



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE - FURG**

**INSTITUTO DE EDUCAÇÃO**

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM EDUCAÇÃO AMBIENTAL - PPGEA**

**O PORTO E A DESIGUALDADE AMBIENTAL EM RIO GRANDE  
(RS/BRASIL): A EDUCAÇÃO AMBIENTAL NA GESTÃO "EMPRESARIAL  
DOS RISCOS SOCIAIS" E "SOCIAL DO TERRITÓRIO"**

Caio Floriano dos Santos

Rio Grande, março de 2016.



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE – FURG**

**INSTITUTO DE EDUCAÇÃO - IE**

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM EDUCAÇÃO AMBIENTAL – PPGEA**

**DOUTORADO EM EDUCAÇÃO AMBIENTAL**

**O PORTO E A DESIGUALDADE AMBIENTAL EM RIO GRANDE  
(RS/BRASIL): A EDUCAÇÃO AMBIENTAL NA GESTÃO "EMPRESARIAL  
DOS RISCOS SOCIAIS" E "SOCIAL DO TERRITÓRIO"**

Caio Floriano dos Santos

Tese de Doutorado submetida para avaliação ao Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental, da Universidade Federal do Rio Grande, como parte das exigências para obtenção do diploma de Doutor em Educação Ambiental.  
Orientador: Carlos RS Machado

Rio Grande, março de 2016.

## Ficha catalográfica

S237p Santos, Caio Floriano dos.  
O porto e a desigualdade social em Rio Grande (RS/Brasil): a Educação Ambiental na gestão “empresarial dos riscos sociais” e “social do território” / Caio Floriano dos Santos. – 2016.  
256 f.

Tese (doutorado) – Universidade Federal do Rio Grande – FURG, Programa de Pós-graduação em Educação Ambiental, Rio Grande/RS, 2016.  
Orientador: Dr. Carlos Roberto da Silva Machado.

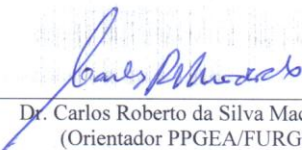
1. Educação Ambiental 2. Desigualdade ambiental  
3. Licenciamento ambiental 4. Justiça ambiental 5. Conflito ambiental  
I. Machado, Carlos Roberto da Silva II. Título.

CDU 504:37

**Caio Floriano dos Santos**

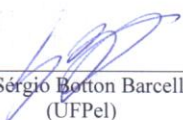
***“O Porto e a desigualdade Ambiental em Rio Grande  
(RS/BRASIL): A Educação Ambiental na gestão ‘empresarial dos  
riscos sociais’ e ‘social do território’”***

Tese aprovada como requisito parcial para a obtenção do grau de Doutor em Educação Ambiental no Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental da Universidade Federal do Rio Grande – FURG. Comissão de avaliação formada pelos professores.

  
Dr. Carlos Roberto da Silva Machado  
(Orientador PPGEA/FURG)

  
Drª. Vanessa Hernandez Caporlingua  
(PPGEA/FURG)

Dr. Henri Acselrad  
(UFRJ)

  
Dr. Sérgio Botton Barcellos  
(UFPeI)

  
Drª. Maria de Fátima Santos da Silva  
(FURG)

## RESUMO

O município de Rio Grande/RS, localizado no extremo sul do Brasil, constituiu-se primeiramente como um porto em virtude de sua posição estratégica para a Coroa Portuguesa. Durante sua expansão migrantes instalaram-se em seu entorno constituindo os Bairros Getúlio Vargas, Santa Tereza, Vila Mangueira, Barra Velha e mais recentemente a Barra Nova. Essa história é constituída de conflitos e desigualdades ambientais que vem sendo imputadas a essas comunidades. Essa realidade é sempre atualizada a cada nova fase de expansão do Porto do Rio Grande, o momento atual é marcado pela modernização portuária e implementação da indústria naval impulsionadas pelo Plano de Aceleração do Crescimento (PAC). Nesse contexto, o objetivo geral de pesquisa foi "identificar e analisar a Educação Ambiental desenvolvida pela Superintendência do Porto do Rio Grande através do Programa de Educação Ambiental no contexto e em relação aos projetos de expansão portuária e industrial e das ações desenvolvidas junto às comunidades em áreas/territórios do seu entorno na cidade de Rio Grande/RS/Brasil (entre 2005-2014)". Valendo-se para isso de procedimentos de pesquisa como entrevistas abertas, levantamento bibliográfico e análise documental procuramos analisar as atividades desenvolvidas pelo Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande - ProEA/PRG e o seu papel nas comunidades, que em nossa hipótese inicial realizava a resolução negociada dos conflitos ambientais através da "gestão empresarial dos riscos sociais" e da "gestão social do território". O ProEA/PRG é uma condicionante da Licença de Operação do Porto do Rio Grande e tem como autoridade portuária a Superintendência do Porto do Rio Grande - SUPRG. Para fazer a análise desses dados nos utilizamos da análise do discurso, por entendermos que os materiais bibliográficos e documentais também são discursos. Tal processo de licenciamento foi oriundo de um conflito ambiental com uma entidade da sociedade civil, a Organização Não Governamental - ONG Centro de Estudos Ambientais – CEA, em que após acórdão judicial, ficou a SUPRG obrigada a realizar o licenciamento ambiental, contratando a Universidade Federal do Rio Grande - FURG para realizar o processo. Em 1995, conforme parecer técnico do IBAMA, foi exigido a elaboração de um Programa de Educação Ambiental - PEA como medida condicionante, que foi elaborado com a assessoria do Departamento de Educação Ambiental do IBAMA e do Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental da FURG. Esse Programa é desenvolvido até os dias atuais através de convênio de prestação de serviço com a FURG. Portanto, afirmamos a tese de que as ações realizadas pelo ProEA/PRG buscam mediar o diálogo com a comunidade e da comunidade com os agentes públicos e privados, atuando na "gestão empresarial dos riscos sociais" e "gestão social do territórios". E, ainda, que a ocupação de espaços e funções deixadas de lado pelo Estado, ampliam o "estoque de capital reputacional" dos empreendimentos através da obtenção da "licença social para operar".

**Palavras-chave:** Educação Ambiental. Desigualdade Ambiental. Licenciamento Ambiental. Justiça Ambiental. Conflito Ambiental.

## ABSTRACT

Rio Grande is a city located in the extreme South of Brazil. At the beginning, Rio Grande was created as a harbor since its strategic location for the Portuguese crown. During the expansion period immigrants arrived at Rio Grande and developed neighborhoods as: Getúlio Vargas, Santa Tereza, Vila Mangueira, Barra Velha and the newest one Barra Nova. This history has been building with conflicts and environmental inequalities, so imposed in these communities. This reality always suffers an updated in every new phase of Rio Grande harbor expansion. For instance, the present moment is marked by the harbor modernization and implementation of the shipbuilding industry developed by the Plano de Aceleração do Crescimento (PAC). In this sense, the goal of this research was to identify and analyze the projects related with Environment Education developed by the Superintendence from the Rio Grande harbor. Moreover, to realize this research was analyzed the context that these projects were in and the actions developed with the community who lives around the harbor area (between 2005 – 2014). Then, the data were collected by qualitative methodologies, such as: open interviews, literature and document analysis. Through these methodologies was examined what activities were developed by the Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande - ProEA/PRG, and what was the role of this program inside the communities. Also, our initial hypothesis was that this program was performing to negotiate the environmental conflicts through "business management of social risks" and "social management of territory". The ProEA/PRG has a high importance, since it makes part of the operate license from Rio Grande harbor that has as an authority The Rio Grande Port Superintendence - SUPRG. Our methodology to analyze this data was analysis of the speech since we understand that all bibliography material and files are also speech. The licensing process began from an environment conflict with one organization of civil society, non-governmental organization (ONG) called Centro de Estudos Ambientais– CEA. After a judicial agreement SUPRG was obligate to realize an environmental license, using in this way the services from the University Federal do Rio Grande – FURG. In 1995, as technical advice of IBAMA, was require the development of an Environment Education Program – PEA as a conditioning that was formulated with the Department of Environmental Education from IBAMA and the postgraduate program in Environment Education from FURG. This program is developed until nowadays through an agreement of service with FURG. The ProEA/PRG actions search for mediate the dialog between the community and the public/private agents, being in this way as a "business management of social risks" and "social management of territory." Still, was observed that there are spaces and functions that are over looked by the state, expanding its "stock reputational capital" and getting their "social license to operate".

**Key-words:** Environmental Education. Environmental Inequality. Environmental Licensing. Environmental Justice. Environmental conflict.

## **DEDICATÓRIA**

Dedico essa Tese a Marcela que esteve comigo em todos os momentos e a todos que participaram direta ou indiretamente nessa pesquisa.

## AGRADECIMENTOS

A tarefa de fazer os agradecimentos sempre foi algo difícil para mim. Sempre fico pensando: e se esquecer de alguém? Mas, passei a entender que isso faz parte e não acontece por falta de carinho ou consideração, apenas por escrevermos essas linhas em um determinado momento.

Certamente a primeira pessoa que gostaria de agradecer é a Marcela. Não tenho qualquer dúvida que esse processo foi mais suave e prazeroso ao seu lado. Companheira de todas horas e momentos, que me estimulou, debateu, criticou, construiu e, principalmente, me apoiou. Com você entendi o companheirismo e o amor verdadeiro. Então, essa tese tem muito de você. Construímos juntos essa tese e sonhamos todos os dias. E tenho a certeza que estaremos juntos para realizar cada um desses sonhos.

Aos meus pais - Fernanda e Pedro - que sempre me apoiaram em minhas decisões. E que sempre estiveram preocupados comigo nessa caminhada. Tentando sempre conversar sobre a escrita para confortar. Serei eternamente grato e agradecido a vocês.

E, também, agradecer as minhas irmãs - Lia e Elisa - por ajudarem na minha trajetória pessoal e acadêmica. Por me darem uma sobrinha (Helena) e um sobrinho (Vicente) que me alegram e estimulam a cada vídeo e foto. São inspiração, carinho e amor! Estender os agradecimentos aos cunhados Guilherme e André pelos papos, conversas, carinho e amor que possuem por essa família.

Aos meus sogros (Lalu e Val) que me acolheram em suas vidas e me permitiram trocas e aprendizados. Foram eles que montaram um cantinho todo especial para que conseguisse escrever e terminar a Tese. Suas perguntas sobre como estava a escrita e como eu estava sempre me estimularam. É muito bom estar junto à vocês.

Ao meu compadre - José - e comadre - Grazi - por me escolherem para ser padrinho da Laurinha e do matrimônio de vocês. A visita feita a Rio Grande e a esse amigo mostra como nos amamos e nos queremos bem. Se a cidade



não era um dos roteiros de férias que sonhamos, o amor e carinho é muito maior que tudo isso.

Para os amigos do Observatório e agregados - Léo, Vinicius, Cleiton, Ana, Bruno, Leila, Eron, Raizza, Wagner, Alvaro, Kate, Cintia, Douglas, Horacio, Marcela e outros - quero agradecer e dizer que essa tese carrega um pouco de cada discussão e debate realizada com vocês. Sei que posso ser chato (talvez até insuportável) durante os debates, mas partilhamos o sonho de um mundo diferente e melhor, sem qualquer desigualdade.

Aproveitar aqui para agradecer a família maravilhosa lá de Caçapava do Sul - Bruno, Mariana, Arjuna e Sidarta - que encheram nossa casa de alegria, luz e cores. Levo vocês sempre comigo.

A dois grandes amigos Paraenses (de coração) que o Doutorado me presenteou - Alexandre e Claudionor. Que em nossas discussões intermináveis durante uma cerveja e outra sempre nos respeitavam e aprendemos a nos admirar em nossas diferenças. Com eles também vieram Léa e Cristiano (esposa e filho de Claudionor) e Thaissa, que foram super importantes em todos os momentos.

Aos servidores da Universidade Federal do Rio Grande - FURG através do Gilmar e Daniele (secretários do PPGEA) que sempre tentaram me auxiliar com meus problemas e questões burocráticas. E aos estagiários da Secretária do PPGEA - nas figuras de Évellin e Diego - por todo carinho e gentileza que sempre me trataram em todos os momentos.

Ao seu João e sua família. Meus vizinhos de porta na minha primeira morada em Rio Grande dizer que o cuidado e carinho me fizeram sentir acolhido nessa cidade. Como vou esquecer da pergunta do Seu João: Catarina, já almoçou? Comeu algo? Que sempre vinha seguida de um convite para almoçar. O cuidado comigo era sempre de um pai e que hoje morando em Pelotas sempre me liga para saber como estou e para falar de futebol.

Aos brothers da Geografia Licenciatura - André, Rafa, Julio e Leo - que na minha loucura de fazer uma outra graduação me acolheram e me incentivaram. Nossas discussões sobre educação sempre me estimularam.

Escutar de vocês as considerações após cada discussão em sala de aula ainda me fazem acreditar em uma outra educação. Parabéns para vocês que não se calam.

A banca pelo carinho e considerações que ajudaram na qualificação final dessa tese. Com a certeza de que levarei os apontamentos como ensinamentos para futuras pesquisas. Agradecer o carinho do Professor Henri Acselrad e sua leitura atenta desde a qualificação.

Por último, mas não menos importante, queria agradecer ao Carlos. Que foi orientador, companheiro e amigo para todos os momentos. Que se tornou durante esse tempo um grande amigo que levarei para o resto da vida. Obrigado pela orientação e construção coletiva.

"Es verde lo que se pinta de Verde" (Eduardo Galeano)

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa de localização de Rio Grande . . . . .	5
Figura 2: Grandes grupos de autores e abordagens sobre conflitos ambientais no Brasil. . . . .	32
Figura 3: Molhes da Barra. . . . .	90
Figura 4a e 4b: Armazéns do Porto Novo e Pátio Automotivo, limítrofes com o BGV e Cais do Porto Novo (respectivamente). . . . .	92
Figura 5: Superporto (esquerda) e DIRG (direita) cortados pela BR 392. Vila Mangueira no canto esquerdo da foto . . . . .	95
Figura 6: Movimentação de Carga Geral no Porto do Rio Grande entre os anos de 2008 e 2015 (ton/ano). . . . .	98
Figura 7: Atividades potencialmente poluidoras. . . . .	101
Figura 8: mapa de localização das comunidades no entorno do Porto do Rio Grande	104
Figura 9: Área da Barra Velha atingida pela expansão portuária. . . . .	106
Figura 10: Área da Barra Nova atingida pela expansão portuária. . . . .	108
Figura 11: Área da Vila Mangueira atingida pela expansão portuária . . . . .	112
Figura 12: Área de expansão portuária no bairro Santa Tereza . . . . .	113
Figura 13: área do bairro Getúlio Vargas atingida pela expansão portuária. . . . .	115
Figura 14: Divisão do Porto do Rio Grande. . . . .	130
Figura 15: Zoneamento do Porto Novo. . . . .	131
Figura 16: Zoneamento Superporto. . . . .	132
Figura 17: Sobreposição Zoneamento do Superporto. . . . .	133
Figura 18: Projetos das Linhas de Ação Portuária e Comunitária do Programa de Educação Ambiental da Superintendência do Porto do Rio Grande. . . . .	160

## **LISTA DE QUADROS**

Quadro 1: Componente, Roteiro e fase da Licença Ambiental.....	70
Quadro 2: Fragilidades da EA no Licenciamento Ambiental.....	73
Quadro 3: Investimentos PAC em Rio Grande/RS. ....	97
Quadro 4:Empresas entrantes no Distrito Industrial do Rio Grande - DIRG. ....	99
Quadro 5: Caracterização dos bairros e vilas localizados nas áreas do Porto Novo e Superporto. ....	144
Quadro 6: Caracterização dos bairros e vilas localizados nas áreas do Superporto..	149
Quadro 7: Situação das condicionantes da LO do Porto do Rio Grande.....	173
Quadro 8: Situação Condicionantes LO do Porto do Rio Grande 2013. ....	175
Quadro 9: Moradores em áreas de interesse da SUPRG. ....	209

## LISTA DE ABREVIATURAS

ABA - Associação Brasileira de Antropologia

AEA - Avaliação de Equidade Ambiental

AP - Audiência Pública

BGV - Bairro Getulio Vargas

CAP/PRG - Conselho de Autoridade Portuária do Porto do Rio Grande

CEA - Centro de Estudos Ambientais

CGA/PRG - Conselho de Gestão Ambiental do Porto do Rio Grande

CIRM - Comissão Interministerial de Recursos do Mar

CONAMA - Conselho Nacional de Meio Ambiente

CTNBio - Comissão Técnica Nacional de Biossegurança

CUT - Central Única dos Trabalhadores

DEPREC - Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais

DIRG - Distrito Industrial do Rio Grande

EA - Educação Ambiental

EIA - Estudo de Impacto Ambiental

ERG - Estaleiro Rio Grande

ETTERN - Laboratório Estado, Trabalho, Território e Natureza

FASE - Federação de Órgãos para Assistência Social e educacional

FAURG - Fundação de Apoio à Universidade Federal do Rio Grande

FEPAM - Fundação Estadual de Proteção Ambiental

FPSO - *Floating Production Storage and Offloading*

FURG - Universidade Federal do Rio Grande

IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais

IBASE - Instituto de Análises Sociais e Econômicas

IN - Instrução Normativa

IPPUR - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional

LI - Licença de Instalação

LO - Licença de Operação

LP - Licença Prévia

MMA - Ministério do Meio Ambiente

ONG - Organização Não Governamental

ONU - Organização das Nações Unidas

PAC - Plano de Aceleração do Crescimento

PDZ - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento

PEA - Programa de Educação Ambiental

PEA - Programa de Educação Ambiental

PNMA - Política Nacional de Meio Ambiente

ProEA/PRG - Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande

PSDB - Partido da Social Democracia Brasileira

PT - Partido dos Trabalhadores

RBJA - Rede Brasileira de Justiça Ambiental

RIMA - Relatório de Impacto Ambiental

SISNAMA - Sistema Nacional de Meio Ambiente

SUPRG - Superintendência do Porto do Rio Grande

UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	1
"O teatro de operações" da pesquisa e a utopia do "espectador emancipado" .....	4
Metodologia .....	9
CAPÍTULO 1: (IN)JUSTIÇAS, DESIGUALDADES E CONFLITOS AMBIENTAIS: consequências da acumulação por espoliação e da resolução negociada de conflitos em benefício dos empreendimentos.....	17
INTRODUÇÃO .....	17
1.1 MEIO AMBIENTE: O DEBATE NO CENÁRIO NACIONAL .....	17
1.2 DESENVOLVIMENTO: PARA QUÊ E PARA QUEM? .....	21
1.3 CONCEITOS CHAVES.....	24
1.3.1 Justiça Ambiental.....	25
1.3.2 Desigualdade Ambiental e Acumulação por espoliação .....	28
1.3.3 Conflitos ambientais.....	31
1.3.4 Resolução negociada, gestão empresarial dos riscos sociais e gestão social do território: antecipação e mediação de conflitos.....	34
CAPÍTULO 2 - EDUCAÇÃO AMBIENTAL: DE ONDE VIEMOS E PARA ONDE VAMOS? .....	40
INTRODUÇÃO .....	40
2.1 A EDUCAÇÃO AMBIENTAL E O SEU LUGAR NA GESTÃO AMBIENTAL.....	40
2.2 EA NA GESTÃO AMBIENTAL.....	45
2.2.1 EA no licenciamento ambiental .....	51
2.3 EA PARA JUSTIÇA AMBIENTAL - NÃO UMA ASPIRINA E NEM UM BAND-AID .....	75
CAPÍTULO 3- A CIDADE DO RIO GRANDE: ANTES DE TUDO UM PORTO.....	81
3.1 UM POUCO DA HISTÓRIA DE RIO GRANDE E O PORTO .....	82
3.2 A CONSTRUÇÃO DOS MOLHES DA BARRA E DO PORTO NOVO AO SUPERPORTO.....	88
3.2.1 Os molhes da barra e o Porto Novo ao longo do século XX .....	88
3.2.2 O Superporto e o Distrito Industrial (DIRG) na ditadura civil-militar .....	92
3.2.3 Modernização portuária e Polo Naval: um plano do Plano de Aceleração do Crescimento .....	95
3.3 NO CAMINHO DOS INVESTIMENTOS AO DESENVOLVIMENTO VIVEM PESSOAS EM SITUAÇÃO DE DESIGUALDADE AMBIENTAL .....	101
3.3.1 Os incentivos financeiros no desenvolvimento do território.....	101
3.3.2 As comunidades .....	103



3.4 IMPACTOS AMBIENTAIS NEGATIVOS: UMA MARCA DA DESIGUALDADE AMBIENTAL .....	116
3.4.1 Poluição Atmosférica .....	116
3.4.2 Poluição das Águas.....	117
3.4.3 Contaminação do solo .....	117
3.4.4 Impactos na saúde .....	118
3.5 OS CONFLITOS AMBIENTAIS E URBANOS.....	118
CAPÍTULO 4 – A DESIGUALDADE AMBIENTAL SOBRE AS COMUNIDADES NAS LEIS, NO LICENCIAMENTO E NA EDUCAÇÃO AMBIENTAL DO PORTO DO RIO GRANDE.....	122
INTRODUÇÃO.....	122
4.1 CONTRADIÇÕES E LACUNAS NAS ATRIBUIÇÕES E EXCLUSÕES DA COMUNIDADE DO ENTORNO DO PORTO DO RIO GRANDE.....	123
4.1.1 Conselho de Autoridade Portuária do Porto do Rio Grande.....	126
4.1.2 Conselho de Gestão Ambiental do Porto do Rio Grande .....	127
4.1.3 Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Rio Grande .....	129
4.2 CONFLITOS, DESIGUALDADES E EDUCAÇÃO AMBIENTAL NO LICENCIAMENTO AMBIENTAL NO EIA E PORTO DO RIO GRANDE .....	134
4.2.1 O licenciamento ambiental surge por pressão da sociedade.....	134
4.2.2 O Estudo de Impacto Ambiental - EIA do Porto do Rio Grande .....	137
CAPÍTULO 5 - PROEA/PRG: EMANCIPADOR/TRANSFORMADOR? .....	162
INTRODUÇÃO.....	162
5.1 ACESSO ÀS INFORMAÇÕES RELATIVAS AO PROEA/PRG.....	162
5.1.1 Solicitação Formal.....	163
5.1.2 Contrato SUPRG e Universidade .....	164
5.1.3 Sítio eletrônico do Porto .....	166
5.1.4 Blog do ProEA/PRG.....	168
5.1.5 Sítio eletrônico do IBAMA .....	168
5.2 O ESPAÇO PARA CRÍTICA AO PROEA/PRG: QUEM PODE FAZÊ-LA? .....	169
5.3 LICENCIAMENTO AMBIENTAL DO PORTO DO RIO GRANDE: UM RITO PROTOCOLAR.....	171
5.3.1 Pareceres Técnicos IBAMA.....	172
5.3.2 Licenciamento ambiental questionado na justiça.....	181
5.3.3 Licenciamento ambiental como processo cartorial .....	182
5.4 PROEA/PRG COMO MEDIADOR DA GESTÃO EMPRESARIAL DOS "RISCOS" SOCIAIS E GESTÃO SOCIAL DO TERRITÓRIO.....	184

5.4.1 Qual a porta de entrada na comunidade? .....	186
5.4.2 Mediação e diálogo .....	188
5.4.3 "Estoque de capital reputacional" e "licença social para operar" .....	196
5.4.4 Empoderamento ou conformação? .....	197
5.4.5 Qual a dificuldade de se trabalhar com pescadores artesanais e regularização fundiária? .....	200
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	211
REFERÊNCIAS .....	218
ANEXOS .....	237

## INTRODUÇÃO

O Brasil atravessa um momento de grandes investimentos em diversos projetos de infraestrutura como, por exemplo: hidrelétricas, portos, rodovias, estradas, projetos eólicos, indústria naval e outros, com o apoio do Estado brasileiro<sup>1</sup> (ZHOURI; OLIVEIRA; MOTTA, 2013). Esses projetos, muitas vezes, são relacionados com a exploração dos recursos naturais, criando quase que um consenso do desenvolvimento econômico através das *commodities* (SVAMPA, 2012 e COLETIVO DE PESQUISADORES DA DESIGUALDADE AMBIENTAL, 2013), e de instalações de infraestrutura associadas, como é o caso da indústria naval e portuária no sul do Brasil (Rio Grande, RS). Nesse cenário, os portos ganham importante destaque por ser um dos principais meios de escoamento proveniente da exploração dos recursos naturais (agrícola, minérios, carnes, etc.), em grande parte para o mercado externo, nesta lógica de produção de mercadorias de “baixo valor agregado” (na linguagem dos economistas). Com isso, se percebe uma profusão de empreendimentos que procuram solucionar os “gargalos de logística”<sup>2</sup>, para facilitar o processo de escoamento da produção (reduzir custos, tempo, perdas, etc.) até os portos. Já o polo naval associado à indústria do petróleo, e as recentes descobertas do pré-sal, serviram como mote a retomada da indústria, por parte do governo Lula (a partir de 2003) (GERHARDT; LOPO; SANTOS; 2014).

Neste movimento de expansão de obras de infraestrutura e mega empreendimentos percebe-se grande participação do Estado através do financiamento (GARZON, 2010; BRANDÃO, 2010). Uma das justificativas utilizadas se embasa na ideia de desenvolvimento e de melhorias para “todos”. Mas, os impactos ambientais negativos decorrentes destas atividades são “externalizados” pelas empresas (sobre alguns) ou assumidos pelos poderes

---

<sup>1</sup>Podemos citar aqui como exemplo o Plano de Aceleração do Crescimento - PAC que vem financiando grandes obras de infraestrutura e megaprojetos, alguns em Rio Grande/RS, como por exemplo, da Energia Eólica com sete projetos. Também cabe o exemplo do BNDES que vem financiando grandes obras de infraestrutura (GARZON, 2010).

<sup>2</sup>Esse discurso de “gargalos”, “gargalos de logística”, “gargalos da infraestrutura” foi sempre tema dos discursos dos empresários e gestores públicos durante a I, II e III Feira do Polo Naval de Rio Grande, o gargalo é apontado como um problema, porém vista como uma oportunidade de negócios.

públicos com recursos de toda a sociedade (beneficiando outros); populações foram/são removidas e o ambiente é transformado em função destes empreendimentos. Portanto, a questão ambiental tem que ser inserida neste debate e no processo em análise.

O desenvolvimento e a sustentabilidade são recorrentes nas justificativas de gestores públicos e empresas. No período que sucedeu o Relatório Brundtland (1987) e a Rio-92, intensificou-se um processo de "ambientalização" das políticas públicas (entre elas, as urbanas). A sustentabilidade tornou-se uma "nova crença destinada a substituir a ideia de progresso" (ACSELRAD, 2009, p.44), cujo objetivo é justificar a forma de exploração de recursos naturais. Em grande parte, essa exploração torna invisíveis populações e seus modos de apropriação dos recursos naturais, o que acaba por gerar uma série de conflitos ambientais (ACSELRAD, 2004a).

Para estas comunidades que vivem nas áreas de "expansão do capital", tal desenvolvimento pode ser insustentável, pois desestruturam suas vidas, relações, afetos e histórias construídas ao longo do tempo. Os projetos de desenvolvimento são pensados como sustentáveis para os negócios, para as empresas e governos que os implementam e, com isso, de alguma forma, lucram com os mesmos (capital monetário ou capital político). Para as comunidades prejudicadas, deslocadas e removidas o que fica é a perda de vínculos, a necessidade de recomeçar tudo.

Neste sentido, não podemos dizer que o sustentável e a sustentabilidade tem apenas uma interpretação, afinal o que é sustentável para um, pode não ser para outros. Quando o governo e as empresas se interessam por áreas habitadas, fazem com que comunidades/populações convivam com a iminência de serem deslocadas em função de projetos de desenvolvimento econômicos, políticos, etc. Cabe salientar, que muitas dessas comunidades foram, ao longo do tempo, "alvos" do esquecimento e descaso do poder público.

Nos tempos atuais, as ações e atividades de remoção são planejadas, apoiadas e antecedidas por ações educativas, que tem o ambiente como tema central, ou seja, a educação ambiental vem sendo utilizada, como parte do

processo de produção da hegemonia capitalista nas remoções, ao ser instituída como "compensação" ou "mitigação". O discurso hegemônico (produção simbólica) e a educação ambiental (produção prática) articulam-se ao mapeamento (cadastramento) e às ações e atividades que viabilizam de forma harmônica os interesses dominantes. Portanto, na prática, acabam perpetuando a desigualdade ambiental existente (ACSELRAD, 2004b; ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009).

No entanto, devemos considerar que, de um lado temos a pressão pelos investimentos das empresas que "ao se beneficiarem" prometem que criarão riqueza, trabalho e "bem estar pra todos" (um mar de oportunidades<sup>3</sup>) conforme os discursos de empresários, governos e seus funcionários (inclusive acadêmicos); de outro, na prática, essa "pressão" cada vez maior gera uma desmobilização e o deslocamento dessas comunidades (ZHOURI; OLIVEIRA; MOTA, 2013). Comunidades que, inclusive, aparecem ou são colocadas como "barreiras" ao desenvolvimento. Tal processo pode ser caracterizado como de "acumulação por espoliação" (HARVEY, 2013), o qual visa de forma articulada entre poder público e privado, manter a acumulação e o lucro cada vez maior do capital que, em nosso caso, acontece com a implantação do polo naval em Rio Grande. Nesse sentido, é importante destacar que "o Estado e a Empresa, apesar de suas diferenças e às vezes de seus conflitos, convergem para a segregação" (LEFEBVRE, 2011, p.99) em nome dos negócios financeiros ou políticos.

Essa convergência gera também contra-movimentos em busca de garantir as formas e usos dos recursos naturais (ACSELRAD, 2004a). Os conflitos são indicadores da divergência e mobilização dos prejudicados. Diante disso, poderíamos dizer, e essa foi uma das questões de pesquisa desta tese, que as atividades de Educação Ambiental desenvolvidas e apoiadas pelas empresas (incluindo o Porto do Rio Grande) são parte deste processo de mapear atores e construir uma relação de confiança com as comunidades,

---

<sup>3</sup> Esse é o slogan na Feira do Polo Naval realizada em Rio Grande (três edições) nas dependências da Universidade Federal do Rio Grande. Sendo essa, notadamente, uma feira voltada apenas para os negócios e a ciência voltada ao desenvolvimento tecnológico para as empresas portuárias e navais.

podendo se enquadrar na "gestão empresarial dos riscos sociais" (ACSELRAD; GIFFONI PINTO, 2009); ou ainda, uma gestão social dos territórios (VIÉGAS; GIFFONI PINTO; GARZON, 2014), que atuam como uma "arma" das empresas frente a qualquer ameaça e conflito ambiental. Portanto, servem como ferramenta/instrumento para mediação de conflitos ambientais (SANTOS *et al.*, 2013), ou de mediação de conflitos "*just in time*" (BEZERRA, 2004) em decorrência de suas ações e atividades, mesmo que os conteúdos dos discursos referente às ações ambientais desenvolvidas por empresas afirmem o contrário.

### **"O teatro de operações" da pesquisa e a utopia do "espectador emancipado"<sup>4</sup>**

A presente pesquisa realizada na cidade do Rio Grande, localizada no Estado do Rio Grande do Sul no extremo sul do Brasil (Figura 1), reconhece o contexto caracterizado por propósitos governamentais ditos neodesenvolvimentistas (ACSELRAD, 2013a). Em Rio Grande, essa onda neodesenvolvimentista foi impulsionada pela expansão e modernização portuária (GERHARDT; LOPO; SANTOS, 2014), baseada também na retomada da indústria naval brasileira<sup>5</sup>, que tem na cidade uma nova localização a partir do ano de 2005.

---

<sup>4</sup> Utilizamos para dar um título ao contexto da pesquisa, sendo elas: o teatro de operações - usada durante a Ditadura Civil/Militar, que cabe no contexto de Rio Grande, que foi durante muito tempo Área de Segurança Nacional; e o "espectador emancipado"- título de obra de Jaques Rancière que busca discutir o papel da arte e da emancipação do espectador.

<sup>5</sup> A discussão sobre a indústria naval brasileira foi tema da campanha eleitoral de 2002 entre Luís Inácio Lula da Silva (PT) e Geraldo Alckmin (PSDB), tendo como base a retomada da produção nacional de navios e plataformas de petróleo, visando atender as demandas da PETROBRAS e TRANSPETRO (GERHARDT; LOPO; SANTOS, 2014).

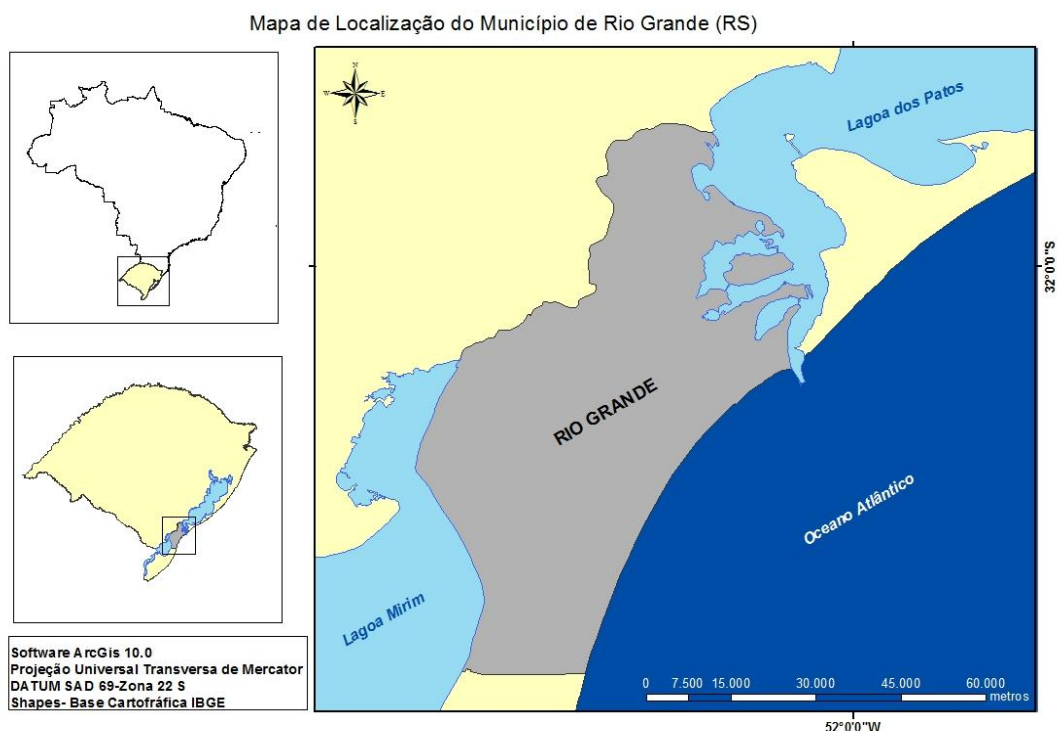


Figura 1: Mapa de localização de Rio Grande (Elaborado por Marcela de Avellar Mascarello).

As áreas consideradas prioritárias para a implantação dos grandes projetos de desenvolvimento em Rio Grande localizam-se em espaços de residência de comunidades cuja situação assemelha-se àquelas descritas, como submetidas à processos de "acumulação por espoliação" (HARVEY, 2013), de "segregação" social (LEFEBVRE, 2011), de "gestão empresarial dos riscos" sociais" (ACSELRAD; GIFFONI PINTO, 2009) e de "gestão social dos territórios" (VIEGAS, GIFFONI PINTO, NOVOA, 2014)<sup>6</sup>. Então, tais empreendimentos e projetos de desenvolvimento, seja de forma antecipada ou como compensação, realizam inúmeras atividades junto às comunidades, para identificar eventuais problemas ou riscos, ameaças ou "gargalos" que possam atrapalhar o bom desenvolvimento do empreendimento (ACSELRAD; GIFFONI PINTO, 2009).

Então, neste cenário e pelo vínculo ao Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental, partimos das seguintes **perguntas de pesquisa**: A Educação Ambiental desenvolvida pelo Programa de Educação Ambiental da

<sup>6</sup> Esses conceitos são trabalhados e definidos durante o capítulo 1.

Superintendência do Porto do Rio Grande - ProEA/PRG que se utiliza de conceitos da Educação Ambiental crítica (como emancipação) tem se constituído como uma forma para se realizar a “gestão empresarial dos riscos sociais” e/ou uma “gestão social dos territórios”? Trabalharia para a antecipação, mediação e "resolução negociada" de conflitos ambientais, auxiliando na perpetuação da injustiça ambiental no município e na “sustentabilidade do capital”?

Porém, para ser crítico pressupõe-se a busca da emancipação que aparece nos discursos e atividades de educação ambiental desenvolvidas pelo ProEA/PRG. No entanto, acreditamos que a intenção do Porto através de seu ProEA não é de emancipar os moradores do seu entorno e em áreas consideradas - pelo porto - para expansão portuária, mas sim de conformar. Assim, inspirados em Jacques Rancière sustentamos que a "emancipação é uma forma de sair de uma situação de minoria" (RANCIÈRE, 2010, p. 168) e esse movimento "começa quando se questiona a oposição entre olhar e agir, quando se compreende que as evidências que assim estruturam as relações do dizer, do ver e do fazer pertencem à estrutura da dominação e da sujeição" (RANCIÈRE, 2012, p.17). Diante essa circunstância, é importante entender os processos envolvidos nessa situação, em que o conflito ambiental é um momento de ruptura com a dominação e sujeição no sentido da emancipação.

Para dar conta dessa pesquisa de doutorado investigamos e estudamos os processos educativos sob a administração da Superintendência do Porto do Rio Grande - SUPRG (autoridade portuária)<sup>7</sup>, que congrega os empreendimentos privados e propostas de ampliação com as comunidades e grupos sociais, sejam eles pescadores, trabalhadores do porto, das empresas e de outras atividades na área de expansão portuária. Nesses locais é a SUPRG que acompanha e supervisiona as atividades desenvolvidas, bem como é a responsável pela administração e fiscalização do Porto organizado

---

<sup>7</sup> É necessário problematizar o uso atribuído às áreas que estão sob o domínio do Porto do Rio Grande, salientando que as mesmas são públicas. Porém, como destacam Anello e Tagliani (2010) apesar de público, o Porto do Rio grande mais parece uma empresa privada, portanto, podemos dizer que essas áreas são administradas visando os interesses privados e não público. Essa questão é facilmente percebida pela constante divulgação na mídia dos novos "recordes" atingidos pelo Porto do Rio Grande.



(Rio Grande - Porto Velho, Porto Novo e Superporto - e São José do Norte - Porto). Dessa maneira, é a SUPRG a representante pelo “bom” desenvolvimento das atividades portuárias em Rio Grande e São José Norte, tendo os processos educativos que estudamos um papel muito importante.

No ano de 1997, o Porto do Rio Grande obteve a Licença de Operação – LO emitida pelo órgão ambiental federal – IBAMA. Esse processo de licenciamento ambiental do Porto do Rio Grande teve sua origem em um conflito ambiental e por pressão da sociedade. Desde 2005, através de uma coordenadoria, a SUPRG desenvolve atividades de educação ambiental – relacionada às ações e políticas associadas à "sustentabilidade", à preservação e à conservação do meio ambiente, bem como de responsabilidade social e ambiental<sup>8</sup>.

Portanto, a escolha pela análise do Programa de Educação Ambiental desenvolvido pela SUPRG (coordenação e operacionalização) se justifica por sua designação pelo governo do Estado do Rio Grande do Sul para a função de autoridade portuária. Ao fato de que as atividades e processos educativos na área portuária nos últimos anos destacaram-se no cenário nacional e regional e pela relevância dada a Educação Ambiental pelo Porto. Neste cenário composto por elementos que, em teoria, poderiam possibilitar a discussão da desigualdade ambiental procuramos através de um olhar crítico entender as atividades e ações de educação ambiental - processos educativos - desenvolvidas nas comunidades atingidas pela atividade portuária.

Nossa **HipóTESE** ao começar a pesquisa era que "o Programa de Educação Ambiental desenvolvido pela SUPRG tem servido de ferramenta/instrumento para "gestão empresarial dos riscos sociais" e/ou "gestão social dos territórios" conseguindo com isso antecipar, mediar e resolver de forma negociada os problemas e conflitos ambientais em conformidade aos objetivos de dar sustentabilidade às atividades do Porto do

---

<sup>8</sup>Como pode ser verificado no site do Porto do Rio Grande: [http://www.portoriogrande.com.br/site/responsabilidade\\_ambiental.php](http://www.portoriogrande.com.br/site/responsabilidade_ambiental.php). Acesso: 20/06/2014. Durante esse trabalho, conforme solicitação de informações realizadas ao Porto do Rio Grande, também tentaremos verificar o montante de recursos destinados a Chefia de Meio Ambiente.

Rio Grande, bem como aos empreendimentos nas áreas de sua responsabilidade, e assim, sendo cúmplice da desigualdade ambiental (histórica) na cidade de Rio Grande/RS/Brasil".

No processo de pesquisa tínhamos como **Objetivo Geral**: identificar e analisar a Educação Ambiental desenvolvida pela Superintendência do Porto do Rio Grande através do Programa de Educação Ambiental (objetivos, atividades, ações, etc.) no contexto e em relação aos projetos de expansão portuária e industrial (licenciamento, deslocamentos, remoções e outros) e das ações desenvolvidas junto às comunidades em áreas/territórios do seu entorno no município de Rio Grande/RS/Brasil (entre 2005-2014).

E, como **objetivos específicos**:

- Descrever as desigualdades ambientais históricas no município de Rio Grande durante seus diferentes ciclos econômicos, e na atualidade, localizando o lugar e papel do porto neste processo, bem como da educação ambiental;
- Mapear os conflitos ambientais ocorridos (período 2005-2014) e latentes (implícitos e explícitos) na área do entorno e de expansão portuária e industrial do município de Rio Grande;
- Caracterizar o novo ciclo de desenvolvimento no município de Rio Grande, através da expansão e modernização da indústria portuária, estabelecimento da indústria naval e energia eólica;
- Levantar os projetos de Educação Ambiental desenvolvidos pelas empresas, indústrias e Superintendência do Porto de Rio Grande junto às áreas impactadas negativamente por seus projetos;
- Caracterizar a educação ambiental e sua relação com (in)justiça ambiental em alguns casos de Portos no Brasil como subsídios e diálogo sobre o tema ao estudo no município de Rio Grande e Região;
- Identificar a perspectiva de EA desenvolvida pelo Programa de EA comunitário da Superintendência do Porto do Rio Grande e suas relações com os conflitos, remoções, etc.

## Metodologia

Para a realização da pesquisa, nos valem de técnicas da pesquisa qualitativa pelo fato de que com ela é possível trabalhar "com o universo dos significados, dos motivos, das aspirações, das crenças, dos valores e das atitudes" (MINAYO, 2010a, p. 21) dos atores/sujeitos envolvidos no teatro de operações em decorrência de suas relações sociais e com o ambiente natural. Além disso, "os métodos qualitativos enfatizam as especificidades de um fenômeno em termos de suas origens e de sua razão de ser (HAGUETTE, 2007, p. 63). Os procedimentos e a questão metodológica foram utilizados para responder ao objetivo geral e específicos; e assim, dar conta de afirmar ou negar a hipótese inicial dessa pesquisa de tese. Dessa maneira, partimos do pressuposto de que:

a questão metodológica propriamente dita, ou seja, a da escolha entre as técnicas (métricas ou não) por referência à **significação epistemológica do tratamento a que será submetido, pelas técnicas escolhidas, o objetivo e a significação teórica das questões que se pretende formular ao objeto ao qual são aplicadas** (BOURDIEU; CHAMBOREDON; PASSERON, 2007, P. 53, grifos nosso).

Para tanto, pensando nas questões formuladas ao objeto, elencamos técnicas e métodos que nos ajudaram a respondê-las e dessa forma entender o papel educativo do ProEA/PRG no novo ciclo de desenvolvimento que atravessa o município do Rio Grande/RS. Considerando a provisoriedade das construções teóricas (MINAYO, 2010a) tendo a gestão ambiental e a educação ambiental como objetivos de nosso estudo.

