santos, maior baía do Brasil, com 1.233 km², é cenário histórico de uma das mais antigas e profundas conexões entre território, identidade e resistência negra no País.

Em suas margens e ilhas, fixaram-se, ao longo de séculos, comunidades pesqueiras, quilombolas, povos indígenas e terreiros de candomblé que fazem do território não apenas um espaço de moradia, mas de existência cultural, religiosa e econômica.

É nesse espaço que avança o Sistema Rodoviário Ponte Salvador – Ilha de Itaparica, empreendimento de 12,4 quilômetros sobre as águas da baía, orçado em preço superior a R\$ 11 bilhões e executado por consórcio de empresas estatais chinesas (China Communications Construction Company e China Railway Construction Corporation) por meio de Parceria Público-Privada firmada com o Governo do Estado da Bahia.

O projeto, idealizado em 1967 e retomado com impulso decisivo a partir de 2019, foi apresentado como solução para os problemas de mobilidade entre a capital baiana e a Ilha de Itaparica. A narrativa oficial enfatiza os benefícios econômicos: redução do tempo de travessia de 1 hora para 15 minutos, eliminação de tempo de espera em travessias (especialmente importante em feriados e outras datas em que a espera para travessia pode alcançar horas), geração de mais de sete mil empregos diretos e indiretos e integração logística direta ou indireta de 250 municípios baianos, em razão do encurtamento da viagem de Salvador para o recôncavo baiano.

O que essa narrativa omite, contudo, é o custo humano e ambiental que recairá desproporcionalmente sobre comunidades negras, indígenas e tradicionais que habitam o território há séculos.

Um relatório de 500 páginas encomendado pelo próprio Governo do Estado da Bahia (Relatório de Avaliação de Impacto do Patrimônio Imaterial) mapeou 116 terreiros de candomblé na Ilha de Itaparica sob ameaça e listou 45 impactos negativos sobre comunidades tradicionais de matriz africana, incluindo remoções, violação de lugares sagrados, demolições e degradação ambiental (SABRINA, 2024). Apesar disso, essas comunidades não foram consultadas previamente, em flagrante violação à Convenção n.º 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), ratificada pelo Brasil.

Esse conjunto de fatos configura o que a literatura especializada denomina racismo ambiental: a imposição desproporcional de ônus ambientais a grupos racialmente subalternizados, associada à sua sistemática exclusão dos processos decisórios que definem os

rumos do desenvolvimento (BULLARD, 1990; HERCULANO, 2008; ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009).

Como outras tantas pesquisas já demonstraram (como, p. ex., LIMA, 2017; TEIXEIRA; SILVA; PEDRAZZI, 2024, entre outros) o caso da Ponte Salvador-Itaparica não é singular: insere-se em um padrão historicamente documentado no Brasil, em que comunidades negras e indígenas são as primeiras a ser deslocadas e as últimas a ser consultadas.

Diante desse quadro, o presente artigo tem por objetivo demonstrar que a implantação do Sistema Rodoviário Ponte Salvador – Ilha de Itaparica configura caso emblemático de racismo ambiental, identificando suas dimensões jurídicas, socioambientais e culturais. Para tanto, parte da seguinte problemática: de que modo as práticas adotadas no processo de licenciamento e implantação do empreendimento reproduzem o racismo ambiental como fenômeno estrutural, afetando os direitos fundamentais de comunidades tradicionais da Ilha de Itaparica e do entorno da Baía de Todos os Santos?

Metodologicamente, adota-se a abordagem jurídico-dogmática com análise documental, utilizando como fontes primárias o arcabouço normativo aplicável e documentos produzidos no próprio processo de licenciamento. Como fontes secundárias, emprega-se a literatura especializada em racismo ambiental e justiça ambiental, além de reportagens investigativas de veículos de referência que tiveram acesso a documentos oficiais do empreendimento.

O artigo estrutura-se em quatro partes, além desta introdução e das conclusões: a primeira apresenta os fundamentos teóricos e normativos do racismo ambiental; a segunda caracteriza o empreendimento e as comunidades afetadas; a terceira analisa as dimensões do racismo ambiental identificadas no caso; e a quarta examina as respostas jurídicas e perspectivas de resistência das comunidades.

2. Racismo Ambiental: Fundamentos Teóricos e Normativos

O conceito de racismo ambiental emerge nos Estados Unidos da América, no fim da década de 1980, a partir das mobilizações de comunidades negras do Sul contra a instalação de depósitos de resíduos tóxicos em seus territórios. A expressão é cunhada pelo reverendo Benjamin Chavis Jr. em 1987, ao coordenar o estudo *Toxic Wastes and Race in the United States*, elaborado pela Comissão para Justiça Racial da Igreja Unida de Cristo, que demonstrou empiricamente que a raça era o fator mais determinante na localização de instalações poluidoras

nos Estados Unidos, sobrepondo-se inclusive à classe social (UNITED CHURCH OF CHRIST, 1987).