E para isso, realizamos levantamento de dados e informações, mapeamento dos conflitos e desigualdades socioambientais, que junto com o levantamento histórico serviu para problematizar o processo de "desenvolvimento" pelo qual o município de Rio Grande atravessa. Desse modo, serviu também, para elaborar um cenário que nos ajudou na realização das entrevistas, bem como nas suas análises através da análise de discurso (o discurso em confronto).

- **Levantamento de dados (bibliográficos, documentais e outros) e Mapeamento dos Conflitos**

Um dos objetivos foi levantar dados que serviram de subsídio na realização da caracterização do Programa de Educação Ambiental da Superintendência do Porto do Rio Grande - ProEA/PRG – e problematizar as informações e atividades desenvolvidas. São exemplos das fontes de dados que utilizamos: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Rio Grande; Relatórios do ProEA/PRG; Leis Municipais de isenções fiscais; convênios entre Porto e Universidade, bem como seus respectivos relatórios; Pesquisas desenvolvidas na área do Porto Novo, Superporto, Distrito Industrial do Rio Grande - DIRG e comunidades; Estudos de Impacto Ambiental do Porto e demais empresas; Licenças Ambientais de Operação do Porto; Relatórios da Plataforma Dhesca<sup>9</sup>; entre outros. Não conseguimos acesso a todas as informações solicitadas a SUPRG e FAURG, algumas em virtude de cláusulas contratuais e outras por não disponibilizarem ao pesquisador.

Com isso, organizamos e sistematizamos esses dados em planilhas com as informações relevantes, cuja importância se revelou ao propiciar um panorama sobre a área de estudo, possibilitando-nos compreender alguns aspectos da realidade dessas comunidades. Essas informações também serviram para subsidiar a realização das entrevistas, uma vez que trouxe ao pesquisador um olhar geral sobre a situação das atividades desenvolvidas.

Além disso, essa etapa propiciou a ampliação e a visualização da área para além do discurso oficial de responsabilidade socioambiental realizado pela Superintendência do Porto do Rio Grande. Alguns desses dados foram solicitados às instituições competentes e utilizados. Mas, cabe ressaltar que tivemos uma grande dificuldade no acesso às informações durante a realização da tese, esse assunto será melhor aprofundado.

Os documentos foram analisados através da análise de discurso descrita posteriormente, ou seja, os documentos e pesquisas que conseguimos acesso foram pensados como discursos produzidos, seja pela equipe do ProEA/PRG,

---

<sup>9</sup> "A Plataforma de Direitos Humanos – Dhesca Brasil – é uma rede formada por 40 organizações da sociedade civil, que desenvolve ações de promoção e defesa dos direitos humanos, bem como de reparação de violações de direitos" (PLATAFORMA DE DIREITOS HUMANOS).

pela Universidade ou outra instituição. O objetivo é que através deles se possa pensar como os discursos sobre as localidades são construídos e qual sua função.

Para o mapeamento dos conflitos e da desigualdade ambiental utilizamos duas fontes, sendo a primeira o banco de dados do Observatório dos Conflitos do Extremo Sul do Brasil desde 2011. A segunda fonte são estudos, relatórios e pesquisas, como por exemplo: os relatórios da Plataforma Dhesca, as pesquisas e prestações de serviços desenvolvidas em parceria entre empresas, Universidade e outros. Nesse sentido foi realizada:

- uma pesquisa no Repositório da Universidade Federal do Rio Grande (banco de dados da universidade) procurando pesquisas e publicações que tivessem como lócus a área portuária e que trouxessem como temas: história, poluição, contaminação, doenças, conflitos, moradia, regularização fundiária e outros. Nem todas informações sistematizadas foram utilizadas para a realização dessa pesquisa, mas serviram na tarefa de caracterizar os conflitos e a desigualdade ambiental histórica no município de Rio Grande

Essas informações (dados bibliográficos e conflitos) foram importantes para auxiliar-nos na construção da "realidade objetiva" (BOURDIEU, 2004) evitando, dessa maneira, que se vá de forma "inconsciente em relação à problemática implicada em suas perguntas, privar-se-á de compreender a problemática que os sujeitos implicam em suas respostas" (BOURDIEU; CHAMBOREDON; PASSERON, 2007, p. 56-57). Reiteramos a importância das informações na construção da realidade objetiva, pois nos permitiram uma ampliação do olhar sobre o Porto do Rio Grande, bem como seu discurso em relação a essas áreas e comunidades e as contradições existentes entre seu discurso e suas práticas, mas também serviram no processo de elaboração e realização das entrevistas.

Também, partimos desses conflitos e informações para entender como foram resolvidos os conflitos e problemas ambientais, bem como se as atividades desenvolvidas pelo ProEA/PRG tiveram alguma influência nestas questões.

## - Entrevistas

As entrevistas foram realizadas com os atores envolvidos no processo de implantação e desenvolvimento do ProEA/PRG (Porto, Comunidades, Setor Econômico e Setor público), planejadas com base na "realidade objetiva" construída anteriormente pelos dados secundários e o mapeamento dos conflitos e desigualdade ambiental. Para Gil (2008, p. 109):

pode-se definir a entrevista como a técnica em que o investigador se apresenta frente ao investigado e lhe formula perguntas, com o objetivo de obtenção dos dados que interessam à investigação. A entrevista é, portanto, uma forma de interação social. Mais especificamente, é uma forma de diálogo assimétrico, em que uma das partes busca coletar dados e a outra se apresenta como fonte de informação.

No início da pesquisa planejamos realizar entrevistas semi estruturadas através de roteiro elaborado que serviriam para conduzi-las, sempre com a possibilidade da realização de novas perguntas e aprofundamento de determinadas temáticas que possivelmente surgiriam no decorrer da sua realização. Minayo (2010b, p. 64) descreve que a entrevista semi estruturada "combina perguntas fechadas e abertas, em que o entrevistado tem a possibilidade de discorrer sobre o tema em questão sem se prender à indagação formulada".

Porém, já na primeira entrevista exploratória realizada com o Coordenador Geral do ProEA/PRG se optou por uma entrevista aberta, em que se explicava a pesquisa para os entrevistados e pedia que eles pudessem falar abertamente sobre o tema e a partir de suas falas foram surgindo novas questões. Importante salientar que a construção da realidade objetiva (BOURDIEU, 2004) foi de fundamental importância, bem como as diversas saídas de campo realizadas pelo pesquisador desde 2012 para essas comunidades, antes mesmo da definição do objeto de sua pesquisa. Essas entrevistas em sua maioria foram realizadas individualmente, sendo que duas foram coletivas, uma em dupla e outra com 10 pessoas. As entrevistas coletivas não foram planejadas para ocorrer dessa forma, por isso, não se tratou de um grupo focal. Todas as entrevistas foram gravadas com o consentimento dos entrevistados e foram realizadas anotações no diário de

campo. Antes da realização de todas as entrevistas foram feitas visitas e conversas com os atores a serem entrevistados para se explicar os objetivos da pesquisa. O local da entrevista ficou a critério dos entrevistados que escolheram onde queriam realizá-la, bem como o horário.

A entrevista aberta ou em profundidade é descrita por Minayo (2010b, p. 64) como aquela "que o informante é convidado a falar livremente sobre um tema e as perguntas do investigador, quando são feitas, buscam dar mais profundidade às reflexões". As entrevistas buscaram manifestações, posições, opiniões sobre o Porto, ProEA/PRG, e comunidades - Barra Velha, Barra Nova, Vila Mangueira, Santa Tereza e Bairro Getúlio Vargas. Sendo realizadas entrevistas com: Coordenação Geral e Adjunta do ProEA/PRG (3 entrevistas); Ex Técnico(a) ProEA/PRG (1); Executivo Municipal (Habitação (2); Meio Ambiente (1) e Pesca (1)); Bairro Getúlio Vargas (3 entrevistas - 1 coletiva com 10 pessoas); Vila Mangueira (1 entrevista coletiva com duas pessoas). Nos outros bairros tentamos realizar entrevistas mas não conseguimos uma maior inserção na comunidade. Assim, resolvemos entender e aceitar as negativas como parte do processo e do direito dessas comunidades. Todas as entrevistas nos ajudaram a criar a realidade objetiva.

Algumas vezes as negativas tinham argumentos que nos chamaram a atenção e que nos levaram a entender e não insistir com o processo, como por exemplo: "mais uma pesquisa que não vai mudar em nada as nossas vidas" ou "A Universidade aqui outra vez?" (Diário de Campo, 2014). Por querer fazer um trabalho diferente com o Observatório dos Conflitos do Extremo Sul do Brasil, achamos melhor não insistir nesse momento e tentar realizar outro processo. Essa negativa mostra também a existência de uma sobreposição de pesquisas realizadas por parte da Universidade (algumas contratadas pelo Porto) e, que pelo que entendemos, acabam não retornando com os resultados. É necessário que se reflita sobre essas negativas e a relação criada entre Universidade, empresa e comunidade.

**- Análise de discurso - falas em confronto(relações)**

Para a análise documental, bibliográfica e das entrevistas usamos o método da análise de discurso, baseando-se, primordialmente em Orlandi. Com base nisso, o discurso tem um "efeito de sentido entre locutores" (ORLANDI, 1994), ou seja, que o mesmo se constitui e se constrói entre locutores. Com isso, queremos dizer que:

A Análise de discurso, como seu próprio nome indica, não trata da língua, não trata da gramática, embora todas essas coisas lhe interessem. Ela trata do discurso. E a palavra discurso, etimologicamente, tem em si ideia de curso, de percurso, de correr por, de movimento. O discurso é assim a palavra em movimento: com o estudo do discurso observa-se o homem falando" (ORLANDI, 2012, p. 15).

Nosso objetivo com as entrevistas foi analisar o "homem falando", mas também ao analisar os materiais impressos (bibliografia, projetos, ProEA/PRG, relatórios e outros) verificamos os discursos contidos nesse material. Entendemos que "a Análise de Discurso produz realmente outra forma de conhecimento, com seu objeto próprio, que é o discurso" (ORLANDI, 1994), uma forma que muitas vezes é a única que alguns atores possuem de se expressar, contrapondo-se a um discurso hegemônico previamente construído.

Nesse sentido, "a Análise de Discurso tem seu ponto de apoio na reflexão que produz sobre o sujeito e o sentido — um relativamente ao outro — já que considera que, ao significar, o sujeito se significa" (ORLANDI, 1994, p. 55). Dessa forma, se afastando do "sujeito individual" e do "sujeito universal", levando em consideração que o sentido não está pré-definido, porém, ele não pode ser qualquer um, uma vez que "há determinação histórica do sentido" (ORLANDI, 1994).

Entendemos, com isso, que "o discurso é definido como processo social cuja especificidade está em que sua materialidade é linguística. Há, pois, construção conjunta entre o social e o linguístico" (ORLANDI, 1994, p. 56), e nos cabe entender essa relação e esse processo social, que só é possível através do discurso.

Assim, é "no discurso que o mundo é apreendido, trabalhado pela linguagem e cabe ao analista procurar apreender a construção discursiva dos



referentes" (ORLANDI, 1994, p. 56). A partir disso, buscamos compreender as relações sociais constituintes do discurso e não apenas seus elementos ideológicos, "mas justamente os processos discursivos em que ideologia e linguagem se constituem de forma a produzir sentidos" (ORLANDI, 1994, p. 56). Portanto, não se tratou-se apenas de procurar conteúdo, mas sim de "produzir sentidos" através do discurso, que nos permitiu um novo olhar e nos aproxima de outras formas de saber (ORLANDI, 1994), confrontando-os com outras fontes de informações (GIL, 2008) para a construção desses sentidos.

### **A tese e sua apresentação**

Maria Cecília Minayo diz que "o ciclo de pesquisa não se fecha, pois toda pesquisa produz conhecimento e gera indagações novas". E como parte de um ciclo que "se solidifica não em etapas estanques, mas em planos que se complementam", que é parte de um processo, de um tempo, de um cronograma "pensamos sempre num produto que tem começo, meio e fim e ao mesmo tempo é provisório", de uma "provisoriedade que é inerente aos processos sociais e que se refletem nas construções teóricas" (MINAYO, 2010a, p. 27).

Neste sentido, afirmaria como tese desta pesquisa que o ProEA/PRG ao se posicionar e qualificar como mediador entre comunidades e empreendimentos na área portuária tem trabalhado no sentido de garantir a "gestão empresarial dos riscos sociais" e "gestão social dos territórios" conseguindo com isso antecipar, mediar e resolver de forma negociada os problemas e conflitos ambientais em conformidade aos objetivos de dar sustentabilidade às atividades do Porto do Rio Grande, bem como aos empreendimentos nas áreas sob sua responsabilidade, e assim, sendo cúmplice da desigualdade ambiental (histórica) na cidade de Rio Grande/RS/Brasil:

Assim, a presente tese de doutorado está dividida em 5 capítulos (mais considerações finais). No Capítulo 1 apresentamos o campo teórico em que nos alicerçamos para realizar a análise sobre o ProEA/PRG. Partindo do debate sobre desenvolvimento, conflitos, desigualdade ambiental, (in)justiça

ambiental, resolução negociada de conflitos ambientais, "gestão empresarial dos riscos sociais" e "gestão social do território".

Já no Capítulo 2 trazemos o debate sobre a Educação Ambiental realizada no âmbito acadêmico. Aprofundando os aspectos relacionados à Educação Ambiental na gestão ambiental pública, principalmente no processo de licenciamento ambiental. Realizando para tanto um aprofundamento sobre o processo de licenciamento ambiental e as críticas realizadas por pesquisadores e grupos vinculados a Rede Brasileira de Justiça Ambiental.

No Capítulo 3 foi realizado um resgate histórico desde a constituição da colônia de São Pedro do Rio Grande até a modernização portuária e a implementação da indústria naval no município do Rio Grande. Descrevendo a constituição das comunidades do entorno do Porto Novo e Superporto e os conflitos e desigualdades enfrentadas pelas mesmas.

Posteriormente, no Capítulo 4, apresenta-se as prerrogativas legais da Superintendência do Porto do Rio Grande como autoridade portuária, como por exemplo o Plano de Zoneamento do Porto do Rio Grande e a invisibilidade das comunidades Barra Nova e Vila Mangueira no Superporto. Apresentando o processo de licenciamento ambiental oriundo de um conflito ambiental e a elaboração do Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande - ProEA/PRG como uma medida mitigadora exigida na renovação da Licença de Operação em 2005.

Para no Capítulo 5 fazemos um debate acerca do ProEA/PRG. Apresentando os dados empíricos, documentais, bibliográficos, o diário de campo e as análises sobre os mesmos. Ainda realizando um debate sobre o acesso à informação, à participação e a relação entre Porto e Universidade.

Por fim, apresentamos as considerações finais e as reflexões oriundas dessa pesquisa com suas possibilidades e limitações, que podem servir de ensejo para novas pesquisas.

## **CAPÍTULO 1: (IN)JUSTIÇAS, DESIGUALDADES E CONFLITOS AMBIENTAIS: consequências da acumulação por espoliação e da resolução negociada de conflitos em benefício dos empreendimentos**

### **INTRODUÇÃO**

Nesse capítulo apresentaremos parte da discussão teórica mais geral que embasa a construção dessa tese e de onde (lugar) dentro da teoria, partimos para problematizar o objeto de análise da mesma, o Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande - ProEA/PRG. Assim, optamos por apresentar nesse capítulo um debate sobre Justiça e Desigualdade Ambiental, Conflito Ambiental, Acumulação por espoliação e resolução negociada de conflitos<sup>10</sup>. Esses temas, além de orientarem nossas reflexões, também fazem parte de nossas preocupações como cidadãos e acadêmicos.

### **1.1 MEIO AMBIENTE: O DEBATE NO CENÁRIO NACIONAL**

A Rio-92<sup>11</sup> foi/é considerada um dos marcos da discussão ambiental no Brasil pois marca "a institucionalização do tema ambiental na agenda pública do país" (ZHOURI; VALENCIO, 2014, p. 9). As autoras ainda destacam que

Por um lado, se esta institucionalização significou o reconhecimento da relevância do meio ambiente como tema que concerne toda a sociedade, por outro, ela implicou também a adoção de práticas de governo próprias de um regime internacional que capitaneado por instituições financeiras internacionais, desqualifica o debate político interno da nação brasileira, em sua multiplicidade de visões, trajetórias, tensões e desafios (ZHOURI; VALENCIO, 2014, p. 9).

Portanto, temos assistido a "institucionalização de procedimentos de negociação/mediação/resolução de conflitos ambientais" (ZHOURI; VALENCIO, 2014, p. 9) e a "flexibilização ambiental" em benefício de empreendimentos econômicos (ACSELRAD, 2004c; ACSELRAD, 2013b; ZHOURI; VALENCIO, 2014), que "deslocam o foco de atuação dos "direitos" para o dos "interesses".

---

<sup>10</sup> No capítulo 2, apresentamos a parte da discussão teórica específica sobre Educação Ambiental, bem como a nossa concepção acerca da temática articulando-a com esta parte apresentada neste capítulo.

<sup>11</sup> Conferência realizada pela Organização das Nações Unidas - ONU, na cidade do Rio de Janeiro em 1992, que teve como temática o meio ambiente.

Assim, pode-se perceber que a globalização<sup>12</sup> contribui para o avanço nas reformas liberais e na desregulamentação das normas ambientais, no sentido de propiciar "ganhos de mobilidade" para as grandes corporações internacionais (brasileiras ou não ou ambas em associação). E, com isso uma redução no "custo de deslocamento das unidades de produção de um ponto para outro do espaço produtivo mundial" (ACSELRAD, 2013b, p. 64).

Para a implementação desses projetos, mesmo que distintos (em suas mais diferentes categorias: infraestrutura; produtivo e outros), verificamos a produção e a utilização de discursos pautados na noção de governança ambiental e de desenvolvimento sustentável. A partir desse procedimento, concluímos que é através do discurso que se cria um fato concreto da possibilidade de conciliação entre crescimento econômico e sustentabilidade, sendo essa a fórmula para o desenvolvimento que se diz sustentável (sustentabilidade para quê e para quem?). Nesse debate:

um significado de governança se destaca nessa seara, qual seja, o que remete à idéia de "gestão", inscrito na crença em um consenso inerente à noção de desenvolvimento sustentável. Este consenso aposta na possível conciliação entre os "interesses econômicos", ecológicos e sociais, abstraindo dessas dimensões as relações de poder que, de fato, permeiam a dinâmica dos processos sociais (ZHOURI, 2008, p. 97).

Zhouri e Valencio (2014, p. 9) advertem que:

assistimos, então, à institucionalização de procedimentos de negociação/mediação/resolução de conflitos ambientais e construção de consensos que aparentam aderir às formas democráticas de gestão, mas, em realidade, deslocam o foco de atuação da esfera dos "direitos" para a dos "interesses", flexibilizando direitos constitucionalmente conquistados.

Esse processo coloca em risco "direitos ambientais, fundiários e territoriais de povos indígenas, quilombolas e demais grupos tradicionais, assegurados pela constituição do país e em espaços internacionais" (ZHOURI;

---

<sup>12</sup> Usamos globalização "para referirmo-nos ao conjunto das mudanças (incluindo a ideologia, a cultura e política) ocorridas no mundo" (MARICATO, 2015, p. 19).

VALENCIO, 2014, p. 10)<sup>13</sup>. Esse risco se estende também aos referidos direitos das populações urbanas que vivem em áreas requeridas para a construção ou expansão de empreendimentos, como é o caso do Porto do Rio Grande.

No entanto, de parte do discurso dominante, "não estaria acontecendo nem uma flexibilização nem uma desregulação, mas uma readequação das normas aos interesses da nação" (LEROY, 2014, p. 30)<sup>14</sup>. Argumentos fortalecidos pelo fato das empresas estatais, historicamente, terem um papel fundamental no desenvolvimento de grandes empreendimentos (BRONZ, 2013).

Também faz parte desse processo de flexibilização e desregulação dos direitos um diálogo entre Estado e Setor "Produtivo", em que as comunidades locais e tradicionais são alijadas do processo de participação (ACSELRAD, 2014a). Leroy (2014, p. 29) destaca esse fato ao afirmar que "no Brasil, posteriormente à onda neoliberal e sem aderir a ela, firma-se uma aliança entre o Governo Federal, amplos setores do Congresso e interesses agroindustriais

---

<sup>13</sup> Esse debate da flexibilização de direitos será realizado no que tange à invisibilização das comunidades localizadas no entorno ou dentro da área do Porto Organizado, iniciado por Mascarello e Santos (2015).

<sup>14</sup> Nesse sentido, Leroy (2014) faz um levantamento das "ameaças aos direitos humanos" da "desordem regulatória", sendo elas: **Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 3239** - discorre sob a inconstitucionalidade do critério de autoatribuição fixado para o reconhecimento de comunidades quilombolas; **Medida Provisória (MP) nº 558** dispõe sobre alterações nos limites de Parques Nacionais; **Proposta de Emenda à constituição (PEC) nº 71/2011** pode alterar direitos originários indígenas sobre as suas terras; **Portaria Interministerial nº 419** - pretende limitar os prazos para manifestação de órgãos responsáveis por estudos, análises, avaliação e posicionamento quanto à viabilidade ou não dos empreendimentos; **Lei Complementar nº 140** - divisão entre municípios, estado e união na proteção do meio ambiente, fiscalização, licenciamento e combate ao desmatamento; **Proposta de emenda à constituição (PEC) nº 215** - propósito de transferir para o Congresso Nacional a competência para demarcação de terras indígenas, Unidades de Conservação e titulação de terras quilombolas; **Portaria 303 da Advocacia Geral da União (AGU)** trata da Terra Indígena Raposa Serra do Sol; **Lei Complementar nº 140** trata de obras passíveis de licenciamento; **Mineração em Terras Indígenas** - são treze projetos de leis tramitando no congresso que dispõe sobre o assunto; **Código Florestal** - para beneficiar o agronegócio e a produção agrícola se reduziu as Áreas de Preservação Permanente; **Comissão Técnica Nacional de Biossegurança (CTNBio)** - as sucessivas aprovações de sementes geneticamente modificadas; **Projeto Conserva Brasil** - possibilidade de acesso pela iniciativa privada do banco genético de germoplasmas mantidos pela EMBRAPA; **Comunicado do IBAMA** - Comunicado de 2012 sobre a reavaliação de agrotóxicos; **Decreto nº 1.362** - pesquisa sobre as leis ambientais estaduais.

e industriais para implementar uma política desenvolvimentista", na qual se verifica uma intensificação no sentido da ampliação e crescimento das atividades intensivas em uso dos recursos naturais (LEROY, 2014), mostrando a integração/articulação "estreita do território brasileiro ao circuito do capital mundializado" (ACSELRAD, 2014b, p. 464). E foi, portanto, dessa relação que nas últimas décadas "os órgãos ambientais foram alvo de intensas críticas a propósito de uma alegada "morosidade" na condução dos processos de licenciamento ambiental, considerado o principal entrave para importantes projetos de desenvolvimento do país" (LASCHEFSKI, 2011, p. 21).

Neste contexto em que se constata diferentes interesses, apropriação e uso dos territórios e dos recursos naturais, podemos afirmar existem projetos antagônicos entre os diferentes envolvidos no processo. De um lado, aqueles que habitam os territórios e fazem uso dos recursos naturais para seu sustento, formam famílias e se relacionam de forma específica com o meio ambiente. E, do outro, aqueles que enxergam o meio ambiente como uma possibilidade de negócios e geração de lucros, que encontram no Estado o auxílio necessário para garantir as condições de rentabilidade destes investimentos.

Hoje verifica-se um debate sobre possíveis semelhanças entre o nacional-desenvolvimentismo e o que alguns tem chamado de "neodesenvolvimentismo".

Enquanto no primeiro a ação do Estado esteve relacionada ao processo de industrialização do país, buscando uma internalização do controle sobre os processos de acumulação, o chamado "neodesenvolvimentismo" sugere um aprofundamento da inserção internacional periférica, em que o Estado participa como garantidor da rentabilidade de projetos vinculados ao mercado de *commodities* e exploração de recursos naturais, com a sua correspondente demanda por obras de infraestrutura (COLETIVO DE PESQUISADORES DA DESIGUALDADE AMBIENTAL, 2012, p. 169).

Portanto, podemos perceber que para além do Estado agir como garantidor da rentabilidade desses projetos atua, também, na execução das obras de infraestrutura às quais garantem lucro para outras empresas. Em

decorrência disso, vivemos no Brasil o que se denomina como "consenso das *commodities*" (SVAMPA, 2012) que gera uma acumulação primitiva baseada "na apropriabilidade privada extensiva/intensiva do território" (BRANDÃO, 2010, p. 41) e, ainda, uma acumulação por despossessão/ espoliação (HARVEY, 2013). Mas quais as interações/relações/alianças que tem gerado esse consenso em torno das *commodities*?

Assim, nos perguntamos para quê e para quem está servindo esse desenvolvimento? É importante que possamos explicitar, de forma clara, o que entendemos por desenvolvimento, para que não haja qualquer dúvida. O discurso de desenvolvimento produzido pelo Estado e Empresas trata-se de crescimento econômico, os efeitos/danos revelam as diferenças de apropriação (material e não material) e usos dados para os recursos naturais que explicitam projetos de sociedade e de desenvolvimento diferentes entre esses atores.

## **1.2 DESENVOLVIMENTO: PARA QUÊ E PARA QUEM?**

Para respondermos esta questão é importante refletir sobre os Grandes Projetos de Desenvolvimento, como é o caso do Porto do Rio Grande (foco desta tese) e São José do Norte (município vizinho de Rio Grande com atuação do Porto do Rio Grande) que reproduzem os mesmos discursos. E, entender, para quê e para quem tem servido esse desenvolvimento.

Nesse sentido, Ribeiro (2008, p. 111) salienta que "'desenvolvimento" abarca diferentes visões e posições políticas, variando do interesse em acumulação de poder econômico e político a uma ênfase em redistribuição e igualdade". O desenvolvimento é um campo composto por diversas instituições (RIBEIRO, 2008) e marcado em muitos casos por discursos salvacionistas (GERHARDT; LOPO e SANTOS, 2014), tornando-se "um dos discursos mais inclusivos no senso comum e na literatura especializada" (RIBEIRO, 2008, p. 117). Acsehrad (2014a, p. 87) salienta que:

o "desenvolvimento" é, com efeito, apresentado como bom para todos – a nação, os empresários e o povo. Mas a desconsideração do ponto de vista dos que são atingidos negativamente pelos impactos do desenvolvimento supõe uma

hierarquização de direitos e culturas, a cultura desenvolvimentista tendo precedência sobre as demais.

Mas quem apresenta esse desenvolvimento? Nesse sentido:

O campo do desenvolvimento é constituído por atores que representam vários segmentos de populações locais (elites locais e líderes de movimentos sociais, por exemplo); empresários privados, funcionários e políticos em todos os níveis de governo; pessoal de corporações nacionais, internacionais e transnacionais (diferentes tipos de empreiteiros e consultores, por exemplo); e pessoal de organizações internacionais de desenvolvimento (funcionários de agências multilaterais e bancos regionais, por exemplo). As instituições são parte importante desse campo; elas incluem vários tipos de organizações governamentais, organizações não-governamentais, igrejas, sindicatos, agências multilaterais, entidades industriais e corporações financeiras. (RIBEIRO, 2008, p. 110).

Portanto, disso já poderíamos dizer que a definição sobre o que seria desenvolvimento estaria em debate e em controvérsia. Ribeiro (1992, p. 25) discorre que:

O notável poder do desenvolvimento enquanto ideologia/utopia organizativa se reflete na centralidade que tem nos discursos que informam duas preponderantes visões opostas de sociedade: o discurso capitalista liberal e o socialista. Não obstante suas diferenças evidentes, não deixa de ser correto considerar que, "... enquanto construtos ideológicos, socialismo e capitalismo representam a mesma e fundamental visão 'economicista' do mundo (...) Com relação a desenvolvimento, a maioria dos países socialistas tem políticas que implicam forte compromisso com o significado dominante do conceito, baseadas em crescimento, inovação tecnológica, modernização e uma suposta relação direta entre estes processos e bem-estar humano. Idéias de autonomia local ou de satisfação de necessidades humanas não materiais podem se inscrever em 'modelos alternativos de desenvolvimento' tanto nos países capitalistas, quanto nos socialistas, mas raramente têm o mesmo apoio poderoso dado aos outros componentes de significado e se situam sob o eixo principal do pensamento sobre desenvolvimento apenas como uma corrente opositora (Dahl & Hjort) (RIBEIRO, 1992, p. 25).

Entender esse campo do desenvolvimento, e neste as concepções/definições e os atores envolvidos, é importante para que possamos definir para quê e para quem ele (o desenvolvimento) tem ou não



servido ao longo da história e no presente momento, como é o caso do município de Rio Grande e do Porto do Rio Grande.

No entanto, não podemos esquecer que o Estado tem um papel fundamental para impor, regular, induzir e promover o desenvolvimento, pois ele pode:

usar seus poderes para orquestrar a diferenciação e a dinâmica regional não só por meio de seu domínio dos investimentos infraestruturais (particularmente nos transportes e comunicações, na educação e na pesquisa), mas também mediante sua própria imposição de leis de planejamento e aparatos administrativos. Suas capacidades de reforma das instituições básicas necessárias à acumulação do capital também ter profundo efeitos (tanto positivos como negativos) (HARVEY, 2013, p. 91-92).

Com isso, por mais que pese as diferenças e conflitos entre Estado e empresas os dois acabam por convergir para a realização da segregação social (LEFEBVRE, 2011), pois afinal estamos no capitalismo e o Estado está incluso nesse sistema. É disso, que podemos afirmar que ocorre uma verdadeira bajulação dos governos (diferentes esferas) frente aos investidores e um deslocamento dos capitalistas conforme as mesmas (HARVEY, 2013), como no caso brasileiro, na região de nosso estudo, na subserviência do Estado na acumulação e concentração da terra e riqueza (BRANDÃO, 2010)<sup>15</sup>. Portanto,

"acusar o Estado por sua omissão, em certo sentido, seria reificar os discursos e as estratégias empresariais racionalmente edificadas. Eu diria que o Estado, nesse caso, não está omissos. O Estado é os grandes empreendimentos" (BRONZ, 2013, p. 50).

Assim, com um discurso alicerçado:

sob o manto de uma desenfreada modernização que quer se fazer passar simultaneamente por avanço social, proliferam-se e banalizam-se inúmeras formas de violência que acompanham o processo de desenvolvimento, sobretudo no que tange à subjugação do Outro, a sua desqualificação

---

<sup>15</sup> Em Rio Grande, a ação do Estado é bastante destacada pelos vultuosos investimentos em obras de infraestruturas, através do Plano de Aceleração do Crescimento - PAC (CHAGAS, 2014; CHAGAS; CARVALHO, 2015) ou através de financiamentos para a indústria naval.

epistêmica, ao silenciamento, enfim, das formas alternativas de ver, ser, fazer e dizer. (ZHOURI, VALENCIO, 2014, p. 11-12)

Nesse sentido, vemos no Brasil o aumento de situações de desigualdades, injustiças e conflitos ambientais (COLETIVO DE PESQUISADORES DA DESIGUALDADE AMBIENTAL, 2012). Que tem no campo científico:

em sua matriz tecnologicamente induzida, as ciências duras são, hoje, no Brasil, convocadas a fornecer soluções as mais eficientes para a inserção dos territórios nos circuitos da acumulação, em nome do fortalecimento da “nação” como ente geoeconômico, ignorando, porém, com frequência, a multiplicidade de sujeitos, culturas e projetos que habitam – e significam - os espaços atravessados crescentemente por redes técnicas de exploração e circulação de mercadorias (ACSELRAD, 2014a)

Dessa forma, cria-se uma para-ciência dos impactos que é:

acionada sistematicamente, desconsiderando a presença de povos e comunidades tradicionais no território, levando em conta apenas as relações formais de propriedade da terra, ignorando áreas de uso comum e o pluralismo jurídico vigente" (ACSELRAD, 2014a, p. 97).

Portanto, após destacarmos o debate sobre o desenvolvimento e sua relação com concepções e utopias por diferentes atores em sua disputa pelo meio ambiente (uso dos recursos, etc.), em que o Estado e os Governos possuem um papel de destaque nesse cenário atuando, principalmente, como garantidor dos empreendimentos.

Para tanto, na parte seguinte iremos apresentar conceitos/definições centrais nos debates e reflexões realizados durante essa pesquisa, tentando, com isso, constituir o panorama do campo teórico que sustentou a realização dessa tese.

### **1.3 CONCEITOS CHAVES**

Estes conceitos e/ou definições fundamentaram, ajudaram e inspiraram na reflexão sobre a realidade de Rio Grande, o Porto do Rio Grande e a Educação Ambiental desenvolvida pelo Porto. E, ao mesmo tempo dão

sequência à parte anterior explicitando mais elementos às reflexões críticas anunciadas anteriormente.

Para facilitar a leitura e a melhor apresentação de nossa perspectiva, decidimos por relacioná-los em itens.

### **1.3.1 Justiça Ambiental**

Uma das inspirações na/para a realização desta tese é o compromisso cidadão e acadêmico contra a desigualdade e injustiça ambiental. Para tanto, resgataremos brevemente a história e definições sobre a temática e seu conteúdo.

O debate sobre justiça ambiental aparece nos Estados Unidos da América - EUA durante a década de 1960, principalmente, por parte de organizações que lutavam pela garantia dos direitos civis. Porém, pode-se afirmar que é no início da década de 1980 que se evoca a noção de justiça ambiental (ACSELRAD, HERCULANO, PÁDUA, 2004; ACSELRAD, MELLO, BEZERRA, 2009), através de uma "articulação criativa entre lutas de caráter social, territorial, ambiental e de direitos civis" (ACSELRAD, MELLO, BEZERRA, 2009, p. 17) que acabou por se consolidar em "uma rede multicultural e multirracial (...) no enfrentamento do 'racismo ambiental'" (ACSELRAD, MELLO, BEZERRA, 2009, p. 23). Essa articulação criativa é uma característica bem marcante nos movimentos e nas lutas por justiça ambiental, cada qual com suas especificidades.

Em seguida, com a crescente mobilização e com a consolidação do debate sobre justiça ambiental nos EUA, que chega a influenciar o debate do movimento ambientalista e sobre a legislação ambiental vigente, ocorre uma rápida internacionalização do movimento, principalmente em países caracterizados por extremas desigualdades, como é o caso do Brasil (ACSELRAD, HERCULANO, PÁDUA, 2004). Essa internacionalização possui como fato importante o de se opor aos "movimentos NIMBY (em inglês: *not in my backyard* – 'não no meu quintal')" (ACSELRAD, MELLO, BEZERRA, 2009,

p. 27), evitando, com isso, que os problemas ambientais sejam exportados para outros quintais, lógica destacada pelo "memorando *Summers*"<sup>16</sup>.

O memorando *Summers* sugere que as indústrias poluidoras sejam deslocadas para os países pobres, apresentando três argumentos:

1- O meio ambiente seria apenas uma preocupação 'estética' típica apenas dos bem de vida; 2- os mais pobres, em sua maioria, não vivem mesmo o tempo necessário para sofrer os efeitos da poluição ambiental. (...); 3- pela 'lógica' econômica, pode-se considerar que as mortes em países pobres tem um custo mais baixo do que nos países ricos, pois seus moradores recebem salários mais baixos. (ACSELRAD, MELLO, BEZERRA, 2009, p. 7)

Esses argumentos, em sua simplicidade, sustentam a lógica utilizada entre países e dentro de um próprio país, com a criação de "bota foras", "paraísos de poluição" e/ou "zonas de sacrifício" (ACSELRAD, 2004c) ou seja, que certos lugares estão mais propensos a receber as indústrias e os empreendimentos com alto potencial poluidor.

Na perspectiva de se evitar essa "exportação" das indústrias poluidoras e seus impactos negativos, o movimento por justiça ambiental americano esteve no Brasil em 1998 e "desenvolveram na ocasião contatos com organizações não governamentais e pesquisadores", onde foi realizada uma mesa redonda sobre a temática na Universidade Federal do Rio de Janeiro (ACSELRAD ; MELLO; BEZERRA, 2009, p. 39). Após esse primeiro contato, no ano 2000, foi publicado o material "Sindicalismo e Justiça Ambiental" (três volumes), pela Central Única dos Trabalhadores - CUT/RJ, IBASE, Instituto de Pesquisas e Planejamento Urbano - IPPUR da UFRJ e apoio da Fundação Heinrich Böll, sendo um marco inicial de sistematização, divulgação e debate sobre esse assunto no país (HERCULANO, 2002, p. 7).

Essa publicação motivou a discussão que levou a realização do Seminário Internacional Justiça Ambiental e Cidadania, no ano de 2001, na cidade de Niterói, que acabou por resultar na criação da Rede Brasileira de

---

<sup>16</sup> Esse memorando foi elaborado pelo economista chefe do Banco Mundial *Lawrence Summers* para um debate interno, mas que acabou vazando para a imprensa na véspera da Rio-92.

Justiça Ambiental<sup>17</sup> (ACSELRAD; HERCULANO; PÁDUA, 2004; ACSELRAD ; MELLO; BEZERRA, 2009), a qual tem como seus princípios e práticas:

- a) asseguram que nenhum grupo social, seja ele étnico, racial ou de classe, suporte uma parcela desproporcional das consequências ambientais negativas de operações econômicas, de decisões de políticas e de programas federais, estaduais, locais, assim como da ausência ou omissão de tais políticas;
- b) asseguram acesso justo e equitativo, direto e indireto, aos recursos ambientais do país;
- c) asseguram amplo acesso às informações relevantes sobre o uso dos recursos ambientais e a destinação de rejeitos e localização de fontes de riscos ambientais, bem como processos democráticos e participativos na definição de políticas, planos, programas e projetos que lhes dizem respeito;
- d) favorecem a constituição de sujeitos coletivos de direitos, movimentos sociais e organizações populares para serem protagonistas na construção de modelos alternativos de desenvolvimento, que assegurem a democratização do acesso aos recursos ambientais e sustentabilidade do seu uso. (Declaração de Princípios da Rede Brasileira de Justiça Ambiental in: ACSELRAD, HERCULANO, PÁDUA, 2004, p. 15)

Esses princípios, que serão retomados adiante, são basilares para uma educação ambiental, para justiça ambiental, e também para discutirmos: que modelo de desenvolvimento é esse? E para que e para quem eles têm servido?

Portanto, a injustiça ambiental é o "fenômeno de imposição desproporcional dos riscos ambientais às populações menos dotadas de recursos financeiros, políticos e informacionais" (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009, p. 9). E em contraposição:

cunhou-se a noção de *justiça ambiental* para denominar um quadro de vida futuro no qual essa dimensão ambiental da injustiça social venha a ser superada. Essa noção tem sido utilizada, sobretudo, para constituir uma nova perspectiva a integrar as lutas ambientais e sociais (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009, p. 9).

Então, parte-se dessa perspectiva e desse entendimento para se promover a discussão sobre educação ambiental, que se quer promotora da justiça ambiental (SANTOS; GONÇALVES; MACHADO, 2015). No atual cenário, ocorre a negação da possibilidade de um "modelo alternativo de

---

<sup>17</sup> O Observatório dos Conflitos do Extremo Sul do Brasil, ao qual essa pesquisa está vinculada, passou a integrar a Rede Brasileira de Justiça Ambiental (2014).

desenvolvimento" baseado na igualdade e justiça ambiental e nas necessidades e usos materiais e não materiais dessas populações em sua relação com os recursos naturais. Porém, o modelo dominante de desenvolvimento é um indutor da configuração de desigualdade ambiental em todo país, em que os conflitos ambientais "evidenciam as reivindicações expressas por grupos e/ou movimentos que, por sua vez, não estão sendo 'atingidos' pelo chamado 'desenvolvimento para todos'" (SANTOS; MACHADO, 2013a, p. 200), revelando dessa forma uma configuração desigual no território (SANTOS; MACHADO, 2013a).

### **1.3.2 Desigualdade Ambiental e Acumulação por espoliação**

Ao analisar a temática do meio ambiente sob o prisma da desigualdade ambiental se "rompe com o senso comum que responsabiliza igualmente a todos os seres humanos pelos danos ambientais, o que pressuporia o caráter "democrático" da distribuição dos efeitos destes males" (COLETIVO DE PESQUISADORES DA DESIGUALDADE AMBIENTAL, 2012, p. 166). Em contraposição, "demandas mais politizadas por direitos iguais à 'proteção ambiental' sustentam que toda a distribuição desigual dos danos decorre do padrão discriminatório das políticas adotadas ou 'ausência' concreta de políticas" (ACSELRAD, 2014b, p. 470).

Assim, a noção de desigualdade ambiental "procura evidenciar que o 'planeta' não é compartilhado de forma igual entre todos e que para se construir um mundo efetivamente 'comum' seria preciso que as iniquidades fossem devidamente enfrentadas" (COLETIVO DE PESQUISADORES DA DESIGUALDADE AMBIENTAL, 2012). Essa desigualdade ambiental é cunhada na lógica do memorando *Summers* ou do risco comum a todos, apesar de "tais justificativas, absolutamente inaceitáveis na lógica dos direitos, correspondem, porém, àquilo que se tem observado na prática corrente" (COLETIVO DE PESQUISADORES DA DESIGUALDADE AMBIENTAL, 2012, p. 167). Portanto, existe assim, "uma *lógica política relacional* que otimiza as condições territoriais da acumulação de capital através da degradação das condições de vida dos grupos sociais dotados de menor poder de influência

nas decisões políticas e econômicas" (ACSELRAD, 2014b, p.471), o que deixa claro que a implantação de tal lógica só é possível "desde que se constituam os meios políticos" (COLETIVO DE PESQUISADORES DA DESIGUALDADE AMBIENTAL, 2012, p. 167).

Sendo assim, não existe dúvida de que a lógica perversa da migração de indústrias poluentes para países em desenvolvimento já vinha acontecendo (pós 1970) com o auxílio da busca por atração de investimentos realizada por parte de governos locais, regionais e nacionais, recorrendo muitas vezes à flexibilização das legislações ambientais e urbanísticas (ACSELRAD, MELLO, BEZERRA, 2009; COLETIVO DE PESQUISADORES DA DESIGUALDADE AMBIENTAL, 2012). Com o interesse demonstrado na atração de novos investimentos, corporações com atividades altamente danosas ao meio ambiente começaram a desenvolver chantagem locacional<sup>18</sup> com os governos locais (COLETIVO DE PESQUISADORES DA DESIGUALDADE AMBIENTAL, 2012), que é o:

mecanismo através do qual os capitais móveis pressionam os poderes locais e os atores sociais menos móveis pela obtenção das condições sociais e ambientais as mais vantajosas para sua rentabilização - configura uma coalizão desenvolvimentista que opera uma espécie de "servidão voluntária produzida", que, através das desregulações, faz dos detentores do poder de investir quase-sujeitos das políticas urbanísticas, ambientais e, em alguma medida, científicas<sup>6</sup>. Com a imposição das condições mais desejáveis para si, os grandes empreendimentos tornam-se também "quase-sujeitos" dos limites de aceitabilidade dos riscos sociais e ambientais para a própria população (ACSELRAD, 2014a, p.94-95).

Criando um esvaziamento da dimensão política do debate ambiental e as condições necessárias para a criação e materialização da desigualdade ambiental (ACSELRAD, MELLO, BEZERRA, 2009; COLETIVO DE PESQUISADORES DA DESIGUALDADE AMBIENTAL, 2012; ACSELRAD,

---

<sup>18</sup> A chantagem locacional se dá entre pela imposição da escolha de duas situações ruins, como por exemplo: a escolha entre uma hidrelétrica que atinge a população indígena e ribeirinha ou energia nuclear. Ou mesmo entre duas localidades com objetivo de se obter mais benefícios por parte do governos (ACSELRAD, MELLO, BEZERRA, 2009). Temos o exemplo do caso FORD que realizou chantagem locacional entre os Estados do Rio Grande do Sul e Bahia para sua instalação, decidindo por se instalar na Bahia após o Governador Olívio Dutra não ceder as barganhas solicitadas pela empresa.