Robert D. Bullard, sociólogo frequentemente referido como o “pai da justiça ambiental”, sistematizou o conceito em sua obra seminal *Dumping in Dixie* (1990), demonstrando que comunidades negras no Sul dos Estados Unidos da América suportavam, de forma desproporcional, as externalidades negativas de indústrias químicas, aterros sanitários e usinas de energia. Bullard (1990, p. 98) define racismo ambiental como “qualquer política, prática ou diretriz que afete diferentemente ou que prejudique, intencionalmente ou não, indivíduos, grupos ou comunidades com base em raça ou cor” (tradução minha).¹

No Brasil, o conceito foi incorporado e reelaborado a partir das especificidades da formação social do País, marcada pela escravidão, pelo genocídio indígena e pela persistente subalternização de populações negras e originárias. Tânia Pacheco (2004), criadora do blog *Combate Racismo Ambiental* e referência central no debate nacional, define-o como “a condição de vulnerabilidade diferenciada de populações de baixa renda, e de grupos étnicos marginalizados e tradicionais, causada pela exposição a riscos e impactos ambientais que são consequências de projetos de desenvolvimento”.

Ilustrando a grande capilaridade desse tema, o Mapa de Conflitos Envolvendo Injustiça Ambiental e Saúde no Brasil é uma iniciativa institucional e colaborativa, desenvolvida pela Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz), por meio da Escola Nacional de Saúde Pública Sergio Arouca (ENSP), em parceria com a Rede Brasileira de Justiça Ambiental (RBJA) e diversas universidades e organizações sociais.

O projeto funciona como uma plataforma viva e dinâmica voltada para identificar, documentar e dar visibilidade a situações em que o modelo de desenvolvimento econômico gera impactos severos sobre o meio ambiente e a saúde humana, penalizando de forma desproporcional grupos vulnerabilizados.

Ao contrário de inventários puramente estatísticos ou relatórios técnicos tradicionais, o Mapa adota a perspectiva da ciência cidadã. Isso significa que o objetivo central não é apenas listar dados sobre contaminação ou desmatamento, mas sim tornar públicas as vozes, denúncias e estratégias de resistência das populações atingidas. O projeto assume uma postura ético-política de solidariedade a esses grupos, que frequentemente são ignorados pelas instituições tradicionais e pela grande mídia.

¹ No original: “(...) *Environmental racism refers to any policy, practice, or directive that differentially affects or disadvantages (whether intended or unintended) individuals, groups, or communities based on race or color.* (...)”.

O conceito de saúde adotado pelo Mapa transcende a mera ausência de doenças ou parâmetros básicos de saneamento. A saúde é compreendida de forma indissociável da justiça ambiental e da defesa dos direitos fundamentais. Dessa forma, o Mapa analisa como a violação do direito à terra, a destruição de ecossistemas e a perda da segurança alimentar afetam diretamente a reprodução cultural, social e física das comunidades. É uma denúncia direta contra a criação de "zonas de sacrifício" — territórios e populações sacrificados em nome do lucro de grandes empreendimentos (como indústrias petroquímicas, agronegócio de exportação, mineração e grandes hidrelétricas).

O mapeamento foca nos conflitos que impactam grupos social e economicamente discriminados, incluindo povos indígenas e comunidades quilombolas; comunidades tradicionais (pescadores artesanais, marisqueiras, ribeirinhos, extrativistas); agricultores familiares e assentados; moradores de periferias urbanas, operários e populações que vivem em áreas de risco (como encostas e lixões).

Em suma, o Mapa de Conflitos é um instrumento de cartografia social e política. Ele serve tanto como um banco de dados para pesquisas acadêmicas e fundamentação de ações jurídicas/defensoriais, quanto como uma ferramenta de pressão democrática, exigindo que o Estado e o mercado respondam pelas externalidades negativas do desenvolvimento e respeitem os limites ecológicos e a dignidade humana.

Os autores Henri Acselrad, Cecília Mello e Gustavo Bezerra (2009) inserem o racismo ambiental no quadro mais amplo da justiça ambiental, compreendida como a condição em que nenhum grupo social, seja étnico, racial ou de classe, suporte parcela desproporcional de ônus ambientais causados por megaempreendimentos, políticas públicas ou práticas industriais. A injustiça ambiental, inversamente, é definida como o mecanismo pelo qual as sociedades desigualitárias destinam os danos ambientais àqueles com menor capacidade política de resistência.

Arivaldo Santos de Souza (2021), em sua análise do racismo ambiental na diáspora africana, aprofunda a dimensão racial do fenômeno ao demonstrar que, no Brasil, o padrão de distribuição desigual de riscos ambientais coincide com a geografia racial do País: são os territórios majoritariamente negros, indígenas e quilombolas que concentram os piores indicadores ambientais e os maiores índices de exposição a projetos que desconsideram seus modos de vida. O autor articula o racismo ambiental com o conceito de necropolítica (MBEMBE, 2018), apontando que a exposição de certas populações a riscos ambientais faz parte de um projeto mais amplo de gestão diferenciada da vida e da morte segundo critérios raciais.

Em sua obra, Arivaldo discute o chamado “caminho da menor resistência”. O autor acrescenta uma dimensão estratégica à análise. Ele mostra que a localização de atividades poluentes não ocorre ao acaso, mas segue uma lógica racional de minimização de conflitos.

Isso significa que empresas e agentes públicos tendem a escolher territórios onde a resistência política é menor, onde há menos organização social e onde os moradores têm menor acesso a instrumentos jurídicos. Esse processo cria um ciclo cumulativo: comunidades vulneráveis tornam-se ainda mais vulneráveis porque passam a concentrar riscos ambientais adicionais.

Essa lógica ajuda a compreender por que fatores econômicos, embora relevantes, não são suficientes para explicar a distribuição dos danos ambientais. Mesmo quando existem áreas igualmente baratas, a escolha recai sobre aquelas com menor capacidade de mobilização política.