2013b. Nesse sentido, faz-se necessário a criação do receituário "somos todos responsáveis pela degradação ambiental" (COLETIVO DE PESQUISADORES DA DESIGUALDADE AMBIENTAL, 2012, p. 167) e "somos todos responsáveis pela salvação do planeta", como se o uso dos recursos naturais e os impactos negativos relativos a este fossem iguais, esvaziando dessa forma qualquer debate político sobre meio ambiente e possíveis contestações a essas formas de apropriação (COLETIVO DE PESQUISADORES DA DESIGUALDADE AMBIENTAL, 2012).

Dessa forma, era necessário "mostrar que as instituições políticas convencionais poderiam internalizar as preocupações ecológicas no propósito de conciliar o crescimento econômico com a resolução dos problemas ambientais" (ACSELRAD, 2013b, p. 64), e criar uma crença (quase que uma religião) na adaptação tecnológica, visando à celebração da economia de mercado como solução (ACSELRAD, 2013b). Fica claro que legitimar o mercado é a melhor solução para qualquer e todo problema ambiental (ACSELRAD, 2013b), visto que o "Estado, com seu monopólio da violência e suas definições da legalidade, tem papel crucial no apoio e na promoção desses processos" (HARVEY, 2013, p. 121).

Podemos afirmar que

"o poder hegemônico do Estado costuma ser empregado para garantir e promover arranjos institucionais internacionais e externos por meio dos quais as assimetrias das relações de troca possam funcionar em favor do poder hegemônico" (HARVEY, 2013, p. 147).

Relação que pode ser perfeitamente percebida no processo de licenciamento ambiental no Brasil como rito meramente protocolar (CARNEIRO, 2005; ZHOURI *et al.*, 2005; LISBOA, 2009).

Com isso, percebe-se na geografia desigual do capitalismo (HARVEY, 2011) a identificação desde seu início um processo de "mercadificação e privatização da terra e a expulsão violenta de populações camponesas; a conversão de várias formas de direitos de propriedade (comum, coletiva, do Estado, etc.) em direitos exclusivos de propriedade privada" (HARVEY, 2013, p.121). Tal processo, o autor denomina de acumulação por espoliação "que



pode ser aqui interpretada como o custo necessário de uma ruptura bem-sucedida rumo ao desenvolvimento capitalista com o forte apoio do Estado" (HARVEY, 2013, p. 128). Fato esse, que faz com que ocorra a "privatização de fato - via de regra, silenciada - de espaços de uso comum" (ACSELRAD, 2014a).

### **1.3.3 Conflitos ambientais**

É crescente a ampliação da discussão e pesquisas sobre a temática acerca dos conflitos ambientais no Brasil. Essa afirmação "pode ser atestada pela presença de grupos de trabalho voltados para a sua discussão nos principais encontros brasileiros de ciências sociais (...), nas reuniões da Associação Brasileira de Antropologia (ABA)" (FLEURY; ALMEIDA; PREMEBIDA, 2014, p. 59).

Os autores afirmam que nos trabalhos e pesquisas realizados sobre conflitos ambientais no país, podem:

ser identificados três grandes grupos de autores e abordagens que configuram os conflitos ambientais como campo de investigação no Brasil atualmente: a) aqueles que dialogam com a sociologia ambiental internacional, considerada de modo amplo, orientando suas pesquisas a partir dos debates sobre arenas públicas, sociedade de risco, modernização ecológica, sustentabilidade e sociologia rural e interdisciplinaridade (Fuks, 2001; Ferreira, 1996; Almeida, 1997; Guivant, 1998; Brandenburg, 2005, entre outros); b) autores que se apropriam do arcabouço teórico-metodológico da sociologia crítica, influenciados pelas pesquisas de Pierre Bourdieu, e discutem conflitos ambientais a partir de relações simbólicas e de poder/dominação (Lopes, 2004; Acselrad, 2004; Zhou; Laschefski, 2010, entre outros); e c) autores identificados com a antropologia, que discutem conflitos ambientais a partir de análises sobre povos tradicionais e grandes projetos de desenvolvimento. (Ribeiro, 1991; Almeida, 1996; Magalhães, 2007; Carneiro da Cunha, 2009). (FLEURY; ALMEIDA; PREMEBIDA, 2014, p. 58 - 59).

Esses três grandes grupos descritos por Fleury, Almeida e Premebida, na revista *Sociologias* (2014), são cartografados na Figura 2, que ajuda a compreender o campo acadêmico do conflito ambiental no Brasil.

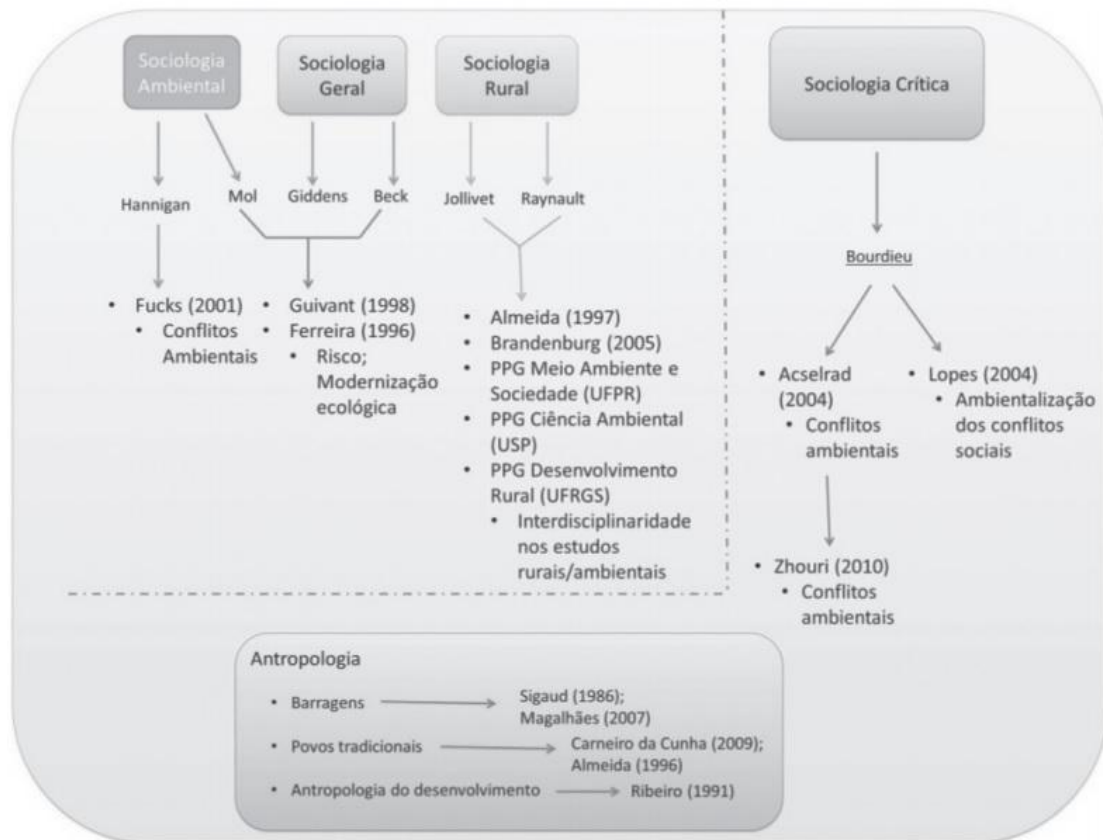


Figura 2: Grandes grupos de autores e abordagens sobre conflitos ambientais no Brasil.  
 Fonte: FLEURY; ALMEIDA; PREMEBIDA, 2014.

Para os autores, a análise inspirada na sociologia crítica, que é aquela na qual estamos inseridos e nos referenciamos, teve grande influência no desenvolvimento de trabalhos e pesquisas no Brasil, pois tem "como um dos seus principais eixos é a valorização das disputas para a apropriação social nestes conflitos, destacando a sua dupla dimensão, material e simbólica" (FLEURY, ALMEIDA, PREMEBIDA, 2014, p. 65). Isso porque, as lutas pelo uso e apropriação dos recursos sociais são lutas por sentidos culturais formados nessa relação (ACSELRAD, 2004a) e nestas disputas. Então, os conflitos ambientais são:

aqueles envolvendo grupos sociais com modos diferenciados de apropriação, uso e significação do território, tendo origem quando ao menos um dos grupos tem a continuidade das formas sociais de apropriação do meio que desenvolvem ameaçadas por impactos indesejáveis – transmitidos pelo solo, água, ar ou sistemas vivos decorrente do exercício das práticas de outros grupos (ACSELRAD, 2004a, p. 26).

Podemos, então, afirmar que os conflitos ambientais acabam por explicitar (minimamente) a disputa pela partilha do sensível (RANCIÈRE, 2009), visto que esse:

sistema de evidências que revela, ao mesmo tempo, a existência de um *comum* e dos recortes que neles definem lugares e partes respectivas. Uma partilha do sensível fixa portanto, ao mesmo tempo, um comum partilhado e partes exclusivas. Essa repartição das partes e dos lugares se funda numa partilha de espaços, tempos e tipos de atividades que determina propriamente a maneira como um *comum* se presta à participação e como uns e outros tomam parte nessa partilha (RANCIÈRE, 2009, p. 15).

Assim, "o conflito separa dois modos do estar-junto humano, dois tipos de divisão do sensível" (RANCIÈRE, 1996, p. 40) e, portanto, se choca com a ideia do único e do homogêneo e de que tais projetos estejam beneficiando a todos de forma equânime. Ou, ainda, podemos afirmar que o conflito é o momento de ruptura dessa partilha do sensível.

No entanto, os "conflitos não se restringem apenas a situações em que determinadas práticas de apropriação material já estejam em curso, **mas se iniciam mesmo desde a concepção e/ou planejamento de certa atividade espacial ou territorial**"<sup>19</sup> (ZHOURI & LASCHEFSKI, 2010, p. 17-18. Grifos nossos).

Sendo assim, o conflito ambiental acaba por se materializar em dois campos distintos da luta social, sendo que:

**o primeiro domínio** se refere ao espaço social propriamente dito, em que a distribuição diferencial dos capitais que estão em jogo se traduzem em potenciais desiguais para a posse, uso e controle do espaço. A espacialização das formas sociais de apropriação dos recursos resultam, assim, em situações conflitivas em que os usos empreendidos pelos segmentos dominantes incidem sobre territórios e recursos ocupados e mobilizados pelos grupos mais vulneráveis. **O segundo domínio** nos remete, por sua vez, à esfera simbólica, ao campo em que se confrontam discursos, sentidos e projetos distintos que disputam legitimidade e reconhecimento (ZHOURI; OLIVEIRA, 2010, p. 448. Grifos nossos).

---

<sup>19</sup> Podemos perceber essa questão no projeto de desenvolvimento do Porto do Rio Grande, como demonstram Mascarello e Santos (2015), que apresentaremos no capítulo 4.

Neste contexto, e desde estas perspectivas, tais empreendimentos ou mega-empreendimentos, muitas vezes, tem o Estado como aliado, cedendo a todas as demandas desse setor, principalmente, transformando territórios de uso comum em propriedade privada, sempre calcado no discurso do "desenvolvimento" e do "crescimento econômico" (ZHOURI, LASCHEFSKI, 2010). E, na medida em que em toda a América Latina ocorreu um aumento da exploração dos recursos naturais, ocorreu um choque entre as duas formas de uso e significação dos territórios, e com isso poderíamos afirmar que "esta é a raiz do que se tem visto na América Latina como uma crescente disseminação de conflitos ambientais" (ACSELRAD, BEZERRA, 2010, p. 34). O que provoca também um aumento da preocupação em se controlar esses conflitos com a criação e a disseminação de diferentes técnicas (ACSELRAD; BEZERRA, 2010).

#### **1.3.4 Resolução negociada, gestão empresarial dos riscos sociais e gestão social do território: antecipação e mediação de conflitos**

Nota-se nos últimos anos uma tentativa de se flexibilizar normas e leis que garantem (ou garantiam) "os direitos ambientais, fundiários e territórios dos povos indígenas, quilombolas e demais grupos tradicionais, assegurados pela Constituição do país e em espaços internacionais" (ZHOURI; VALENCIO, 2014, p. 10). Fato que faz com que se gere um esforço maior de análise sobre a noção de conflitos ambientais e as formas "legalizadas" de expropriação dos territórios (ZHOURI; VALENCIO, 2014). Então, esses "conflitos emergem e se explicitam num pano de fundo comum que é o da contestação ao modelo neodesenvolvimentista que vem recrudescendo as injustiças sociais e intolerâncias de variados matizes" (ZHOURI; VALENCIO, 2014, p. 11). Sendo, portanto, o conflito ambiental um ato político, visto que "a política não é feita de relações de poder, é feita de relações de mundos" (RANCIÈRE, 1996, p. 54).

Isto porque, diante do aumento dos conflitos ambientais, percebe-se uma preocupação crescente, por parte dos governos e empresas, em manter a "boa imagem", nesse sentido, chama a atenção "projetos voltados para a disseminação de tecnologias de resolução de conflitos ambientais"

(ACSELRAD, BEZERRA, 2010, p. 35)<sup>20</sup>. Portanto, existe "no fundo, o estilo harmônico, bem como as ideologias relacionadas, são, possivelmente, acomodações internas à conquista e à dominação" (NADER, 1996) e uma harmonia coerciva que age para silenciar (NADER, 1996) e resolver os conflitos ambientais (ACSELRAD; BEZERRA, 2010) criando uma democracia consensual (RANCIÈRE, 1996). Tais aspectos ligam-se diretamente ao conteúdo dos discursos da política tradicional, bem como toda sua rede de relações.

A "intolerância pelo conflito impregnou a cultura para evitar, não as causas da discórdia, mas sua manifestação, e, a qualquer preço, criar consenso, homogeneidade, concórdia" (NADER, 1996), e com isso desaparece da política, uma vez que ela "existe quando a ordem natural da dominação é interrompida pela instituição de uma parcela dos sem-parcela" (RANCIÈRE, 1996, p. 26). Ainda, para o autor:

Ela define o comum da comunidade como comunidade política, quer dizer, dúvida, baseada num dano que escapa à aritmética das trocas e das reparações. **Fora dessa instituição, não há política. Há apenas ordem da dominação ou desordem da revolta** (RANCIÈRE, 1996, p. 26-27).

Para Rancière, "a política ocupa-se do que se vê e do que se pode dizer sobre o que é visto, de quem tem competência para ver e qualidade para dizer, das propriedades do espaço e dos possíveis do tempo" (RANCIÈRE, 2009, p. 17). O autor afirma que:

**chamamos geralmente por política o conjunto dos processos pelos quais se operam a agregação e o consentimento das coletividades**, a organização dos poderes, a distribuição dos lugares e funções e os sistemas de legitimação dessa distribuição. Proponho dar outro nome a essa distribuição e ao sistemas dessas legitimações. **Proponho chamá-la de polícia** (RANCIÈRE, 1996, p. 41).

---

<sup>20</sup> "Projetos voltados para a disseminação de tecnologias de resolução de conflitos ambientais" que buscam manter entre outros aspectos a "boa governança". Esse debate é de suma importância, pois entendemos que é nesse sentido que a Educação Ambiental têm servido (SANTOS *et al.*, 2013), principalmente para aqueles programas/projetos propostos como medida compensatória no processo de licenciamento ambiental, como é o caso do ProEA/PRG, que trataremos durante os próximos capítulos da tese.

É necessário exercer a "polícia"<sup>21</sup> para operar "a agregação e o consentimento das coletividades" e, se possível, evitar qualquer forma de conflito. Assim, Nader (1996) destaca uma mudança na forma de se lidar com os conflitos através da resolução alternativa de disputa - ADR (sigla em inglês), sendo que:

os anos 60 foram descritos como confrontadores: uma época em que muitos grupos sociais, nos Estados Unidos, sentiram-se estimulados a apresentar suas pautas: direitos civis, direitos dos consumidores, direitos ambientais, direitos da mulher, direitos dos americanos natos etc. Foi também um período de críticas cáusticas de leis e advogados no que se refere às questões dos direitos e recursos. Porém, durante um período de trinta anos, o país passou de uma preocupação com a justiça para uma preocupação com a harmonia e a eficiência, de uma preocupação com a ética do certo e do errado para uma ética do tratamento, dos tribunais para a ADR. Como isso aconteceu?

A ADR engloba programas que enfatizam meios não judiciais para lidar com disputas. O enfoque, geralmente, volta-se para a mediação e a arbitragem. Esta veio a ser conhecida como justiça informal. Uma justiça que promoveu o acordo, mais que vencer ou perder, que substituiu o confronto pela harmonia e pelo consenso, a guerra pela paz, as soluções vencer ou vencer (NADER, 1996).

Nesse mesmo sentido percebe-se um esforço crescente na América Latina de "projetos voltados para a disseminação de tecnologias de resolução de conflitos ambientais" (ACSELRAD; BEZERRA, 2010, p. 35), antecipando os possíveis confrontos judiciais, visto que "a regra é que a parte mais fraca vá em busca da lei e a mais forte prefira negociar" (NADER, 1996). Nessa estratégia "a harmonia passou a ser uma virtude" (NADER, 1996). Nota-se, claramente, nessa estratégia de se antecipar o conflito um pressuposto que evoca a "harmonia" e busca despolitizar o debate sobre os conflitos ambientais oriundos das estratégias de desenvolvimentos adotadas<sup>22</sup> ou, na concepção de Rancière (1996), "policizar" o debate.

---

<sup>21</sup> O autor adverte que o uso do termo polícia "coloca alguns problemas. A palavra *polícia* evoca comumente o que chamamos de baixa polícia, os golpes de cassetete das forças da ordem e as inquisições das polícias secretas" (RANCIÈRE, 1996. p. 41).

<sup>22</sup> Como se verá na sequência da tese, esse é exatamente o "receituário" que tem se adotado no debate sobre Educação Ambiental, baseado na harmonia, na paz e no diálogo, que tira qualquer possibilidade de debate sobre o modelo de desenvolvimento imposto.

A "negociação" é uma estratégia que possibilita sempre o ganho das empresas, evitando, por exemplo, a judicialização dos conflitos ambientais (ACSELRAD; BEZERRA, 2010). Essa estratégia foi colocada em prática na tentativa de tornar o Ministério Público uma "instância mediadora" dos conflitos ambientais. Que foi denunciada no Seminário Formas de Matar, de Morrer e de Resistir: Limites da Resolução Negociada de Conflitos Ambientais e Garantia dos Direitos Humanos e Difusos (Belo Horizonte, 2012) e em sua carta final (In: ZHOURI; VALENCIO, 2014, p. 387-392).

A resolução negociada opera com a lógica e a possibilidade de “'ganhos mútuos' para os agentes envolvidos: a resolução negociada levaria, sugere-se, a resultados *vencer* ou *vencer*” (ACSELRAD, BEZERRA, 2010, p.55). Fato destacado por Nader (1996) ao relatar que:

realizaram-se conferências voltadas para o meio ambiente, com o objetivo de verificar a possibilidade de deslocar "a ênfase de uma abordagem vencer ou perder para outra de equilíbrio de interesses". Os sindicatos foram inundados por planos de controle de qualidade, em que trabalhadores e administração, juntos, cooperavam harmonicamente, em uma situação vencer ou vencer (NADER, 1996).

Nesse ponto é importante perceber que:

en primer lugar, entendemos con mayor claridad hasta qué punto es importante que el capital se arroge el manto de la responsabilidad medioambiental para fundamentar legítimamente en el futuro el ecologismo de las grandes empresas a fin de que estas puedan (1) dominar los discursos ecológicos, esto es, definir la naturaleza en sus propios términos, generalmente monetizados con la ayuda del análisis de coste-beneficio, así como (2) intentar gestionar las contradicciones existentes entre esta y el capital de acuerdo con sus propios intereses de clase. En segundo lugar, cuanto más dominante se muestre el motor económico del capital en las diversas formaciones sociales que constituyen el capitalismo mundial, más presentes deben estar las reglas que rigen la relación metabólica del capital con la naturaleza en los discursos, la política y las políticas públicas (HARVEY, 2014, p. 248).

Assim, sempre colocando a necessidade do "desenvolvimento" como uma necessidade de e para todos, fazendo com que os conflitos pareçam

meros desentendimentos ou falta de capacidade cognitiva da população atingida. Visto que:

o desentendimento não é o conflito entre aquele diz branco e aquele que diz preto. É o conflito entre aquele que diz branco e aquele que diz branco mas não entende a mesma coisa, ou não entende de modo nenhum que o outro diz a mesma coisa com o nome de brancura (RANCIÈRE, 1996, p. 11).

Então não estamos falando aqui de desentendimentos, mas sim de conflitos "entre aquele que diz branco e aquele que diz preto" sobre o uso dos recursos naturais e áreas de uso comum. São sobre esses casos que se tem investido em formas e ferramentas que possam garantir a "gestão do risco social"<sup>23</sup>, operando em duas linhas de ação: 1- proteção da subsistência básica do indivíduo e 2- na aceitação dos riscos. Percebe-se que apesar de um discurso sobre vulnerabilidade e pobreza, esse está focado no "pobre" - no indivíduo (ACSELRAD; GIFFONI PINTO, 2009).

A gestão do risco social procura "controlar os riscos que as populações destituídas possam oferecer ao bom andamento dos negócios" (ACSELRAD; GIFFONI PINTO, 2009, p.53), trabalhando para que as mesmas possam, de forma consensual, aceitar os riscos imputados, mas também evitando qualquer mobilização que prejudique o bom andamento dos negócios. Nesse sentido, também se percebe um crescimento de empresas de consultoria que trabalham com a questão do risco social (ACSELRAD; GIFFONI PINTO, 2009), bem como mediação e resolução negociada de conflitos ambientais (ACSELRAD; BEZERRA, 2010)<sup>24</sup>, mesmo que muitas não declarem essa face de atuação. Isso pode ser caracterizado como um processo de gestão social dos territórios, que:

se dá mediante a promoção de uma espécie de governança territorial inspirada em princípios de gestão social que é conduzida pelas empresas com os diversos atores presentes

---

<sup>23</sup> Essa noção foi introduzida pelo Banco Mundial, no seu relatório de 2000-2001 (ACSELRAD; GIFFONI PINTO, 2009).

<sup>24</sup> Importante destacar que não se trata apenas de empresas, mas que uma série de atores têm assumido esse papel, como por exemplo ONGs, Universidades, conselhos e associações (ACSELRAD; BEZERRA, 2010), tornando-se, no nosso entender, um grande nicho de mercado que vem sendo amplamente explorado.



no território, sejam eles comunidades, governos locais etc. (VIÉGAS; GIFFONI PINTO; GARZON, 2014, p. 55).

Essa gestão social dos territórios acontece:

através de um conjunto de métodos e práticas de relacionamento chamado “diálogo social”, obter a aquiescência desses atores sociais a suas propostas e projetos para o desenvolvimento do território, bem como buscam dirimir, por meio de técnicas de resolução negociada, conflitos que estejam ocorrendo em função de tais propostas e projetos. (VIEGAS; GIFFONI PINTO; GARZON, 2014, p. 56).

Nesse sentido, é que a Educação Ambiental, em muitos casos, vem sendo desenvolvida, como um método de "diálogo social" criando, como salientam os autores, novos "espaços participativos que" concorrerão com as arenas públicas tradicionais de debate e resolução de conflito" (VIÉGAS, GIFFONI PINTO, GARZON, 2014, p. 56, no prelo), podendo servir, dessa forma, como um modo de monitoramento *just in time*, antecipando e (re)mediando os possíveis conflitos (BEZERRA, 2004). Em resumo poderíamos dizer que procuram realizar:

Atividades de relações comunitárias, de “monitoramento de populações do entorno” e estudos ditos de “risco social” procuram se antecipar à possibilidade de que movimentos sociais organizem populações atingidas por grandes empreendimentos, identificando lideranças, estimando o estado da imagem das empresas junto aos grupos sociais com que têm alguma relação de proximidade físico-territorial – e, em consequência, potencialmente política, tendo em vista a localização de monocultivos, equipamentos e instalações. Aproveitando-se do vazio do Estado na garantia de direitos como saúde e educação, as grandes empresas procuram, crescentemente, legitimar os danos que causam oferecendo como favor aquilo que é dever do Estado. Programas ditos de responsabilidade social procuram aumentar o “estoque de capital reputacional” das empresas, buscando obter o que elas entendem por “licença social para operar” (ACSELRAD, 2014a, p. 95 -96).

E, nesse contexto, torna-se importante entender o papel da Educação Ambiental nesse aumento de "estoque de capital reputacional". E também compreender como acontece esse processo, principalmente durante o licenciamento ambiental. Que é o foco de pesquisa dessa tese, com o estudo de caso sobre o ProEA/PRG.

## **CAPÍTULO 2 - EDUCAÇÃO AMBIENTAL: DE ONDE VIEMOS E PARA ONDE VAMOS?**

### **INTRODUÇÃO**

Nesse capítulo apresentaremos um debate sobre a Educação Ambiental - EA. Para isso, em um primeiro momento descrevo o debate acadêmico que se tem realizado sobre EA, a fim de refletir criticamente acerca de seus desdobramentos na gestão ambiental pública dentro do processo de licenciamento ambiental. Tal processo tem a EA como uma das medidas mitigadoras obrigatórias para a realização do licenciamento ambiental. A partir do estudo crítico desta, apresento a perspectiva de EA que temos procurado desenvolver através de reflexões teóricas e práticas no âmbito do Observatório dos Conflitos do Extremo Sul do Brasil, que seria a EA para justiça ambiental.

Esse capítulo tem como objetivo apresentar esses debates que cercam e perpassam a discussão sobre o ProEA/PRG. Uma vez que este é um Programa de Educação Ambiental que está inserido dentro da gestão ambiental pública no processo de licenciamento ambiental do Porto do Rio Grande.

### **2.1 A EDUCAÇÃO AMBIENTAL E O SEU LUGAR NA GESTÃO AMBIENTAL**

A Educação Ambiental no Brasil vem, ao longo dos últimos anos, se desenvolvendo e se afirmando como um campo do conhecimento (LOUREIRO; LAYRARGUES, 2013a e 2013b; CARVALHO, 2012). Em decorrência disso, assim como qualquer outro campo de conhecimento, a EA também enfrenta disputas e conflitos (SANTOS *et al.*, 2013).

No mesmo caminho da institucionalização sobre a questão ambiental no Brasil, a EA cresce e se difunde após as reuniões e conferências da Organização das Nações Unidas sobre Meio Ambiente. Nesse sentido, Isabel Carvalho (2012, p. 37) afirma que:

a EA surge em um terreno marcado por uma tradição naturalista. Superar essa marca, mediante a afirmação de uma visão socioambiental, exige um esforço de superação da dicotomia entre natureza e sociedade, para poder ver as

relações de interação permanente entre a vida humana social e a vida biológica da natureza.

O que, para a autora, acaba sendo "consequência de uma visão predominantemente naturalista-conservacionista é a redução do meio ambiente a apenas uma de suas dimensões, desprezando a riqueza da permanente interação entre a natureza e a cultura humana" (CARVALHO, 2012, p. 37-38). Mas, então, quais seriam as correntes e as perspectivas de EA que têm sido trabalhadas e suas relações com o debate natureza e sociedade?

Para marcar as diferenças entre essas perspectivas:

tornou-se recorrente, após a década de 1990, o recurso à adjetivação dos tipos de Educação Ambiental **aos quais os educadores se filiavam, contra as quais se opunham e por quais motivos o faziam** (LAYRARGUES e LIMA, 2014, p.34, grifo autor).

Assim, alguns autores empreenderam um esforço em categorizar as pesquisas e práticas em EA, como por exemplo: Sorrentino (1995), Sauv e (2005), Guimarães (2004); Layrargues e Lima (2011); Layrargues (2012) Loureiro e Layrargues (2013a); Loureiro e Layrargues (2013b) e Layrargues e Lima (2014) e tantas outras. Deste mapeamento ou categoriza o vamos utilizar a elaborada por Layrargues e Lima (2011), que também aparecem nos trabalhos de Layrargues (2012); Loureiro e Layrargues (2013a e 2013b) e Layrargues e Lima (2014), para realizarmos o debate a seguir.

As práticas em EA são categorizadas em três grandes Macrotend ncias, sendo elas: a *conservadora*, a *pragmática* e a *crítica* (LAYRARGUES; LIMA, 2011). Assim, Layrargues E Lima (2011) definem as macrotendências da seguinte forma:

- A vertente *conservadora*, que se expressa por meio das **correntes conservacionista, comportamentalista, da Alfabetiza o Ecológica e do autoconhecimento**, com limitado potencial de se somar às forças que lutam pela transforma o social, por estarem distanciadas das dinâmicas sociais e políticas e seus respectivos conflitos de interesses e de poder. Apoia-se nos princípios da ecologia, na valoriza o da dimensão afetiva em rela o   natureza e na mudança dos comportamentos individuais em rela o ao ambiente baseada

no pleito por uma mudança cultural que relativize o antropocentrismo como paradigma dominante. (p. 8)

- A vertente *pragmática*, que abrange sobretudo as **correntes da Educação para o Desenvolvimento Sustentável e para o Consumo Sustentável**, é expressão do ambientalismo de resultados, do pragmatismo contemporâneo e do ecologismo de mercado que decorrem da hegemonia neoliberal instituída mundialmente desde a década de 80 e no contexto brasileiro desde o governo Collor de Mello nos anos 90.

A vertente pragmática tem suas raízes no estilo de produção e consumo advindos do pós-guerra, e poderia apresentar uma leitura crítica da realidade, caso aproveitasse o potencial crítico da articulação das dimensões sociais, culturais, econômicas, políticas e ecológicas na reflexão sobre o padrão do lixo gerado no atual modelo desenvolvimentista. (...). Dessa forma, essa vertente que responde à “pauta marrom” por ser essencialmente urbano-industrial, acaba convergindo com a noção do Consumo Sustentável, que também se relaciona com a economia de energia ou de água, o mercado de carbono, as eco-tecnologias legitimadas por algum rótulo verde, a diminuição da “pegada ecológica” e todas as expressões do conservadorismo dinâmico que operam mudanças superficiais, tecnológicas, demográficas, comportamentais (p. 9).

- A vertente *crítica*, por sua vez, aglutina as **correntes da Educação Ambiental Popular, Emancipatória, Transformadora e no Processo de Gestão Ambiental**. Apoia-se com ênfase na revisão crítica dos fundamentos que proporcionam a dominação do ser humano e dos mecanismos de acumulação do Capital, **buscando o enfrentamento político das desigualdades e da injustiça socioambiental**. Todas essas correntes, com algumas variações, se constroem em oposição às tendências conservadoras e comportamentais analisadas, procurando contextualizar e politizar o debate ambiental, articular as diversas dimensões da sustentabilidade e problematizar as contradições dos modelos de desenvolvimento e de sociedade que experimentamos local e globalmente (p. 11).

Resolvemos, então, apresentar apenas a EA na sua vertente crítica por trazer dois elementos que consideramos importantes: 1- aparecem "conceitos-chave como Cidadania, Democracia, Participação, Emancipação, **Conflito, Justiça Ambiental** e Transformação Social [...] no debate" (LAYRARGUES; LIMA, 2014, p. 33; LAYRARGUES; LIMA, 2011, p. 11, grifo do autor) e 2- buscam o "**enfrentamento político das desigualdades e da injustiça socioambiental**" (LAYRARGUES; LIMA, 2011, p. 11). Esses elementos são balizadores no debate realizado nessa tese - conflitos, desigualdade e injustiça ambiental - por serem conceitos-chave permeiam o discurso acerca do ProEA/PRG.

Dessa forma é importante definirmos o que entendemos por EA, ou melhor, o que compreendemos por EA crítica e como ela tem se definido na literatura. Para tanto, traremos definições sobre a Educação Ambiental Crítica, Popular, Emancipatória, Transformadora e no Processo de Gestão Ambiental, uma vez que são enquadradas como críticas.

Guimarães (2004) diz que sentiu:

a necessidade de re-significar a educação ambiental como "crítica", por compreender ser necessário diferenciar uma ação educativa que seja capaz de contribuir com a transformação de uma realidade que, historicamente, se coloca em uma grave crise socioambiental (GUIMARÃES, 2004, p. 25).

Para o autor, a Educação Ambiental Crítica não se trata apenas de "uma evolução conceitual ou desenvolvimento metodológico de algo que era anteriormente conservador" (GUIMARÃES, 2004, p. 27), mas de "uma contraposição a algo existente, como forma de superação" (GUIMARÃES, 2004, p. 25), capaz de arregimentar um movimento contra-hegemônico (LAYRARGUES, 2012; LOUREIRO; LAYRARGUES, 2013a e 2013b)<sup>25</sup>.

Isto posto selecionamos definições de EA popular, crítica, transformadora e emancipatória para compor a vertente crítica da EA (LAYRARGUES; LIMA, 2011). Para Carvalho (2001), a EA popular:

está associada com a tradição da **educação popular** que compreende o **processo educativo com um ato político** no sentido amplo, isto é, como prática social de cidadania. A EA popular compartilha com essa visão a ideia de que a vocação da educação é a formação de sujeitos políticos, capazes de agir criticamente na sociedade. O destinatário dessa educação nesta perspectiva são os sujeitos históricos, inseridos numa conjuntura sócio-política determinada cuja ação, sempre intrinsecamente política, resulta de um universo de valores construído social e historicamente. (CARVALHO, 2001, p.6).

A EA popular que tem suas raízes na "tradição da educação popular" traz para o debate "o processo educativo como um ato político", sendo uma

---

<sup>25</sup> Interessante observar que muito se fala sobre hegemonia e contra-hegemonia nos textos que possuem como referencial a EA crítica, mas não encontramos uma definição clara sobre hegemonia em seus textos.

"importante mediadora entre a esfera educacional e o campo ambiental" (CARVALHO, 2012, p. 25). A EA popular exerce, dessa forma, a "prática social de cidadania".

Loureiro (2012, p. 88 - 89) ao definir a EA como crítica, emancipatória e transformadora, afirma que a mesma é:

- crítica – por situar historicamente e no contexto de cada formação socioeconômica as relações sociais na natureza e estabelecer como premissa a permanente possibilidade de negação e superação das verdades estabelecidas e das condições existentes, por meio da ação organizada dos grupos sociais e de conhecimentos produzidos na práxis;
- emancipatória – ao almejar a autonomia e a liberdade dos agentes sociais pela intervenção transformadora das relações de dominação, opressão e expropriação material;
- transformadora por visar a mais radical mudança societária, do padrão civilizatório, por meio do simultâneo movimento de transformação subjetiva e das condições objetivas.

Loureiro e Layrargues (2013a, p. 241) atentam que por essas características a educação ambiental se alinha "no compartilhamento dos elementos comuns a ambos e na associação dos elementos complementares entre si, recompõem um todo dialético, completando-se no conjunto das forças contra-hegemônicas". Como fica claro na definição elaborada por Layrargues (2012):

- Adensamento epistemológico dos conceitos estruturantes da Educação Ambiental Crítica e sua ampla disseminação: apesar do amplo trabalho acadêmico já realizado de aprofundar e detalhar toda dimensão conceitual teórica e metodológica da Educação Ambiental Crítica, essa tarefa exige continuidade e permanência, em função do contínuo diálogo estabelecido com as forças hegemônicas que permanentemente projetam seus artifícios de manutenção dos valores e visões dominantes. (...)
- Resignificação dos temas abordados pela Educação Ambiental Conservacionista e Pragmática. (...)
- Envolvimento com processos da Educação Ambiental Informal (Mídia); (...)
- Articulação com Serviço Social, Eco-Socialismo e **Movimentos por Justiça Ambiental**, por se tratarem de perspectivas contra-hegemônicas com interfaces e complementaridades na crítica anticapitalista a partir do debate ambiental, objetivando a conquista de um novo patamar na relação do poder não apenas dentro do Campo Social da

Educação Ambiental, mas no movimento articulado pelas forças sociais e políticas engajadas na transformação social pela construção de outro projeto societário.

Portanto, ao final desse capítulo traremos algumas considerações sobre essa articulação com os "movimentos por Justiça Ambiental" e sobre como temos teorizado acerca da Educação Ambiental para justiça ambiental. Essa articulação tem se concretizado com a participação, por exemplo, na Rede Brasileira de Justiça Ambiental, que ajuda a ampliar e alicerçar essa perspectiva.

Layrargues e Lima (2011) inserem a EA na Gestão Ambiental dentro da vertente crítica. Já que a EA desenvolvida pelo Porto do Rio Grande está inserida dentro da Gestão Ambiental decidimos apresentá-la no item a seguir.

## 2.2 EA NA GESTÃO AMBIENTAL

José Silva Quintas (2004) diz que quando se realiza a educação para gestão ambiental estaria:

se propondo uma educação ambiental crítica, transformadora e emancipatória. Crítica na medida em que discute e explicita as contradições do atual modelo de civilização, da relação sociedade-natureza e das relações sociais que ele institui. Transformadora, porque ao pôr em discussão o caráter do processo civilizatório em curso, acredita na capacidade da humanidade construir um outro futuro a partir da construção de um outro presente e, assim, instituindo novas relações dos seres humanos entre si e com a natureza. É também emancipatória, por tomar a liberdade como valor fundamental e buscar a produção da autonomia dos grupos subalternos, oprimidos e excluídos (QUINTAS, 2004, p. 132).

Encontramos a justificativa para esse enquadramento em uma nota de rodapé em artigo produzido por Layrargues e Lima (2014), que para os autores:

**aqui é importante mencionar que referimo-nos especificamente ao entendimento de Quintas e Gualda (1995), que confere uma prevalência à dimensão política da gestão ambiental**, uma importante distinção no significado atribuído à Gestão Ambiental em muitos cursos de graduação no país, que concebem um forte peso à dimensão administrativa (LAYRARGUES; LIMA, 2014, p.35).

Ou seja, para os autores e para nós está claro que existe uma distinção entre diferentes formas do "fazer" gestão ambiental e EA na gestão ambiental, podendo ser caracterizada como crítica (como caracterizado anteriormente por Guimarães e Loureiro) a proposta por Quintas e Gualda (1995).

Assim, a primeira definição e conceituação sobre gestão ambiental pública foi elaborada pela consultoria Price Water House/Geotécnica (1992 apud Saisse; Loureiro, 2012), que segundo Saisse e Loureiro (2012, p. 13) "foi contratada para elaborar um plano de reforma que visava o fortalecimento institucional do IBAMA". A consultoria definiu gestão ambiental como:

**Mediação de interesses e conflitos entre atores sociais atuantes sobre a problemática ambiental** - conjunto de problemas ambientais que são percebidos a cada momento pela sociedade. Esse processo de mediação continuamente redefine a forma como os atores, através de suas atividades, afetam o meio ambiente e como se distribuem na sociedade, os custos e benefícios decorrentes da ação (PRICE WATER HOUSE, 1992, p. 2 apud SAISSE e LOUREIRO, 2012, p. 14, grifos nosso)<sup>26</sup>.

Compreende-se que tal definição ainda é utilizada atualmente, como podemos perceber nas publicações do IBAMA (2002) e Quintas (2005 e 2007), em que a Gestão Ambiental é vista:

como o processo de *mediação de interesses e conflitos* entre *atores sociais que agem* sobre os meios físico-natural e construído. Este processo de mediação define e redefine, continuamente, o modo como os diferentes atores sociais, por meio de suas práticas, alteram a qualidade do meio ambiente, e, também, como se distribuem os custos e os benefícios da atuação desses agentes. (IBAMA, 2002, p.14).

como o processo de *mediação de interesses e conflitos* (potenciais ou explícitos) entre *atores sociais que agem* sobre os meios físico-natural e construído, objetivando garantir o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, conforme determina a Constituição Federal (QUINTAS, 2005, p. 30).

Vê-se, portanto, que seu principal objetivo continua a "mediação de interesses e conflitos entre atores sociais", visto que essa definição aparece em

---

<sup>26</sup> Tentou-se acesso ao relatório final elaborado pela consultoria. Porém, o mesmo não se encontra disponível na internet e não obtivemos retorno do IBAMA sobre o assunto.



diversas publicações do IBAMA e de José Silva Quintas (Ex-técnico do IBAMA) e considerado um dos principais referenciais na área no Brasil.

Ainda, Quintas, Gomes e Uema (2006) destacam que:

**no Brasil, o Estado é o mediador principal do processo de gestão ambiental.** Nesse processo de mediação, ele é responsável pelo ordenamento e controle do uso dos recursos ambientais e detém poderes que lhe permitem criar mecanismos econômicos e fiscais, obrigar à reparação de danos causados ao meio ambiente e muitas outras ações inerentes à sua função fiscalizadora (QUINTAS; GOMES e UEMA, 2006, p. 9).

Afinal, é o poder público o detentor de poderes e obrigações garantidos através da legislação (QUINTAS, 2005 e 2007). A gestão ambiental "não é neutra", ou seja, o poder público ao tomar determinada decisão está definindo quem fica com os "custos e benefícios" das tomadas de decisões durante "o processo de mediação de interesses e conflitos entre atores sociais", sendo os mesmos distribuídos de forma assimétrica (IBAMA, 2002, p. 14).

Então, qual seria o papel da EA no processo de gestão ambiental? A primeira definição foi elaborada pela consultoria Price Water house-Geotécnica<sup>27</sup>, que, como destaca Saisse e Loureiro (2012, p. 13), "foi contratada para elaborar um plano de reforma que visava o fortalecimento institucional do IBAMA" e, com isso, "contribuiu para ampliar a visão sobre o papel institucional da educação ambiental".

Nesse sentido, Quintas (2004, p. 115) destaca que "falar em Educação no Processo de Gestão Ambiental, não está se falando de uma nova Educação Ambiental", mas sim de uma outra:

concepção de educação que toma o espaço da gestão ambiental como elemento estruturante na organização do processo de ensino-aprendizagem, construído com os sujeitos nele envolvidos, para que haja de fato controle social sobre decisões, que via de regra, afetam o destino de muitos, senão

---

<sup>27</sup> Atual Price Water house Coopers. Grande empresa de consultoria atuando em ramos como: Agrobussines, Óleo, Mineração e outras. Conforme mostra o seu sítio eletrônico: <http://www.pwc.com.br/pt/>. Acessado em: 15/09/2015.

de todos, destas e de futuras gerações (QUINTAS, 2004, p. 116).

Para Quintas (2004), a proposta de Educação Ambiental para gestão ambiental elaborada pelo IBAMA (sob sua coordenação) filia-se a vertente crítica, definida por alguns autores, como: LAYRARGUES, 2002, LAYRARGUES; LIMA, 2011; LOUREIRO; LAYRARGUES, 2013a e 2013b; LAYRARGUES; LIMA, 2014 e outros. Layrargues (2002, p. 104) salienta:

que o conceito de educação para a gestão ambiental foi formulado e vem sendo utilizado pelo poder público, e isso pode estar sinalizando uma *permeabilidade* à sociedade até então não experimentada no país. **Resta saber se haverá vontade política para garantir a existência das instâncias de intervenção social legítimas**, representativas, autônomas e transparentes, na formulação e implementação de políticas que agreguem amplos setores da sociedade e não permitam o surgimento de posturas clientelistas, ou seja, a definição de critérios inquestionáveis de representação.

O processo de institucionalização dos debates ambientais como, por exemplo, a educação para a gestão ambiental é importante pela relevância do meio ambiente na sociedade. Porém, o que temos assistido é um esvaziamento do debate político acerca da temática com a adoção de várias agendas internacionais.

O IBAMA (2002) defende que com a educação para gestão ambiental e/ou educação ambiental para gestão ambiental estão:

desejando o controle social na elaboração e execução de políticas públicas, por meio da participação permanente dos cidadãos, principalmente, de forma coletiva, na gestão do uso dos recursos ambientais e nas decisões que afetam a qualidade do meio ambiente (IBAMA, 2002, p. 9).

O controle social seria a utopia e a educação ambiental a ferramenta ou instrumento para alcançá-lo. Importante destacar que muitos recursos ambientais foram e são geridos coletivamente e as decisões que afetam a qualidade do meio ambiente via de regra tem prejudicado essa forma de gestão. Nesse mesmo sentido Loureiro (2004, p. 48) chama a atenção para:

a necessidade de se considerar os espaços públicos, possíveis de serem instituídos no contexto da política ambiental do país,

como excelentes oportunidades de articulação política e ação educativa, **por meio dos quais se pode gerir conflitos, estabelecer negociações**, questionar a realidade, e aprofundar nossa aprendizagem constante no que refere ao outro, encontrando coletivamente as melhores alternativas para cada situação concreta (LOUREIRO, 2004, p. 48).

Partindo do pressuposto que a sociedade é permeada por conflitos em que existe uma busca por consensos através do diálogo - pressupondo as diferenças - e de um esforço da compreensão sobre e a necessidade do outro. Então, qual seria o papel da Educação no processo de gestão ambiental pública? Para Quintas (2015), "a Educação Ambiental empregada no processo de gestão ambiental pública gera acordos, constrói consensos" (QUINTAS, 2015)

Assim, nos questionamos como se poderia gerir conflitos? Negociações com que base? Como gerar consensos? Ora, se partimos do pressuposto da Justiça Ambiental de que existe uma diferença significativa de poder entre as partes em conflito, principalmente no ambiental, não seria ponto inicial de qualquer debate os fatores que marcam as injustiças? Para Quintas, Gomes e Uema (2006) durante esse processo é necessário diminuir as assimetrias cognitivas e organizativas entre os membros do processo. Será que diminuir as assimetrias cognitivas e organizativas garantem uma equidade no processo de geração de acordos? Será que o problema é cognitivo? O que seria necessário nesse processo?

Nesse sentido, Loureiro (2004, p. 45, grifos nosso) afirma que a prática educativa voltada para a resolução de conflitos deve levar em consideração:

- 1.Reconhecer o problema como algo construído na dinâmica social e integrante da realidade, suas causas, interesses e argumentos produzidos pelas partes envolvidas.
- 2.Explicitar os posicionamentos distintos e suas implicações sociais e políticas.
- 3.**Saber se colocar no lugar do outro.**
- 4.Ter o diálogo como princípio indissociável do processo.
- 5.Atacar o problema e não as pessoas em suas individualidades.
- 6.**Assumir uma postura de cooperação, solidariedade e respeito.**
- 7.**Usar a criatividade e o conhecimento disponível para encontrar alternativas.**

8. Estabelecer mecanismos de avaliação coletiva das alternativas criadas, a partir de critérios definidos e aceitos consensualmente pelos atores sociais.

**9. Negociar as bases que assegurem o cumprimento do que foi acordado, construindo o senso de responsabilidade de convivência democrática.**

Para o autor "a concretização desses aspectos é em si expressão de uma aprendizagem conjunta e de vivência democrática em sociedade, fundamentais ao ato de educar" (LOUREIRO, 2004, p. 45 -46). Para isso é importante se colocar "no lugar do outro", "assumir uma postura de cooperação, solidariedade e respeito", "negociar as bases que assegurem o cumprimento do que foi acordado". Diríamos estar diante de uma forma de resolução negociada de conflitos que permite ganhos mútuos, em que todos venceriam (tipo vencer ou vencer), bastaria se colocar "no lugar do outro" para entendê-lo e superar os conflitos ambientais.

O autor ainda salienta que é necessário fazer articulações para que as iniciativas locais se desenvolvam, entre elas:

6. A aproximação entre redes e movimentos coletivos de educadores ambientais e outras frentes democráticas que buscam redefinir o modelo de Estado e de sociedade (**rede de justiça ambiental**, de ecossocialistas e de jornalistas ambientais; movimento sindical; movimentos de trabalhadores rurais; movimento de reforma urbana; Fórum Social Mundial etc.) (LOUREIRO, 2004, p. 47-48).

A aproximação com outros movimentos é apontada como necessidade para se avançar na garantia e reconhecimento de ações locais exitosas. Para tanto, é importante que se assuma também a agenda desses movimentos no que se refere a gestão ambiental pública, como é o caso da Rede Brasileira de Justiça Ambiental - RBJA.

Um dos espaços da EA dentro da gestão ambiental pública é o processo de licenciamento ambiental (QUINTAS, 2005; QUINTAS; GOMES; UEMA; 2006; LOUREIRO, 2004; 2009; ANELLO, 2009a; LOUREIRO e ANELLO, 2014). Por isso é importante entendermos as especificidades da EA realizada dentro desse processo, em que se insere o ProEA/PRG, e algumas lacunas sobre esse processo apontadas por pesquisadores vinculados à RBJA.

## **2.2.1 EA no licenciamento ambiental**

A EA no licenciamento ambiental é, provavelmente, um dos principais pontos de debate e talvez o maior "nó" da EA crítica (que se reivindica) no Brasil. Pois, se nos últimos anos se debate uma aliança contra-hegemônica, entre EA crítica e os movimentos por justiça ambiental (LOUREIRO; LAYRARGUES, 2013a e 2013b), não se percebe a incorporação (por parte da EA) das críticas realizadas, por exemplo, pela Rede Brasileira de Justiça Ambiental - RBJA a esse processo. Cabe salientar que o processo de licenciamento ambiental é um dos campos da EA na gestão ambiental (LOUREIRO, 2009; LOUREIRO, 2010; ANELLO, 2009a; IBAMA, 2006; LOUREIRO e ANELLO, 2014). Assim, traremos as críticas feitas ao processo de licenciamento ambiental no Brasil por membros de movimentos por justiça ambiental, como por exemplo: Zhouri; Laschefski; Paiva (2005); Zhouri e Laschefski (2010); Zhouri (2011); Bermann (2014);; Lisboa (2009); FASE/ETTERN (2011) e outros, com o objetivo de fortalecer o processo e não de negá-lo como fazem os empresários e empreendedores.

Nesse sentido, é importante que antes possamos trazer alguns pontos sobre o processo de Licenciamento Ambiental, bem como, algumas questões que vem sendo levantadas por membros de movimentos por justiça ambiental (visto que se trata de uma aliança que, nosso entendimento, pode ser importante para a EA crítica), principalmente, a Rede Brasileira de Justiça Ambiental.

### **2.2.1.1 Licenciamento ambiental**

- Marcos Legais

Os impactos e problemas socioambientais causados por grandes obras nas décadas de 1970 e 1980 prepararam "o terreno para a instituição do licenciamento ambiental como um dos principais instrumentos da Política Nacional de Meio Ambiente" (ZHOURI; LASCHEFSKI; PAIVA, 2005, p. 90). O Licenciamento Ambiental está previsto em lei, sendo institucionalizado através

da Política Nacional do Meio Ambiente (Lei n. 6.938/81) e da Constituição da República.

Na Política Nacional do Meio Ambiente - PNMA, o Licenciamento Ambiental está previsto no Inciso I, do Art. 8º e no Inciso IV, do Art. 9º, os quais explicitam, respectivamente, que compete ao CONAMA “estabelecer, mediante proposta do IBAMA, normas e critérios para o licenciamento de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras, a ser concedido pelos Estados e supervisionado pelo IBAMA” e que um dos instrumentos da PNMA é o “licenciamento e a revisão de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras”.

No sentido de responder e cumprir o que está previsto na PNMA, o CONAMA em sua resolução 001/86 estabelece, pela primeira vez no país, as atividades passíveis de licenciamento ambiental (Art. 2º), bem como critérios técnicos mínimos a serem desenvolvidos (Art. 6º). Essa resolução trata sobre impacto e licenciamento ambiental, assim, consideramos importante atentar para os "critérios técnicos" mínimos a serem desenvolvidos nos Estudos de Impacto Ambiental, visto que nesse escopo será desenvolvido a Educação Ambiental no Licenciamento Ambiental.

A Constituição Federal prevê em seu Art. 225, no Inciso IV, a necessidade de se "exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade". A resolução CONAMA 237/1997 define em seu Art. 11 que "os estudos necessários ao processo de licenciamento deverão ser realizados por profissionais legalmente habilitados, às expensas do empreendedor".

Nesse ponto, temos algo que é importante para o debate no processo de licenciamento ambiental: os estudos serem pagos "às expensas do empreendedor" e, mais que isso, ficarem sob sua responsabilidade como veremos no seguir desse capítulo. O processo/rito do licenciamento ambiental obedece às etapas descritas no Art. 10 da mesma resolução, que estabelece as seguintes etapas:

- I - Definição pelo órgão ambiental competente, com **a participação do empreendedor**, dos documentos, projetos e estudos ambientais, necessários ao início do processo de licenciamento correspondente à licença a ser requerida;
- II - Requerimento da licença ambiental pelo empreendedor, acompanhado dos documentos, projetos e estudos ambientais pertinentes, dando-se a devida publicidade;
- III - Análise pelo órgão ambiental competente, integrante do SISNAMA, dos documentos, projetos e estudos ambientais apresentados e a realização de vistorias técnicas, quando necessárias;
- IV - Solicitação de esclarecimentos e complementações pelo órgão ambiental competente, integrante do SISNAMA, uma única vez, em decorrência da análise dos documentos, projetos e estudos ambientais apresentados, quando couber, podendo haver a reiteração da mesma solicitação caso os esclarecimentos e complementações não tenham sido satisfatórios;
- V - **Audiência pública**, quando couber, de acordo com a regulamentação pertinente;
- VI - Solicitação de esclarecimentos e complementações pelo órgão ambiental competente, decorrentes de audiências públicas, quando couber, podendo haver reiteração da solicitação quando os esclarecimentos e complementações não tenham sido satisfatórios;
- VII - Emissão de parecer técnico conclusivo e, quando couber, parecer jurídico;
- VIII - Deferimento ou indeferimento do pedido de licença, dando-se a devida publicidade.

Sendo que fica a cargo do Poder Público através dos órgãos ambientais responsáveis (município, Estado, União) expedir as seguintes licenças, conforme o Art. 8º da Resolução CONAMA 237/97:

- I - Licença Prévia (LP) - concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade aprovando sua localização e concepção, atestando a viabilidade ambiental e estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases de sua implementação;
  - II - Licença de Instalação (LI) - autoriza a instalação do empreendimento ou atividade de acordo com as especificações constantes dos planos, programas e projetos aprovados, incluindo as medidas de controle ambiental e demais condicionantes, da qual constituem motivo determinante;
  - III - Licença de Operação (LO) - autoriza a operação da atividade ou empreendimento, após a verificação do efetivo cumprimento do que consta das licenças anteriores, com as medidas de controle ambiental e condicionantes determinados para a operação.
- Parágrafo único - As licenças ambientais poderão ser expedidas isolada ou sucessivamente, de acordo com a

natureza, características e fase do empreendimento ou atividade.

Essas licenças são solicitadas pelo empreendedor que também participa da definição dos estudos a serem realizados durante a construção do Termo de Referência, então é necessário entender que:

na linguagem do licenciamento ambiental, **são denominados empreendedores os funcionários das empresas, provenientes de suas distintas áreas, alocados para trabalhar no cumprimento das etapas do procedimento administrativo**. A categoria inclui os funcionários mobilizados para este fim, que se apresentam nos eventos do licenciamento como porta-vozes das empresas, e/ou que respondem a algum dos requisitos normativos necessários à obtenção das licenças ambientais. O empreendedor é a figura “encarnada” do empreendimento, ou ainda, é o seu representante (BRONZ, 2011, p. 52, grifo nosso).

Conhecer o empreendedor é importante para que possamos entender as possibilidades de atuação da EA dentro desse processo, pois reflete diretamente na análise dessa pesquisa, já que existem vários pontos no processo de licenciamento que mesmo institucionalizados necessitam ser debatidos.

- Debate sobre o licenciamento ambiental

O debate sobre o licenciamento ambiental tem se aprofundado nos últimos 10 anos com a retomada das grandes obras de infraestrutura, marcado pela atuação de empreendedores de forma articulada com alguns setores do governo, para promoverem:

um fortíssimo lobby (...) em favor da flexibilização das normas do licenciamento ambiental. Esta campanha soma-se aos esforços de desconstrução da legislação ambiental, vista como um "entrate ao desenvolvimento" (ACSELRAD; LEROY, 2011, p. 13).

Assim, somamo-nos aos esforços de apresentar os grandes problemas evidenciados no licenciamento ambiental e avançarmos, sempre levando em consideração os ignorados historicamente nesse processo, que há muito tempo já vem denunciando tal situação. Portanto, apresentaremos um debate sobre a



temática, produzido por pesquisadores que tem acompanhado o licenciamento ambiental de grandes obras, trazendo aqui os vinculados à Rede Brasileira de Justiça Ambiental.

Se o processo de licenciamento ambiental foi instituído pela PNMA em virtude das grandes obras de infraestrutura realizadas durante as décadas de 1970 e 1980, era de se esperar que as posteriores serviriam para o seu aprimoramento. Hoje, é necessário que possamos:

refletir sobre o processo de licenciamento ambiental como instrumento de avaliação da viabilidade socioambiental de empreendimentos hidrelétricos, assim também como espaço democrático de participação da população atingida nas decisões que afetarão suas vidas de forma definitiva (ZHOURI; LASCHEFSKI; PAIVA, 2005, p. 91).

Nesse sentido, Lisboa (2009, p. 235) afirma que “o licenciamento ambiental deixa de ser um processo de avaliação da conveniência em se realizar determinada obra, (...), para tornar-se um procedimento cartorial, meramente burocrático”. Isso pode ser comprovado se pensarmos que o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental têm assumido uma função, para Leroy e Acselrad (2011, p.15):

meramente burocrática e figurativa, incapaz de deter qualquer empreendimento impactantes do ponto de vista ambiental e social. Funcionando muito mais para angariar legitimidade social e política do que como instrumentos sérios de avaliação ambiental.

Isso nos leva a questionar: como será que ocorre o licenciamento ambiental em um empreendimento já instalado e em operação, como é o caso do Porto do Rio Grande? Assim, é interessante que possamos levantar e discutir:

os problemas estruturais e procedimentais do licenciamento ambiental que resultam no controle territorial por uma pequena elite econômica e política da sociedade, em detrimento de uma diversidade de formas de se conceber e utilizar o meio ambiente, representadas por segmentos sociais distintos e não-hegemônicos (ZHOURI; LASCHEFSKI; PAIVA, 2005, p. 94).

Dessa forma, resolvemos seguir a estruturação dos autores e dividir os problemas em: Político-estruturais e Político-procedimentais do licenciamento ambiental, trazendo a contribuição e o debate de outros autores.

- Problemas Político-estruturais do licenciamento ambiental

### *Conselhos de Meio Ambiente*

Um ponto importante do debate sobre o licenciamento ambiental são as instâncias de controle social, representadas pelos conselhos de meio ambiente (diferentes esferas). Previstos na Constituição Federal de 1988, os conselhos podem ser considerados como uma "importante conquista da sociedade civil", mas que "vêm sendo esvaziados em seu papel de promotores de uma maior democratização das decisões políticas" (FASE/ETTERN, 2011, p. 114-115).

Zhourí; Laschefski e Paiva (2005, p. 95) ao estudarem o COPAM (Estado de MG), afirmam que esse "tem sido considerado, em geral, um espaço "democrático" e "participativo", na medida que se configuraria como instâncias de negociações e de estabelecimento de pactos entre concepções e interesses distintos acerca da apropriação dos recursos naturais", fato que podem ser ampliados para outros conselhos. Porém, essa ideia de construção de consensos e pactos está inserida no debate ambiental contemporâneo que "apresenta uma tendência a negligenciar as relações de poder que sublinham os conflitos em torno da significação e da apropriação do meio ambiente".

Os autores ainda revelam uma "'oligarquização' do poder deliberativo e de 'juridificação' do 'campo ambiental mineiro'" que:

se dá, entre outros aspectos e estratégias, por meio do controle do ingresso de novos membros e pela concentração do poder decisório nas mãos de uma minoria, ressaltando que aquele ingresso exige "um capital específico", definido e imposto pelo próprio campo ambiental. Tal capital, por sua vez, é caracterizado pela formação e pela reputação acadêmico e científica ou tecnológica dos agentes, pela "representatividade" de determinado segmento da sociedade e, finalmente, pelas relações pessoais (ZHOURI; LASCHEFSKI; PAIVA, 2005, p. 95 - 96).

Assim, podemos verificar que o "capital específico", principalmente a "reputação acadêmico e científica ou tecnológica dos agentes", acaba sendo importante nesse espaço, deixando de fora os sujeitos realmente afetados pelos grandes empreendimentos.

Ainda marcam esses espaços "mudanças arbitrárias nas suas regras de composição e funcionamento e a expulsão e/ou cooptação de seus membros", ficando claro "uma grande distância e desconhecimento dos conselheiros sobre os quais devem deliberar, assim como sua onipresente subordinação à lógica do crescimento econômico a qualquer custo" (FASE/ETTERN, 2011, p. 114). Torna-se um espaço que opera na lógica da adequação ambiental e não no viés do exercício do controle social <sup>28</sup>.

#### *Licenciamento Ambiental como Adequação Ambiental*

Um dos pontos que marcam o processo de licenciamento ambiental no Brasil é o fato de servir como adequação ambiental de visões neodesenvolvimentistas, uma vez que esse processo, principalmente em grandes empreendimentos, tem colocado em conflito projetos distintos em relação ao uso dos recursos naturais e de sociedade.

Leis e normas, que deveriam de alguma forma proteger as comunidades locais e o uso dado a determinados recursos naturais:

tem sido frequentemente reinterpretadas ou "adequadas" de forma a não impossibilitar projetos econômicos particulares que, via de regra, são anunciados como de interesse público. Ou seja, a legislação tem sido reinterpretada casuisticamente, em especial quando entendida como obstáculo ou quando se apresenta contrária ao modelo desenvolvimentista e aos interesses vorazes do mercado (ZHOURI; LASCHEFSKI; PAIVA, 2005, p. 99).

Essa reinterpretação de forma casuística para atender aos interesses do mercado tem se tornado regra, que somada aos problemas político-procedimentais geram diversos problemas e conflitos ambientais.

---

<sup>28</sup> O autor dessa Tese vivenciou essa situação ao participar do Conselho Municipal de Meio Ambiente de Itajaí (SC), em que diversas vezes presenciou o esvaziamento de reuniões de forma articulada entre governo e sociedade civil.

## - Problemas Político-procedimentais do licenciamento ambiental

### *Macroplanejamento Centralizado*

Existe no Brasil um macroplanejamento centralizado, fazendo com que "mesmo antes do início do processo de licenciamento em si, etapas importantes para o planejamento já foram concluídas" (ZHOURI, LASCHEFSKI; PAIVA, 2005, p 101), resultando que programas federais e estaduais sejam definidos antes (inclusive obras e seus respectivos projetos civis) do processo de licenciamento ambiental. Um exemplo é o caso do Plano de Aceleração do Crescimento - PAC e do fomento à retomada da indústria naval, ambos incidentes no município de Rio Grande.

Isso faz com que o destino dos atingidos por essas grandes obras seja "pré-determinado por alguns poucos planejadores que ocupam posições-chave na política, na administração e no setor privado, inviabilizando uma discussão ampla dos projetos com a população que vive na região de sua instalação" (ZHOURI, LASCHEFSKI; PAIVA, 2005, p 103). O licenciamento ambiental torna-se um mero rito protocolar, visto que a participação dos atingidos sobre seu futuro é inexistente.

### *Participação*

Déborah Bronz (2011) procura demonstrar que:

a montagem da "cena participativa" do licenciamento, mais do que autorizar uma efetiva participação, permite a tentativa de "domesticação" dos conflitos sociais pelos empreendedores e consultores, na medida em que: (i) possibilita uma previsibilidade do comportamento dos atores nas etapas formais dos processos; (ii) circunscreve os ambientes de tensão aos eventos promovidos diretamente pela empresa, sem a presença dos gestores, em que se estabelecem acordos antes das audiências públicas (onde os conflitos são ritualizados e standardizados); (iii) garante que os atores sejam classificados de acordo uma agenda de propostas da empresa e, deste modo, suas "demandas" sejam adequadas ao planejamento e ao orçamento empresarial e, por fim; (iv) é apropriada a persuasão dos participantes para que acreditem nos *benefícios* dos empreendimentos divulgados nos discursos empresariais (...) e, deste modo, "endosse" os interesses da empresa na obtenção das licenças. Os aparatos tecnológicos

utilizados influem diretamente neste poder de persuasão (BRONZ, 2011, p. 50-51).

A montagem dessa cena participativa durante o processo de licenciamento ambiental se faz necessária para que os participantes e as comunidades locais acabem por endossar e legitimar as licenças ao empreendimento. Interessante observar que:

A montagem da “cena” ambientalizada e participativa no licenciamento é um encargo dos empreendedores que, além de arcar com as despesas, são responsabilizados pelas avaliações de impactos e pela proposição das medidas de *mitigação* – seus planos, programas e projetos – e *compensação*. Para isto, contam com equipes selecionadas de consultores, assessores, advogados e funcionários administrativos de variadas funções, que ademais de trabalharem para cumprir com os requisitos formais do procedimento administrativo, formulam e adotam as *estratégias* propriamente empresariais para a obtenção das licenças (BRONZ, 2011, p. 51).

Com isso, é importante que possamos refletir sobre o licenciamento como "espaço democrático de participação da população atingida nas decisões que afetarão suas vidas de forma definitiva" (ZHOURI; LASCHEFSKI; PAIVA, 2005, p. 91). Para tanto, trazemos a seguir alguns pontos em que a participação está prevista ou não, bem como alguns problemas político-procedimentais.

#### *Termos de Referência e EIA/RIMAS*

Um dos grandes problemas do processo de licenciamento ambiental é, certamente, a participação. Ora, "se as informações acerca das características técnicas, socioeconômicas e ambientais de uma obra de infraestrutura fundamentam-se nos EIA/RIMAs" (ZHOURI; LASCHEFSKI; PAIVA, 2005, p. 103) e, em virtude da importância, "enquanto base do licenciamento, as comunidades locais deveriam ter garantida sua participação já no processo de definição dos aspectos a serem contemplados na elaboração dos estudos de impacto", ou seja, participarem da elaboração do Termo de Referência.

Ainda cabe destacar que "os métodos convencionais de avaliação de impacto adotados nos EIA/RIMAs têm sido incapazes de retratar a injustiça

ambiental contida em determinados projetos, servindo, implicitamente, à legitimação de ações e impactos inaceitáveis se consideradas apropriadamente as dimensões socioculturais" (LEROY; ACSELRAD, 2011, p. 13 -14). A situação se assevera se pensarmos que a empresa de consultoria que elabora o estudo é contratada diretamente pelo empreendedor, contribuindo para a falta de transparência durante o processo (ZHOURI; LASCHEFSKI; PAIVA, 2005), visto que "para os grupos locais potencialmente mais atingidos, os empreendimentos tendem a aparecer de forma repentina, normalmente quando o Estudo e o Relatório de Impacto Ambiental já estão prontos e o pedido de licenciamento ambiental, tramitando silenciosamente nos órgãos da burocracia estatal" (ETTERN/IPPUR, 2011, p. 26). Por fim, Bermann (2014) ainda destaca que os EIA/RIMA são "via de regra caracterizado pela má-qualidade".

#### *Acesso às informações*

Informação, ou melhor, a falta de é um dos pontos que marca a injustiça ambiental pois trata-se de "uma dimensão crucial para a participação política dos atingidos" (FASE/ETTERN, 2011, p. 83) no processo de licenciamento ambiental do projeto. Muitas vezes, projetos que já estão em trâmite de licenciamento ambiental dentro da burocracia do Estado são totalmente desconhecidos pelos moradores das localidades, ou seja, "um intervalo de tempo considerável transcorre entre o início da "vida pública" do projeto na esfera estatal e seu aparecimento público no local a ser implementado" (FASE/ETTERN, 2011, p. 83).

Essa é uma questão de grande importância, visto que:

para os grupos locais potencialmente mais atingidos, os empreendimentos tendem a aparecer de forma repentina, normalmente quando o relatório de impacto ambiental já está pronto e o pedido de licenciamento, tramitando silenciosamente nos órgãos da burocracia estatal. Em outras palavras, para os sujeitos envolvidos é negado o acesso às informações. O empreendimento nasce eterno, surge de um dia para o outro no horizonte dos grupos sociais locais, terrivelmente presente e influente. Muito da força política do empreendimento provém justamente daí, do fato dele omitir, isto é, colocar-se fora da história, projetando-se como um fato, um dado, um estado de coisas inelutável, quase natural ou até mesmo sobre natural,

na medida em que o empreendimento não precisa existir para produzir efeitos sociais concretos (FASE/ETTERN, 2011, p. 89).

Ainda, somam-se as razões práticas que acabam por dificultar a participação das comunidades locais, como as destacas por Zhouri, Laschefski e Paiva (2005):

- No que diz respeito ao acesso a documentos e informações sobre o processo. Isso porque as comunidades se encontram, não raro, distantes geograficamente das instâncias técnica e deliberativa dos órgãos ambientais, os centros decisórios enfim (p. 105);
- Os documentos dos processos somente podem ser obtidos por meio de uma solicitação formal e com certa antecedência (p. 105);
- A falta de uma cópia para o fim exclusivo de consulta por parte da sociedade torna o processo moroso (p. 105);
- E, quando disponibilizados, eles somente podem ser fotocopiados na própria instituição, o que acaba por onerar ainda mais o processo para as comunidades (p. 105)<sup>29</sup>;

Essas questões comprometem "as prerrogativas formais de garantia de publicização e de acesso às informações de interesse público" (ZHOURI; LASCHEFSKI; PAIVA, 2005, P. 105). A participação é ainda mais dificultada com o formato técnico utilizado para a elaboração dos documentos, que acaba por deslegitimar e marginalizar as comunidades no debate (ZHOURI; LASCHEFSKI, 2005). Tais fatos que acabam por refletir na participação das audiências públicas.

### *Audiências Públicas*

As Audiências Públicas - APs se encaixam no que podemos chamar de "cena participativa" (BRONZ, 2011) ou "cena democrática" (ZHOURI; LASCHEFSKI; PAIVA, 2005). Isso porque:

em tese, a Audiência tem por finalidade expor o projeto às comunidades interessada, para que a ele sejam incorporadas suas informações, críticas e sugestões, bem como sejam sanadas as dúvidas acerca do empreendimento e de suas

---

<sup>29</sup> No caso do licenciamento ambiental do empreendimento de mineração de Titânio e Zircônio em São José do Norte (vizinho à Rio Grande) as cópias do Estudo de Impacto Ambiental disponibilizadas na Biblioteca Municipal e Secretaria Municipal de Meio Ambiente eram apenas para consulta local, visto que não havia como fazer cópia do documento.

implicações socioambientais e econômicas para a região (ZHOURI; LASCHEFSKI, PAIVA, 2005, p. 106-107).

Porém, "na prática, o que se verifica é que tal procedimento perde o caráter de espaço para debates, passando a configurar-se tão somente como modo de cumprimento das normas legais" (ZHORI; LASCHEFSKI; PAIVA, 2005, p. 107). Funciona, ainda, "muitas vezes como dispositivos formais para a divulgação de informações sobre os benefícios econômicos dos empreendimentos, em detrimento do debate amplo e transparente sobre seus impactos socioambientais" (FASE/ETTERN, 2011, p. 90). Motivos pelos quais as Audiências Públicas passam a ser marcadas, muitas vezes, "por discussões emocionadas entre grupos "pró" e "contra", nas quais direitos individuais e difusos são tratados como sacrifícios necessários para o bem estar da sociedade" (LASCHEFSKI, 2014, p. 267).

Ainda marcam as APs a supervalorização do conhecimento técnico (uma marca do licenciamento ambiental) e a postura dos apresentadores (empresa e consultorias). Esses recursos "são utilizados como capital social para intimidar e deslegitimar pessoas de baixa escolaridade que apresentam seus dados em relatos orais utilizando linguagem simples" (LASCHEFSKI, 2014, P. 267). Esse processo de intimidação e deslegitimação é realizado pelos detentores do capital técnico, pois com a finalidade de lograr seus objetivos precisam cumprir o rito formal, criando essa "cena participativa".

Bronz (2011, p. 38) ainda ressalta que tem aumentado a participação de consultores anteriormente as APs, buscando a "produção de informações sobre as comunidades locais com intuito de diminuir as imprevisibilidades das ocorrências no evento público, de modo que os empreendedores já consolidem um repertório de respostas para as audiências". O que é facilitado pelo fato das comunidades sequer saberem da existência do empreendimento que já caminha dentro da burocracia estatal para a obtenção das respectivas licenças.

Posto tudo isso, Bronz pergunta:

que sobra para as audiências públicas? Respondo: a exibição de um discurso empresarial (...) de um empreendimento "imaginado" com todas as soluções tecnológicas e medidas de controle possíveis de serem idealizadas. A "participação" nas



audiências públicas, eu diria, é mais um dos artefatos construídos pelas práticas de imaginação dos empreendimentos industriais (BRONZ, 2011, p. 42).

Essa é a mesma pergunta que nos fazemos e que se torna de suma importância ao debater a EA no licenciamento ambiental, pois são as APs o momento zero (0) desse processo (como veremos na sequência desse capítulo).

### *Licenças Ambientais com pendências*

O que se percebe é que "os órgãos ambientais tenderam a considerar o licenciamento como uma formalidade necessária à aprovação do projeto", em que "etapas preliminares - porém fundamentais - do processo de licenciamento foram desconsideradas" (FASE/ETTERN, 2011, p. 155). Essa situação faz com que os custos e impactos socioambientais sejam arcados pelas comunidades atingidas sem o direito de participação na decisão durante o processo (ZHOURI; LASCHEFSKI; PAIVA, 2005).

Uma das estratégias dos empreendedores é a de postergar a tomada de decisões importantes para depois da obtenção da licença ambiental, através de estudos complementares. Dessa forma, "o empreendedor apenas garante a manutenção do diálogo para a próxima etapa do planejamento e, deste modo, garante as licenças necessárias. Este procedimento tornou-se quase uma regra durante todo o licenciamento ambiental" (FASE/ETTERN, 2011, p. 101). Isso faz com que muitas destas pendências, deixadas para estudos complementares, sequer sejam resolvidas, acarretando em um novo impacto negativo não explicitado pelos empreendedores.

Então, é preciso que possamos pensar outra forma de avaliação de impactos que considere a injustiça ambiental contida e produzida dentro dos projetos, que faça com que o processo de licenciamento ambiental e suas respectivas licenças sejam efetiva e não apenas figurativas. Com isso, apresentaremos a Avaliação de Equidade Ambiental - AEA.

- Avaliação de Equidade Ambiental

Com base no quadro exposto sobre o licenciamento ambiental resolvemos trazer para o debate a "Avaliação de Equidade Ambiental", prevista na declaração de lançamento da Rede Brasileira de Justiça Ambiental (2001), em que se estimulava o:

desenvolvimento de instrumentos de promoção de justiça ambiental - Produzir metodologias de "Avaliação de Equidade Ambiental", manuais de valorização das percepções ambientais coletivas, mapeamento dos mecanismos decisórios com vistas à democratização das políticas ambientais em todos os níveis, cursos para a sensibilização dos agentes do poder público envolvidos com a regulação do meio ambiente. Produzir argumentos conceituais e evidências empíricas em favor da sustentabilidade democrática e da justiça ambiental (RBJA, 2001).

Em 2009, a RBJA produziu um documento intitulado: "Pelo rigor nas avaliações de projetos de grande impacto socioambiental", em que reivindicam "que seja criado um instrumento complementar ao Estudo de Impacto Ambiental (EIA), que chamamos de Avaliação de Equidade Ambiental (AEA)". Nesse sentido, recentemente foi desenvolvido o Projeto Avaliação de Equidade Ambiental como instrumento de democratização dos procedimentos de avaliação de impacto de projetos de desenvolvimento (FASE; ETTERN, 2011), que contou ainda com a colaboração de outros grupos de pesquisa como o GESTA/UFMG, que tinha como objetivo "a criação de instrumentos para a democratização dos procedimentos de avaliação de impacto de projetos de desenvolvimento no Brasil (FASE/ETTERN, 2011)". A AEA é definida como:

[...] um instrumento de promoção da justiça ambiental que visa fortalecer os movimentos e grupos sociais atingidos nos processos de participação e tomada de decisão sobre empreendimentos que podem afetar seu modo de vida de forma direta ou indireta. A AEA procura **construir um quadro abrangente para a avaliação de impacto, incorporando questões de participação pública, institucional e política**. Inclui a consideração dos efeitos sociais, culturais, econômicos e institucionais vivenciados pelos grupos atingidos, assim como os efeitos nos modos de subjetivação e na saúde física e mental de indivíduos e grupos. [...] busca centrar seu foco nas consequências sociais e culturais de qualquer atividade pública ou privada que altere de maneira indesejada a forma pela qual as pessoas moram, trabalham, se relacionam umas com as outras, elaboram sua expressão coletiva e seus modos próprios de subjetivação. (FASE; ETTERN, 2011, p. 40).

Procurava-se "construir um quadro abrangente para a avaliação de impacto, incorporando questões de participação pública, institucional e política", para tanto foram realizados cinco estudos de caso – Belo Monte (PA); Santo Antônio e Jirau (RO); Monocultivo de Eucalipto (Norte Espírito Santo e Sul da Bahia); Usinas Hidrelétricas de Irapé e de Murta (MG); Carcinicultura (BA) – que geraram as seguintes recomendações referentes ao processo de licenciamento ambiental:

1. Recomendamos que a participação da população deverá ser prevista na fase da concepção do projeto. Propõe-se o desenvolvimento de metodologias de planejamento regional que garantam que possíveis definições sobre o plano de desenvolvimento da região nasçam de um debate amplo sobre os projetos, respeitando as realidades socioculturais locais;
2. As Audiências Públicas devem inaugurar o processo de licenciamento com uma audiência prévia, que deve ocorrer antes da realização do EIA/RIMA. Nela, o projeto deverá ser publicamente apresentado e deverão ser colhidos dos grupos potencialmente atingidos os critérios/tópicos que irão compor os Termos de Referência do EIA/RIMA. A realização obrigatória da Audiência Prévia permitiria o acesso aos projetos logo no início do licenciamento e permitiria a formulação de critérios de equidade para o EIA/RIMA em conjunto com os grupos potencialmente atingidos;
3. A elaboração dos estudos ambientais deverá considerar racionalidades distintas. O desafio maior da avaliação da equidade ambiental no âmbito do EIA/RIMA é a consideração dos distintos modos de vida e lógicas socioculturais dos diversos segmentos sociais envolvidos no processo de licenciamento;
4. Não poderá haver relação de dependência econômica entre consultores contratados para elaborar o EIA/RIMA e empreendedores. O empreendedor deverá disponibilizar os recursos necessários para a realização dos Estudos e Relatórios previstos em lei e as empresas responsáveis pela elaboração de estudos deverão ser diretamente contratadas pelo Estado, em processo de seleção pública, e manter-se absolutamente independentes do empreendedor;
5. A participação não poderá implicar a negociação - entendida como processo de barganha - de direitos dos grupos potencialmente atingidos. O objetivo da participação deve ser o envolvimento dos atingidos nos processos decisórios para garantir, conforme Artigo 5 da Constituição brasileira de 1988, a inviolabilidade do direito à vida, à propriedade e o direito a justa e prévia indenização, no caso da desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou interesse social;
6. A participação deverá se referir a todas as etapas do planejamento e não será permitida a negociação efetuada diretamente com o empreendedor, sem a mediação do órgão

ambiental e do Ministério Público. O empreendedor não deverá estar presente em reuniões com os atingidos para discutir questões de indenização ou de reassentamento, papel que deverá ser assumido pelo Estado;

7. O acesso e apresentação das informações deverão ser realizados numa forma adequada para os atingidos. É recomendável, para a produção e divulgação da informação, a utilização de outros modos de comunicação que não a escrita, sobretudo, as técnicas audiovisuais. Os documentos dos processos devem ser disponibilizados de forma desburocratizada e gratuita, garantindo a publicização e o acesso às informações;

8. Deverão ser criados mecanismos que garantam a paridade e a independência dos conselhos para que eles voltem a funcionar como instâncias de controle social;

9. Deve-se focar a discussão no produto que se deseja obter (por exemplo, energia elétrica) e não na obra (usina hidrelétrica). Deve-se abrir o debate público sobre quais setores são responsáveis pelo aumento da demanda por energia, se esta demanda é legítima e justifica os impactos sociais e ambientais, qual tipo de energia é o mais adequado para cada região e quais as formas social e ambientalmente seguras de obtê-la. Todas as alternativas técnicas devem ser explicitadas;

10. Devem ser revistas, suspensas e eventualmente cassadas as licenças ambientais já aprovadas relativas a projetos ditos de "desenvolvimento" que comprovadamente venham expondo populações vulnerabilizadas do seu entorno a impactos socioambientais negativos desproporcionais. (FASE/ETTERN, 2011, p. 33 - 35).

Nesse sentido, consideramos importante antes de debater sobre a EA no processo de licenciamento ambiental trazer esse debate realizado, principalmente os "nós" encontrados, bem como apresentar recomendações e possibilidades. Acreditamos, pois, que "uma avaliação de Equidade Ambiental deve focar-se acima de tudo no plano das controvérsias, que não devem ser combatidas ou obscurecidas" (FASE/ETTERN, 2011, p. 52), podendo "dinamizar o debate sobre o desenvolvimento em si, no sentido de romper com afirmações consolidadas e provocar o surgimento de propostas inovadoras que facilitem a desconstrução das condições de subalternidade" (LASCHEFSKI, 2011, p. 50). Assim, sem combater ou obscurecer é que vamos analisar a EA no processo de licenciamento, partindo dessa análise anterior.

### **2.2.1.2 EA no processo de Licenciamento Ambiental**

Nesse sentido, cabe destacar que o IBAMA participou ativamente - como órgão ambiental federal - de todo debate sobre a instituição da legislação ambiental e da EA dentro do licenciamento ambiental (QUINTAS, 2014). Para tanto, vamos discutir a seguir sobre a EA no Licenciamento Ambiental, usando como base autores que se colocam alinhados a macrotendência da EA crítica e levando em consideração a discussão realizada sobre o processo de licenciamento ambiental.

Um dos marcos da EA no Licenciamento Ambiental é a construção de um termo de referência para a implementação de Programas de Educação Ambiental na atividade de exploração de petróleo e gás, realizado no ano de 1999, durante o licenciamento das Plataformas PGA-7 e PGA-8, no litoral de Sergipe (QUINTAS, 2014). Serrão e Mendonça (2014, p. 432) destacam que "as ações de educação ambiental são obrigatórias no licenciamento e visam minimizar os riscos e os impactos sobre grupos sociais afetados pelo empreendimento em questão".

Assim, resolvemos fazer um debate sobre a EA no licenciamento em três partes: qual é o papel da Educação Ambiental no Licenciamento Ambiental, Nota Técnica (01/2010/IBAMA) e Instrução Normativa 02 (2012/IBAMA) e fragilidades da EA no licenciamento.

#### *Qual é o papel da Educação Ambiental no Licenciamento Ambiental?*

Uma primeira pergunta para tentarmos responder: qual é o papel da Educação Ambiental no Licenciamento Ambiental? Nesse sentido, Loureiro (2009, p. 21) ao tentar responder pergunta semelhante diz que:

A Educação Ambiental no licenciamento atua fundamentalmente na **gestão dos conflitos de uso e distributivos ocasionados por um empreendimento**, objetivando: (1) a apropriação pública de informações pertinentes; (2) **a produção de conhecimentos que permitam o posicionamento responsável e qualificado dos agentes sociais envolvidos**; (3) a ampla participação e mobilização dos grupos afetados em todas as etapas do licenciamento e nas instâncias públicas decisórias.

Compreende-se que o sentido dado a EA no licenciamento é o mesmo da EA na Gestão Ambiental Pública, mas, como veremos mais a frente, não cabe ao Estado essa função, visto que o processo de EA será desenvolvido pelo empreendedor. Esse sentido da EA no licenciamento é reforçado por Quintas; Gomes e Uema (2006, p. 24 - 25), ao afirmarem que:

ao se destacar o papel da Educação Ambiental, fala-se do comprometimento com uma ação educativa que resulte na participação qualificada dos grupos sociais afetados pelo processo de licenciamento, o qual tem sido, habitualmente, fonte de conflitos ambientais. Enfim, trata-se de **uma educação voltada para criar condições para o controle social na gestão ambiental, de modo a democratizar os processos decisórios sobre a destinação dos recursos ambientais e assim torná-los, além de transparentes e de melhor qualidade, capazes de proporcionar condições para uma distribuição equitativa dos custos e benefícios decorrentes do empreendimento.** O processo de educação ambiental se torna eficaz na medida que possibilita ao indivíduo perceber-se como sujeito social capaz de compreender a complexidade da relação sociedade/natureza, bem como dos danos sociais causados por intervenções no ambiente físico natural e construído. (grifos nossos).

Nesse sentido, é importante pensarmos que os autores estão falando de uma EA realizada dentro do processo de licenciamento ambiental que viemos debatendo anteriormente. Percebe-se também um tom de normatização da educação ambiental pensada, visto que ela se torna eficaz à medida

que o indivíduo perceba-se como sujeito social capaz de compreender a complexidade da relação sociedade-natureza, bem como, que se comprometa em agir em prol da prevenção e da solução dos danos ambientais causados por intervenções no ambiente físico natural e construído (IBAMA, 2005, p. 6).

Isso se torna possível através da "produção e aquisição de conhecimentos e habilidades e o desenvolvimento de atitudes com vistas a proporcionar condições para a participação individual e coletiva na gestão do uso dos recursos ambientais e nas decisões que afetam a qualidade dos meios físico-natural e social" (IBAMA, 2005, p. 11-12). Mas, o que seria um posicionamento qualificado e responsável? Seria necessário a produção de conhecimentos para se realizar tal ação?

Isso, no nosso entendimento, mostra que a concepção de meio ambiente cunhada pelos atingidos e sua forma de se manifestar não são válidas, pelo menos dentro desse processo na forma que está estruturado. Portanto, é necessário pensarmos de que sujeitos estamos falando? Quem é o sujeito alvo da EA no processo de licenciamento ambiental? Para Loureiro e Anello (2014, p. 64), a identificação do sujeito social a participar do processo de EA no licenciamento ambiental se dá através da identificação do grau de vulnerabilidade de um determinado grupo social, que pode ser determinada através de três variáveis básicas, sendo elas: "dependência dos recursos naturais para reprodução das condições básicas de vida, nível de acesso a direitos sociais e capacidade de organização e intervenção nas decisões práticas".

Quintas, Gomes e Uema (2006) afirmam que um programa de EA elaborado para um processo de licenciamento ambiental, deve ser estruturado pautado em três componentes:

- Componente 0 - educação ambiental como instrumento para intervenção de grupos sociais afetados nas audiências públicas;
- Componente I - educação ambiental no contexto das medidas mitigadoras e compensatórias e dos projetos de monitoramento e controle ambiental;
- Componente II - capacitação continuada dos trabalhadores envolvidos com a implantação e a implementação do empreendimento (QUINTAS; GOMES; UEMA, 2006, p. 33).

Lucia Anello (2009b) resume a esses componentes, seu roteiro metodológico e a fase da licença a qual está relacionado da seguinte forma:

<b>Componentes</b>	<b>Roteiro metodológico</b>	<b>Fase da Licença</b>
<b>Componte 0</b> Educação Ambiental como instrumento para intervenção de grupos afetados nas audiências públicas	Momento 1 - levantamento das informações a partir de dados secundários (antes da apresentação do EIA/RIMA); Momento 2 - identificação dos atores sociais e possível posicionamento quanto ao empreendimento, sua capacidade de organização e mobilização (após a apresentação do EIA/RIMA); Momento 3 - Organização das ações educativas com grupos sociais afetados e de acordo com as suas especificidades socioambientais, concluindo com uma avaliação da participação dos grupos sociais na audiência pública (após análise e avaliação do EIA/RIMA).	(Pré-) licença prévia, em processos de licenciamento com EIA/RIMA. Resolução CONAMA 01/86.