Embora o conceito de racismo ambiental não seja expressamente nomeado na legislação brasileira, seu combate é exigência derivada de um conjunto de normas constitucionais e convencionais de hierarquia superior. A Constituição Federal de 1988 estabelece, em seu artigo 225, o direito de todos ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, "bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida", impondo ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. O mesmo artigo, ao vedar práticas que exponham populações a riscos decorrentes de degradação ambiental, impõe uma dimensão de igualdade material que não admite a concentração de ônus ambientais sobre grupos específicos.

O artigo 231 da Constituição Federal reconhece aos povos indígenas o direito às terras que tradicionalmente ocupam, assegurando-lhes a posse permanente e o usufruto exclusivo das riquezas nelas contidas. O artigo 68 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias garante aos remanescentes de quilombos a propriedade definitiva de suas terras. Ambos os dispositivos constroem um arcabouço de proteção territorial que é diretamente ameaçado por megaempreendimentos que ignoram a presença dessas comunidades.

No plano internacional, a Convenção n.º 169 da OIT sobre Povos Indígenas e Tribais, ratificada pelo Brasil, constitui o principal instrumento normativo de proteção de comunidades tradicionais frente a projetos desenvolvimentistas. O artigo 6.º da Convenção impõe ao Estado o dever de consultar “os povos interessados, mediante procedimentos adequados e, em particular, através de suas instituições representativas, cada vez que sejam previstas medidas legislativas ou administrativas suscetíveis de afetá-los diretamente”. O artigo 15.º complementa essa obrigação ao exigir que os governos "estabeleçam ou mantenham procedimentos" para

consulta sobre projetos de exploração ou aproveitamento de recursos existentes nos territórios dessas comunidades.

A Lei n.º 9.985/2000, que instituiu o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), e a Resolução CONAMA n.º 001/1986, que estabeleceu os critérios para a Avaliação de Impacto Ambiental, complementam o quadro normativo ao exigir que o licenciamento de empreendimentos potencialmente lesivos ao meio ambiente seja acompanhado de estudos rigorosos e de mecanismos efetivos de participação social.

A participação, no entanto, não pode ser apenas formal: deve ser qualificada, prévia, livre e informada – exigência esta que o caso da Ponte Salvador-Itaparica, como se demonstrará adiante, não atende.

3. O Sistema Rodoviário Ponte Salvador – Ilha de Itaparica e as Comunidades Afetadas

A Licença Prévia para a construção foi concedida pelo Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos da Bahia (INEMA) em 2016 e renovada em 2022, tendo como base um Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) elaborado com dados coletados entre 2013 e 2014. Essa defasagem temporal, de quase uma década entre a coleta de dados e a renovação da licença, constitui, por si só, indicativo das fragilidades do processo de licenciamento, uma vez que as condições socioambientais da baía e da ilha se alteraram significativamente nesse período (FELIZOLA, 2024).

O projeto é apresentado pelo Governo do Estado como motor de desenvolvimento regional, com capacidade de beneficiar mais de dez milhões de baianos direta ou indiretamente (CONCESSIONÁRIA DO SISTEMA RODOVIÁRIO DA PONTE SALVADOR-ITAPARICA, 2026). Essa narrativa de desenvolvimento e integração, contudo, obscurece a assimetria entre os beneficiários do empreendimento (majoritariamente os setores do agronegócio, da logística e do mercado imobiliário) e os grupos que suportarão seus custos socioambientais: as comunidades tradicionais da região da Ilha de Itaparica.

A Ilha de Itaparica, composta pelos municípios de Vera Cruz e Itaparica, abriga cerca de 65 mil habitantes e constitui território de ocupação secular por povos e comunidades tradicionais. O Relatório de Mapeamento, elaborado por empresa de consultoria a pedido da própria concessionária, identificou a presença de diversas comunidades que habitam e compartilham o território há séculos, incluindo: pescadores e marisqueiras em 60 localidades mapeadas; comunidades de matriz africana representadas por 122 terreiros identificados, dos

quais 116 foram mapeados na Área de Influência Direta do empreendimento; povo indígena Tupinambá de Itaparica; quilombos de Tereré e Maragogipinho, em Vera Cruz; e uma comunidade do povo cigano (MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, 2025).

As comunidades pesqueiras da ilha têm sua atividade intrinsecamente ligada ao ecossistema da Baía de Todos os Santos, cujas águas rasas e manguezais funcionam como berçários para as espécies marinhas que sustentam a subsistência e a economia dessas populações. O Quilombo Alto do Tororó, localizado no subúrbio ferroviário de Salvador, existe desde o século XIX e também depende da baía para sua reprodução social e econômica (FELIZOLA, 2024). As marisqueiras, em particular, realizam um trabalho artesanal e sustentável nos manguezais, espaços que serão diretamente afetados pela duplicação da BA-001 e pela construção da nova rodovia.

A Ilha de Itaparica ocupa posição singular no universo religioso afro-brasileiro. O culto aos Egunguns (ancestrais masculinos) tem na ilha um de seus principais territórios sagrados, estabelecendo uma relação direta com a memória dos africanos escravizados trazidos ao Brasil. Como explica a sacerdotisa Ekedý Sinha, da Casa Branca do Engenho Velho, terreiro de candomblé mais antigo do Brasil, a ilha é percebida pelos praticantes como “morada” dos ancestrais (SABRINA, 2024). Dois dos terreiros ameaçados são tombados como Patrimônio Cultural do Brasil: o Ilê Tuntun Olukotun e o Omo Ilê Agbôula, este fundado em 1934 e considerado o remanescente mais antigo dos ancestrais Egunguns.

O povo Tupinambá de Itaparica, por sua vez, reivindica o território como parte de Kirimurê, espaço ancestral do Cacique Taparica, e insere a luta contra a ponte em uma trajetória secular de resistência à ocupação colonial (BRITO, 2025). Essa perspectiva histórica é fundamental para compreender o racismo ambiental não como fenômeno episódico, mas como continuidade de processos coloniais de expropriação territorial.

4. Dimensões do Racismo Ambiental na Implantação da Ponte Salvador-Itaparica

A primeira e mais visível dimensão do racismo ambiental no caso em tela é a concentração de impactos ambientais negativos sobre comunidades racialmente subalternizadas, enquanto os benefícios econômicos são apropriados por grupos socialmente privilegiados. O impacto ambiental do empreendimento sobre os ecossistemas da baía e da ilha é multidimensional e potencialmente irreversível.

Do ponto de vista ecológico, a sondagem geotécnica e a posterior cravação dos 139 pilares da ponte no fundo da Baía de Todos os Santos representam risco severo de ressuspensão de contaminantes históricos acumulados nos sedimentos, incluindo resíduos de petróleo e metais pesados resultantes de décadas de atividade portuária e industrial.

Como adverte o professor Severino Agra Filho, do Departamento de Engenharia Ambiental da Universidade Federal da Bahia (UFBA): “a cada pilar construído, esses contaminantes poderão ser suspensos na água novamente” (FELIZOLA, 2024). O resultado seria a degradação da qualidade da água e a escassez de recursos pesqueiros, inviabilizando a pesca artesanal, que é a principal fonte de renda de comunidades quilombolas e pesqueiras.

A construção da nova rodovia e a duplicação da BA-001 preveem a supressão de áreas de manguezal na contracosta da ilha, uma região ainda coberta por Mata Atlântica, manguezais, áreas alagadas e refúgios de vida silvestre. O próprio EIA/RIMA admite a perda de cobertura vegetal sobre manguezais, ecossistemas que funcionam como berçários para espécies marinhas e como barreiras naturais contra a erosão costeira. O empreendimento afeta ainda três Áreas de Proteção Ambiental, uma estação ecológica e dois parques florestais (SABRINA, 2024).

A lógica distributiva do projeto é revelada pela análise de seus beneficiários e prejudicados. Os benefícios (redução do tempo de travessia, expansão do mercado imobiliário, escoamento da produção agrícola do Recôncavo Baiano) favorecem prioritariamente o setor logístico, o agronegócio e o capital imobiliário. Os custos (a destruição de manguezais, contaminação da baía, expulsão de comunidades pesqueiras, violação de espaços sagrados) recaem sobre populações negras, indígenas e quilombolas que habitam o território há séculos. Essa assimetria é a expressão mais concreta do racismo ambiental como fenômeno distributivo.

O processo de licenciamento do Sistema Rodoviário Ponte Salvador-Itaparica apresenta irregularidades técnicas e jurídicas que revelam, na prática institucional do Estado, o mecanismo central pelo qual o racismo ambiental opera: a produção de uma legalidade aparente que legitima a imposição de riscos sobre comunidades que não participaram de sua construção.

A primeira irregularidade diz respeito à desatualização do EIA/RIMA. O estudo, elaborado com dados de 2013 e 2014, é o documento que fundamenta a Licença Prévia concedida em 2016 e renovada em 2022.

Em parecer concluído em outubro de 2024, o Ministério Público do Estado da Bahia (MPBA) alertou para as falhas do EIA/RIMA, apontando, entre outros problemas, a ausência de avaliação dos impactos sobre manguezais e áreas de restinga, que são ecossistemas sensíveis que serão diretamente afetados pelo traçado da rodovia (UCHÔA, 2025). O professor Severino

Agra é categórico: “o estudo de impacto ambiental está incompleto. A licença não deveria ter sido emitida” (FELIZOLA, 2024).

A segunda irregularidade relaciona-se ao procedimento de licenciamento em si. O professor Miguel Accioly, do Laboratório de Gestão Territorial e Educação Popular da UFBA e membro do Conselho Estadual de Meio Ambiente da Bahia, denuncia que a Bahia promoveu um “relaxamento da legislação ambiental” que torna opaco o processo: “eles pedem alteração para mudança de condicionante, para mudar a responsabilidade [da licença]. No meio disso, colocaram licença de alteração, misturaram com detalhamento da rodovia. É um procedimento totalmente fora da prática” (SABRINA, 2024).

Segundo Agra Filho, o empreendimento poderia ser embargado por não obedecer ao artigo 104 do Decreto Estadual n.º 14.024, que estabelece critérios de avaliação de projetos submetidos ao licenciamento ambiental.

A terceira irregularidade refere-se às medidas de mitigação. O EIA/RIMA dedica quarenta páginas a planos compensatórios que, no entanto, são apresentados de forma vaga e genérica. Como avalia Agra: “as medidas de mitigação propostas pela concessionária consistem apenas em títulos, sem qualquer explicação. Trata-se apenas de uma proposta de intenções, sem esclarecimentos sobre como serão implementadas” (FELIZOLA, 2024).