<b>Componente I</b> Educação Ambiental no contexto das medidas mitigadoras e compensatórias e dos projetos de monitoramento e controle ambiental	A partir dos resultados da análise do EIA/RIMA e da audiência pública, ou após a avaliação dos estudos ambientais de processos de licenciamento ordinários, sem a realização de EIA/RIMA. O empreendedor elabora um programa, projeto ou ações de Educação Ambiental que considerem os impactos ambientais do empreendimento, os programas de controle ambiental e a realidade social das localidades e grupos sociais afetados.	Pós-licença prévia integrante do conjunto de programas ambientais solicitados como condicionantes para emissão da licença de instalação e de operação. Resolução CONAMA 237/97.
<b>Componente II</b> Capacitação continuada dos trabalhadores envolvidos com a implantação, implementação e operação do empreendimento.	Com um caráter reflexivo e não comportamental as ações de capacitação devem incluir elementos da ecologia e do ecossistema em que o empreendimento está instalado, das implicações legais e de cidadania envolvidos, de saúde do trabalhador. Não deve ter um caráter de treinamento e adestramento, mas de reflexão sobre a prática de cada um.	

Quadro 1: Componente, Roteiro e fase da Licença Ambiental.  
 Fonte: Anello (2009b)

Interessante observar que o Componente 0 prevê a EA como "instrumento para intervenção de grupos afetados nas audiências públicas", mas o fato é que esse componente 0 não é praticado no licenciamento conforme afirma Quintas (2014). No entanto, vamos fazer um exercício de abstração e supor que ele ocorresse, quem estaria realizando esse processo de EA para a intervenção na Audiência Pública? Seria o próprio empreendedor que tem interesse no processo.

Ainda cabe destacar que o componente 0 de um Programa de Educação Ambiental está pautado na mobilização anterior à Audiência Pública. Como já discutimos anteriormente, esse deve ser pensado antes da elaboração do Termo de Referência (DIAS, 2014), em uma Audiência Prévia que ajudaria a levantar as dimensões que deveriam constar no mesmo para a elaboração do EIA/RIMA<sup>30</sup>.

*- Instrução Normativa 02 de 2012 do IBAMA*

Em março de 2012 é lançada a Instrução Normativa nº 2 (IN 02/2012/IBAMA) que:

<sup>30</sup> Dias (2014, p. 215), ao analisar o processo de duplicação da BR-392, que vai até o Porto do Rio Grande, afirma que para EA transformadora no licenciamento vingar, uma das utopias é a antecipação da participação social para a construção do Termo de Referência.



estabelece as bases técnicas para programas de educação ambiental apresentados como medidas mitigadoras ou compensatórias, em cumprimento às condicionantes das licenças ambientais emitidas pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais e Renováveis - IBAMA.

A Instrução Normativa destaca em seu Art. 1º o fato de:

Estabelecer as diretrizes e os procedimentos para orientar e regular a elaboração, implementação, monitoramento e avaliação de **programas e projetos de educação ambiental a serem apresentados pelo empreendedor no âmbito do licenciamento ambiental** (IBAMA, 2012, grifo nosso).

Ainda estabelece em seu Art. 2º que "O Programa de Educação Ambiental deverá estruturar-se em dois Componentes":

I- Componente I: Programa de Educação Ambiental -PEA, direcionado aos grupos sociais da área de influência da atividade em processo de licenciamento;  
II- Componente II: Programa de Educação Ambiental dos Trabalhadores - PEAT, direcionado aos trabalhadores envolvidos no empreendimento objeto do licenciamento.

Deverá em sua elaboração, conforme Art. 3º,

compreender a organização de processos de ensino-aprendizagem, objetivando a participação dos grupos sociais das áreas de influência atividades ou empreendimentos licenciamento, na definição, formulação, implementação, monitoramento e avaliação dos projetos socioambientais de mitigação e/ou compensação, exigidos como condicionante de licença.

Para Dias (2014, p. 138):

a IN IBAMA 02/2012, apesar das fragilidades apontadas, estaria inserida em outra prática educativa, que não a tradicional conservadora, tendo potência para produzir através de processos pedagógicos intencionais, capacidades de intervenção qualificada e coletiva dos grupos potencialmente atingidos. Mas para aceitar essa possibilidade, tem-se que compreender o Estado em sua perspectiva relacional.

A análise da IN IBAMA 02/2012 deixa claro que a proposta pensada parte de uma EA crítica, visto o quadro de referências colocadas em seu anexo. Nesse sentido, devemos compreender as fragilidades apontadas nos

PEAs e por qual motivo esses processos não conseguem atingir o formato proposto?

### *Fragilidades da EA no licenciamento ambiental*

Apresentaremos algumas fragilidades apontadas em relação à realização da EA dentro desse processo. Para tanto, traremos a compilação de Dias (2014) sobre algumas pesquisas em Educação Ambiental dentro do processo de licenciamento.

<b>Análise da EA no licenciamento Ambiental – Fragilidades</b>	<b>Autores</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Princípios mercantilistas do próprio licenciamento, divergente dos propósitos dos PEAs;</li> <li>- A cooptação dos resultados alcançados pelos PEAs, divulgados por empresas de petróleo como ações de responsabilidade social;</li> <li>- [...] os limites impostos aos PEAs são claros quando se analisam os princípios do próprio licenciamento ambiental [...]. Nesse sentido, as reais possibilidades de que um PEA seja implementado de acordo com as diretrizes do órgão ambiental são bem pequenas, assim como propor e acompanhar os PEAs no licenciamento federal tem se mostrado um grande desafio para os técnicos governamentais responsáveis por essas tarefas;</li> <li>- Os princípios de participação preconizados pelos PEAs têm pouco ou nenhum espaço para serem desenvolvidos, limite estrutural ao desenvolvimento dos PEAs. As propostas educativas têm um tendência a serem apaziguadoras, contrariamente ao que é preconizado pelos programas de educação ambiental crítica, onde o conflito tem centralidade;</li> <li>- Carência de educadores ambientais com experiência em processos de educação ambiental crítica e não formal e a precarização das condições de trabalho do órgão ambiental, que limita o acompanhamento dos técnicos governamentais aos PEAs, o que leva: convívio direto entre empresas e grupos sociais afetados pelas atividades licenciadas; ampliação da apropriação do espaço público pela iniciativa privada, abrindo-se mais espaço para o desenvolvimento de processos pedagógicos baseados na lógica neoliberal, os quais reproduzirão as relações que os PEAs pretendem transformar;</li> <li>- Pouco espaço e reconhecimento que o próprio IBAMA e MMA conferiram à proposta de educação no processo de gestão ambiental [...] frequentes tentativas no âmbito do próprio Estado, de "apagamento" dessa proposta pedagógica enquanto uma ação institucional do órgão ambiental federal.</li> </ul>	Serrão (2012 p. 278 - 283)
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Necessidade de adoção de uma concepção metodológica definida para o desenvolvimento de processos educativos baseados nessa vertente de EA.</li> <li>- Quadro atual parece bastante confuso e tumultuado devido à inserção de ideias diferenciadas neste espaço. Entendimentos antagônicos aos fundamentos teóricos dessa vertente de EA;</li> <li>- Ausência de formação de educadores;</li> <li>- Não execução sob direção direta do próprio órgão ambiental.</li> </ul>	Siqueira (2013, p. 139 - 144)
<ul style="list-style-type: none"> <li>- [...] este tipo de medida mitigadora de impactos não pode se limitar ao fortalecimento da atividade pesqueira apenas realizando ações específicas, que resolvam problemas pontuais levantados pelos pescadores (por exemplo, em questões com atravessadores). Deve ser propiciada a visão ampliada da questão, através dos processos educativos, conjugados com as ações de infraestrutura;</li> <li>- [...] não participação por não poderem de deixar de pescar, em razão da imposição do modo de produção capitalista.</li> </ul>	Vasconcelos (2012, p. 113 - 122)

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tais projetos não têm contribuído para maior organização do setor;</li> <li>- A predominância de uma visão sobre ações de infraestrutura e imediatas por parte das comunidades;</li> <li>- Ausência de ações educativas - emancipatórias e críticas - uma desconformidade ao exigido pelo órgão ambiental federal dado que os representantes das comunidades reportam que as ações educativas ocorrem por meio de palestras de cunho expositivo, sem estar associado a um processo de análise crítica e de fazer uso de instrumentos didáticos adequados à realidade dos participantes como exposto nas diretrizes da CGPEG/IBAMA.</li> </ul>	Walter (2010, p. 322 - 331)
--	--------------------------------

Quadro 2: Fragilidades da EA no Licenciamento Ambiental.

Fonte: Dias (2014, p. 145).

Dias (2014) destaca que notadamente o debate realizado sobre o processo de EA no licenciamento é feito majoritariamente por dois grupos: 1 - agentes do Estado e 2 - Consultores Ambientais. Quando a autora fala Agentes do Estado está falando de analistas ambientais vinculados ao IBAMA e ou que exerceram cargos de chefia (sem concurso). Ressaltamos, também, um terceiro grupo que são os docentes universitários (em alguns casos funcionários públicos) que exerceram chefia ou trabalharam em projetos junto ao IBAMA e MMA e/ou exerceram a função de técnicos em consultorias ambientais. Cabe destacar que em muitos casos esse terceiro grupo ainda exerce consultorias ambientais (prestação de serviço - nome dado dentro das universidades) para os empreendimentos.

Nesse sentido, saber de onde falamos e quem são os interlocutores é de suma importância para que possamos avançar no processo. Não queremos fazer juízo de valor sobre as interpretações, mas é importante que o ponto "de onde falo" não esteja mascarado ou escondido. Exercendo, assim, aquilo que se prega no que se refere a EA no licenciamento de não apaziguar, mas sim explicitar os conflitos. O certo é que se encontram poucos trabalhos em que aparecem o entendimento das comunidades sobre a EA realizada no licenciamento ambiental, corroborando com a análise de Orlandi (1996, p. 39) de que "grande parte dos textos não chegam nunca a praticar a pedagogia da 'educação ambiental'. São sempre 'sobre', e só um pouco 'de'."

Assim, entendemos que as fragilidades apontadas sobre o processo de EA desenvolvido dentro do licenciamento encontra-se muito setorializada, ou seja, muito preocupada apenas com a EA, esquecendo do restante do processo. Com isso, entendemos que as fragilidades não são apenas

vinculadas à EA, mas também ao licenciamento ambiental como um todo. Por isso, reafirmamos as recomendações sobre o licenciamento realizadas pela FASE e ETTERN (2011) durante o "Projeto de Avaliação de Equidade Ambiental".

Essa setorização da crítica fica clara no Quadro 2, como pode se observar nos seguintes exemplos: "Os princípios de participação preconizados pelos PEAs têm pouco ou nenhum espaço para serem desenvolvidos, limite estrutural ao desenvolvimento dos PEAs"; "Não execução sob direção direta do próprio órgão ambiental"; "Princípios mercantilistas do próprio licenciamento, divergente dos propósitos dos PEAs".

Destes exemplos poderíamos nos perguntar: Por qual motivo os PEAs seriam diferentes do processo de licenciamento? Por que haveria participação durante os PEAs diferente do restante do licenciamento? Por qual motivo o PEA seria realizado pelo Estado e não o licenciamento como um todo? Como os princípios dos PEAs são diferentes dos preconizados no licenciamento, se ele está inserido dentro desse processo? Muitas vezes, parece que quando se fala dos PEAs está se falando de algo totalmente diferente e distante do processo do licenciamento.

Por isso, consideramos que dois pontos são de grande importância para o debate sobre EA no licenciamento e suas possibilidades, sendo elas: (1) os programas e projetos de EA são desenvolvidos pelos empreendedores; (2) está elencada dentro das medidas mitigadoras compensatórias a serem desenvolvidas pelo empreendedor. Isso é importante para que tenhamos noção das possibilidades de intervenção desses e nesses processos.

O Ponto 1 muitas vezes é sequer mencionado nas publicações, mas entender que quem desenvolve o PEA é o empreendedor, mesmo que por meio de consultorias especializadas, é de grande importância na análise que vamos desenvolver. Pois, "os consultores, financeiramente dependentes dos empreendedores, tendem a elaborar estudos que concluam pela viabilidade ambiental dos projetos, evitando, assim, riscos a possíveis futuras contratações" (ZHOURI; LASCHEFSKI, PAIVA, 2005, p. 104), criando uma

relação empregado/empregador (trabalho alienado). Assim, vão incorrer na mesma problemática do Estudo de Impacto Ambiental que é desenvolvido por uma consultoria contratada pelo empreendedor (que torna-se empreendedor como argumentamos anteriormente).

Em relação ao ponto 2 é importante pensarmos que as medidas mitigadoras e compensatórias na visão do empreendedor, através da consultoria ambiental:

destinam-se tão somente a descobrir maneiras pelas quais o meio ambiente e suas complexidades socioculturais e naturais serão adequadas ao projeto técnico a fim de que este seja aprovado. A crença nos ajustes tecnológicos, representado pelas medidas mitigadoras e compensatórias, realiza a função de viabilizar ou adequar meio ambiente e sociedade aos empreendimentos (...) (ZHOURI; LASCHEFSKI; PAIVA, 2005, p. 100).

Por isso, defendemos uma outra forma de se pensar a Educação Ambiental. Essa outra forma se vincula com os movimentos por justiça ambiental não apenas de forma discursiva, mas em sua totalidade.

### **2.3 EA PARA JUSTIÇA AMBIENTAL - NÃO UMA ASPIRINA E NEM UM BAND-AID**

Através da Educação Ambiental crítica (de onde viemos) buscamos avançar no sentido de uma Educação Ambiental para a justiça ambiental. Para isso partimos dos questionamentos que acompanham o movimento de justiça ambiental (para onde vamos): para quê e para quem a Educação Ambiental deve servir? Visando ser além de apenas uma aspirina (GERHARDT, 2014) e/ou um Band-aid (HARVEY, 2011). Aspirina quando "possui função meramente assessória, consistindo em aliviar sofrimentos e "compensar" ou "mitigar" violações de direitos" (GERHARDT, 2014, p. 64) e *Band-Aid* por não fazer as reformas necessárias e apenas tampar as "feridas" do sistema (HARVEY, 2011).

Então, como seria uma EA crítica diferente? Uma EA crítica que não seja aspirina e/ou *Band-Aid*? Visto que "a prática da Educação Ambiental crítica também passa a ser vista com atenção e apresentando limites"

(SANTOS; GONÇALVES; MACHADO, 2015, p. 202). Limites esses que se encontram no que fazer da Educação Ambiental e da Educação Ambiental na Gestão Ambiental, ou seja, sair do meio acadêmico, onde já é hegemônica, e aportar no mundo real.

Nesse sentido, a EA "deveria fornecer os elementos para a formação de um sujeito capaz tanto de identificar a dimensão conflituosa das relações sociais que se expressam em torno da questão ambiental quanto de posicionar-se diante desta" (CARVALHO, 2012, p. 163). Se alcançará essa formação através da EA somente se retornar seus aspectos subversivos e retornar ao diálogo com os movimentos populares (SANTOS; GONÇALVES; MACHADO, 2015), como os movimentos por justiça ambiental reunidos dentro da Rede Brasileira de Justiça Ambiental.

Isso, porque "as intenções, os procedimentos e a retórica justificativa do dispositivo crítico quase não variam há décadas. Hoje como ontem, pretende-se denunciar o reinado da mercadoria, de seus ícones ideais e de seus detritos sórdidos" (RANCIÈRE, 2012, p.68). Com isso, é necessário buscar o:

caminho de ir à "essência do modelo" que produz as formas sociais coadunadas com o Capital, do qual se evidenciam os problemas ambientais e de onde os conflitos socioambientais são os indicadores de que grupos e de populações mais vulneráveis e tradicionais estão tendo seus direitos violados, suas lideranças estão sendo mortas e comprometendo a vida das suas gerações futuras em nome de mais e mais lucro para megacorporações nacionais e internacionais (mineração, energia, agronegócio e outros) (SANTOS; GONÇALVES; MACHADO, 2015, p. 202).

Para isso, podemos aprender com as comunidades em conflito, visto que essas "populações geralmente encontram formas de se manifestar e exigir algum tipo de reparação e responsabilização dos culpados pelo dano" (CARVALHO, 2012, p. 167), ou muitas vezes se antecipando aos mesmos (por isso a importância de articulação em rede). Por isso, as alianças com os grupos vulneráveis e os movimentos sociais não pode ser apenas uma retórica, mas sim a essência de qualquer trabalho que seja crítico, pois são esses grupos

que têm sofrido os maiores impactos desse modelo de desenvolvimento (como vimos no capítulo 1).

Podem nos questionar: qual a grande diferença da EA para Justiça Ambiental? Isabel Carvalho (2012, p. 170) diz que "ao destacar a dimensão ambiental das lutas sociais e apoiar as ações em prol da justiça no acesso aos bens, a EA crítica está contribuindo para a ampliação da noção de cidadania e justiça social". Por isso:

consideramos que o termo Justiça Ambiental é um conceito aglutinador e mobilizador, por integrar as dimensões ambiental, social e ética da sustentabilidade e do desenvolvimento, frequentemente dissociados nos discursos e nas práticas. Tal conceito contribui para reverter a fragmentação e o isolamento de vários movimentos sociais frente aos processos de globalização e reestruturação produtiva que provocam perda de soberania, desemprego, precarização do trabalho e fragilização do movimento sindical e social como um todo. Justiça ambiental, mais que uma expressão do campo do direito, assume-se como campo de reflexão, mobilização e bandeira de luta de diversos sujeitos e entidades, como sindicatos, associações de moradores, grupos de afetados por diversos riscos (como as barragens e várias substâncias químicas), ambientalistas e cientistas (DECLARAÇÃO DE LANÇAMENTO DA REDE BRASILEIRA DE JUSTIÇA AMBIENTAL, 2001).

Assim, a justiça ambiental "assume-se como campo de reflexão, mobilização e bandeira de luta de diversos sujeitos e entidades", como é o caso do grupo de pesquisa a qual esta pesquisa está vinculada. A justiça ambiental é muito mais que apenas um campo de reflexão teórico, portanto, só faz sentido se aglutinada como campo de luta e mobilização, como mostra a interlocução desses campos realizada na Rede Brasileira de Justiça Ambiental. Para tanto, buscou-se o encontro com outros grupos para realizar esse debate, com isso, a partir de 2013 o Observatório dos Conflitos Urbanos e Socioambientais do Extremo Sul do Brasil passou a integrar a Rede Brasileira de Justiça Ambiental - RBJA. "Nesse sentido, a EA estaria ao lado das forças integrantes de um projeto de cidadania democrática, ampliada pela ideia de justiça ambiental" (CARVALHO, 2012, p. 169).

Portanto, a EA para justiça ambiental aponta que a:

Educação Ambiental Crítica deverá autodeclarar na prática enquanto anticapitalista, resistente as relações sociais de exploração, que nasça como instrumento de luta dos explorados para os explorados a partir dos conflitos e/ou fazendo-os emergir, sempre se colocando de forma colaborativa ao lado e com esses grupos (SANTOS; DORNELES; MACHADO, 2015).

Assim, Santos et al. (2013, p. 266) defendem que essa EA "deveria também ser emancipatória ao atuar junto aos grupos sociais atingidos de forma programada e sistemática (injustiça ambiental), antecipando-se, se possível, aos empreendimentos que promovem impactos ambientais negativos sobre aqueles". Para isso, os autores destacam os princípios da Rede Brasileira de Justiça Ambiental (constantes no capítulo 1) como fundamentais para essa prática de EA (SANTOS *et al.*, 2013; SANTOS; DORNELES; MACHADO, 2015). Conforme Santos, Dorneles e Machado (2015, p. 204 - 205):

Esses princípios poderiam se constituir em bases e/ou ponto de partida para *uma educação ambiental* que chamaríamos *para justiça ambiental*, que só pode ser realizada e alcançada tendo como premissa de sua ação os próprios grupos injustiçados. E disso, portanto, tal educação ambiental discorda e se confronta aos discursos e práticas que pretendem conscientizar, sensibilizar, proteger e conservar, como também sustentar, durar sem associar no local (lugar e discursos) que tais "palavras de ordem" como abstrações se relacionam à perpetuação do sistema capitalista e sua relação com a exploração da natureza (...).

Ressaltamos que o que queremos com essa forma de se pensar e se fazer EA é "o poder da igualdade de qualquer um com qualquer outro e com todos" (RANCIÈRE, 2012, p. 174), entendendo nosso papel como acadêmicos e cidadãos, deixando claro que não somos o outro, nesse sentido não é:

nós que queremos decidir e determinar isso (enquanto indivíduos e em nossas relações); e, no mesmo sentido, não pretendemos dizer aos injustiçados e que vivam a desigualdade o que é melhor para eles, mas sim com eles produzir/definir/contribuir para suas lutas. Podemos enquanto acadêmicos e pesquisadores identificar, mapear e construir estudos/reflexões que contribuam para suas lutas e/ou contra tal configuração de injustiça e desigualdade. E como cidadãos, inclusive acadêmicos, colocar-se ao lado, com e junto eles, e disso, é que propomos na educação ambiental produzir com eles/as desde processos radicais de *decolonialidade* (do *ser*, do *saber* e do *poder*, QUIJANO, 2014). Acreditamos, e assim



agimos, para que a educação ambiental para a justiça ambiental faça jus a sua caracterização como crítica.

Compreendemos, portanto, que a "criticidade" que a EA tanto procura, ao se auto declarar dessa forma, não está apenas em desvelar o sistema no qual estamos inseridos, o capitalista. Mas sim, construir ou auxiliar na manutenção de outra forma de conceber o mundo e sua relação com o meio ambiente. Isso só será possível se entendermos que nosso papel é o de mediação, no sentido de fortalecer "os grupos potencialmente atingidos na construção de argumentos" que possam subsidiar a articulação política e jurídica contra o processo de licenciamento (FASE/ ETTERN, 2011, p. 99)<sup>31</sup>.

Posto isso, é importante que possamos pensar qual é o papel da EA no processo de licenciamento ambiental.

### **Qual o papel da EA para justiça ambiental no licenciamento?**

Nesse sentido, é importante que possamos pensar: qual é o nosso papel no licenciamento e a EA que defendemos? Dias (2014, p. 216) sinaliza que:

no sentido de contribuir para a efetividade das práxis em EA Transformadora, esta deve atuar em conexão com espaços permanentes de luta, para de fato se antecipar à dita "inexorabilidade da obra". Bebendo das lutas em processos anteriores e para além do marco da gestão ambiental pública, e exógenos ao Estado, que pode emergir a utopia da sua potencialidade em constituir força e organização aos grupos impactados e seus aliados (como o movimento ambiental/ecológico e por justiça ambiental), podendo de fato pesar na decisão do órgão ambiental.

Para finalizar e na/para a utopia da EA Transformadora no licenciamento vingar, através de ações por dentro ou fora do Estado, é preciso lutar para garantir as regras que temos, e forçar alterações/aperfeiçoamentos.

No sentido de "lutar para garantir as regras que temos, e forçar alterações/aperfeiçoamentos" é que consideramos que os processos de EA no licenciamento deveriam levar em consideração todas as recomendações realizadas pela FASE/ETTERN (2011) no "Projeto Avaliação de Equidade

---

<sup>31</sup> Esse exemplo é referente a atuação do GESTA/UFMG no processo de licenciamento ambiental da Usina Hidrelétrica de Murta/UFMG.

Ambiental" (que trouxemos anteriormente durante a discussão acerca do licenciamento ambiental). Nos cabe nesse processo colocar-nos ao lado dos atingidos por esses megaempreendimentos, uma vez que entendemos ser impossível que os PEAs sejam realmente críticos e que possam ser transformadores, realizados pelos empreendedores através da contratação de consultorias ambientais especializadas (mesmo quando universidades públicas).

Entendemos que a resistência no plano técnico-científico tem "em primeiro lugar, numa dimensão propriamente política, estudos e relatórios independentes que cumprem a função de reforçar a legitimidade social em torno das demandas dos grupos potencialmente independentes" (FASE/ETTERN, 2011, p. 144). Procurando tomar cuidado para que o debate não se restrinja ao plano científico excluindo aqueles que não têm acesso a essa forma de linguagem e, com isso, ampliar o debate público em torno do projeto em análise para a obtenção das licenças (FASE/ETTERN, 2011).

A EA para justiça ambiental (para onde vamos), no nosso caso, se dá no plano técnico-científico independente por se colocar ao lado e junto a essas comunidades que vêm ao longo do tempo tendo os seus direitos vilipendiados, sem qualquer possibilidade de contestação aos empreendimentos. A impossibilidade de contestar por seus direitos ocorre em virtude do caráter burocrático e protocolar em que se tornou o processo de licenciamento ambiental, em que o não licenciar não está em questão e muito menos é uma possibilidade. Dessa forma, a EA para justiça ambiental propicia a luta junto a esses grupos contra a imposição da desigualdade ambiental.

## **CAPÍTULO 3- A CIDADE DO RIO GRANDE: ANTES DE TUDO UM PORTO**

### **INTRODUÇÃO**

No processo histórico e, no momento atual, é importante entendermos a importância dos portos nos "interesses" econômicos, mas, ao olhar o processo histórico, vemos que os portos foram/são "portas de entradas dos colonizadores e dos escravos, por um lado, e portas de saída das riquezas sobre as quais se baseavam os diferentes ciclos econômicos brasileiros" (SILVA e COCCO, 1999, p. 9). Portanto, podemos pensar que se inicia ou termina nos portos toda uma cadeia de desigualdades e injustiças ambientais no território brasileiro.

Os portos no Brasil possuem papel importante na relação de quase todas grandes cidades de seu território com o mar, em virtude do fluxo e trocas com outros países. Relação essa que vai se modificando ao longo do tempo, assim como a estruturação dos portos e das atividades portuárias (SILVA e COCCO, 1999), fazendo com que, "de fato, a 'questão portuária' emerge de problemáticas complexas, determinadas pelo entrecruzamento de escalas e métricas geo-político-econômicas diversificadas e fragmentadas" (COCCO, 2012, p. 1012).

Acompanhamos uma mudança das estruturas dos portos do mundo forçada pela reorganização mundial dos espaços produtivos e dinâmicas comerciais específicas, que pode ser exemplificada pela evolução na indústria naval - principalmente os navios contêineres - que possibilitaram avanços no transporte e manuseio de cargas (MONIÉ E VIDAL, 2006). A mudança do regime de acumulação - fabril para uma rede difusa de empresas com tamanhos diferentes - foi determinante na mudança nas redes de logística e nos papéis desempenhados pelos portos, bem como nos modelos de gestão portuária. Isso porque "a relação de integração territorial com a cidade sempre foi uma questão problemática e altamente conflituosa" (SILVA e COCCO, 1999, p. 16). "As tensões ocorrem em áreas de múltiplas interfaces, os conflitos adquirem uma feição particularmente complexa" (LEITE e MONIÉ, 2014, p.

1071), visto que "as cidades portuárias estão longe de serem homogêneas ou monolíticas" (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012, p.3).

Em um momento que Rio Grande atravessa mais um “ciclo<sup>32</sup> de desenvolvimento”, em virtude da retomada da indústria naval no Brasil e da modernização portuária em que o município torna-se destino prioritário de investimentos, principalmente por parte do Governo Federal, é importante entender todas as nuances desta nova fase de “crescimento” vivenciada, bem como resgatar como se deu essa relação entre cidade e porto ao longo da história.

Para tanto, resolvemos, neste capítulo, fazer um resgate histórico sobre o município e o Porto do Rio Grande. Torna-se importante entender essa relação entre porto e cidade, principalmente em um momento em que escutamos frases como: “é mais um ciclo-econômico que Rio Grande passa”; “Vai ser igual a Rheingantz”; “Quero ver depois que estas empresas forem embora o que vai sobrar para a cidade?”; “Na época da Rheingantz também vieram muitos trabalhadores de fora” (Diário de Campo, 2012 – 2015). Essa relação (porto e cidade) nunca se deu de forma harmônica como nos mostram os conflitos e as desigualdades ambientais é um passo fundamental para compreender o momento atual.

### **3.1 UM POUCO DA HISTÓRIA DE RIO GRANDE E O PORTO**

A fundação, no ano de 1680, da Colônia do Sacramento, na desembocadura do Rio da Prata em frente à cidade de Buenos Aires, sede do vice-reino espanhol na Bacia do Prata, gerou uma corrida pela ocupação do extremo sul do Oceano Atlântico, mais precisamente, da região do extremo sul do Brasil (Rio Grande do Sul) e do atual território do Uruguai<sup>33</sup>. Se esta

---

<sup>32</sup>A perspectiva dos ciclos econômicos na história da cidade e a semelhança do discurso durante a ditadura civil-militar (1964-1989) sobre a história do Brasil parecem estar arraigadas também no discurso dos historiadores, geógrafos e outros acadêmicos e políticos da cidade, como veremos adiante.

<sup>33</sup>Em 1580 com a morte do rei de Portugal, sem herdeiros, a monarquia espanhola reivindica o trono (por parentesco) e governa Portugal e suas “colônias além-mar” até 1640, ano em que a monarquia portuguesa se “recompõe” e assume novamente a coroa. Neste período, as fronteiras do extremo sul e de outras de contato com a parte espanhola da América do Sul se flexibilizam, além de os portugueses terem assumido a hegemonia do comércio em Buenos

ocupação foi contestada diplomaticamente pela monarquia espanhola, em virtude de desrespeitar o tratado de Tordesilhas (MENZ, 2006) por parte dos portugueses; ao mesmo tempo,impulsionou a expansão ao sul por parte do império português através de rotas de ligação comercial e de ocupação territorial por meio da criação de novos povoados como os que já vinham sendo criados antes da criação da colônia do sacramento: Paranaguá (1654); São Francisco do Sul (1658); Desterro (1675) e Laguna (1676). E com tal cidade criou uma rota de comércio e principalmente de exploração dos recursos naturais (AMARAL, 2011).

Então, com objetivo de salvaguardar seu território, entendam-se as riquezas oriundas dos recursos naturais (charque, couro, sebo, guampa, etc., mas também a prata andina desviada, roubada ou acumulada pelos portugueses), a Coroa Lusitana instalou em Rio Grande no ano de 1737 um comando militar (AMARAL, 2011; MARTINS, 2006) e um porto aproveitando a geografia da região. Com o passar do tempo, a situação da ocupação portuguesa na Colônia de Sacramento começa a ficar cada vez mais delicada e comprometida, e a cidade e o porto do Rio Grande começam a ganhar cada vez mais importância pela questão estratégica de acesso ao mar, que serviram principalmente para exportar o gado da região e seu couro (MENZ, 2006).

Martins (2006) salienta, ainda, que a fortificação Jesus-Maria-José construído na restinga do sistema lagunar da Lagoa dos Patos, serviu também como um indutor da urbanização, junto com a Igreja Matriz de São Pedro (1755).Esta expansão é feita de forma gradual e lenta, principalmente, em virtude das “condições ambientais”<sup>34</sup> adversas (CIPRIANO; MACHADO, 2014).

---

Aires, o principal porto de exportação dos metais explorados na/da região andina. Depois de inúmeros conflitos e controvérsias de parte dos portugueses com os espanhóis em/de Buenos Aires,àqueles atravessam o rio da Prata e fundam a Colônia do Sacramento em 1680. Desde este período até os tratados no século XVIII (1750), depois a demarcação das fronteiras entre ambos países foi permeada por controvérsias(MENZ, 2006; AMARAL, 2011).

<sup>34</sup> Vamos perceber que estas “condições ambientais” voltam a ser evocadas ao longo da história dessa região, sempre utilizadas para justificar interferências no sistema natural com objetivo de aumentar a produtividade destes novos estaleiros. Como, por exemplo, os relatos de Saint-Hilaire, viajante europeu que retrata essa condição. Ao se referir a Rio Grande,o viajante diz que "(...) Nada se iguala à tristeza desses lugares. De um lado, o bramir do oceano; e do outro, o rio. O terreno, extremamente plano e quase ao nível do mar, é todo areal esbranquiçado, onde crescem plantas esparsas, principalmente o senecio. As choupanas, mal

A região do Extremo Sul era dominada pela Colônia Portuguesa, na parte meridional, através de grandes estâncias e extensões de terras, que com isso mantinham o domínio das mesmas. Porém, a parte litorânea tinha aglomerações esparsas de Santa Catarina até Rio Grande<sup>35</sup>, o que fez com que a Coroa Portuguesa investisse na ocupação do espaço com migrantes oriundo das Ilhas de Açores e Madeira em Portugal (AMARAL, 2011) para o povoamento e defesa desta área de fronteira (e em litígio) na garantia do domínio deste território à coroa portuguesa.

Esta disputa territorial chegou até a assinatura do *tratado de Madri*, no ano de 1750, que colocou em cheque a divisão baseada no tratado de Tordesilhas, fazendo com que a Espanha, com cerca de 3 mil homens conquistasse a Colônia do Sacramento e deixando o caminho livre para avançarem ao norte para conquistar a Vila de Rio Grande (1763 até 1776), se estabelecendo na cidade e no porto do Rio Grande e, depois, na margem norte da Lagoa dos Patos (MENZ, 2006), hoje município de São José do Norte. Isto fez com que a capital do Estado fosse transferida da Vila de Rio Grande para Viamão, este domínio durou 13 anos (MARTINS, 2006). Para Menz (2006)

### **A perda da desembocadura do Rio Grande tomava dimensões de catástrofe para as pretensões lusitanas no**

---

conservadas, só anunciam miséria: destroços de embarcações semi-enterradas na areia recordam pungentes desgraças e nossa alma se enche, pouco a pouco, de melancolia e terror. O refluxo das águas do rio, produzido pelo mar, e a falta de profundidade são as causas das dificuldades que a barra apresenta à navegação e dos naufrágios frequentes que ali ocorrem. Para preveni-los, foram tomadas, entretanto, várias precauções. A torre, da qual já falei, indica aos navegantes a embocadura do rio. Um homem encarregado de sondar constantemente a barra, por meio de sinais, informa às embarcações se a quantidade de água, que varia sem cessar, lhes permite a entrada; estas também fazem sinais indicativos sobre o calado de suas embarcações; enfim, quando saem ou entram, o práctico da barra, num pequeno barco denominado catraia, vai mostrando, por meio de uma bandeira, que ele inclina de um lado ou de outro, o caminho a seguir. O práctico recebe dez mil-réis de cada embarcação que sai ou entra. (Saint Hilaire: 1820: 100 apud CIPRIANO e MACHADO, 2014, p).

<sup>35</sup>Neste período, de 1680 até mais ou menos o início do século XIX (algumas partes inclusive depois, permaneceram como fonte de controvérsias territoriais no campo diplomático) era uma região sem limites de fronteira, ou seja, os Estados-nacionais territorialmente demarcados ainda não existiam na região (as independências de Argentina, Uruguai e Brasil ocorreram no início do século XIX). A coroa espanhola buscava avançar a região atual do Uruguai e sul do atual Brasil; e a coroa portuguesa avançava de Florianópolis (Desterro como era conhecida na época), através de expedições com pequenas povoações, criando estâncias de criação de gado até São José do Norte e Rio Grande (fundada em 1737) que com o forte e o Porto no canal de ligação da Lagoa dos patos com o Oceano Atlântico tinha grande importância estratégica, militar e comercialmente.

**extremo-sul.** Aquela posição **era o único porto entre Laguna e Maldonado**, embargando o giro do comércio, a movimentação militar e o abastecimento das tropas acantonadas no Continente. Também a pecuária comercial, que recém começava a ganhar vulto, era severamente prejudicada pelos cabedais, gado e terras perdidos aos castelhanos (MENZ, p.41, 2006, grifos nosso).

Portanto, fica clara a importância estratégica do Porto e da cidade do Rio Grande para a Coroa Portuguesa, seja ao escoamento das riquezas saqueadas ou exploradas na região, seja à defesa do território. Assim, a escalada das operações espanholas ao ocupar Rio Grande, e tentar tomar a ilha de Santa Catarina em seguida, impressionou a Coroa Portuguesa, que com isso procurou iniciar tratativas para soluções definitivas sobre a situação.

Em 1777, através do tratado de Santo Ildefonso, Portugal perdeu a Colônia do Sacramento, mas conseguiu a posse definitiva de Rio Grande (MENZ, 2006) que poucos meses antes tinha sido reconquistada pelos espanhóis.

Menz (2006) ressalta que após a definição do domínio português sobre Rio Grande, existiu por parte da monarquia portuguesa uma grande preocupação em "fortalecer Rio Grande economicamente" (p. 66), cujo objetivo era "fazer frente às colônias espanholas", procurando '*formar uma barreira*' frente à subversão espanhola" (p. 67). Era também necessário considerar o escoamento da "produção" de charque, "pois se em Pelotas localizava-se a feitura do charque, após o final do século XVIII e início do XIX, era por Rio Grande que este seria comercializado para o centro/norte do país e para a América Central (para alimentação de escravos)" (MARTINS, 2006, p. 66).

Assim:

desde sua fundação, Rio Grande, última investida em direção do domínio da Região Cisplatina, atual Uruguai, apresenta-se como ponto estratégico para o abastecimento de navios portugueses no extremo sul, consolidando a ocupação meridional da colônia brasileira. A grande questão que se colocou tanto para a ocupação da área, quanto para sua intensificação como escoadouro da produção regional era o calado da barra, cuja entrada fica na desembocadura da Laguna dos Patos (AMARAL, 2011, p. 30).

Essa preocupação fez com que nos meados do século XIX fossem construídos os primeiros metros de cais, que hoje é conhecido como Porto Velho (AMARAL, 2011). Martins (2006, p. 75) salienta que "a dragagem e construção do primeiro porto da cidade foram concluídas em 1823, (...) contribuindo para o fortalecimento das atividades comerciais e portuárias que então se desenvolviam na cidade". Mas, o problema continuou em virtude de que apenas navios de pequeno porte poderiam adentrar ao Porto do Rio Grande (AMARAL, 2011). Dessa forma, a manutenção e o aumento do calado do canal de ligação da lagoa dos Patos com o Oceano Atlântico, objetivava fundamentalmente os interesses econômicos das elites na manutenção e continuidade da desigualdade ambiental na apropriação da riqueza, bem como na apropriação e transformação do território em benefício dos mesmos<sup>36</sup>. Assim, foi realizada a primeira obra da estrutura do Porto do Rio Grande, conhecida, atualmente, como Porto Velho.

Na sequência do século XIX, com a vinda da família real portuguesa para o Rio de Janeiro (o Brasil torna-se até 1822 sede do reino Português), a ampliação do Porto e de outras atividades econômicas possibilitou a gênese de Rio Grande como cidade industrial, marcada principalmente pela indústria têxtil (com a instalação da Reingantz, no final do século XIX) através da criação de um parque industrial que abasteceu o mercado nacional. Ferreira (2013, p. 74) destaca que para a instalação da Rheingantz "Rio Grande foi assim escolhida, principalmente, por já possuir um porto capaz de receber embarcações comerciais, o que facilitava a importação de equipamentos necessários à produção têxtil", bem como a circulação das suas mercadorias.

Ainda foram instaladas após os anos 1850 uma série de indústrias de produção variada: beneficiamento alimentício, cabos navais, charutos, óleos vegetais, frigoríficos e outras (MARTINS, 2006). Entre essas indústrias destacamos a empresa Leal Santos e Companhia, que no início de suas atividades produziam biscoitos, e, hoje, localizada no Distrito Industrial do Rio

---

<sup>36</sup>Cabe ressaltar que a preocupação com a manutenção e o aumento do calado do referido canal persiste atualmente por parte de governos e empresários e continuam sendo realizados com recursos públicos.



Grande, trabalha com pesca industrial sendo controlada pelo grupo Arcor desde 2005. (MARTINS, 2006; AMARAL, 2011).<sup>37</sup>

A instalação dessas e outras indústrias foram incentivadas por "propostas idealizadas pela municipalidade, que via nesse desenvolvimento o meio de obter reconhecimento, notoriedade e imputar ao meio urbano riograndino feições "civilizadas" aos moldes europeus" (AMARAL, 2011, p. 70); e transformava a cidade e o porto do Rio Grande em:

um ponto crucial para os navios que se dirigiam à região platina, pois a relevância de cidades como Buenos Aires e Montevideo extrapolava os limites americanos, seja como concentradoras de matéria-prima no setor agropecuário, seja no desenvolvimento cultural e artístico que alcançaram. Rio Grande nesse momento representava a única opção de ancoradouro e abastecimento ao sul de Laguna em terras lusas e passagem obrigatória para as que se dirigiam ao Prata (MARTINS, 2006, p. 79).

Portanto, a cidade do Rio Grande e seu porto, desde a sua fundação, constituem-se de fundamental importância por sua localização, na desembocadura da Lagoa dos Patos, como ponto estratégico para fins militares e comerciais. A ligação direta com o mar e por ser um local abrigado faz com que o Porto do Rio Grande ganhe importância e ajude a definir as "bases da economia local" (CDES, 2013, p.9) em cada época. Atualmente, as bases da economia local continuam estreitamente ligadas à posição estratégica da cidade e do porto na geopolítica comercial (GERHARDT, LOPO, SANTOS, 2014). Sendo assim, depois deste breve recorrido das raízes históricas da configuração da desigualdade ambiental na cidade e região, apresentaremos na parte seguinte, algumas mudanças, ampliações e modernizações no Porto do Rio Grande, os quais tiveram como consequência à atração de empreendimentos, a migração de trabalhadores e a formação de novos bairros e vilas.

---

<sup>37</sup>Na verdade, a empresa Leal Santos está localizada dentro da área do Superporto do Rio Grande e não dentro do Distrito Industrial como informam os autores.

## **3.2 A CONSTRUÇÃO DOS MOLHES DA BARRA E DO PORTO NOVO AO SUPERPORTO**

### **3.2.1 Os molhes da barra e o Porto Novo ao longo do século XX**

Na segunda metade do século XIX o crescimento da comercialização da produção do Estado do Rio Grande do Sul pelo porto de Montevideu fez com que se reacendesse a discussão sobre a necessidade de um novo porto em Rio Grande. Uma vez que o Porto Velho tinha problemas operacionais, como: não poder receber embarcações de maior porte em virtude do seu calado, (MARTINS, 2006), a consequência seria um novo porto. Nesse sentido:

a construção de um novo porto com maior calado teria significativa importância para os setores políticos e econômicos da sociedade gaúcha,(...), que poderiam comercializar seus produtos com mais rapidez e com redução dos custos no transporte (MARTINS, 2006, p. 130).

Outro fator que corroborava com essa necessidade e ajudava a justificar o investimento, era a intenção dos pecuaristas gaúchos de erguer em Rio Grande um grande frigorífico. Esse investimento era importante para uma modernização das formas arcaicas de produção das charqueadas, bem como uma possibilidade de enfrentar a crise que o setor atravessava (MARTINS, 2006).

Assim, abriu-se uma ampla e intensa discussão sobre onde seria instalado esse novo porto devido ao interesse de grandes empresas internacionais em estar à frente desse projeto (MARTINS, 2006).O autor salienta que antes de discutir o novo porto, o "melhoramento da navegação na entrada da barra era primordial, pois a frequente deposição de sedimentos nesse canal dificultava enormemente a entrada de embarcações", que era justificada pelas "restingas, predominantes em todo o litoral gaúcho", (MARTINS, 2006, p. 130). Essa também era a justificativa utilizada para não instalação de novos portos e, procurando conseguir soluções para esse "problema", "recorreu-se a técnicos europeus e norte-americanos" (MARTINS, 2006, p. 130).

Mas, apesar de iniciarem as tratativas<sup>38</sup> ainda no século XIX, somente em 1906 (início do século XX) foi retomada a iniciativa para a construção através do Decreto Estadual nº 5979 e posterior contratação do engenheiro norte americano Elmer Lawrence Corthell, que constituiu a Cia. Port of Rio Grande do Sul (sede nos Estados Unidos) (NEVES, 1980 apud MARTINS, 2006). A contratação pelo governo brasileiro visava, além da construção do Porto Novo, a realização das "obras de fixação da Barra de Rio Grande, com aprofundamento para 10m, e a construção de dois molhes convergentes" (PORTO DO RIO GRANDE, 2016).

O engenheiro Corthell, com dificuldades para conseguir arrecadar o dinheiro para o financiamento da obra nos Estados Unidos, teve que recorrer a financiadores franceses, o que necessitou que se constituísse uma nova firma - *Compagnie Française des Oeuvres du Port de Rio Grande do Sul*. Por isso, foi necessária uma modificação do contrato que foi realizado através do Decreto Federal nº 7.021 (09/07/1908), passando a ser essa nova firma responsável pela execução do mesmo (NEVES apud MARTINS, 2006; PORTO DO RIO GRANDE, 2016).