Essa vaidade das medidas compensatórias é, ela própria, expressão do racismo ambiental: simula-se a proteção das comunidades sem que mecanismos reais sejam estabelecidos.

A mais grave violação de direitos identificada no processo de implantação da Ponte Salvador-Itaparica é o descumprimento da obrigação de Consulta Prévia, Livre e Informada às comunidades tradicionais, exigida pelo artigo 6.º da Convenção n.º 169 da OIT. O caráter prévio da consulta é requisito essencial: ela deve ocorrer antes de qualquer decisão que possa afetar as comunidades, não como ato posterior de validação de uma decisão já tomada.

No caso em análise, a Licença Prévia foi concedida em 2016 sem que as comunidades tradicionais da Ilha de Itaparica tivessem sido consultadas. Na renovação da licença, em 2022, a consulta foi incluída como condicionante, mas novamente não foi realizada. O procurador do MPF responsável pelo acompanhamento do caso reiterou, em reunião realizada em novembro de 2024 com representantes do consórcio e do INEMA, que “audiências públicas, reuniões e oficinas não suprem a ausência de consulta” (SABRINA, 2024). Desde 2021, lideranças de terreiros, pescadores, quilombolas e indígenas vinham denunciando ao consórcio e a órgãos do governo a ausência de consulta prévia.

A Consulta Prévia às comunidades afetadas é amplamente reconhecida na doutrina como um instrumento para reconhecimento do direito ao território por parte das comunidades tradicionais (FARIA; FERREIRA; BENEVIDES, 2020):

A postura das instituições diante dessa violação é reveladora do padrão de racismo ambiental institucional. O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) apontou o descumprimento das recomendações relacionadas à consulta prévia aos terreiros e recomendou a realização da escuta, o que foi, todavia, reiteradamente ignorado pelo consórcio, que afirmou, em contradição com as fontes governamentais, que consultas teriam sido realizadas por meio de oficinas e reuniões (SABRINA, 2024).

Somente em julho de 2025, quase uma década após a concessão da Licença Prévia, o Ministério Público Federal (MPF) celebrou Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) com o Estado da Bahia, a concessionária e o INEMA, para garantir a consulta prévia, livre e informada das comunidades tradicionais de povos de terreiro, ciganos e de pesca e mariscagem afetadas pelo empreendimento, em conformidade com a Convenção n.º 169 da OIT (MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, 2025).

A assinatura do TAC confirma, por via reflexa, que a consulta não havia sido realizada a contento, constituindo admissão implícita da violação.

É preciso sublinhar a dimensão racial dessa violação. A Convenção n.º 169 da OIT foi concebida precisamente para proteger comunidades historicamente marginalizadas da imposição unilateral de projetos desenvolvimentistas. Ignorá-la em relação a comunidades negras, indígenas e quilombolas enquanto se avançam as obras reproduz o padrão colonial de expropriação territorial sem negociação. Como questionou uma liderança do povo Tupinambá em evento realizado no MPF em 2025: "como é que vai se fazer uma obra deste porte e as comunidades tradicionais que têm seus sagrados em determinados lugares não são consultadas?" (MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, 2025).

Uma dimensão do racismo ambiental que transcende os danos físicos ao meio ambiente é a violação do patrimônio imaterial e espiritual de comunidades afro-brasileiras. O Relatório de Avaliação de Impacto do Patrimônio Imaterial, um documento encomendado pelo próprio Governo do Estado como parte do processo de licenciamento, lista 45 impactos negativos que a obra pode causar às comunidades tradicionais de matriz africana, entre eles: remoções forçadas, demolições de estruturas sagradas, violação de lugares de culto, degradação ambiental de áreas ritualísticas e intensificação do racismo e da intolerância religiosa (SABRINA, 2024).

A relevância da Ilha de Itaparica para o candomblé brasileiro é difícil de superestimar. Trata-se do principal território do culto aos Egunguns no Brasil, um espaço de memória e continuidade das identidades forjadas no processo de escravização. Como observam Acselrad, Mello e Bezerra (2009), a dimensão imaterial do território é parte constitutiva da identidade de comunidades tradicionais, e sua violação não pode ser reduzida a um dano patrimonial quantificável: representa ruptura de vínculos entre os vivos, os mortos e o território que sustenta a existência cultural de um povo.

O quilombo do Tereré, em Vera Cruz, exemplifica a interface entre racismo ambiental e violência territorial. Antes mesmo do início das obras, o quilombo sofreu invasão de pistoleiros que cercaram o terreno, episódio que lideranças da região associam ao aquecimento especulativo do mercado imobiliário desencadeado pelo projeto da ponte. Moisés dos Palmares, quilombola e candomblecista do Terreiro do Silêncio, localizado dentro do quilombo, resumiu a situação com contundência: “Parece que a ilha é só um atalho entre Salvador e o interior, mas os impactados somos nós” (UCHÔA, 2025).

Essa percepção aponta para uma característica estrutural do racismo ambiental: a invisibilização das comunidades afetadas na formulação dos projetos. A ponte é concebida e apresentada como solução para problemas de mobilidade regional, sem que as comunidades que habitam o território atravessado sejam consideradas sujeitos do desenvolvimento, apenas obstáculos ou objetos de mitigação.

O racismo ambiental não opera apenas por meio dos impactos diretos de um empreendimento: manifesta-se também nos processos que o precedem e que reconfiguram o território em detrimento das populações mais vulneráveis. No caso da Ponte Salvador-Itaparica, o mero anúncio do projeto desencadeou uma intensa valorização imobiliária na ilha, com elevação dos preços de terrenos e casas e aumento significativo da grilagem de terras.

O professor Severino Agra Filho articula com precisão a dinâmica de expulsão territorial que se anuncia: “a primeira coisa que vai acontecer é tirar as vilas de pescadores que não têm o título da terra, expulsando para as periferias ou até mesmo fora da ilha” (FELIZOLA, 2024). Essa expulsão não requer a utilização de força física: basta que a valorização do solo torne impossível a permanência de comunidades de baixa renda que, em sua maioria, não possuem titulação formal sobre as terras que ocupam há gerações.

O MPF, no TAC firmado em julho de 2025, registrou expressamente a preocupação com esse fenômeno, alertando para o “risco concreto de gentrificação na Ilha de Itaparica com a construção da ponte, que pode levar à expulsão das comunidades tradicionais” (MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, 2025). A gentrificação de territórios tradicionais é, na terminologia de

Robert Bullard, uma forma de racismo ambiental de segunda geração: não destrói diretamente o ambiente, mas inviabiliza a permanência das comunidades ao transformar o espaço de vida em mercadoria.

A denúncia de Maria José Pacheco, secretária-executiva do Conselho Pastoral dos Pescadores na Bahia, acrescenta uma dimensão política a esse processo: “Parece que houve um processo proposital de sucateamento do serviço de ferry-boat, com o intuito de gerar insatisfação e, assim, facilitar a aceitação da construção da ponte” (FELIZOLA, 2024). Se procedente, a denúncia revela o racismo ambiental em sua dimensão mais sofisticada: a manipulação deliberada do contexto de aceitação popular de um megaempreendimento, privando as comunidades da capacidade de avaliar criticamente a necessidade da obra e suas alternativas.

5. Resistência Jurídica e Perspectivas

Diante do quadro de violações identificado, as comunidades afetadas e seus aliados institucionais têm articulado respostas em múltiplas frentes. A mais emblemática foi a criação, em 2021, do Comitê Popular de Defesa da Baía de Todos os Santos, que reúne pescadores, quilombolas, ambientalistas e movimentos sociais para monitorar e denunciar os impactos do empreendimento. A liderança quilombola Eliete Paraguassu, da Ilha de Maré, sintetiza a perspectiva que motiva a resistência: “a ganância desenfreada do governo não está reconhecendo esses impactos em populações que dependem do meio ambiente para sobreviver. É vergonhoso os empreendimentos chegarem com mais força do que as populações que estão ali há séculos” (GAMBÁ, 2021).

No plano institucional, o Ministério Público Federal protagonizou a resposta jurídica mais significativa ao firmar, em julho de 2025, o Termo de Ajustamento de Conduta que assegura a realização da consulta prévia às comunidades tradicionais nos termos da Convenção n.º 169 da OIT. O TAC estabelece obrigações específicas para o Estado da Bahia, para a concessionária e para o INEMA, condicionando a emissão de licenças ao cumprimento integral das medidas pactuadas (MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, 2025). Trata-se de conquista significativa das comunidades. Claramente, por outro lado, é uma conquista tardia, considerando que a Licença Prévia havia sido concedida quase uma década antes.

A Consulta Prévia (que não foi, efetivamente, prévia) foi finalmente realizada e algumas evidências da sua realização estão disponíveis no site da Concessionária (CONCESSIONÁRIA DO SISTEMA RODOVIÁRIO DA PONTE SALVADOR-ITAPARICA, 2026).

O IPHAN, por sua vez, manifestou-se em janeiro de 2026 contra a concessão da Licença de Instalação, apontando a insuficiência do Relatório de Avaliação de Impacto ao Patrimônio Imaterial e exigindo a complementação do estudo, incluindo o aprofundamento das pesquisas de campo junto a detentores de bens culturais potencialmente afetados (CATARINE, 2026). Essa posição do órgão federal representa um freio relevante ao avanço do empreendimento sem as salvaguardas culturais necessárias.

O debate promovido pelo Centro de Estudos e Ação Social (CEAS) em março de 2025, intitulado “Da Ponte pra cá, antes de tudo são histórias”, contribuiu para ampliar o espaço de disputa narrativa, reunindo sujeitos afetados, representantes de comunidades, professores e estudantes para construir uma perspectiva crítica ao projeto que parte do ponto de vista das comunidades, e não do Estado ou do mercado (BRITO, 2025).

As perspectivas de reversão das injustiças identificadas dependem, no entanto, de mais do que a realização tardia de consultas e a complementação de estudos técnicos. Exigem a incorporação efetiva das demandas das comunidades no redesenho do projeto, incluindo a avaliação séria da alternativa de não construção da ponte, substituindo-a pela modernização do sistema de ferry-boat, como propugnam especialistas e lideranças comunitárias (FELIZOLA, 2024). Essa alternativa, expressamente prevista na legislação ambiental como opção a ser avaliada no EIA/RIMA, foi negligenciada no processo de licenciamento.

A necessidade de reavaliar essas alternativas, contudo, esbarra na lógica do fato consumado que molda o atual estágio do empreendimento. Realizar processos de oitiva e consultas regulamentares após a consolidação de diretrizes de engenharia e a assinatura de contratos bilionários com o consórcio de estatais chinesas desvirtua o propósito central da Consulta Prévia, Livre e Informada (CPLI). Essa inversão cronológica e conceitual reduz a participação social a uma mera etapa formal de mitigação de danos ou de compensação financeira, esvaziando por completo o direito fundamental das comunidades tradicionais de influenciar, de forma efetiva e substancial, o desenho e o resultado final do projeto.