Para a construção dos molhes da Barra (Figura 3) as pedras necessárias foram trazidas do município de Pelotas (localidades de Monte Bonito e Capão do Leão). Devido às dificuldades técnicas a obra fora concluída apenas no ano de 1915 (NEVES apud MARTINS, 2006). Assim "em 1º de março de 1915, aproximadamente às 17 h 30 min, o navio-escola Benjamin Constant, da Armada nacional, calando 6,35 metros, transpôs a Barra" (PORTO DO RIO GRANDE, 2016).

---

<sup>38</sup>"O projeto da Barra, a ser executado, originou-se da comissão presidida pelo engenheiro Honório Bicalho em 1883, posteriormente pouco alterado, analisado e aprovado pelo engenheiro holandês Pieter Caland, em 1885, que propôs a adoção de molhes convergentes" (PORTO DO RIO GRANDE, 2016).

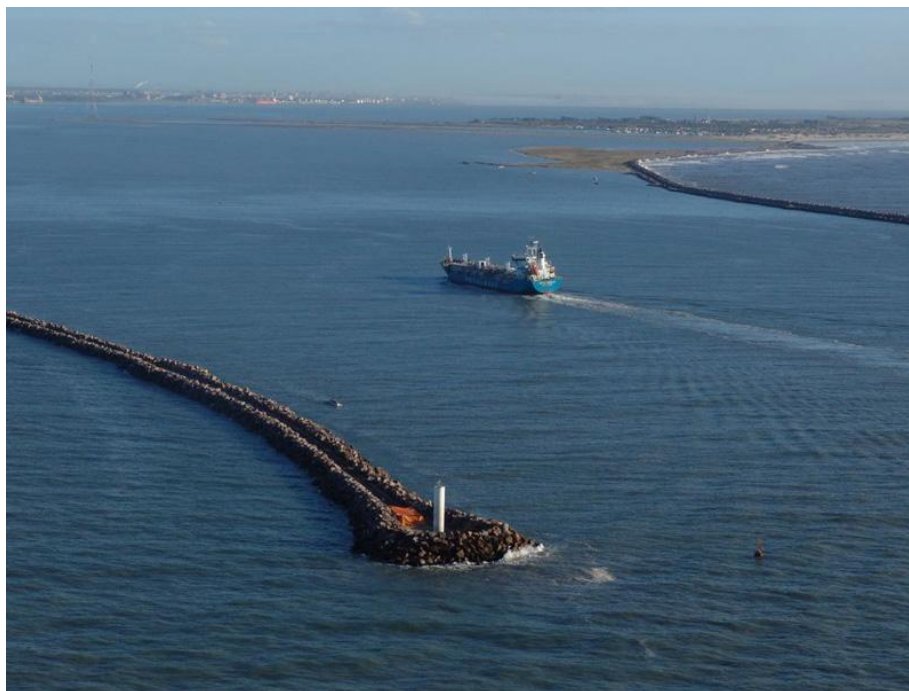


Figura 3: Molhes da Barra.  
Fonte: Site Porto do Rio Grande.

Durante a execução da obra dos molhes da barra foi constituída a localidade da Barra Velha ou Barra (MARTINS, 2010; SANTANA, 2011; ALMEIDA; TEIXEIRA; SILVA, 2012). Os "registros indicam que as primeiras casas foram construídas entre os anos de 1906 e 1911 para abrigar os funcionários envolvidos na construção" (SANTANA, 2011, p. 69). Assim surge a primeira localidade dentro ou na área de influência do Porto do Rio Grande<sup>39</sup>.

"Para a construção do novo porto da cidade foi escolhida a área da Ilha do Ladino, no extremo leste da cidade, região formada por ilhas e áreas inundáveis" (MARTINS, 2006, p. 32). Tal decisão era diferente da proposta inicial apresentada e veio a favorecer os franceses Hector Legru e Percival Farquhar (MARTINS, 2006)<sup>40</sup>.

Assim, "em 15 de novembro de 1915, foi inaugurado o primeiro trecho de cais do Porto Novo, numa extensão de 500 metros, logo entregue à operação"

---

<sup>39</sup>Na sequência do capítulo traremos um maior detalhamento sobre a Barra Velha ou Barra.

<sup>40</sup>Esses empresários já trabalhavam no setor de transporte no Brasil. Anos antes compraram uma extensa área de banhados que depois venderam a um preço mais alto para a construção do Porto Novo (MARTINS, 2006). Como se percebe existiu, nesse caso, informações privilegiadas de que a área a ser instalada o Porto Novo sofreria alterações.

(PORTO DO RIO GRANDE, 2016). No entanto, o projeto previa a construção de:

1543 metros de cais, para 10 metros de profundidade d'água, em um só alinhamento. Atrás do cais, aterrou-se com areia dragada uma vasta esplanada, sendo que esses terrenos ganhos foram vendidos em parte pela Cie. Française, autorizada pelo governo federal (...) Iguualmente construíram 12 armazéns de 100 metros de comprimento por 12 de largura, sendo oito em primeira linha e quatro em segunda (NEVES, 1980, p. 80 apud MARTINS, 2006, p. 133 - 134).

Em 1918, devido a problemas financeiros, a *Cie. Française* entregou a concessão do Porto do Rio Grande para o Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Uma vez que *Cie. Française* estava praticando altas taxas que acabavam por afugentar os empresários gaúchos, indenizando-a com títulos da dívida (MARTINS, 2006; TORRES, 2009). "Do tempo da Companhia Francesa também restaram algumas casas, sendo 21 casas pretas destinadas aos operários especializados e mestres-de-obras e 40 casas verdes com dimensões menores e que formavam a "Vila Verde"" (TORRES, 2009, p. 87), as quais foram usadas durante muito tempo como habitações populares (MARTINS, 2006).

No mesmo ano se instalou na área do Porto Novo (Figura 4) o frigorífico Swift (norte americano), que "tinha como principal atividade produtiva a frigorificação de carne e era moldada sobre os padrões fordistas de produção, ou seja, produção fragmentada em larga escala" (MARTINS, 2006, p. 141). A atração desse frigorífico (com incentivo estatal), a crescente industrialização e a obra do novo porto acabaram atraindo um grande contingente de trabalhadores em virtude da oferta de empregos, que perdurou entre 1920 e 1950 (MARTINS, 2006). Torres (2009, p.87-88) diz que:

a empresa atraiu um número tão alto de migrantes para trabalhar na cidade que a forma de moradia característica até então para as classes de baixa renda, como os cortiços ou as vilas operárias, seria substituída por um grande conglomerado de casebres de madeira, na área compreendida entre a Swift e o Porto Novo, a leste, e o centro histórico da cidade, a oeste.

Dando origem dessa forma ao Bairro Getúlio Vargas - BGV e a Vila Santa Tereza (MARTINS, 2006; Torres, 2009; ALMEIDA; TEIXEIRA; SILVA, 2012). Assim, duas comunidades nasceram em virtude da construção do novo porto, tendo seus moradores um vínculo empregatício muito forte com as atividades portuárias e industriais. A intensificação da ocupação desses bairros durante esse período é justificada pela instalação de outras atividades como a da Refinaria Ipiranga, no ano de 1937, em área contígua a do novo porto (MARTINS, 2006).



Figura 4a e 4b: Armazéns do Porto Novo e Pátio Automotivo, limítrofes com o BGV e Cais do Porto Novo (respectivamente).  
Fonte: Site do Porto do Rio Grande

O novo Porto acabou sendo denominado de Porto Novo - que permanece até hoje. Mas a expansão do Porto e a industrialização em Rio Grande continuaram com a criação do Superporto e do Distrito Industrial do Rio Grande - DIRG durante a ditadura civil-militar.

### 3.2.2 O Superporto e o Distrito Industrial (DIRG) na ditadura civil-militar

No final da década de 1960 e início de 1970, durante a ditadura civil-militar<sup>41</sup> o Estado do Rio Grande do Sul investiu mais de quatro bilhões de dólares na criação do Superporto, do Distrito Industrial do Rio Grande e de corredores de exportação em seu território, divididos da seguinte maneira: empresas de fertilizantes e de óleo de soja (365 milhões), terminais estatais e

<sup>41</sup>Um dos interlocutores e articuladores para essas obras durante a Ditadura Civil-Militar foi Golbery do Couto e Silva que era riograndino. O que faz com que muitos o considerem com um "ilustre" filho da terra como demonstra a tentativa de homenagem idealizada pela municipalidade em 2010.

privados (500 milhões), terminais retroportuários (129 milhões) e infraestrutura (3.041,80 milhões) (DOMINGUES, 1995 *apud* MARTINS, 2006).

Domingues (1995, p. 8-9 *apud* LOPO, 2015) afirma, ainda, que o investimento do governo militar, ao investir em projetos no Superporto e DIRG era:

[...] a melhoria dos acessos, capacidade de estocagem e armazenagem, ampliação e construção de novos terminais especializados nos principais portos do país, particularmente naqueles portos que operam como corredores de exportação no centro-sul do Brasil. Dentro estes portos, o complexo portuário da cidade de Rio Grande, no estado do Rio Grande do Sul, denominado de Superporto, foi certamente um dos que maiores investimentos recebeu do governo federal, tanto nos anos setenta como nos anos oitenta (DOMINGUES, 1995, p. 8-9).

A criação do Superporto e do Distrito Industrial foi apontada como "um novo fator de desenvolvimento para o município" (MARTINS, 2006, p. 195). Isso porque ampliou sua condição de polo industrial (2º do estado do RS na época), bem como reforçou sua função de porto exportador da produção gaúcha. Principalmente em um momento que o Estado trocava a matriz produtiva primária através de uma agricultura multicultural diversificada para grandes monoculturas de soja (MARTINS, 2006) incentivada pelos militares.

O fato importante para a cidade é que essa alteração na economia agrária gaúcha dinamizava a cidade do Rio Grande num pólo portuário de exportação, fazendo com que na cidade houvesse a melhoria, ampliação e construção de silos de armazenagem, a fim de facilitar o escoamento do novo produto a ser comercializado pelo Rio Grande do Sul. Além do mais, os investimentos realizados em novas rodovias ou corredores de exportação tinham um único destino - o porto do Rio Grande (MARTINS, 2006, p. 197).

Portanto, as indústrias que se instalavam em Rio Grande, na época, estavam relacionadas a essa produção primária, como por exemplo na área de fertilizantes e óleo de soja (MARTINS 2006). Isso se justifica pela sua proximidade ao Porto uma vez que:

as empresas de fertilizantes necessitavam de insumos, importados em sua maioria, o que justificaria a necessidade de tais empresas estarem junto ao porto, e sua produção se

destinava às lavouras internas, enquanto a maior parte da soja e seus derivados industrializados ou semi-industrializados no Rio Grande do Sul eram exportados (MARTINS, 2006, p. 197).

Além dessas empresas, predominante na área do Superporto e do Distrito Industrial (Figura 5), ainda se constituíram indústrias de armazenamento e terminais petroquímicos. Assim, a implantação do distrito industrial também foi estrategicamente:

pensada para uma área mais ao sul do município e separada da própria cidade por um corpo d'água natural, o Saco da Mangueira.(...).O Distrito Industrial, além de dispor de uma área implantada de 2.500 hectares, **tem localização privilegiada, pois fica atrás do Superporto**, zona também chamada de Retroporto e próximo a desembocadura da Laguna dos Patos, em cujo extremo localizam-se os molhes da barra (MARTINS, 2006, p. 199).

Tais processos de alteração da natureza, seja com a ampliação do porto, a instalação do distrito industrial e outros em decorrência dos investimentos, geraram empregos e a atração de novos migrantes (MARTINS, 2006) em busca de melhores condições de vida. Esses migrantes, chegando aqui, acabaram buscando moradia próxima, ou ocupando áreas reservadas ao uso do Superporto. A Vila Mangueira e, mais recentemente, a Barra Nova são dois exemplos destas comunidades. Além dessas, há outras como a Vila das Barraquinhas, uma comunidade de pescadores artesanais, que foi recentemente removida para a construção de um estaleiro.





Figura 5: Superporto (esquerda) e DIRG (direita) cortados pela BR 392. Vila Mangueira no canto esquerdo da foto ..  
Fonte: Site do Porto do Rio Grande.

Entender esse momento que Rio Grande atravessa, chamado por alguns de um novo ciclo econômico, marcado pela crescente modernização portuária e pelo nascimento de uma indústria naval e *offshore* é importante para que possamos analisar a educação ambiental desenvolvida pelo Porto do Rio Grande, que não está dissociada dessa realidade concreta.

### 3.2.3 Modernização portuária e Polo Naval: um plano do Plano de Aceleração do Crescimento

Apesar destes grandes investimentos em infraestrutura (Superporto e DIRG) e a atração de novos empreendimentos "a dita metade sul do Rio Grande do Sul carrega o estigma de região pobre, decadente e sem dinamismo econômico" (GERHARDT; LOPO; SANTOS, 2014, p. 345). Isso fez com que ao longo da sua história surgisse propostas e projetos com "caráter salvacionista (por vezes messiânico) visando propiciar sua "reestruturação produtiva" e inseri-la nos circuitos produtivos capitalistas e mercados globais" (GERHARDT; LOPO; SANTOS, 2014, p. 345).

A partir de 2005, com a entrada da indústria naval houve a modernização e a ampliação do complexo portuário (por onde se escoava boa parte da produção do Rio Grande do Sul) fazendo com que a mídia noticiasse a "franca expansão da indústria naval em Rio Grande", que reflete diretamente no entusiasmo da comunidade (pelo menos no primeiro momento) (GERHARDT; LOPO; SANTOS, 2014). Esse projeto, apesar do apoio das elites locais, está inserido na proposta da retomada indústria naval nacional do governo federal (SANTOS; MACHADO, 2013a; CHAGAS, 2014; GERHARDT; LOPO; SANTOS, 2014).

Chagas e Carvalho (2015) apontam o Plano de Aceleração do Crescimento<sup>42</sup> como fundamental para a efetivação da construção de um polo naval no município. Afirmam que:

na cidade de Rio Grande, no extremo sul do estado do Rio Grande do Sul, um polo naval nasce dos investimentos que o PAC ali alocou nos últimos anos. Estratégico para as pretensões futuras de integração do cone sul e de ligação com o Pacífico em razão das condições naturais privilegiadas, o município do Rio Grande sofreu, a igual que o município de Abreu e Lima em Pernambuco, uma das maiores intervenções geradas pelos grandes investimentos na última década (CHAGAS; CARVALHO, 2015, p. 56).

Isso pode ser notado no Quadro 3 pelos recursos destinados para a revitalização da Indústria Naval no município de Rio Grande. Fica evidente o interesse do governo federal nos setores portuários e naval, sendo agindo como fomentador dessa transformação que viria a passar o município.

<b>PAC CIDADE MELHOR</b>		
<b>Ações</b>	<b>Projetos</b>	<b>Valor total (em R\$ milhões)</b>
Saneamento	07	107,9
Pavimentação	04	5,0
Prevenção de áreas de risco	02	21,1
<b>PAC COMUNIDADE CIDADÃ</b>		
<b>Ações</b>	<b>Projetos</b>	<b>Valor total (em R\$ milhões)</b>
Quadras esportivas nas escolas	05	Valores não divulgados
Unidades de Pronto Atendimento	01	1,4
Unidades Básicas de Saúde	06	1,4
Creches e Pré-escolas	09	10,5
Centro de artes e esportes unificados	01	1,9
<b>PAC MINHA CASA MINHA VIDA</b>		
<b>Ações</b>	<b>Projetos</b>	<b>Valor total (em R\$ milhões)</b>
Urbanização de Assentamentos Precários	03	R\$ 33,3
<b>PAC ÁGUA E LUZ PARA TODOS</b>		
<b>Ações</b>	<b>Projetos</b>	<b>Valor total (em R\$ milhões)</b>
Água em áreas urbanas	03	9,8

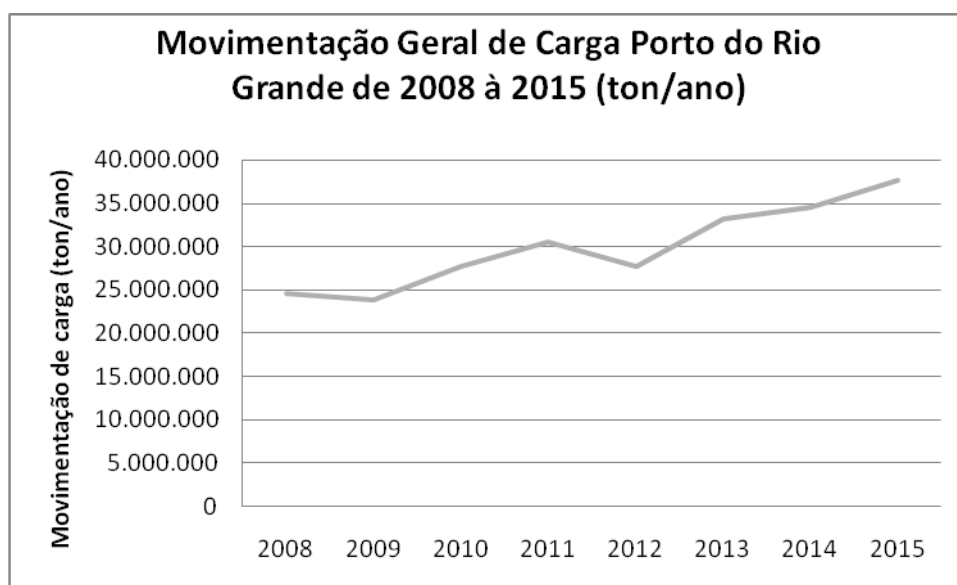
<sup>42</sup>“O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) promoveu a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país, contribuindo para o seu desenvolvimento acelerado e sustentável. Pensado como um plano estratégico de resgate do planejamento e de retomada dos investimentos em setores estruturantes do país, o PAC contribuiu de maneira decisiva para o aumento da oferta de empregos e na geração de renda, e elevou o investimento público e privado em obras fundamentais.” Disponível em: <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac>

<b>PAC TRANSPORTES</b>		
<b>Ações</b>	<b>Projetos</b>	<b>Valor total (em R\$ milhões)</b>
Aeroportos <sup>43</sup>	01	Valor não divulgado
Portos <sup>44</sup>	06	207,0
Rodovias <sup>45</sup>	01	273,0
Hidrovias <sup>46</sup>	03	Valores não divulgados
<b>PAC ENERGIA</b>		
<b>Ações</b>	<b>Projetos</b>	<b>Valor total (em R\$ milhões)</b>
Revitalização da Indústria Naval <sup>47</sup>	04	1.404,8
Geração de Energia Elétrica <sup>48</sup>	07	276,0

Quadro 3: Investimentos PAC em Rio Grande/RS.

Fonte: Chagas e Carvalho (2015, p. 60 - 61)

No quadro, podemos perceber que a prioridade dos investimentos está relacionada à indústria naval; Porto, Energia elétrica e Rodovias. No caso das rodovias, o exemplo da duplicação da BR-392 é para atender a demanda desses outros setores (DIAS, 2014), ou seja, para facilitar o escoamento da produção primária, uma vez que é a principal carga movimentada pelo Porto do Rio Grande, e que vêm aumentando o volume (tonelada) de movimentação nos últimos oito anos conforme Figura 6.



<sup>43</sup> Aeroporto Rio Grande - Construção da Seção Contra incêndio.

<sup>44</sup> Principais obras: ampliação e recuperação dos molhes da Barra e modernização do cais público do Porto Novo de Rio Grande.

<sup>45</sup> Duplicação Rodovia BR 392 (Pelotas – Rio Grande).

<sup>46</sup> Corredor do Mercosul (dragagem e sinalização).

<sup>47</sup> Construção e ampliação do Estaleiro Rio Grande 2, Construção do Estaleiro Wilson Sons e CQG Construções Offshore.

<sup>48</sup> Sete usinas eólicas (Corredor de Senandes II, III, IV; Cassino I, II e III e Vento Aragano I).

Figura 6: Movimentação de Carga Geral no Porto do Rio Grande entre os anos de 2008 e 2015 (ton/ano).

Fonte: Sítio eletrônico do Porto do Rio Grande. Organizado pelo autor.

No que tange o aumento da movimentação de carga do Porto do Rio Grande entre os anos de 2008 e 2015, a produção de *commodities*, como é o caso da Soja, relaciona-se com o investimento em infraestrutura realizado no município e na modernização do Porto do Rio Grande. Esse investimento como vimos foi em sua grande maioria possibilitado através do PAC, que para os empresários tem sortido efeito como mostra a Figura 6. Em 2005 se instala em Rio Grande o primeiro estaleiro para construção de plataformas e navios de apoio a plataformas denominado QUIP/SA, uma sociedade entre Queiroz Galvão, UTC Engenharia, Iesa Óleo e Gás e Petrobrás (SANTOS; MACHADO, 2013a; GERHARDT; LOPO; SANTOS, 2014). Esse estaleiro foi responsável pela construção de três plataformas FPSO (*Floating Production Storage and Offloading*)<sup>49</sup>: P-53, P-65, P-58 (LOPO, 2015). Hoje, depois de uma redefinição societária o estaleiro se transformou em QGI Brasil tendo como acionistas as empresas Queiroz Galvão e Iesa Óleo e Gás, opera em uma área do terminal público dentro do Porto Novo (mesmo local do QGI) ao lado do bairro Santa Tereza. Tendo contratos com a Petrobrás para a construção das Plataformas de exploração de petróleo P-75 e P-77.

Posteriormente, instalou-se no município o Estaleiro Rio Grande (divido em duas unidades ERG 1 e ERG 2) administrado pela empresa ECOVIX, que pertence ao grupo ENGEVIX (SANTOS; MACHADO, 2013a e 2013b; SANTOS; DORNELAS, 2015; GERHARDT; LOPO; SANTOS, 2014; LOPO, 2015). Esse estaleiro é responsável pela construção de oito cascos replicantes (realizados em série) com calado de 23,2 metros e acomodando 110 pessoas, com uma capacidade de produção por dia de 150.000 barris de petróleo e 6.000.000 de m<sup>3</sup> de gás. Ele é considerado um dos maiores investimentos e projetos da Petrobrás. Também, através de contrato com a empresa SETE Brasil com sede em Pernambuco, estão sendo construídos três navios sondas de Perfuração

---

<sup>49</sup>"O FPSO (*Floating Production Storage and Offloading*) é um sistema flutuante de exploração de petróleo que reúne numa única unidade as funções de produção, armazenamento e descarregamento para outros navios. A estrutura flutuante pode ser um navio novo ou uma conversão de um navio antigo" (MEDEIROS, 2015, p. 1).

(LOPO, 2015). Ressalta-se que para a construção do Dique Seco do Estaleiro Rio Grande 1 foi removida a comunidade das Barraquinhas.

Esses investimentos acabaram por resultar em uma atração de outros investimentos para o município de Rio Grande, como: modernização do cais do Porto Novo, ampliação do estaleiro QGI, pátio para armazenagem de pinus (Porto Novo), novas plantas de fertilizantes, ampliação do cais da Bianchini, ampliação do armazenamento químico, início da construção do ERG 3 (DIRG), construção de parques eólicos, duplicação da BR-392, fábrica de peças para usinas eólicas da Weg, Usina Termoelétrica em licenciamento e outras (Quadro 4).

<b>Empresa</b>	<b>Tipologia</b>	<b>Situação</b>
Crizel	Metalúrgica	Projeto
Francisco Sodré	Metalúrgica	Projeto
Perfetta		Em negociação
Cimec Engenharia Ltda		Projeto
Mills	Estruturas e Serviços de Engenharia	Em negociação
Exwood		Em negociação
Laborial		Em negociação
Andrita	Manutenção Mecânica e industrial	Em negociação
Bruanc	Montagem industrial	Projeto
Quero Diesel		Em negociação
Engevix (Estaleiro Rio Grande 3)	Engenharia consultiva	Em instalação
Metasa	Engenharia em Estruturas Metálicas	Projeto
Energia e Química Verderes		Em instalação
Fertilizantes Heringe	Fertilizantes	Em instalação
Fértil Santa	Fértil Santa	Em instalação
Fertilizantes Serra Morena	Fertilizantes	Em instalação
Fertilizantes Multifertil	Fertilizantes	Em instalação
Metalúrgica Fabrime	Metalúrgica	Em instalação
Metalúrgica Pampa	Metalúrgica	Em instalação
Metalúrgica Cimec	Metalúrgica	Em instalação
Metalúrgica CTL	Metalúrgica	Em instalação
Metalúrgica Bruanc	Metalúrgica	Em instalação
Metalúrgica Laboriau	Metalúrgica	Em instalação
Metalúrgica Metasa	Metalúrgica	Em instalação
Metalúrgica RG Estaleiros	Metalúrgica	Em instalação
Metalúrgica Wilson Sons	Metalúrgica	Em instalação

Quadro 4: Empresas entrantes no Distrito Industrial do Rio Grande - DIRG.

Fonte: CARVALHO (2010) e CDES (2013). Organizado por Santos (2014)

Esses novos empreendimentos com os antigos negócios já consolidados, fez com que Santos e Machado (2013a) caracterizassem a

região do extremo sul do Brasil, principalmente Rio Grande, na trilha de Acselrad (2004c) como uma zona de sacrifício, por:

**serem objeto de uma concentração de práticas ambientalmente agressivas, atingindo populações de baixa renda.** Os moradores dessas áreas convivem com a poluição industrial do ar e da água, depósitos de resíduos tóxicos, solos contaminados, ausência de abastecimento de água, baixos índices de arborização, riscos associados a enchentes, lixões e pedreiras. **Nestes locais, além da presença de fontes de risco ambiental, verifica-se também uma tendência a sua escolha como sede da implantação de novos empreendimentos de alto potencial poluidor. Tais localidades são chamadas, pelos estudiosos da desigualdade ambiental, de “zonas de sacrifício” ou “paraísos de poluição”, onde a desregulação ambiental favorece os interesses econômicos predatórios,** assim como as isenções tributárias o fazem nos chamados “paraísos fiscais”.

**Nestes locais, observa-se a conjunção das decisões de localização de instalações ambientalmente danosas com a presença de agentes políticos e econômicos empenhados em atrair para os locais investimentos de todo tipo, qualquer que seja seu custo social e ambiental. Estes dois processos tendem a prevalecer em áreas de concentração de moradores de menor renda e menos capazes de se fazerem ouvir nos meios de comunicação e nas esferas de decisão.** (ACSELRAD, 2004c, p. 12-13. Grifos nossos).

Mas, também por que a região é permeada de:

atividades potencialmente poluidoras, como: monoculturas (*pinus*, eucalipto, arroz e soja), pastagens para gado, indústria de fertilizantes, cadeia produtiva do petróleo (indústria naval e refinaria de petróleo), pesca industrial e outras (SANTOS; MACHADO, 2013a, p. 199).

Nesse sentido, Gerhardt; Lopo e Santos (2014) mapearam algumas dessas atividades potencialmente poluidoras e as comunidades localizadas na área do Porto Organizado e do DIRG (Figura 7). Algumas das comunidades foram diretamente impactadas, seja pelas atividades poluidoras, ou pelas obras e atividades portuárias entre outras.

## Mapeamento de atividades potencialmente poluidoras e comunidades na Área do Porto Organizado e DIRG

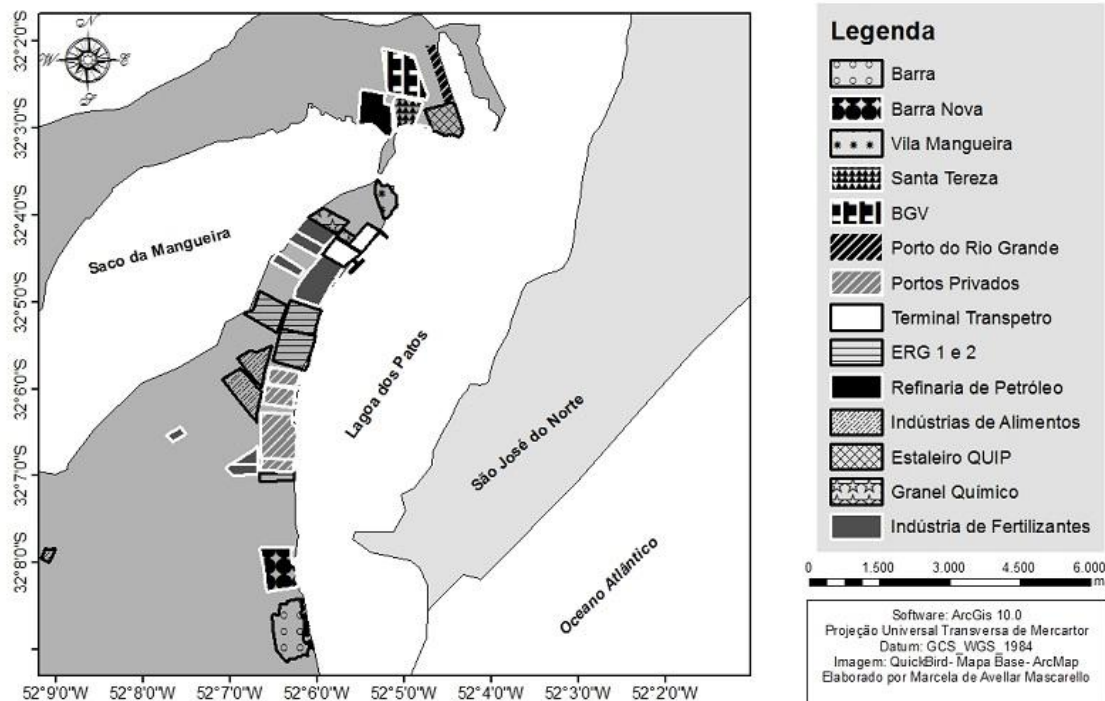


Figura 7: Atividades potencialmente poluidoras. Fonte: Gerhardt; Lopo; Santos (2014).

Assim, o porto tem planejado as suas atividades com a "presença de agentes políticos e econômicos empenhados em atrair para os locais investimentos de todo tipo, qualquer que seja seu custo social e ambiental" (ACSELRAD, 2004c, p. 13). E esse planejamento tem afetado as comunidades que estão dentro dessa área, então é importante entender como essa forma de planejar tem afetado essas vidas.

### 3.3 NO CAMINHO DOS INVESTIMENTOS AO DESENVOLVIMENTO VIVEM PESSOAS EM SITUAÇÃO DE DESIGUALDADE AMBIENTAL

#### 3.3.1 Os incentivos financeiros no desenvolvimento do território

Ao longo da história de Rio Grande como cidade portuária podemos afirmar que ela foi se constituindo a partir de diferentes ações e políticas municipais, estaduais e federais, que propiciaram condições favoráveis para a implementação de diversas atividades (industriais, agrícolas e outras). Essas ações acabaram por transformar Rio Grande em uma zona de sacrifício, nesse

sentido é importante que possamos explicitar os incentivos financeiros e fiscais dados ao longo da história que ajudaram a atrair essas indústrias.

Uma das práticas comuns foi a doação de terrenos para instalação de empresas e indústrias, como se fez para atrair a Rheingantz<sup>50</sup> e a Companhia Tecelagem Ítalo-Brasileira nos anos de 1873 e 1906, respectivamente (MARTINS, 2006). O Governo do Estado realizou um processo um pouco diferente, no ano de 1918, ao se utilizar a cessão do terreno na área do Porto Novo com a isenção de impostos para atrair o Frigorífico Swift<sup>51</sup> (MARTINS, 2006).

Hoje, poderíamos dizer que existe uma união das três esferas de governo que atuam cada uma da sua forma, para atração de investimentos. No caso do Estaleiro Rio Grande podemos dizer que: 1- A SUPRG (governo do Estado) através de concessão transferiu a área para a construção do ERG 1; 2- A Petrobrás - empresa estatal - construiu o estaleiro Rio Grande e através de concessão transferiu o uso e a administração da área para a ECOVIX/ENGEVIX; 3- A Prefeitura municipal através da Lei nº 6.058, de 11 de fevereiro de 2005, que "institui o programa de incentivos para operacionalizar a instalação do Estaleiro Rio Grande LTDA", concedeu incentivos fiscais para a instalação do mesmo.

Os incentivos realizados a fim de atrair esses empreendimentos utilizam a geração de emprego e renda como sua principal justificativa. Essa

---

<sup>50</sup>Conforme Ferreira (2013, p. 72-73) "a Fábrica Rheingantz foi oficialmente inaugurada pelo empreendedor de origem renana Carlos Guilherme Rheingantz em sociedade com o sogro, Miguel Tito de Sá, e com o empresário alemão Hermann Vater, no prédio que ocupa, na Avenida Rheingantz nº 210, no ano de 1873, sob o nome de Fábrica Nacional de Tecidos e Panos de Rheingantz & Vater, em forma de sociedade comanditária" e acabou "impondo-se como pioneira no setor têxtil no sul do Brasil, a Rheingantz ocupou o lugar de uma grande empresa nos finais do século XIX" (FERREIRA, 2013, p. 72-73).

<sup>51</sup>O frigorífico Swift era um empreendimento de capital dos EUA que estava a pleitear sua instalação em vários locais e decidiu por sua instalação em Rio Grande e no Rio Grande do Sul em virtude dos incentivos econômicos ofertados.



justificativa já foi observada em Rio Grande durante o processo de instalação da Companhia Tecelagem Ítalo-Brasileira<sup>52</sup> em 1906, que:

também foi pleiteada pelos municípios de Porto Alegre e Pelotas. A defesa feita para a instalação dessa fábrica na cidade do Rio Grande pela câmara de Vereadores justificava que a indústria iria empregar mais de **1000 operários, o que não se concretizou.** (MARTINS, 2006, p. 121 - 122).

Cabe destacar que esse parque industrial criado no final do século XIX e no início do século XX teve sua produção voltada para atender o mercado nacional (MARTINS, 2006), o que faz com que o Porto do Rio Grande ganhe importância na instalação dessas empresas em virtude da circulação das mercadorias para mercados como o de São Paulo. Foram instaladas nessa época uma série de indústrias de produção variada: beneficiamento alimentício, cabos navais, charutos, óleos vegetais, frigoríficos e outras (MARTINS, 2006).

### **3.3.2 As comunidades**

Como pode se perceber ao longo do tempo as comunidades localizadas no Porto Novo e Superporto (Figura 8) são oriundas do processo de expansão do Porto do Rio Grande. Com isso, traremos um pouco sobre essas comunidades e posteriormente um debate do planejamento do Porto para as mesmas. Assim, apresentaremos essas comunidades em que são desenvolvidas as atividades do ProEA/SUPRG, sendo elas: Barra, Barra Nova, Vila Mangueira, Santa Tereza, BGV (Figura 8) e Barraquinhas.

---

<sup>52</sup> Cabe destacar que essa é uma das muitas empresas com capital estrangeiro instalada nessa época em Rio Grande, o que volta a acontecer com a compra de parte do Estaleiro Rio Grande pelo grupo Mitsubishi e a participação de um grupo japonês no Estaleiros do Brasil Ltda. em São José do Norte.



Figura 8: mapa de localização das comunidades no entorno do Porto do Rio Grande. Fonte: Santos & Mascarello (2015). Elaborado por Marcela de Avellar Mascarello.

Ao longo da sua história, e mesmo nos dias atuais, fica claro que o Porto do Rio Grande tem uma vida própria e uma dinâmica própria, mesmo que em algum momento possam ser convergentes. Assim, o planejamento sobre obras de infraestrutura e a alocação de novos empreendimentos é na maioria das vezes pensada de cima para baixo, como fica claro na instalação do Porto Novo, Superporto, Distrito Industrial e Polo Naval. Esse modelo de planejamento e alocação de empreendimentos não leva em consideração que "Em todas as áreas passíveis de expansão, atividades ligadas ao porto e/ou a pesca conformam meio de sobrevivência de muitos moradores" (ALMEIDA; TEIXEIRA; SILVA, 2012, p. 215). Tampouco que a maioria dessas comunidades possuem mais de 100 anos de existência e que a proximidade como porto e a lagoa são fundamentais para sua subsistência.

#### **- Barra ou Barra Velha**

A Barra ou Barra Velha tem sua origem relacionada à atividade portuária e à pesca. As primeiras casas que foram construídas na localidade serviam para abrigar a infraestrutura necessária e os funcionários da obra para a

construção dos molhes da barra entre os anos de 1906 e 1911 (SANTANA, 2011).

A pesca era e é uma das principais atividades desenvolvidas por essa comunidade, assim como, o cultivo de hortaliças para consumo próprio. O que fez com que a localidade fosse e ainda seja “conhecida como uma comunidade de pescadores” (SANTANA, 2011, p. 71).

Salati (2011) ressalta que "os levantamentos socioeconômicos da localidade cadastraram 3008 moradores" e 1048 residências. Com as seguintes características de infraestrutura básica:

860 domicílios possuem água canalizada em ao menos um cômodo (85%), 12 domicílios (4%) não possuem água encanada e apenas 786 domicílios (75%) possuem fossa séptica, 39 domicílios (4%) com fossa rudimentar e 56 domicílios (5%) com esgotamento cloacal lançado em vala (valeta) ou corpo hídrico. O serviço de energia elétrica abrange 964 domicílios (90%) e 20 domicílios (2%) não possuem energia elétrica em nenhum cômodo (SALATI, 2011, p. 79).

O autor ainda destaca que a localidade chama a atenção por essa diferença no padrão das moradias. Reflete também nessa diferença infraestrutural problemas com “becos de servidão, falta de drenagem pluvial e arruamento, valas a céu aberto, lixo em terrenos baldios em algumas ruas e nas margens da Laguna dos Patos" (SALATI, 2011, p. 80). Cabe ressaltar que esses fatores são recorrentes também na descrição de outros bairros. Quanto ao serviço público de recolhimento de lixo, não encontramos descrição alguma.

Outro ponto recorrente é o fato dessas comunidades estarem ao longo de sua história ameaçadas de remoção pela expansão portuária (Figura 9). Nesse mesmo sentido o bairro da Barra ou Barra Velha sofre com a possibilidade de expansão e de sua remoção.

## ÁREA DA BARRA VELHA ATINGIDA PELA EXPANSÃO PORTUÁRIA

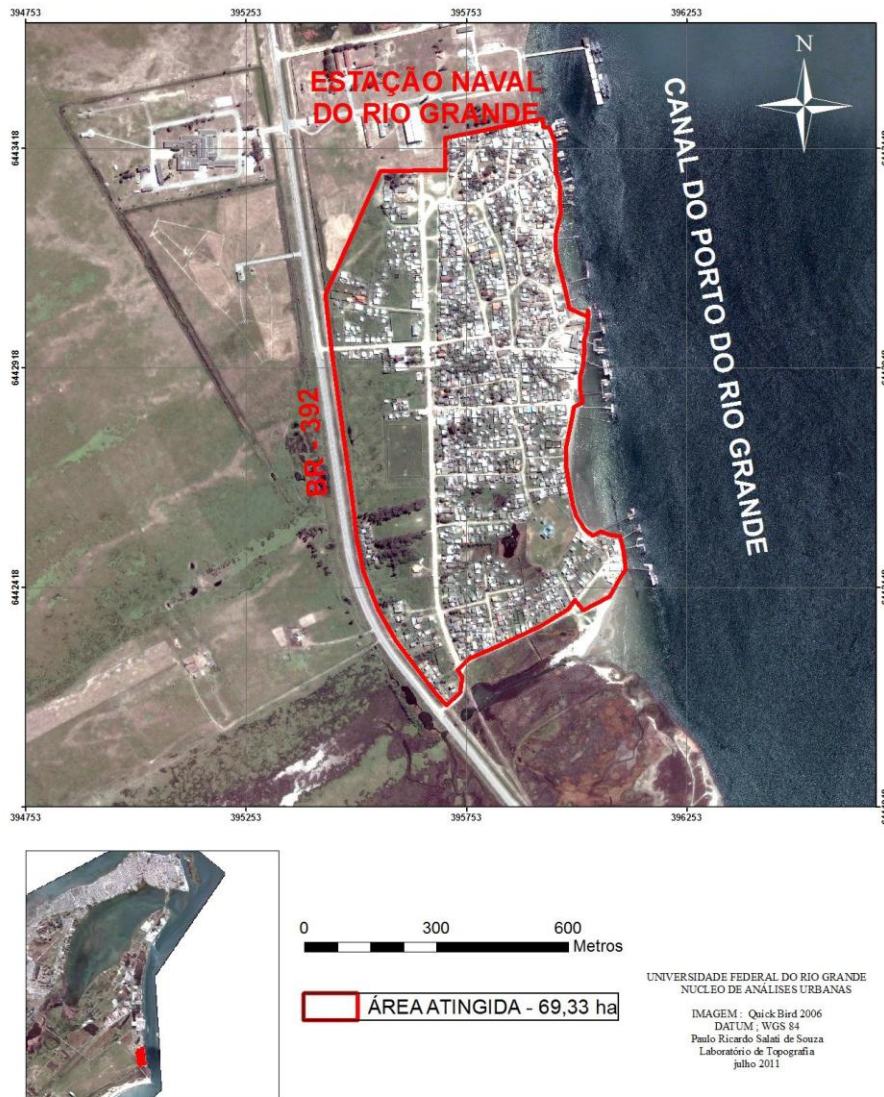


Figura 9: Área da Barra Velha atingida pela expansão portuária. (Fonte: Salati, 2011).

### - Barra Nova

Não há precisão na data de origem da comunidade chamada Barra Nova, ela carrega esse nome por localizar-se próxima a Barra ou Barra Velha. Assim como a comunidade da Barra, a Barra nova tem uma relação muito forte com a pesca, visto que “38% das pessoas trabalham desempenhando atividades ligadas à pesca” (ALMEIDA ; TEIXEIRA; SILVA, 2012, p. 201).

A Comunidade é "cercada por instalações da Marinha brasileira, pela fábrica de pescado Leal Santos do grupo Arcor e pelo terminal de containeres

TECON - Rio Grande S.A" (ALMEIDA; TEIXEIRA; SILVA, 2012, p. 201). Mesmo assim no ano de 2006 a SUPRG cercou a área da Barra Nova para evitar novas ocupações. Esse cercamento realizado com arame farpado permanece na localidade até os dias atuais e fez com que a comunidade fosse apelidada de "Rocinha" em comparação com a favela Carioca (MARTINS, 2010).

Martins (2010) destaca que esse episódio foi importante por abrir um canal de diálogo entre a comunidade e o porto bem como garantir a retirada dos arames e o surgimento de uma liderança do Movimento Nacional de Luta pela Moradia - MNLM. No entanto, hoje, "ao passar pela comunidade é ainda notório o cercamento e placas com o dizer "Área de Expansão Portuária", o que mostra a intencionalidade da SUPRG em fazer uso dessa área para fins comerciais e expansão da sua atividade" (SANTOS; DORNELAS, 2015). O que fica comprovado por Salati (2011) ao mapear área de expansão portuária na localidade (Figura 10), cabe destacar que os dados utilizados para tal mapeamento são oriundos de um convênio entre Porto e Universidade.



## ÁREA DA BARRA NOVA ATINGIDA PELA EXPANSÃO PORTUÁRIA



Figura 10: Área da Barra Nova atingida pela expansão portuária. (Fonte: Salati, 2011).

### - Barraquinhas

A vila das Barraquinhas era uma Vila de pescadores artesanais localizada na margem da Lagoa dos Patos, existente há mais de 200 anos onde a atividade de pesca era realizada com pequenas embarcações (Plataforma Dhesca, 2007; CDES, 2013). Essa comunidade era composta por quarenta e oito (48) famílias dispersas pela área e não possuía "infraestrutura básica de serviços, como energia elétrica, água encanada, telefone, transporte urbano, saneamento, escola, posto de saúde" (PLATAFORMA DHESCA, 2007,

p. 7).A área, que antes era destinada à habitação e ao trabalho, foi solicitada pelas empresas Estaleiros Rio Grande e Bunge Fertilizantes (CARDOSO, 2011 e CDES, 2013), ou seja, a área pública que estava sendo utilizada para um fim social, acabou destinada para um fim empresarial e comercial.