Diante desse manifesto vício de origem, a paralisação integral das ações do Sistema Rodoviário apresenta-se como medida imperativa e indissociável da legalidade estrita. Faz-se necessária a suspensão imediata do cronograma para que todo o projeto seja reconsiderado à luz de uma revisão técnica e jurídica verdadeiramente imparcial, conduzida de forma independente a partir dos resultados colhidos nas consultas populares. Essa auditoria global deve ter a autonomia necessária para avaliar, inclusive, a viabilidade de revogação do projeto e o retorno ao estado anterior garantindo que as salvaguardas da Convenção nº 169 da OIT e da

justiça ambiental não sejam sacrificadas em nome de compromissos políticos e de mercado previamente firmados à revelia da população local.

6. Conclusão

A análise empreendida neste artigo permite concluir que o caso do Sistema Rodoviário Ponte Salvador – Ilha de Itaparica é expressão paradigmática do racismo ambiental no Brasil contemporâneo. Não se trata de episódio isolado de má gestão ou de impacto ambiental colateral de um projeto bem-intencionado: trata-se de um padrão estrutural pelo qual o desenvolvimento econômico é concebido e executado sem que as comunidades racializadas que habitam os territórios afetados sejam reconhecidas como sujeitos de direitos.

As dimensões analisadas (distribuição desigual dos ônus ambientais, irregularidades no licenciamento, violação da consulta prévia, ameaça ao patrimônio sagrado afro-brasileiro e os mecanismos de expulsão territorial) convergem para um mesmo ponto: a invisibilização institucional de comunidades negras, indígenas e tradicionais nos processos que decidem o futuro de seus territórios. Essa invisibilização não é acidente: é o resultado de escolhas políticas e jurídicas que priorizam a lógica do capital ou os objetivos políticos do Estado sobre os direitos fundamentais de populações que, historicamente, já foram vítimas do projeto colonial que fundou o Brasil.

O arcabouço normativo existente (a Constituição Federal de 1988, a Convenção n.º 169 da OIT, a legislação ambiental) é suficiente para impedir a reprodução do racismo ambiental, desde que efetivamente aplicado. O que o caso demonstra é que a eficácia desse arcabouço depende, em última instância, da pressão das comunidades afetadas e da atuação de órgãos como o MPF e o IPHAN, que tiveram papel fundamental na conquista do TAC de julho de 2025. A consulta prévia, quando realizada de forma genuína e qualificada, não é apenas exigência convencional: é instrumento de reversão do racismo ambiental estrutural, pois assegura que as decisões sobre grandes empreendimentos incorporem os saberes, os valores e os direitos das comunidades que mais têm a perder. Sem a pressão dessas instituições para zelar pelo cumprimento das diretrizes legais, os direitos e interesses das comunidades e povos tradicionais pode ser sacrificado.

A Baía de Todos os Santos não é apenas um acidente geográfico: é território de memória, resistência e identidade afro-brasileira. O futuro da Baía e das comunidades que habitam suas margens dependerá da capacidade da sociedade e das instituições de reconhecer que desenvolvimento sem justiça racial é, simplesmente, continuidade da colonização por outros meios.

REFERÊNCIAS

ACSELRAD, Henri; MELLO, Cecília Campello do Amaral; BEZERRA, Gustavo das Neves.

O que é justiça ambiental. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

CATARINE, Ane. “Ponte Salvador-Itaparica: Iphan aponta necessidade de ajustes em estudo para licença”. **A Tarde**, Salvador, 19 de fevereiro de 2026. Disponível em: <https://atarde.com.br/politica/ponte-salvador-itaparica-iphon-aponta-necessidade-de-ajustes-em-estudo-para-licenca-1380215>. Acesso em: 17 de maio de 2026.

BRITO, Matheus. “Projeto da ponte Salvador-Itaparica ameaça territórios e modos de vida, denunciam lideranças”. **Brasil de Fato**, 21 de março de 2025. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2025/03/21/projeto-da-ponte-salvador-itaparica-ameaca-territorios-e-modos-de-vida-denunciam-liderancas/>. Acesso em: 17 de maio de 2026.

BULLARD, Robert D. **Dumping in Dixie: race, class, and environmental quality.** Boulder: Westview Press, 1990.

CONCESSIONÁRIA DO SISTEMA RODOVIÁRIO DA PONTE SALVADOR-ITAPARICA. **Sondagem.** Disponível em: <https://pontesalvadoritaparica.com.br>. Acesso em: 17 de maio de 2026.

CONCESSIONÁRIA DO SISTEMA RODOVIÁRIO DA PONTE SALVADOR-ITAPARICA. **Consulta Prévia.** Disponível em: <https://pontesalvadoritaparica.com.br>. Acesso em: 17 de maio de 2026.

FARIA, Juliete Prado de; FERREIRA, Adegmar José; BENEVIDES, Fábila Rosa. O direito dos povos tradicionais à consulta prévia como alternativa para a concretização do direito ao território. In: CONPEDI. **Direito Ambiental e Socioambientalismo II.** Florianópolis: CONPEDI, 2020, p. 156-171. Disponível em: <https://site.conpedi.org.br/publicacoes/olpbq8u9/62p9x37s/H83bb5B4J86cZnJ4.pdf>. Acesso em: 17 de maio de 2026.