Cabe aqui,destacar o papel da SUPRG em requerer a área e, com o respaldo do Governo Federal, construir o Dique Seco (CDES, 2013).As primeiras 12 famílias foram removidas em duas etapas. A primeira etapa foi a remoção "para edificações provisórias e precárias, de forma autoritária, numa ação descasada com outras políticas públicas que garantam os direitos humanos e constitucionais das pessoas atingidas" (CDES, 2013, p. 27). A segunda etapa ocorreu apenas em 2009 com a mudança para as novas casas na IV Secção da Barra (PLATAFORMA DHESCA, 2007; CARDOSO, 2011).

Em relatório da Plataforma Dhesca (2007) essa primeira etapa é descrita da seguinte forma:

Estas doze famílias foram realocadas, durante um dia chuvoso, em pequenos casebres de madeira, sem isolamento térmico ou ambiental, e sem banheiro. Há somente um banheiro coletivo masculino e um banheiro coletivo feminino para as 12 casas e dois alojamentos de pescadores (para moradores de outros bairros que trabalham ali). Cada casa é formada por apenas dois cômodos (sala e cozinha) e sofrem com infiltrações, goteiras e areia continuamente devido às frestas existentes entre as madeiras das paredes das casas.[...] Segundo o relato de uma moradora da comunidade sobre a mudança de área: "Lá não. Lá nem os barcos grandes aguentam. Imagina os barquinhos". Além disso, as embarcações ficariam bem distantes das casas (cerca de 1 km) em comparação com o local atual, onde os barcos ficam amarrados próximos às portas das casas. É importante mencionar que nos projetos de moradias propostos pelo Poder Público as embarcações não são mencionadas (PLATAFORMA DHESCA, 2007, p. 6-7).

Fica claro que a primeira etapa da remoção foi realizada sem considerar condições mínimas de moradias, bem como o projeto proposto para remoção na IV Secção da Barra não considerava as condições de subsistência dessa comunidade ao não levar em consideração que se tratava de uma comunidade de pescadores. No final:

metade dos seus moradores aceitou a proposta de reassentamento do executivo municipal, sendo que o restante dos moradores recebeu indenizações no valor de R\$ 150.000,00 cada, para se retirarem do local. Esse processo de indenização foi intermediado pela Promotoria de Justiça Estadual a, qual instalou inquérito civil nº 140/2009 para apurar responsabilidades no caso concreto (PLATAFORMA DHESCA, 2012, p. 13).

Apesar de tratar-se de uma área destinada à iniciativa privada (BUNGE e Estaleiro Rio Grande) e o porto ser o gestor da área como Autoridade Portuária, fica claro que foi o Executivo Municipal quem, a princípio, arcou com parte dos custos do reassentamento.

### **- Vila mangueira**

A Vila Mangueira é uma comunidade cujos indícios demonstram "que os primeiros moradores a se fixarem na área datam do primeiro quarto do século XX e tinham suas atividades vinculadas à pesca e a algumas das obras de estruturação dos molhes da barra" (SALATI, 2011, p. 68-69). A relação com as atividades vinculadas a pesca continua até os dias atuais, como pode ser observado nas saídas feitas até o bairro. Em levantamento pela FURG e pela SUPRG<sup>53</sup> foram cadastradas 325 moradias com um total de 968 residentes na localidade. Destaca-se que "259 moradias (79%) possuem água canalizada em ao menos um cômodo, 32 (10%) não possuem água no domicílio" (SALATI, 2011, p. 69). O principal motivo é a proximidade da Vila Mangueira com o Terminal Petroquímico, o Armazenamento de Granel Químico e as Indústrias de Fertilizantes que, como veremos a seguir, marca a desigualdade ambiental, agravada com a falta de saneamento sanitário adequado na localidade (SALATI, 2011).

Passa pela comunidade um duto com produtos petroquímicos que "segundo as administrações portuárias e municipais, a localização da Vila Mangueira oferece risco para seus moradores devido à proximidade de

---

<sup>53</sup>Não tivemos acesso ao relatório desse convênio. Conseguimos dados oriundos de publicações realizadas pelo grupo que realizou o levantamento socioeconômico. Esse assunto será debatido no capítulo 5 no que se refere o acesso à informação e da relação entre Universidade e SUPRG.



terminais e dutos de cargas perigosas" (ALMEIDA; TEIXEIRA, SILVA, 2012, p. 202).Conforme bem elucida o relatório da Plataforma Dhesca:

há na comunidade um duto que transporta amônia e, segundo o Porto e a Prefeitura, é uma área de risco. Estes dutos atendem à Empresa Ipiranga e cruzam outras áreas da cidade. Segundo alguns moradores, a discussão sobre este assunto tem mais de 30 anos (*os dutos foram instalados após a formação do bairro*). No entanto, em função do risco ambiental, a moradia tem se mostrado o uso mais seguro para a área (PLATAFORMA DHESCA, 2007, p. 8-9, grifos nossos).

O risco foi imputado a essa comunidade, fazendo da remoção um fantasma sempre presente e possível (Figura 11).

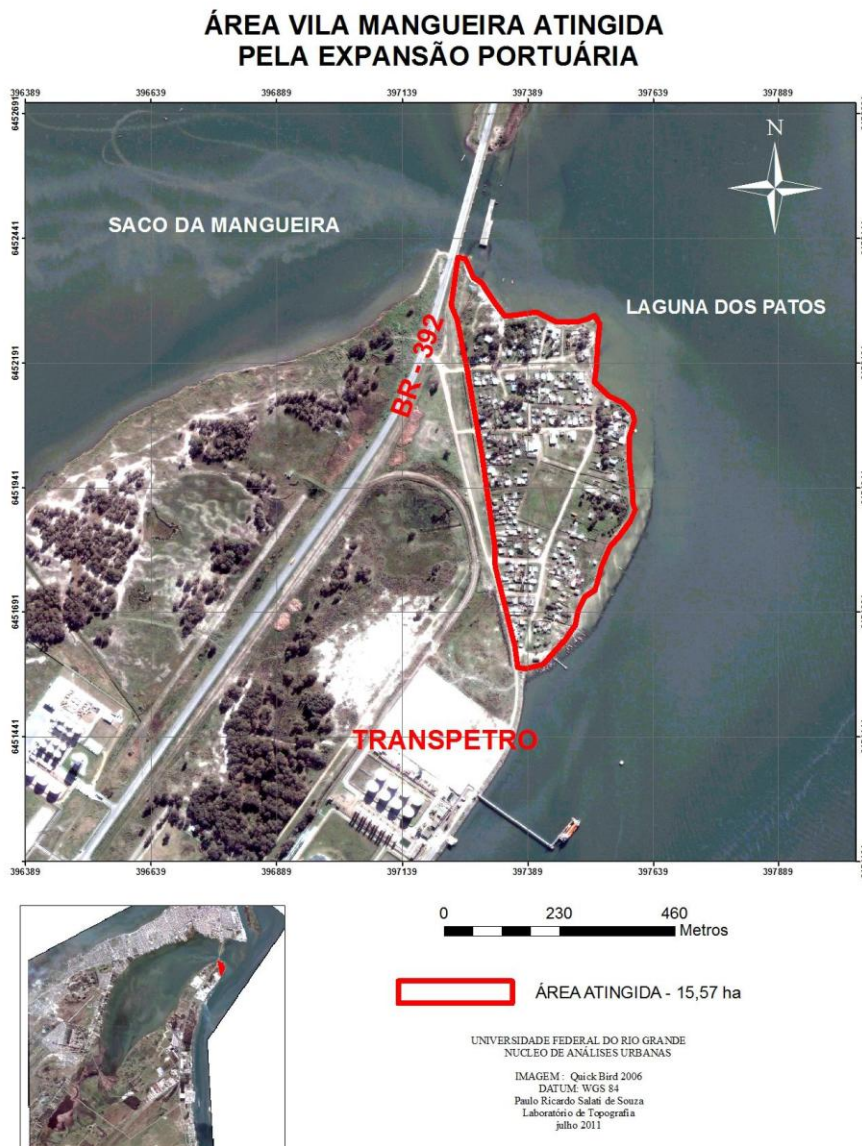


Figura 11: Área da Vila Mangueira atingida pela expansão portuária.  
(Fonte: Salati, 2011)

Devido a esse risco muitos equipamentos urbanos foram atrasados e demorados, como "a construção da escola em 1997; a instalação da energia elétrica em 1998 e da água em 2000 com linha de ônibus urbano em 2003" (ALMEIDA; TEIXEIRA; SILVA, 2012, p. 202), não contando ainda com uma Unidade/Posto de Saúde.

### **- Santa Tereza**

O bairro Santa Tereza é uma comunidade com mais de 100 anos de existência em que "as primeiras casas que foram construídas no local foram as denominadas "casas pretas" erguidas pela própria superintendência do porto em benefício de seus funcionários" (CDES, 2013, p. 25). A origem do bairro está totalmente vinculada à atividade portuária (MARTINS, 2006; MARTINS, 2010; SALATI, 2011; ALMEIDA; TEIXEIRA; SILVA, 2012; CDES, 2013), e as posses passam de geração em geração (CDES, 2013). Como destacado por Salati (2011, p. 64):

a expansão da ocupação da Vila Santa Tereza está ligada às oportunidades de trabalho, a escassez de moradias para as pessoas de menor renda oriunda da histórica ausência de políticas públicas para o setor e a proximidade dos locais de trabalho. As oportunidades de trabalho estavam ligadas as obras portuárias que chegaram a ocupar 4.000 trabalhadores, a presença da Cia. Swift que empregou até 1.500 funcionários e da Refinaria de Petróleo do grupo Ipiranga.

Hoje, a comunidade é composta por 791 domicílios e a população residente é de 2.384 moradores (IBGE, 2010). Parte da comunidade é considerada pelo IBGE (2010) como assentamentos subnormais, ou seja, assentamentos irregulares, que são exatamente as áreas requeridas pelo Porto a fim da expansão portuária, para ampliação da indústria naval e outras (Figura 12).

## ÁREA DO BAIRRO SANTA TEREZA ATINGIDA PELA EXPANSÃO PORTUÁRIA



Figura 12: Área de expansão portuária no bairro Santa Tereza. (Fonte: Salati, 2011).

Em virtude disso, parte da comunidade com mais de 700 moradores pode sofrer uma remoção (PLATAFORMA DHESCA, 2007 E 2012; MARTINS, 2010; SALATI, 2011; ALMEIDA; TEIXEIRA; SILVA, 2012; CDES, 2013).

### - Bairro Getúlio Vargas ou "Cedro"

O início da formação do Bairro Getúlio Vargas ou "Cedro" é do início do século XX com as obras do Porto Novo (MARTINS, 2006; MARTINS, 2010; ALMEIDA, TEIXEIRA; SILVA, 2012; CDES, 2013). Atualmente, a população do

Bairro Getúlio Vargas é de 10.367 moradores divididos em 3.433 domicílios (IBGE, 2010) que convivem com "a lembrança de remoções sem negociações nas décadas de 1960 e 1970" (MARTINS, 2010).

Existe um muro que divide a comunidade e o Porto, onde fica "o pátio da General Motors – GM –, local destinado à instalação dos veículos para exportação" (CDES, 2013, p. 24). Nos últimos dez anos (desde 2005) vive-se um impasse sobre a remoção dos moradores que se encontram no entorno do muro do pátio automotivo para construção de uma avenida, o que causou um grande conflito (MARTINS, 2010; PLATAFORMA DHESCA, 2007 e 2010; ALMEIDA; TEIXEIRA; SILVA, 2012) até hoje (Figura 13).



## ÁREA DO BAIRRO GETULIO VARGAS ATINGIDA PELA EXPANSÃO PORTUÁRIA

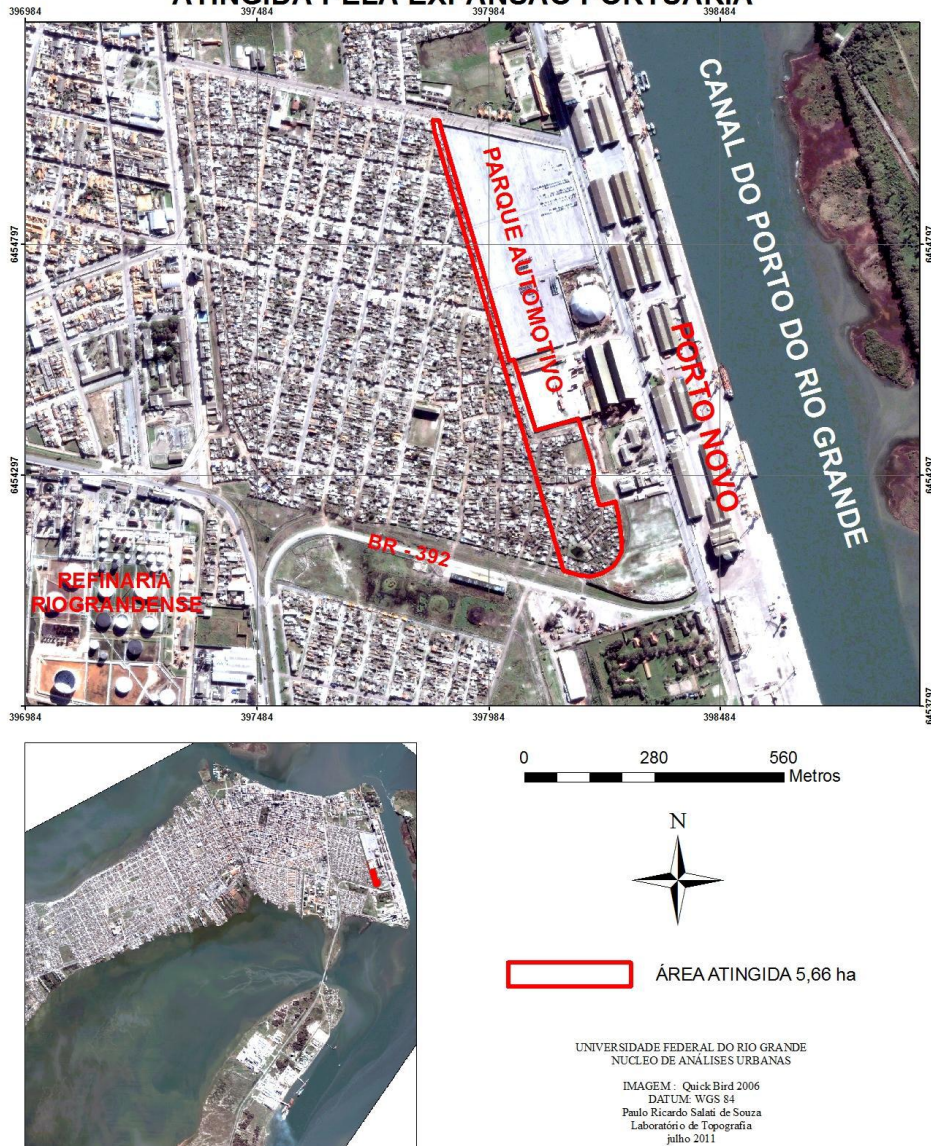


Figura 13: área do bairro Getúlio Vargas atingida pela expansão portuária.

Parte dos moradores a serem removidos é considerada como de assentamentos subnormais pelo IBGE (2010). O bairro é limitado pela BR-392, muro e avenidas ficando cercado por essas barreiras físicas, não possuindo nenhuma área de lazer para os moradores. Destaca-se ainda um discurso recorrente na cidade sobre a violência do Bairro Getúlio Vargas (Diário de Campo), muito ligado, no nosso entendimento, à sua aproximação e ligação com o porto.

### **3.4 IMPACTOS AMBIENTAIS NEGATIVOS: UMA MARCA DA DESIGUALDADE AMBIENTAL**

Um outro ponto importante é caracterizar que essas comunidades sofrem com a imposição da desigualdade ambiental. Para tanto, fizemos um levantamento bibliográfico de trabalhos que mostram possíveis impactos ambientais negativos oriundos desses empreendimentos industriais e portuários, que podem estar recaindo sobre essas comunidades. Nesse esforço de caracterizar a desigualdade ambiental não atribuiremos os riscos e impactos ambientais a uma atividade específica, mas ao acúmulo das mesmas, que faz de Rio Grande uma "zona de sacrifício" (SANTOS; MACHADO, 2013a) e que se complexifica com a crescente atração de novos empreendimentos (SANTOS; MACHADO, 2013b; SANTOS, 2014).

#### **3.4.1 Poluição Atmosférica**

Koehler e Asmus (2010, p.209) afirmam que alguns resultados do monitoramento "indicam más condições da qualidade do ar, abaixo dos padrões estabelecidos, sendo este um problema recorrente na cidade". Vanz et al. (2003) ao realizarem pesquisa sobre poluição atmosférica por chumbo concluem que:

na cidade do Rio Grande e região estuarina há fortes indicativos que os limites legais de qualidade de ar em relação ao chumbo sejam ultrapassados sob condições de altos teores de material particulado atmosférico associado a altos teores desse metal.

As populações das áreas urbanizadas das vilas dos pescadores artesanais são as que apresentam maior risco em relação a uma possível contaminação por chumbo (VANZ *et al.*, 2003, p. 29).

Uma das vilas de pescadores artesanais apresentadas no mapa do estudo é a Vila Mangueira. Podemos com isso extrapolar e afirmar que essas comunidades vizinhas às indústrias de fertilizantes e refinaria de petróleo são as mais afetadas. Esse fator, mesmo que superficialmente, é destacado no Estudo de Impacto Ambiental do Porto do Rio Grande (FURG, 1997).

### 3.4.2 Poluição das Águas

MIRLEAN *et al.* (2005, p. 790) apontam em estudos a poluição da água subterrânea no município e que "pela distribuição espacial dos poluentes no aquífero, que a produção de fertilizantes na zona industrial do Rio Grande tem grande influência na qualidade da água subterrânea desta região". Os autores afirmam ainda que:

pelos normas estatais de qualidade da água, na maior parte do distrito industrial da cidade do Rio Grande a água não se encontra com qualidade aceitável para consumo humano. Como a composição litológica dos solos do local não oferece qualquer proteção natural do aquífero contra a infiltração dos poluentes na água subterrânea e como a produção de fertilizantes é um investimento consolidado na região, **é importante que a população seja orientada para a não utilização desta água subterrânea para consumo humano** (MIRLEAN *et al.*, 2005, p. 791).

Como vimos antes algumas casas nessa localidade ainda não possuem água encanada ou vieram muito recentemente a contar com esse serviço público. Apesar de não informarem os locais e comunidades que sofrem com a poluição das águas, podemos supor que as comunidades caracterizadas anteriormente são as mais afetadas pela sua proximidade com essas indústrias.

Estas atividades industriais também têm ocasionado chuvas ácidas, mesmo com a proximidade ao Oceano Atlântico, na cidade de Rio Grande (MIRLEAN *et al.*, 2002). Cabe destacar que a água de poço foi a única forma de acesso a água para algumas comunidades durante muito tempo, que sofreram por décadas com a falta de acesso aos mais diversos serviços públicos (água, energia elétrica, saneamento básico, saúde, educação e outros).

### 3.4.3 Contaminação do solo

A contaminação e a poluição do solo causadas pelas atividades industriais afetam as comunidades localizadas sobre áreas aterradas, como o Bairro Getúlio Vargas e Santa Tereza. Costa (2007) afirma em pesquisa realizada que "todas as amostras dos materiais estudados na beira do Saco da Mangueira encontram-se impactados por Hg [...] tanto nas amostras

superficiais quanto na profundidade" e que os maiores índices de contaminação por mercúrio foram encontrados na "Coroa do Boi" que fica localizada no bairro Santa Tereza.

#### 3.4.4 Impactos na saúde

Como agravante, Stein Backes *et al.* (2010, p. 8), afirmam que:

Uma pesquisa epidemiológica identificou a possibilidade da existência de uma relação entre exposição ambiental a poluentes e Baixo Peso ao Nascer - BPN no município do Rio Grande/RS, embora não tenha sido encontrada uma associação significativa.

Afirmam ainda que "a localização da residência materna nas proximidades do parque industrial do município de Rio Grande/RS pode ser um dos determinantes para o nascimento de crianças com baixo peso" (STEIN BACKES *et al.*, 2010, p. 7). Estavam entre os bairros e vilas estudados nessa pesquisa: Vila Mangueira, Santa Tereza e Bairro Getúlio Vargas (parte do bairro).

Nóbrega e Krusche (2010, p.147) destacam que:

a associação entre níveis de poluentes, hospitalizações por doenças do trato respiratório e condições meteorológicas, revela o aumento de internações durante os cinco dias posteriores à ocorrência de altas concentrações. As condições meteorológicas caracterizam que os eventos de poluição do ar estão associados ao estabelecimento de sistemas de alta pressão, temperaturas altas, ausência de precipitação e ventos fracos.

Esses estudos reforçam a imposição da desigualdade ambiental sobre essas comunidades que estão situadas no entorno ou tiveram suas residências ladeadas por diversas indústrias. Os referidos estudos ainda imputam a essas comunidades diversos impactos ambientais negativos ao longo de sua história estabelecendo uma relação direta com a saúde dessa população.

### 3.5 OS CONFLITOS AMBIENTAIS E URBANOS

Desde 2011, o Observatório dos Conflitos do Extremo Sul do Brasil mapeia os conflitos em onze municípios da região do Extremo Sul do Estado



do Rio Grande do Sul, sendo eles: Arroio do Padre, Chuí, Jaguarão, Mostardas, Pelotas, Rio Grande, Santa Vitória do Palmar, São José do Norte, São Lourenço do Sul, Tavares e Turuçu. A metodologia utilizada para tal mapeamento consiste em:

acompanhamento dos periódicos (jornais) diários e semanais, locais, regionais e estaduais; leitura para triagem das notícias com conflitos, problemas ou temas a serem úteis às pesquisas em desenvolvimento; leitura de triagem; recorte; separação por categoria; digitalização; alimentação do banco de dados digital; arquivamento.

Para tanto, são elaboradas fichas descritivas de todos os conflitos, destacando demandantes, demandas e demandados e, após, as mesmas são digitalizadas para serem inseridas em um banco de dados digital de acesso público, gerando, com isso, repercussões e debates relativos às temáticas (SANTOS *et al.*, 2015, p. 19).

Nesse sentido apresentamos a seguir os conflitos ambientais e urbanos mapeados pelo Observatório dos Conflitos do Extremo Sul do Brasil para o município de Rio Grande (Tabela 1).

Tabela 1: Publicização e Conflitos Urbanos e Ambientais no município de Rio Grande nos anos de 2011, 2012, 2013 e 2014.

Categoria	Publicização dos Conflitos	Número Real de Conflitos
Luta dos Trabalhadores	212	60
Saúde	12	6
Meio Ambiente	38	11
Educação	11	6
Problemas Urbanos	54	23
Moradia	61	28
Mobilidade Urbana	44	10
Porto	4	4
<b>Total</b>	<b>436</b>	<b>145</b>

**Fonte:** Observatório dos Conflitos do Extremo Sul do Brasil. Organizado por Cíntia Osório Lemos.

Podemos perceber que esse desenvolvimento não acontece sem conflitos e rupturas, apesar da tentativa de construção de uma "harmonia coerciva". Muitos dos conflitos relacionados à Saúde, Educação, Moradia, Problemas Urbanos, Pesca e outros têm uma relação direta com essa fase de modernização portuária e introdução da indústria naval e *offshore* no município de Rio Grande, mesmo que na Tabela 1 apareçam apenas quatro conflitos

categorizados como Porto<sup>54</sup>. Nesse sentido, Santos *et. al* (2015, p. 21) apontam que:

muitos dos conflitos referentes aos trabalhadores são vinculados à indústria naval, principalmente no tocante às condições de trabalho, o que pode ser percebido nas inúmeras ações realizadas pelo Ministério Público do Trabalho, que levaram ao fechamento dos estaleiros QUIP/SA e Rio Grande 2 por tempo indeterminado, até que o problema fosse resolvido.

Esse fato foi noticiado pela mídia local como mostram as manchetes do Jornal Agora: "Fiscais do MTE interditam setores das plataformas P-58 e P-63."<sup>55</sup>; "MPT ingressa com ação na justiça contra a Quip"<sup>56</sup>; "MTE interdita serviços e máquinas no ERG 2"<sup>57</sup>.

Portanto, para além dos discursos de harmonia e da busca de paz, há conflitos. Será que as atividades realizadas junto às comunidades não seriam para prevenir esses conflitos? Mas, mesmo assim eles aconteceram e continuam a acontecer, mesmo que muitas vezes não sejam publicizados ou explicitados pelos agentes envolvidos, nesse caso os demandados durante os conflitos. O certo é que:

o direito a participar da geografia do capitalismo é, portanto, um direito em disputa. Embora as relações de poder na atual conjuntura favoreçam, sem dúvida, a combinação de capital e Estado sobre o resto, há importantes forças de oposição (HARVEY, 2011, p. 147).

Portanto, é importante que entendamos essas forças de oposição e como elas tem se manifestado e como o Porto tem reagido a elas. Nesse sentido, apresentaremos no próximo capítulo a desigualdade ambiental que se constituiu nas comunidades do entorno do Porto através da legislação, no processo de licenciamento ambiental e na concepção do ProEA/PRG. Entendemos que essa visão traz um panorama de como o Porto do Rio Grande

---

<sup>54</sup>Essa categorização e esses dados estão constantemente sendo revistos, fazendo com que esse se torne um recorte desse momento e que pode ser modificado.

<sup>55</sup> Jornal Agora (17/05/2013). Disponível em: <http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=8&n=43525>

<sup>56</sup> Jornal Agora (30 e 31/04/2013). Disponível em: <http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=8&n=44079>

<sup>57</sup> Jornal Agora (1 e 2/06/2013). Disponível em: <http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=8&n=44133>

tem agido no sentido de antecipar, mediar e resolver de forma negociada os conflitos ambientais.

## **CAPÍTULO 4 – A DESIGUALDADE AMBIENTAL SOBRE AS COMUNIDADES NAS LEIS, NO LICENCIAMENTO E NA EDUCAÇÃO AMBIENTAL DO PORTO DO RIO GRANDE**

### **INTRODUÇÃO**

No capítulo anterior, realizamos um resgate histórico sobre o porto e sua relação com a cidade, bem como a constituição dos bairros que circundam e se confundem com a paisagem portuária e industrial. Falamos também sobre a atuação dos governos nas diferentes esferas na constituição de Rio Grande como uma cidade portuária e industrial através de incentivos, fomentos e obras de infraestrutura, causando impactos ambientais negativos e gerando um quadro de desigualdade ambiental no município verificado nessas comunidades.

Neste capítulo, iremos detalhar o processo de licenciamento ambiental do Porto e o ProEA/PRG como uma medida mitigadora desse processo. O objetivo é apresentar questões sobre o aspecto legal da atividade portuária (responsabilidades, autoridade portuária, plano de desenvolvimento e zoneamento, porto organizado e outros) no Porto do Rio Grande, tendo a Superintendência do Porto do Rio Grande -SUPRG como Autoridade Portuária. Também, apresentaremos o processo de licenciamento ambiental e o Programa de Educação Ambiental dentro desse processo, bem como, a partir das informações disponibilizadas, como o ProEA/PRG está estruturado e as atividades que desenvolve, questionando algumas perspectivas que serão apresentadas, para que no próximo capítulo possamos ampliar o debate acerca dos desdobramentos sobre o licenciamento ambiental e o ProEA/PRG.

Assim, iniciaremos pelos aspectos legais da legislação sobre as atribuições da Autoridade Portuária, Área do Porto Organizado, Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado e outros.

#### **4.1 CONTRADIÇÕES E LACUNAS NAS ATRIBUIÇÕES E EXCLUSÕES DA COMUNIDADE DO ENTORNO DO PORTO DO RIO GRANDE**

O Porto do Rio Grande é administrado pela Superintendência do Porto do Rio Grande - Autarquia Estadual vinculada à Secretaria da Infraestrutura e Logística do Estado do Rio Grande do Sul, criada pela lei 10.722, de 18 de janeiro de 1996 - sendo dessa forma, a autoridade portuária responsável por executar a concessão da União ao Estado (SUPRG, 2015). Nas competências da autoridade portuária, conforme disposto no Art. 17 da Lei 12.815, de 5 de junho de 2013<sup>58</sup>, encontra-se explícito que "a administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado"<sup>59</sup>, que nesse caso é a SUPRG. Nesse mesmo artigo, relacionado diretamente ao tema desta tese, destacaríamos os incisos I e VI que dizem:

**I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;**  
[...]

---

<sup>58</sup>Os restantes dos incisos do Artigo 17, da lei 12.815, de 5 de junho de 2013 dizem que:§ 1º Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária: II - assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação; III - pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente; IV - arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades; V -fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias; VII - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto; VIII - autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto; IX - autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto; X - suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário; XI - reportar infrações e representar perante a Antaq, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos; XII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto; XIII - prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra; XIV - estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público; e XV - organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente.

<sup>59</sup>Porto Organizado e área do Porto Organizado estádisposto no Art 2 da referida lei, que em seus incisos I e II, assim definem: I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária; II - área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado; (BRASIL, 2013).

**VI - fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;**

Desta forma, a partir da referida lei federal e outras fontes bibliográficas que dispõe sobre o Porto do Rio Grande é possível afirmar que cabe a SUPRG cumprir e fazer cumprir as leis, bem como fiscalizar a operação portuária e garantir o respeito ao meio ambiente. Sendo responsabilidade da autoridade portuária tal ação, nos resta definir o que poderia ser “o respeito ao meio ambiente” por parte desse órgão gestor e, ainda, diríamos que os Programas Ambientais desenvolvidos pela SUPRG deveriam estar articulados a esta ideia de respeito ao meio ambiente em toda a área do Porto Organizado.

Avançando nestes aspectos, a Deliberação 04 do Conselho de Autoridade Portuária - CAP/RG, de 18 de agosto de 2009, estabelece o "Regulamento de Exploração do Porto do Rio Grande", que em seu título XIII trata da proteção ao meio ambiente. Em seu Art. 117 traz que ações de proteção ao meio ambiente compreendem:

- 1- vigilância das infraestruturas portuária e operacional, nos locais de armazenamento, nos equipamentos e nas embarcações, visando à segurança das pessoas, do patrimônio e das mercadorias, em trânsito ou armazenadas, bem como a prevenção de acidentes que possam pôr em risco ou causarem danos ao meio ambiente;
2. segurança, higiene e a medicina do trabalho com a finalidade de promover a saúde e proteger a integridade do trabalhador, de acordo com a legislação pertinente;
3. ações visando minimizar os efeitos de incêndio, colisão de embarcações, derramamento de produtos nocivos e outros eventos de natureza similar que possam causar danos ao patrimônio do porto, ao meio ambiente, a pessoas e propriedades;
4. todos os Terminais Públicos e/ou Privados deverão ter seus planos de gerenciamento de resíduos, planos de emergência individual, relatórios de impacto ambiental, conforme estabelecido na legislação vigente, sendo que os mesmos devem ser elaborados e executados por profissionais habilitados e encaminhados para a Autoridade Portuária, conforme o caso (REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE, 2009, p. 24).

Destaca-se que, a Lei 12.815 em seu artigo 20, define que “será instituído em cada porto organizado um conselho de autoridade portuária,

órgão consultivo da administração do porto”. No entanto, ela prevê apenas a participação de “representantes da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e do poder público” em tal conselho, ou seja, a lei prevê apenas a participação dos que estão inseridos no interior do porto, e não sobre a população do entorno, as comunidades e vilas sobre as quais impactam as ações das atividades desenvolvidas.

Mas, a previsão de espaço e de participação das comunidades do entorno também é de suma importância, já que cabe ao Conselho de Autoridade Portuária realizar, conforme o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, em seu Art. 36, "II - alterações no plano de desenvolvimento e zoneamento do porto”.

Portanto, é neste espaço que se discutem alterações no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto<sup>60</sup>, que deverão ser planejadas e estarem de acordo com as legislações municipais e regionais, sendo importante que possamos apresentar esse instrumento para o Porto do Rio Grande. Tais aspectos, por exemplo, foram destacados pela Comissão Interministerial de Recursos do Mar - CIRM (1998) em que "os Planos de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos – PDZs” são um “instrumento básico de planejamento estratégico dos portos” e, no qual se deverá “incorporar o ordenamento ambiental do porto e estar compatibilizados com o planejamento da região”. Sendo mais preciso, conforme a comissão:

os PDZs, conforme estabelecem as orientações gerais, deverão integrar-se aos planos diretores municipais e/ou metropolitanos e às diretrizes e metas do gerenciamento costeiro e do sistema de recursos hídricos, estabelecidos para a região, contemplando: zoneamento ambiental, identificação de áreas de risco, áreas críticas e de preservação e definir os locais para serviços de apoio (p.ex.: tratamento de resíduos e efluentes, locais de descarte de material dragado) (CIRM, 1998).

---

<sup>60</sup> “§ 2º A autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto” da lei 12815 de 2013.

Portanto, como dissemos acima, se o PDZ do porto organizado do Rio Grande deve incluir em seu planejamento e gestão uma articulação com as políticas públicas municipais e integrar-se ao plano diretor municipal e "às diretrizes e metas do gerenciamento costeiro e do sistema de recursos hídricos", contemplando entre outros aspectos o "zoneamento ambiental" e a "identificação de áreas de risco", nada mais justo do que as comunidades afetadas pelas diferentes atividades portuárias estarem incluídas na discussão e elaboração desse instrumento, porém, não é o que acontece na realidade.

A partir do papel desenvolvido pela Superintendência como autoridade principal do porto, vamos mostrar como são pensados o Conselho de Autoridade Portuária do Porto do Rio Grande, o Conselho de Gestão Ambiental Portuária do Porto do Rio Grande e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Rio Grande.

#### **4.1.1 Conselho de Autoridade Portuária do Porto do Rio Grande**

O Conselho de Autoridade Portuária - CAP é de relevante importância, pois trata-se de um órgão colegiado e deliberativo que participa ativamente das decisões sobre o Porto do Rio Grande. O regimento interno<sup>61</sup> descreve em seu Art. 1 que o Conselho de Autoridade Portuária do Porto do Rio Grande:

é órgão de deliberação colegiada, de existência obrigatória e funcionamento permanente, com a finalidade de possibilitar a participação nas decisões administrativas, técnicas, operacionais e comerciais, das entidades e instituições diretamente afetadas pelas mesmas.

Mas quem seriam as entidades e instituições diretamente afetadas pelas mesmas? Como já discutimos anteriormente, as comunidades não fazem parte e não participam do CAP/PRG, que conforme seu regimento interno no Art. 3 é composto de quatro blocos de representações, sendo: bloco do poder público, bloco dos operadores portuário, bloco da classe dos trabalhadores portuários e bloco dos usuários dos serviços portuários e afins. No entanto, entendemos que as comunidades do entorno são tão afetadas quanto os trabalhadores.

---

<sup>61</sup> Regimento Interno, disponível em:  
<[http://www.portoriogrande.com.br/site/cap\\_regimento\\_interno.php](http://www.portoriogrande.com.br/site/cap_regimento_interno.php)>.



Apesar destas últimas serem alijadas do processo. Processo esse legítimo de acordo com a legislação, porém injusto do nosso ponto de vista.. Essa legislação claramente exclui e impede as comunidades de participarem da instância do Porto do Rio Grande em que assuntos referentes às suas vidas e seus futuros são deliberados.

A participação nesse colegiado deliberativo seria importante para as comunidades, uma vez que compete ao CAP/RG (Art. 2 do Regimento Interno):

- I. baixar o regulamento de exploração das atividades portuárias na área sob jurisdição da Administração do Porto do Rio Grande;
- V. fomentar a ação industrial e comercial do Porto do Rio Grande;
- VII. desenvolver mecanismos para atração de cargas a serem movimentadas no Porto do Rio Grande;
- IX. manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infraestrutura portuária;
- X. aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do Porto do Rio Grande;
- XI. promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;
- XII. assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;
- XVI. pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do Porto do Rio Grande.

Todas as decisões que competem ao CAP/RG influenciam direta ou indiretamente em seus cotidianos, algumas podendo impactar de forma definitiva as suas vidas como "aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do Porto do Rio Grande", que pode ser considerado um Plano Diretor para área do Porto Organizado. Cabe ainda destacar que a listagem e os contatos dos membros do CAP/RG no sítio eletrônico não são atualizados desde 2012, fazendo com que as comunidades não saibam quem faz parte desse espaço que delibera sobre suas vidas.

#### **4.1.2 Conselho de Gestão Ambiental do Porto do Rio Grande**

O Conselho de Gestão Ambiental do Porto do Rio Grande -CGA/PRG é conforme seu regimento interno, Art. 1º,

"um órgão colegiado consultivo e de assessoramento à Superintendência do Porto do Rio Grande (doravante denominada SUPRG) no âmbito das suas competências, para assuntos relacionados ao meio ambiente portuário e retroportuário".

Ou seja, é o órgão que assessora a Autoridade Portuária no que se refere a assuntos sobre meio ambiente na área portuária e retroportuária, mesmo que em caráter consultivo. Tal conselho é composto

"de representantes (um titular e um suplente) indicados por terminais portuários, operadores portuários e terminais retroportuários e/ou outras empresas e instituições que atuem diretamente junto à área do Porto Organizado do Rio Grande" (Art. 2 REGIMENTO INTERNO CGA/PRG).

Como se pode perceber, as comunidades e suas diferentes formas de representação não estão contidas na participação do CGA/PRG, mesmo que os assuntos tratados afetem diretamente as suas vidas.

A finalidade do Conselho, conforme Art. 6º, é "contribuir para o desenvolvimento da gestão ambiental integrada na região do Porto Organizado do Rio Grande", para tanto, deve atuar no sentido de:

I- Discutir e propor normas, procedimentos e ações, no âmbito do Porto Organizado, visando a defesa, conservação, recuperação e melhoria da qualidade do meio ambiente portuário;

II- Exercer ação fiscalizadora e contribuir para a adequação de todo o Porto Organizado à legislação ambiental e fitossanitária vigentes, bem como para o cumprimento integral das Licenças Ambientais emitidas pelos órgãos competentes para os empreendimentos na área do Porto Organizado;

**III- Contribuir e estimular o desenvolvimento de processos educativos no âmbito da própria comunidade portuária, com ênfase no enfrentamento dos problemas socioambientais locais e de acordo com o Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande (ProEA/PRG);**

IV- Buscar a integração dos programas ambientais na área portuária e retroportuária;

V- Ocupar-se em favor da implementação e/ou desenvolvimento de processos de monitoramento das condições ambientais (terrestres, aquáticas e atmosféricas) na área portuária e retroportuária.

VI- Propor a celebração de convênios, contratos e/ou acordos entre entidades públicas e privadas relacionadas à gestão ambiental na área do Porto Organizado do Rio Grande;

VII- opinar sobre os aspectos ambientais de políticas, planos e/ou programas governamentais que possam interferir na qualidade ambiental do Porto Organizado do Rio Grande (REGIMENTO INTERNO CGA/PRG).

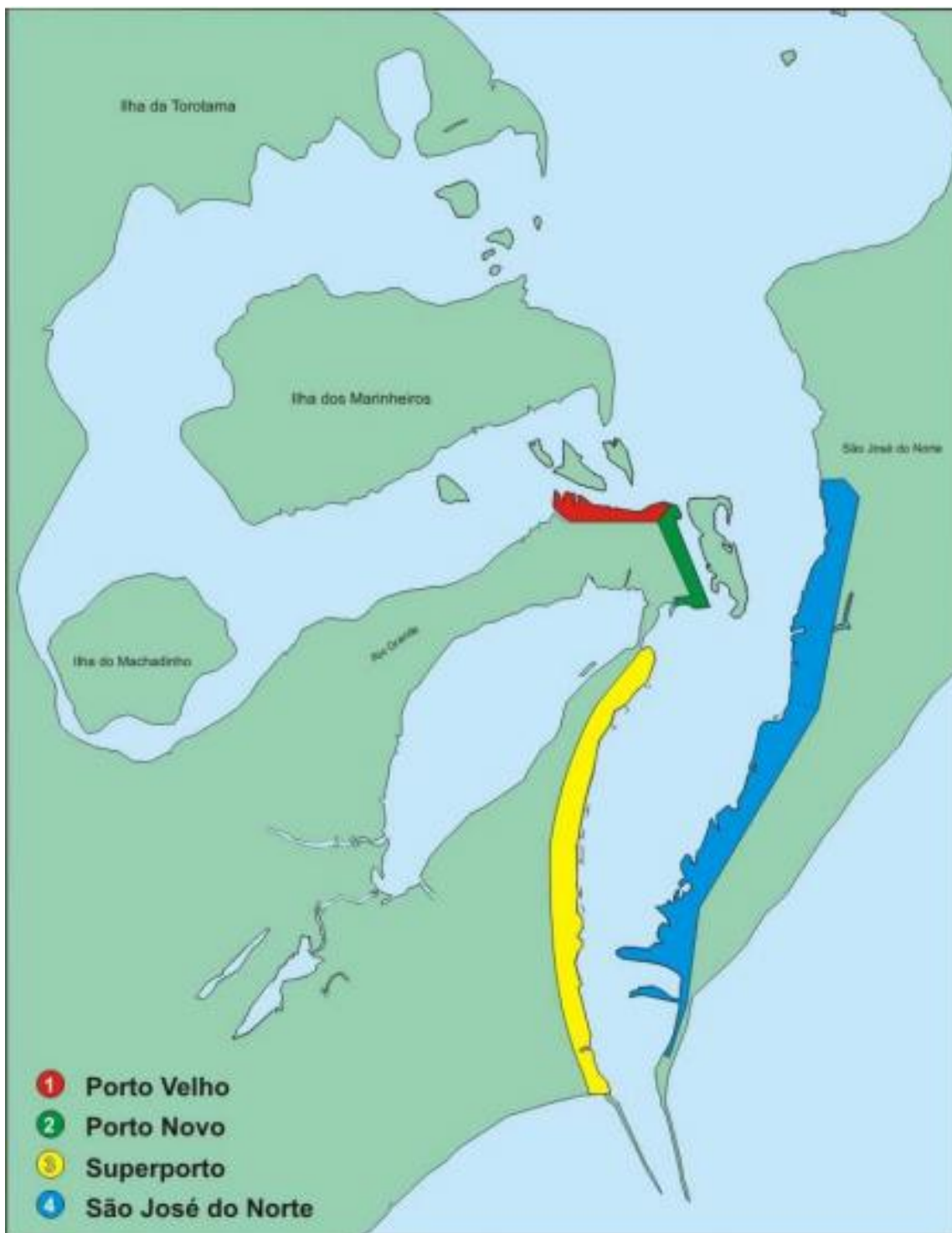
As medidas e os processos educativos dentro da área do Porto Organizado devem se orientar pelo Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande para o enfrentamento dos problemas socioambientais, demonstrando assim, a importância do ProEA/PRG.

#### **4.1.3 Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Rio Grande**

O Porto do Rio Grande disponibiliza na internet o "Plano de Zoneamento das áreas do Porto Organizado de Rio Grande"<sup>62</sup>, de dezembro de 2011, e aprovado pelo Conselho de Autoridade Portuária. Nesse plano não se faz qualquer menção a um plano de desenvolvimento do Porto do Rio Grande, apenas se propõe a fazer o zoneamento e uma listagem das atividades possíveis para cada área. O Porto Organizado de Rio Grande é dividido em: Porto Velho, Porto Novo e Superporto (Figura 14).

---

<sup>62</sup> Disponível em: [http://www.portoriogrande.com.br/site/estrutura\\_zoneamento\\_do\\_porto.php](http://www.portoriogrande.com.br/site/estrutura_zoneamento_do_porto.php).



**Figura 14:** Divisão do Porto do Rio Grande.

**Fonte:** Plano de Zoneamento das áreas do Porto Organizado de Rio Grande (2011).

Nesse sentido, vamos apresentar o zoneamento para as áreas do Porto Novo e Superporto, uma vez que é onde se localizam as comunidades: Bairro Getúlio Vargas, Santa Tereza (Porto Novo), Vila Mangueira, Barra Nova e Barra Velha (Superporto), em que são desenvolvidas as atividades pelo ProEA/PRG. Na área do Porto Novo, o zoneamento é dividido em sete áreas e,

apesar de aparecer o arruamento dos bairros Getúlio Vargas e Santa Tereza, os dois não são mencionados no zoneamento (Figura 15). Ressalta-se que suas áreas são pretendidas para a expansão portuária como vimos no capítulo anterior.