FELIZOLA, Lobato. “Construção da segunda maior ponte do Brasil ameaça ecossistemas e comunidades na Bahia”. **Mongabay Brasil.** Disponível em: <https://brasil.mongabay.com/2024/11/construcao-da-segunda-maior-ponte-do-brasil-ameaca-ecossistemas-e-comunidades-na-bahia/>. Acesso em: 17 de maio de 2026.

FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ. Escola Nacional de Saúde Pública Sergio Arouca. **Breves considerações conceituais e metodológicas sobre o Mapa de Conflitos envolvendo Injustiça Ambiental e Saúde no Brasil.** Rio de Janeiro: Fiocruz/ENSP, [2010]. Disponível em: <https://mapadeconflitos.ensp.fiocruz.br/breves-consideracoes-conceituais-e->

[metodologicas-sobre-o-mapa-de-conflitos-e-injustica-ambiental-em-saude-no-brasil/](#). Acesso em: 17 de maio de 2026.

GAMBÁ – Grupo Ambientalista da Bahia. **Ameaça da Ponte Salvador-Itaparica provoca criação do Comitê Popular de Defesa da Baía de Todos os Santos**. 16 de abril de. 2021. Disponível em: <https://www.gamba.org.br/noticias/ameaca-da-ponte-salvador-itaparica-provoca-criacao-do-comite-popular-de-defesa-da-baia-de-todos-os-santos>. Acesso em: 17 de maio de 2026

HERCULANO, Selene. “O clamor por justiça ambiental e contra o racismo ambiental”. **Revista de Gestão Integrada em Saúde do Trabalho e Meio Ambiente**, São Paulo, v. 3, n. 1, p. 1-20, jan./abr. 2008.

LIMA, Kellen Josephine Muniz de. **Uma cachoeira para Xangô: impactos da urbanização sobre os direitos das comunidades tradicionais de matriz africana na grande Aracaju**. 2017. 229 f. Dissertação (Mestrado em Direitos Humanos) – Universidade Tiradentes, Aracaju, 2017. Disponível em: <https://mestrados.unit.br/wp-content/uploads/sites/5/2017/06/DISSERTA%C3%87%C3%83O-KELLEN-VERS%C3%83O-FINAL-DEP%C3%93SITO-DEFINITIVO.pdf>. Acesso em: 17 de maio de 2026.

SABRINA, Felipe. “Obra da ponte Salvador-Itaparica ameaça terreiros históricos na Bahia”. **The Intercept Brasil**. Disponível em: <https://www.intercept.com.br/2024/12/17/obra-da-ponte-salvador-itaparica-ameaca-terreiros-historicos-na-bahia/>. Acesso em: 17 de maio de 2026.

MBEMBE, Achille. **Necropolítica**. São Paulo: N-1 Edições, 2018.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. **Em evento no MPF, lideranças de comunidades tradicionais apontam riscos da Ponte Salvador-Itaparica**. 17 de junho de 2025. Disponível em: <https://racismoambiental.net.br/2025/06/17/em-evento-no-mpf-liderancas-de-comunidades-tradicionais-apontam-riscos-da-ponte-salvador-itaparica/>. Acesso em: 17 de maio de 2026.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, **MPF firma acordo para garantir consulta a comunidades tradicionais afetadas pela Ponte Salvador-Itaparica (BA)**. 22 de julho de 2025. Disponível em: <https://racismoambiental.net.br/2025/07/22/mpf-firma-acordo-para-garantir-consulta-a-comunidades-tradicionais-afetadas-pela-ponte-salvador-itaparica-ba/>. Acesso em: 17 de maio de 2026.

PACHECO, Tânia. “Desigualdade, injustiça ambiental e racismo: uma luta que transcende a cor”. **Blog Combate Racismo Ambiental**. Disponível em:

<https://racismoambiental.net.br/textos-e-artigos/desigualdade-injustica-ambiental-e-racismo-uma-luta-que-transcende-a-cor/> . Acesso em: 17 de maio de 2026.

SOUZA, Arivaldo Santos de. **Direito e racismo ambiental na diáspora africana**. Salvador: EDUFBA, 2021.

TEIXEIRA, Nathalia das Neves; SILVA, Sabrina Corrêa da; PEDRAZZI, Victoria. “De esgoto a céu aberto e parede madeirite: uma conexão entre periferias, favelas, racismo ambiental e aporofobia”. *In*: COSTA, Renata Almeida da; GORDILHO, Heron José de Santana; PAULA, Benjamin Xavier de (coord.). **Direito e Relações Étnico-Raciais: XXXI Congresso Nacional do CONPEDI Brasília - DF**. Florianópolis: CONPEDI, 2024

UCHÔA, Victor. “Ponte Salvador-Itaparica avança sob temor e incertezas”. 3 de julho de 2025. **Dialogue Earth**. Disponível em: <https://dialogue.earth/pt-br/justica/ponte-salvador-itaparica-avanca-sob-temor-e-incertezas> Acesso em: 17 de maio de 2026.

UNITED CHURCH OF CHRIST. Commission for Racial Justice. **Toxic Wastes and Race in the United States: a national report on the racial and socio-economic characteristics of communities with hazardous waste sites**. New York: United Church of Christ, 1987.