Figura 15: Zoneamento do Porto Novo.  
 Fonte: Plano de Zoneamento das áreas do Porto Organizado de Rio Grande (2011).

No Zoneamento do Porto Novo estão dispostos apenas área de cais, conforme a imagem, não há o zoneamento para as áreas das comunidades. Ainda cabe destacar a área sete (7), que seria destinada à expansão e duplicação da BR-392. As reuniões sobre a obra realizada com as comunidades (Vila Mangueira, Santa Tereza e BGV) iniciaram em dezembro de 2015 pelo que conseguimos apurar, apontando um descompasso entre as decisões tomadas e a informação para as comunidades, o que reforça a falta de participação no CAP/RG e seus desdobramentos sobre as vidas nessas localidades. Essas reuniões foram publicizadas no blog do ProEA/PRG e todas aconteceram no final de 2015 e início de 2016.

Já na área do Superporto, apenas a área 11 aparece como sendo ocupada com fins residenciais e industriais, onde está localizada a comunidade da Barra Velha (Figura 16). Importante destacar que esse uso misto residencial e industrial pode gerar uma desigualdade ambiental para essa comunidade, visto que não são especificados no documento que tipo de indústrias seriam possíveis de se implementar.

As outras comunidades - Barra Nova e Vila Mangueira - como destacam Mascarello e Santos (2015) foram "apagadas do Mapa"<sup>63</sup>. Conforme os autores, a Vila Mangueira - área 1 - aparece como área de serviços não fazendo qualquer menção a existência de uma comunidade naquela área, o mesmo ocorre para a comunidade da Barra Nova - área 7 - que aparece como área de produtos florestais (Figura 16).

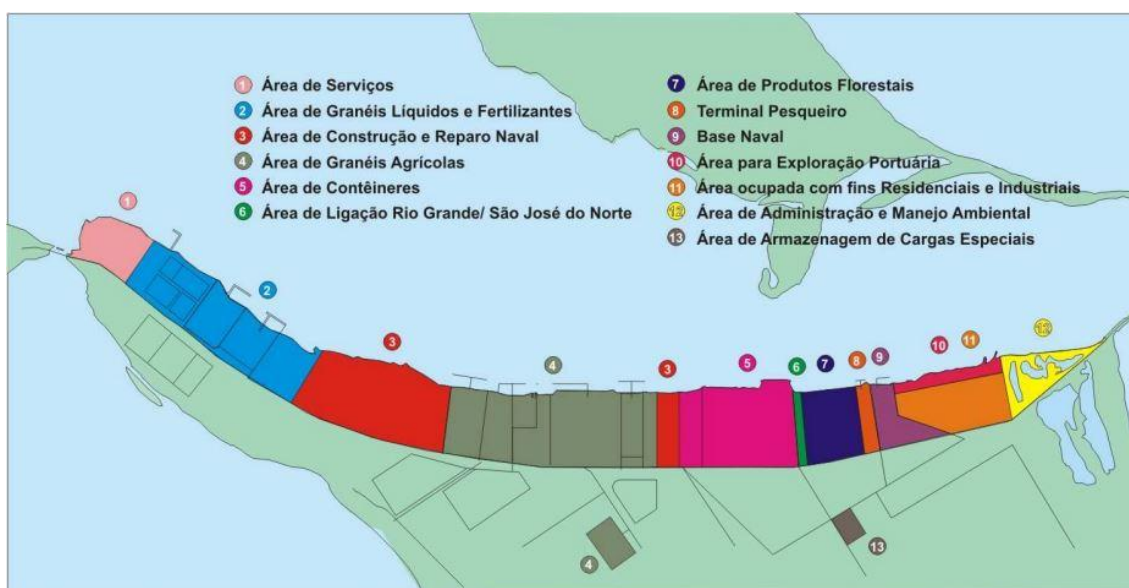


Figura 16: Zoneamento Superporto.

Fonte: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Rio Grande (2011).

Mascarello e Santos (2015,) fizeram a sobreposição do zoneamento do Porto do Rio Grande com as comunidades e atividades exercidas no local (Figura 17), mostrando que apesar de apagadas do mapa, nessa área residem pessoas.

<sup>63</sup> Os autores usam essa expressão que foi utilizada por Almeida (1993), citado por Acselrad (2008).

### Sobreposição do PDZPO referente ao Superporto do Rio Grande com comunidades e atividades mapeadas

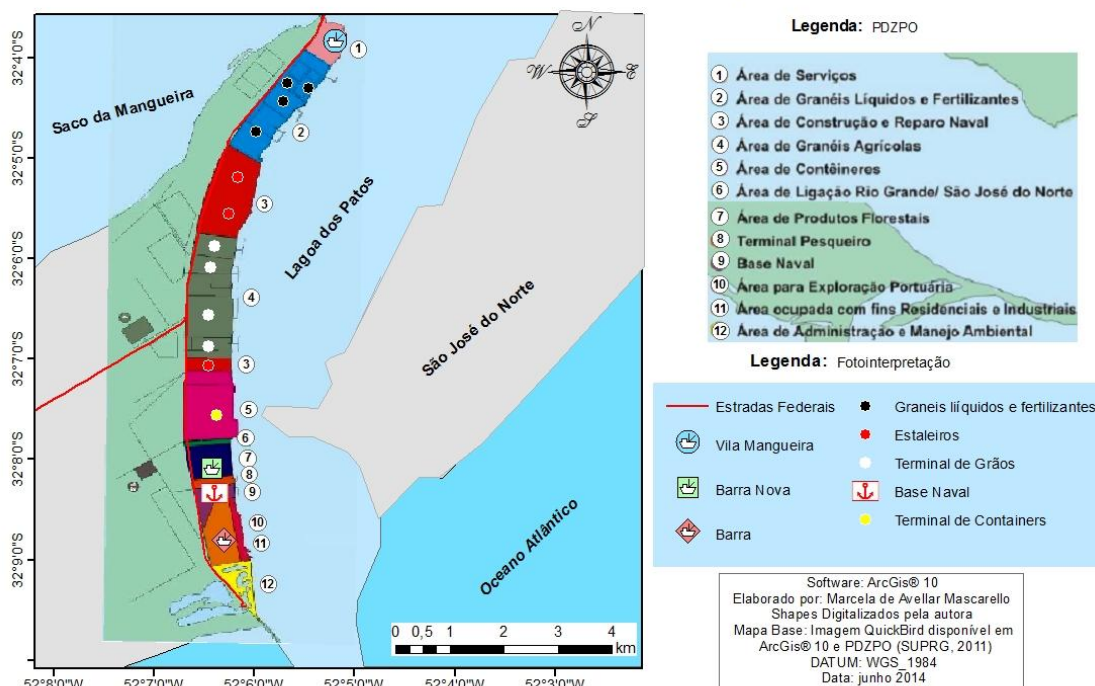


Figura 17: Sobreposição Zoneamento do Superporto.  
 Fonte: Mascarello e Santos (2015).

Os autores ainda afirmam que "no que concerne ao zoneamento do Superporto do Rio Grande, faz parte dos mais excludentes, uma vez que prioriza as atividades portuárias industriais não somente passando por cima do direito à cidade e à moradia, mas também sem reconhecer a existência de pessoas e comunidades habitantes da área" (MASCARELLO; SANTOS, 2015). Essa exclusão imputa a essas comunidades desigualdades sociais e ambientais sem que tenham o direito à participação nas decisões que dizem respeito a seus futuros.

Por isso, é importante também que possamos entender o processo de licenciamento ambiental do Porto do Rio Grande, em que é previsto o ProEA/PRG que desenvolve atividades de educação ambiental com essas comunidades. Mas para isso é preciso compreender o histórico do processo de licenciamento ambiental que é muitas vezes apagado.



## 4.2 CONFLITOS, DESIGUALDADES E EDUCAÇÃO AMBIENTAL NO LICENCIAMENTO AMBIENTAL NO EIA E PORTO DO RIO GRANDE

### 4.2.1 O licenciamento ambiental surge por pressão da sociedade

A Licença Ambiental do Porto do Rio Grande aparece em seu site na parte que trata sobre a sua Responsabilidade Ambiental, indicando que "tornou-se **referência na área ambiental sendo o primeiro porto brasileiro a obter uma Licença de Operação** do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA)"<sup>64</sup> (grifos nosso). No entanto, como mostramos na parte anterior, o processo e a necessidade do licenciamento ambiental decorre de leis e políticas nacionais num contexto marcado pela "ambientalização" das políticas e da generalização do discurso ambiental tradicional, acentuado no pós Rio - 92.

Lucia Anello (2006, p. 73) indica que o licenciamento ambiental do Porto do Rio Grande é "resultado de um acordo judicial firmado entre o Ministério Público Estadual e a Superintendência do Porto do Rio Grande"; e que, "tal acordo foi consequência de uma Ação Civil Pública de autoria do Ministério Público, em decorrência de denúncias protagonizadas por uma organização não governamental ambientalista - Centro Estudos Ambientais - CEA", no ano de 1991. Fernando Balansin (2011, p. 87) relata que:

em 07 de novembro de 1991, foi instaurado pela promotoria de Defesa Comunitária (estadual), o inquérito civil nº 21/91, com a finalidade de apurar fatos atentatórios ao patrimônio público, aos trabalhadores que desenvolviam suas atividades na orla portuária e danos ao patrimônio ambiental, em razão de matérias jornalísticas veiculadas na imprensa local e estadual, que noticiavam o depósito de cargas tóxicas e perigosas nas dependências do armazém A-5 do cais do porto local. Tal inquérito originou a Ação Civil Pública 13.615/165, de 1993, que, após várias diligências feitas pelo Ministério Público no porto riograndino, verificou o desenvolvimento de atividades potencialmente perigosas e poluentes, sendo para tal imposto o prévio licenciamento ambiental do empreendimento, não só para instalação como também para operação, sendo

---

<sup>64</sup> Trecho retirado de: [http://www.portoriogrande.com.br/site/responsabilidade\\_ambiental.php](http://www.portoriogrande.com.br/site/responsabilidade_ambiental.php). Acesso: 20/08/2014.



necessária ainda a realização de Análise de Risco das atividades.

Ainda, sobre o conteúdo das denúncias, Lucia Anello (2006, p. 74) diz que de acordo com o CEA:

a constatação de trabalhadores portuários e aquaviários contaminados em decorrência de problemas de segurança no manuseio dos produtos perigosos era frequente. A iminência de um acidente com cargas perigosas de grandes proporções era uma sombra que pairava sobre a cidade e seu ambiente.

Neste caso, teria sido diante da omissão em relação à saúde do trabalhador e o risco e a "iminência de um acidente com cargas perigosas de grandes proporções" (ANELLO, 2003; ANELLO, 2006) que a ONG referida teve que acionar o Ministério Público para que o Porto agisse no sentido de desenvolver ações e políticas preventivas ou mitigadoras de eventuais "riscos" ambientais decorrente da atividade. No ano de 2008 a ameaça se concretizou com o derramamento de ácido sulfúrico do Navio Bahamas, de bandeira Malteza (de propriedade da *Chemoil International Ltd*), que transportava a carga para as empresas fabricantes de fertilizantes Adubos Trevo, Fertisul (empresa antecedente a QUIP/SA no Porto Novo) e Manah (as duas últimas compradas pela BUNGE) (ANELLO; 2003 e 2006; MARTINS, 2010) gerando na justiça processos impetrados pela União e pescadores. Esses últimos certamente sofreram com a desigualdade ambiental desse crime, visto que ficaram impedidos de praticar a atividade (ROSA, 2015).

Naquela época ficou evidente a omissão do réu - Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC) - sobre o conteúdo das denúncias, uma vez que não cumpria as normas vigentes sobre o referido assunto e

"desdenhando a potencialidade danosa e os riscos que adviriam à comunidade como um todo, a possibilidade de ocorrência de danos ambientais de proporções não delineáveis, bem como a precariedade das instalações existentes no armazém A-5" (BALANSIN, 2011, p. 88).

Posto isso, o Ministério Público Estadual requereu "que a ré, (...), providenciasse junto à FEPAM a obtenção da licença de instalação e operação

de suas atividades, além de outras ações de melhoria nas dependências do armazém A-5" (BALANSIN, 2011, p. 88, grifos nosso). Assim:

**após laudos periciais imprecisos e duvidosos quanto à aplicabilidade específica da legislação ambiental, ocasionados inclusive pela contratação de uma empresa especializada a qual forneceu dados superficiais e inconclusivos**, aliados às dúbias interpretações das ações a serem tomadas, descritas pela FEPAM, a Ação Civil Pública nº 13.615/165 originou um Protocolo Judicial de Acordo e Cooperação, celebrado entre o DEPRC e o Ministério Público, **com o objetivo de pôr fim à ação, de modo a solucionar os problemas ambientais apontados, bem como outros que necessitavam ser corrigidos em razão da atividade portuária.**

Compreende-se o problema com laudos e informações fornecidas pela empresa contratada pela DEPRC, que corrobora como um dos problemas enfrentados no licenciamento - a relação entre empreendedor e empresa de consultoria ambiental. Ainda, se destaca a solução dos problemas ambientais sem a necessidade de se verificar as reais consequências ocasionadas pela omissão e crime ambiental cometido pelo réu.

Tal acordo, teve como justificativa a:

obediência a imposição legal – considerando os fatos elencados na mencionada ACP – em consonância com a Constituição do Estado do Rio Grande do Sul, e em respeito à legislação brasileira e às normas técnicas definidas pelos órgão federais e estaduais de proteção ambiental para depósito de cargas tóxicas oriundas da importação, assim como do auto de infração lavrado pela FEPAM em 01 de outubro de 1992, por transgressão a disposições legais atinentes à proteção ambiental no Armazém A-5 e no Píer Petroleiro, ambos no porto da cidade do Rio Grande (BALANSIN, 2011, p. 88).

O acordo judicial usa como justificativa ajustar "os fatos elencados na mencionada ACP" à obediência das normas legais, bem como ao atendimento "do auto de infração lavrado pela FEPAM" deixando a entender que se esquece o passado (crimes ambientais) e se pensa no futuro (nas soluções). Para que se possa pensar no futuro:

O objeto do compromisso principal do Acordo judicial se referia ao **controle e eliminação da poluição existente na totalidade das instalações do Porto do Rio Grande e suas**

**áreas de influência direta e indireta**, ocasionando uma série de responsabilidades ao DEPRC e disciplinando atividades a desempenhar com prazos definidos (BALANSIN, 2011, p. 88).

Como se pode perceber, há a poluição nas áreas de influência direta e indireta da área portuária, e estão entre elas às comunidades do entorno do Porto. Balansin (2011, p. 88 -89) destaca que entre os vários compromissos assumidos, estava contratar: "a Fundação Universidade do Rio Grande – FURG para realizar o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e seu correspondente Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) da integralidade da área do Porto do Rio Grande", no prazo máximo de 60 dias e "no máximo de 15 (quinze) meses, apresentar suas conclusões e encaminhamento para licenciamento junto aos órgãos ambientais competentes".

O licenciamento ambiental do Porto do Rio Grande é, portanto, fruto de um conflito ambiental e não de um ato de Responsabilidade Ambiental por parte da Autarquia, que tem na exigência da elaboração do EIA/RIMA pela Universidade Federal do Rio Grande, o ato fundante desse processo. Interessante observar que o acordo traz a consultoria, nesse caso a Universidade, que irá realizar o estudo. Assim, consideramos interessante trazer elementos do Estudo de Impacto Ambiental elaborado pela Universidade Federal do Rio Grande, sob a coordenação dos Professores Paulo Roberto Armanini Tagliani e Milton L. Asmus.

#### **4.2.2 O Estudo de Impacto Ambiental - EIA do Porto do Rio Grande**

O Estudo de Impacto Ambiental é parte do processo de licenciamento ambiental e tem suas diretrizes e atividades técnicas desenvolvidas regulamentadas pela Resolução CONAMA 001/86, em seus artigos 5º e 6º, respectivamente. O Art. 5º diz que o EIA deve obedecer as seguintes diretrizes:

- I - Contemplar todas as alternativas tecnológicas e de localização de projeto, confrontando-as com a hipótese de não execução do projeto;
- II - Identificar e avaliar sistematicamente os impactos ambientais gerados nas fases de implantação e operação da atividade;
- III - Definir os limites da área geográfica a ser direta ou indiretamente afetada pelos impactos, denominada área de

influência do projeto, considerando, em todos os casos, a bacia hidrográfica na qual se localiza;

IV - Considerar os planos e programas governamentais, propostos e em implantação na área de influência do projeto, e sua compatibilidade.

O Art 6º aponta que o referido estudo deve desenvolver no mínimo as seguintes atividades técnicas, sendo elas:

I - Diagnóstico ambiental da área de influência do projeto completa descrição e análise dos recursos ambientais e suas interações, tal como existem, de modo a caracterizar a situação ambiental da área, antes da implantação do projeto, considerando:

a) o meio físico - o subsolo, as águas, o ar e o clima, destacando os recursos minerais, a topografia, os tipos e aptidões do solo, os corpos d'água, o regime hidrológico, as correntes marinhas, as correntes atmosféricas;

b) o meio biológico e os ecossistemas naturais - a fauna e a flora, destacando as espécies indicadoras da qualidade ambiental, de valor científico e econômico, raras e ameaçadas de extinção e as áreas de preservação permanente;

c) o meio socioeconômico - o uso e ocupação do solo, os usos da água e a socioeconômica, destacando os sítios e monumentos arqueológicos, históricos e culturais da comunidade, as relações de dependência entre a sociedade local, os recursos ambientais e a potencial utilização futura desses recursos.

II - Análise dos impactos ambientais do projeto e de suas alternativas, através de identificação, previsão da magnitude e interpretação da importância dos prováveis impactos relevantes, discriminando: os impactos positivos e negativos (benéficos e adversos), diretos e indiretos, imediatos e a médio e longo prazos, temporários e permanentes; seu grau de reversibilidade; suas propriedades cumulativas e sinérgicas; a distribuição dos ônus e benefícios sociais.

III - Definição das medidas mitigadoras dos impactos negativos, entre elas os equipamentos de controle e sistemas de tratamento de despejos, avaliando a eficiência de cada uma delas.

IV - Elaboração do programa de acompanhamento e monitoramento (os impactos positivos e negativos, indicando os fatores e parâmetros a serem considerados).

Com base na legislação ambiental e no Termo de Referência elaborado pelo IBAMA, o Estudo de Impacto Ambiental - EIA do Porto do Rio Grande foi elaborado pela Fundação Universidade do Rio Grande no ano de 1997, conforme acordo judicial realizado entre MPE e DEPRC, em decorrência do

processo movido pela sociedade através da ONG Centro de Estados Ambientais e, como está descrito nas páginas iniciais do referido estudo:

**Em atendimento ao item 03 do PROTOCOLO JUDICIAL DE ACORDO E COOPERAÇÃO celebrado entre o Ministério Público através da Promotoria da Defesa Comunitária da Comarca de Rio Grande e a Superintendência do Porto de Rio Grande - SUPRG, a FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE DO RIO GRANDE apresenta o resultado do ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL DAS ATIVIDADES DO PORTO DE RIO GRANDE e seu correspondente RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (FURG, 1997, p. 2, grifo no original).**

Apesar de tratar-se de um acordo judicial em que estava expresso a contratação da Universidade Federal do Rio Grande, fica claro a participação da SUPRG - como empreendedor - no referido estudo, conforme mostra os agradecimentos feitos, destacados a seguir:

Pela total confiança depositada na equipe e pelo apoio irrestrito que viabilizaram este projeto, a coordenação deste grupo de **trabalho gostaria de expressar os agradecimentos ao Dr. Marco Antônio E. Antonacci, coordenador do estudo por parte da SUPRG**, ao Ministério Público da Comarca de Rio Grande - Promotoria de Defesa Comunitária, nas pessoas dos excelentíssimos senhores promotores de Defesa Comunitária, que participaram deste projeto, ao professor Carlos Rodolfo Brandão Hartmann, ex - reitor da FURG, e professor Luiz Carlos Krug, ex-chefe do Departamento de Oceanografia. Nossos agradecimentos à praticagem da Barra de Rio Grande, pela preciosa colaboração e a todas as empresas que gentilmente nos receberam em suas instalações. **Expressamos também nossos agradecimentos ao professor Dr. MillosStringuini, perito consultor do projeto por parte da SUPRG pelas valiosas sugestões e orientações.**

Os agradecimentos deixam claro que existiu uma coordenação, supervisão e orientação da SUPRG na realização do EIA. Nesse sentido, seguindo o rito descrito no capítulo 2 sobre a contratação das consultorias ambientais para a realização desses estudos.

Para Anello (2006, p. 76), "o EIA/RIMA do porto é um documento que cumpre a legislação ambiental e foi elaborado com base no termo de referência elaborado pelo Ibama - órgão ambiental federal". Nesse sentido, é importante entendermos o conteúdo desse documento.

O estudo é composto de um volume único com 788 páginas. Esse volume está dividido em: Introdução, objetivos, abordagem metodológica, diagnóstico ambiental, conclusão geral e resumo final. A caracterização socioeconômica das comunidades está dentro do Diagnóstico Ambiental entre as páginas 118 e 162. Assim, resolvemos demonstrar como esse estudo vê as comunidades do entorno do porto, que são apresentadas em dez páginas (123 - 133).

#### **4.2.2.1 As comunidades do entorno como problema ao Porto**

**O EIA do Porto ao tratar das "OCUPAÇÕES** relativas às áreas da orla portuária", ressalta que sobre esse "assunto/problema" "também serão identificadas **as distintas formas e tipos de ocupação e algumas formas de intervenção**" (FURG, 1997, p. 121). Para tanto, o estudo remonta a história de ocupação dessa área, como fizemos, em maior detalhamento, no capítulo 3, mostrando como os novos investimentos acabaram por atrair "elementos de outros municípios" (FURG, 1997, p. 126). Essa forma de tratar o migrante como "elemento" acaba por ser observada na nova fase de modernização portuária impulsionada pela indústria naval, em que a migração de trabalhadores de todo Brasil - os "trecheros" - acabou ocasionando "expressões e manifestações xenofóbicas por parte dos habitantes da cidade", muitas vezes, apresentada apenas como um "choque cultural" (LOPO, 2015, p. 71).

Assim, o EIA apresenta quanto ao tipo das ocupações a seguinte forma:

**CORTIÇOS:** são representados por antigos casarões sem conservação, subdivididos ou sublocados; localizam-se em áreas urbanas deterioradas, no caso, principalmente junto ao Porto Velho. Antigas residências e casas de comércio são exploradas por proprietários pouco incentivados em conservá-las ou demoli-las, mas sim, em obter a renda máxima até o esgotamento.

**CASAS PERIFÉRICAS:** representadas por núcleos urbanos semi-segregados, em terras adquiridas pelos residentes ou através da intervenção governamental. Suas características são: utilização de material heterogêneo, construídas pelos moradores ou entidade governamental, raramente particulares, localização periférica, com distintos graus de acesso aos serviços públicos.

FAVELAS: núcleos urbanos segregados, em ocupação ilegítima da terra, materiais precários, ausência de saneamento, localização periférica, deslocamentos constantes decorrentes do crescimento da cidade (FURG, 1997, p. 124).

Conclui que existiram duas formas de ocupação dessas áreas, sendo elas:

**PARCELAMENTOS ILEGAIS, são ocupações provenientes de loteamentos ilegais, nas mais diversas formas de ilícitos.** Estes loteamentos não tiveram aprovação da Prefeitura; no entanto, alguns deles foram indevidamente registrados no Cartório de Registro de Imóveis. Os parcelamentos ilegais, na sua maioria, apresentam condições de serem regularizados, pelo fato de estarem beneficiados com rede de distribuição de água, rede de energia elétrica e vias de comunicação devidamente alinhadas e harmonizadas com a malha viária da cidade (exemplo: vila Santa Teresa)

**OCUPAÇÕES CLANDESTINAS, são ocupações ilegais, ocasionadas por invasões clandestinas, feitas na sua maioria em área de Marinha ou acrescidos de Marinha.** As ocupações clandestinas dificilmente seriam passíveis de regularizações, salvo transferência destas áreas para a Prefeitura pela Delegacia do Patrimônio da União, com anuência da SUPRG e da PORTOBRAS. Quase a totalidade destas ocupações, deram-se às margens do Canal do Rio Grande, Canal do Norte e Saco da Mangueira, através de sub-habitações. Alguns assentamentos não oferecem condições de saúde para os seus ocupantes, visto não serem beneficiados por saneamento básico e situarem-se em terrenos alagadiços (exemplo Vila Mangueira, Barraquinha, Vila de Pescadores, 4a Secção da Barra, na área do Superporto; na área do Porto Novo temos o Bairro Getúlio Vargas, Vila da Naba e Casas Pretas) (FURG, 1997, p. 124 - 125).

Fica claro, que apesar da historicidade sobre as ocupações da zona portuária, a relação dessa população com o local é totalmente desconsiderada. Olha-se apenas o lado normativo, em que todos que estão na área do porto vivem de forma irregular, pois a única ocupação legítima é o porto.

O Estudo desconsidera que em muitas dessas comunidades - seus moradores - foram atraídos por essa intervenção estatal e privada em área pública. Ainda que em alguns casos tenham sido criadas oficialmente em virtude das obras de expansão portuária (como é o caso da IV Secção da Barra e da Barra Velha em que as moradias foram construídas para abrigar os funcionários da obra do molhe leste); ou ainda, comunidades de pescadores

formadas anteriormente à construção do Superporto (como é o caso das Barraquinhas, hoje já removida).

O EIA não compreende que "nessas áreas ditas "deterioradas", está a única alternativa de os pobres vivenciarem o "direito à cidade", pois, de um modo geral, eles são expulsos dela" (MARICATO, 2015, p. 62). O Estudo ainda conclui que existe três possibilidades de intervenção oficial, que são:

**REMOÇÃO: os núcleos de sub-habitação são removidos, pura e simplesmente, com intuito de liberar o terreno ocupado.** Os núcleos habitacionais são normalmente situados em terrenos periféricos de difícil acesso. Como fatores agravantes desta situação, a mulher fica sem condição de aproveitar seu tempo livre na execução de serviços remunerados pelo afastamento do núcleo aos serviços e, por outro lado, o custo do transporte onera o orçamento doméstico. O poder aquisitivo baixa, dificultando a compra ou o pagamento do aluguel da unidade. Esta situação conduziria a um endividamento crescente e um retorno à favela. A favela seria não uma disfunção do sistema, mas expressão física de suas contradições (Kowarick,1971).

**IMPLANTAÇÃO de zonas através de saneamento e de loteamentos de áreas livres: esta solução não evita o aumento da distância entre habitação e trabalho, e seus problemas consequentes é ocasionar a perda de todos os investimentos anteriormente realizados.**

**TRATAMENTO URBANÍSTICO** de favelas, com introdução de melhorias urbanas no local do assentamento, é a que técnicos do setor tem recomendado ultimamente e conta com a colaboração e apoio dos favelados (FURG, 1997, p. 125).

Quanto à possibilidade de intervenção oficial, até o presente momento, o que vimos foi apenas a da remoção, interessante observar que entre as formas não estava previsto no estudo, pelo menos nessa parte, a regularização fundiária, que tem sido desenvolvida em uma parte da Barra Velha (veremos no capítulo 5) pela Prefeitura Municipal do Rio Grande. Assim, entendemos que o Porto (Estado) age no sentido, descrito por Maricato (2015, p. 60) para o centro de São Paulo, de que "ainda resta um obstáculo a ser removido: os pobres que se apresentam sob a forma de moradores dos cortiços, moradores



de favelas (...)" e tornam-se um problema para expansão portuária e dos negócios.

Esses tipos, formas e possibilidades de intervenções oficiais para a área do Porto Organizado do Rio Grande (Porto Velho, Porto Novo, Superporto) recaem sobre as comunidades. Por isso, daremos ênfase na área do Porto Novo e Superporto que é onde estão localizados bairros e vilas, chamados no estudo de "ocupações efetivas", pois se referem aos assentamentos: Santa Teresa, Getúlio Vargas, Vila da Naba, Casas Pretas (área do Porto Novo), Vila Mangueira, Barraquinha e Vila de pescadores sazonal (área do Superporto) (FURG, 1997). Para tanto, organizamos os quadros 5 e 6 em que dividimos essas localidades conforme sua localização - Porto Novo ou Superporto e a descrição elaborada no EIA para as áreas citadas anteriormente.

Bairro ou Vila	Descrição EIA/RIMA
SANTA TERESA <sup>65</sup>	<p>Trata-se de um <b>loteamento irregular</b>, em área do antigo DEPRC, junto à Vila Santa Teresa. Nesta última, foram vendidos os terrenos acrescidos de Marinha e parte alodiais, pertencentes ao acervo do antigo DEPRC, (hoje SUPRG) situados no Terrapleno Oeste, em 4 novembro de 1950, à Prefeitura Municipal (...) localizados aos fundos do zoneamento do terminal de fertilizantes.</p> <p><b>Na área irregular</b>, residual da área comprada pela Prefeitura Municipal, estima-se uma população de 840 pessoas sem título de propriedade, uma superfície total de 43.840 m<sup>2</sup>, com 210 lotes e destinação predominante residencial e comercial.</p> <p>(...)</p> <p>No entanto, as quadras compreendidas entre as ruas Alípio Cadaval, Gen. Flores da Cunha, Dos Tupis e Carlos Vignoli <b>interessam à SUPRG para futura expansão portuária</b> (esta área está localizada ao lado das atividades portuárias), embora acreditamos ser de grande dificuldade reverter a situação no local.</p> <p>(...)</p> <p>Ao leste desta ocupação estão as <b>instalações de uma indústria de fertilizantes, a qual lança emissões aéreas contínuas de material particulado</b>, sendo os ventos dominantes na região NE e SO; e <b>ao oeste do bairro está a Refinaria de Petróleo Ipiranga, com mais de 80 tanques nas suas instalações.</b></p>
GETÚLIO VARGAS	<p><b>Trata-se de uma ocupação classificada de "clandestina", de mais de trinta e cinco anos</b>, em área do antigo DEPRC, também no terrapleno oeste, junto a outra área, que foi cedida, parte acrescidos de Marinha e parte alodiais, para a Prefeitura Municipal. Localiza-se aos fundos dos terminais de contêineres, de granéis sólidos e líquidos e de carga geral no PDZPN/95.</p> <p>Tem uma população de aproximadamente 11.120 pessoas, área superficial</p>

<sup>65</sup> Importante notar que durante todo texto do EIA há o uso de diferentes formas de escrita do bairro Santa Tereza, o que mostra, no nosso entender, uma falta de cuidado com o documento, que é um panorama visto nesse tipo de estudo no Brasil.

	total de 466.675 m <sup>2</sup> , total de 2780 lotes. (...) Também consta com equipamentos comunitários de duas escolas estaduais e uma municipal. Parte da área ocupada é de interesse do antigo DEPRC para futura expansão portuária. O antigo DEPRC demonstrou interesse de transferência para a Prefeitura local de apenas uma parte da área ocupada, aproximadamente 123.410 m <sup>2</sup> da área total, conforme levantamento de 1989, com ocupação de favela nos fundos das atividades portuárias, especificamente dos armazéns que estocam farelos de diferentes grãos. Esta ocupação tem a maior densidade demográfica da cidade
VILA DA NABA	Trata-se de uma ocupação classificada de "clandestina", em área do antigo DEPRC. Originada a partir de aterros de áreas aluvionais, estimando-se uma população de 480 pessoas. <b>Uma parte da ocupação está assentada sobre uma área baixa, em terrenos alagadiços, com vias de acesso estreitas e muitos terrenos encontram-se próximos ao despejo cloacal da cidade.</b> (...) Tem uma área superficial total de 19.500m <sup>2</sup> , e 120 lotes com destinação predominante residencial. Consta com infraestrutura de água e energia elétrica. A ocupação existe há mais de 35 anos. Também existe uma ocupação clandestina (favela) dentro da água. <b>Existe uma pequena atividade com a pesca</b> , especialmente de camarão, notando-se que, <b>além da proximidade com o esgoto cloacal, o material particulado da empresa de fertilizantes, em função dos ventos dominantes, está permanentemente despejando na água e sobre os habitantes desta vila.</b>
CASAS PRETAS	Trata-se também de uma ocupação em área do antigo DEPRC, em terrenos aluvionais, com casas que foram construídas para trabalhadores do porto. Estima-se uma população de aproximadamente 104 pessoas (levantamento de 1989). (...) Está situada na rua Carlos Vignoli, na Vila Santa Teresa, com área superficial total de 16.375 m <sup>2</sup> , 26 lotes, com destinação predominante de uso residencial. As casas existem há mais de 35 anos. <b>Esta ocupação tem grande proximidade com a indústria de fertilizantes, estando sujeita aos mesmos impactos que foram mencionados nas ocupações anteriores: poluição atmosférica, poluição hídrica, acidente eventual.</b>

Quadro 5: Caracterização dos bairros e vilas localizados nas áreas do Porto Novo e Superporto.

Fonte: Estudo de Impacto Ambiental (FURG, 1997).

Na área do Porto Novo, com exceção das Casas Pretas, as ocupações são consideradas irregulares ou clandestinas. Destaca-se o fato de que no Estudo não se tem a presença de ninguém da área das ciências humanas, principalmente ciências sociais e antropologia. O que nos leva a questionar sobre como essas áreas foram consideradas irregulares ou clandestinas, mas mostra a visão do Porto.

A Vila da Naba e as Casas Pretas localizam-se dentro da Vila Santa Tereza, que tinha em sua descrição a presença de uma indústria de fertilizante a leste - tratava-se da FERTISUL, que hoje tem uma planta dentro da área do

DIRG. A área ocupada pela FERTISUL deu espaço para a instalação do estaleiro QUIP - atual QGI. A respeito dessa situação, sobre a poluição atmosférica causada pelas empresas de fertilizantes e pela Refinaria, Lucia Anello (2006) traz o relato de um morador da Vila da Naba, ao dizer que:

é interessante relatar aqui o entendimento que o ambientalista construiu a respeito de meteorologia e climatologia para o monitoramento da qualidade do ar: em uma de nossas visitas à vila da Naba, em março de 1986, ele explicou como organizava sua vida de acordo com a direção do vento, a umidade do ar, a estação do ano, a safra de produção de adubo e a relação entre as emissões atmosféricas pelas empresas de fertilizantes e pela refinaria. De acordo com o Sr. Xavier, o momento de lavar roupa, principalmente das crianças, era na troca de turno das 14 horas quando, segundo ele, acontecia o melhor momento de dispersão (ANELLO, 2006, p. 94).

O certo, é que apesar de não ter mais a fábrica de fertilizantes na área da Vila Santa Tereza, ainda dependendo da direção do vento, os resíduos por dispersão aérea chegam ao bairro, conforme relatos em visitas ao bairro ou em conversas com moradores em outros espaços (Diário de Campo). Rafaella Rosa (2015, p. 77) afirma que os pescadores da vila da Naba também percebem que são prejudicados: "a realização de uma atividade, nesse caso industrial, vista pelos pescadores como fator dificultador da pesca", citando a FERTISUL em diversas oportunidades, devido à proximidade.

Em 2013, obras de um conjunto habitacional, que estava sendo construído no Santa Tereza para receber famílias a serem removidas de área de interesse para expansão portuária - no BGV e Santa Tereza, foram suspensas após o investimento de 480 mil reais. Segundo Jomar Juliano Lima - para reportagem do Jornal Agora:

nós estávamos sendo informados de diversas maneiras, que se tratava de local em que o solo estaria contaminado e que ali não deveria ser construído um conjunto residencial, porque certamente estaria colocando em risco a saúde das pessoas. Diante de tal situação, ficamos na obrigação de averiguar os fatos relatados. Elaboramos um relatório de tudo o que foi apurado e, devido à gravidade e complexidade do assunto, e como se tratava de verba do Governo Federal, entendemos que seria mais apropriado encaminharmos ao Ministério Público Federal, que dará o encaminhamento correto à situação", informou Lima, que disse ter entregue o relatório à

procuradora da República, Anelize Becker, na última terça-feira (JORNAL AGORA, 2013).

O conjunto Habitacional Santa Tereza seria construído para garantir moradia às famílias afetadas pela expansão portuária e que não conseguiram vaga nos 290 apartamentos oferecidos nos residenciais BGV I e II. Esses dois conjuntos habitacionais foram aprovados em 2008 e não foram concluídos até o presente momento. O que mostra que os projetos para a implementação de empresas/indústrias não leva o mesmo tempo dos projetos necessários para atender essa população. Como indica a coordenadora executiva do Programa:

até hoje aqueles condomínios que iam tirar aquelas pessoas que estão no muro (...) Quando tiver uma relocação a primeira vai ser no BGV, mas nós não temos ainda nem previsão de entrega (Coordenadora Executiva ProEA/SUPRG).

Há de se destacar ainda, que o estudo sobre a vila da Naba mostra que "existe uma pequena atividade com a pesca, especialmente de camarão". Nota-se que ao mensurar - pequeno ou grande - está dando grau de relevância, mas Rosa (2015) ao pesquisar sobre o conflito entre pescadores artesanais dessa localidade com a QUIP, ressalta, com a fala dos pescadores, que:

antigamente tinha meu pai, meu vô, meus tio, tudo era pescador, tudo pescava [...] E aquela época era mais gente registrada, né. Que nem a minha mãe (a falecida minha mãe era pescadora), tinha tudo, todos os papel, os barco que eu tenho ali. Tenho até hoje os papel tudo no nome dela. Aquela... a minha tia aquela ali, que é esposa do Jorge, ela também era naquela época... O seu Galego aqui, meu pai... tinha um monte. Aquela época era quase todo mundo legalizado. Muito mais que agora. (Pescador 1).

A mãe descascava, trabalhava em conjunto comigo ali, vendia o camarão, tinha época que ela descascava o camarão. Meu irmão também ajudava, entendesse?! Trabalhava em conjunto, em família ali. O único que nunca teve na pesca foi o pai, mas os outros... Minha irmã... tudo ajudava assim a descascá um camarão. Tudo ajuda né, em família, né (Pescador 6) (ROSA, 2015).

Rosa (2015) destaca, também, que eram 20/30 famílias que tinham como única fonte de renda a pesca, e como principal pesca a do camarão, ou seja, de suma importância na vida dessa população e comunidade. Vê-se que

a pesquisa do referido autor não se importou se tratava-se de pouco ou muito, se era pequena ou grande, mas sim com o dado qualitativo de que existiam famílias que tinham com única fonte de renda a pesca, tratando de pessoas e modos de vidas e não de dados estatísticos como fez o EIA ao minimizar a importância da atividade ao qualificá-la como "pequena atividade com a pesca", que imputa a possibilidade de passíveis remoções desses pescadores e moradores.

Quanto ao BGV, percebe-se na época de elaboração do EIA o tamanho da "ocupação clandestina" era estimada "com uma população de aproximadamente 11.120 pessoas, área superficial total de 466.675 m<sup>2</sup>, total de 2780 lotes" (FURG, 1997). O relatório da plataforma Dhesca de 2007 sobre moradia em Rio Grande salienta que:

a infraestrutura do bairro é bastante precária, sem pavimentação e algumas casas próximas ao muro precisam de melhorias para garantir a segurança dos moradores. A grande reivindicação das famílias é a permanência na área, sua regularização fundiária e urbanização (Plataforma Dhesca, 2007).

O Secretário Municipal de Habitação e Regularização Fundiária assegura que a regularização fundiária é o caminho para o BGV, ao afirmar que:

O BGV, vamos dizer assim, ele tá dentro do PAC Regularização de favela. Então, eu tenho recurso, inclusive para fazer a regularização e urbanização desse bairro. Vai ser um bairro que vai ter uma questão da regularização plena. Talvez não seja tão plena por causa que vai faltar alguns equipamentos por falta de espaço, tipo área de lazer (Secretário Municipal de Habitação e Regularização Fundiária).

Ainda garante que eles vão fazer "a regularização fundiária, com a regularização do lote, com a passagem do título para a família" e que o projeto de urbanização do bairro prevê "pluvial, esgoto e pavimentação". Também está prevista a remoção das casas localizadas no muro da área retroportuária do Porto Novo, que compreende um pátio automotivo e de madeira de reflorestamento para celulose.

Nesse sentido, entendermos como o EIA apresenta as comunidades localizadas na área do Superporto, descritas no Quadro 6 (abaixo). Algumas possuem mais tempo de existência que a instalação do Superporto pelo governo civil-militar, que é do final da década de 1960 e início de 1970.

MANGUEIRA	Trata-se de uma ocupação em área do antigo DEPRC, área de Marinha e terrenos acrescidos de Marinha, <b>com existência há mais de 40 anos</b> , com casas esparsas em lotes cercados de medida variável. <b>O local está ao lado do terminal do Pier Petrolero, em área de "serviços"</b> , dentro do PDZP/95. <b>O uso é residencial, oriundos os primeiros moradores de Santa Catarina e ocupados com a pesca</b> , hoje complementam sua renda com atividades de biscate e nos trabalhos do porto. Estima-se uma população de 180 pessoas, 60 lotes, área superficial total de 192.500m <sup>2</sup> . <b>O abastecimento de água é puxado por mangueira, da rede que passa na estrada do Superporto; não possui abastecimento de energia elétrica.</b>
BARRAQUINHA	<b>Local situado às margens do Canal Rio Grande, próxima ao terminal de granéis líquidos e fertilizantes, definida no plano de desenvolvimento como "área de expansão", com ocupação esparsa de 10 casas, ao longo de 400 metros</b> (4000 m <sup>2</sup> de superfície aproximada de ocupação). Existe nas proximidades um mato de eucalipto que o separa da estrada do Superporto e faz sua comunicação com a cidade. Sua ocupação é de mais ou menos 30 anos atrás. O pessoal, vindo da cidade, vive de biscate e da pesca. Existem alguns barracos como moradia e galpões para os apetrechos de pesca. O abastecimento de água potável é feito através de mangueiras conectadas à rede próxima. <b>Não existe permissão do antigo DEPRC para sua ocupação.</b>
VILA DE PESCADORES SAZONAL	Situada ao lado do terminal pesqueiro, na <b>"área de expansão" no Plano de Desenvolvimento do Porto</b> , frente ao Canal do Rio Grande, há um <b>grupamento de casas e barracos</b> , com sucessão de trapiches e galpões. Neste local residem provisoriamente <b>pescadores e famílias que se transferem de suas localidades de origem para participar das safras pesqueiras</b> (moradores da Colônia Z3, da Colônia de pescadores de São Lourenço do Sul e da 5ª Seção da Barra de São José do Norte), que se <b>estabelecem em barracos improvisados</b> , apesar de não haver permissão do antigo DEPRC para a construção no local. Esta situação atípica ocorre nesta comunidade pela sua condição de provisória, porque após a safra do camarão os pescadores retornam às suas localidades de origem. A ocupação nesta área é aproximadamente de 70.000 m <sup>2</sup> e começou cerca de 15 anos atrás
VILA DE PESCADORES DA 4ª SEÇÃO DA BARRA	Situada próximo ao Pontal da Barra, entre a Av. Portuária e o Canal do Rio Grande. Dentro do Plano de Desenvolvimento do Porto, <b>está na "área de expansão"</b> . Ocupa uma área superficial aproximada de 777.000 m <sup>2</sup> , com 600 lotes, e população aproximada de 2000 habitantes, com <b>uso preferencial, residencial</b> . Existe uma infraestrutura de abastecimento de água e energia elétrica e de equipamentos comunitários e de serviços tais como armazéns, escola, salão paroquial, ambulatório, campos de futebol, e CTG. <b>Trata-se de uma ocupação "clandestina"</b> , em área do antigo DEPRC, sendo o início da vila na década de 40 e teve como base as casas do antigo DEPRC, as "quadrinhas" (casas de operários, que serviram de apoio na construção dos molhes da Barra do Rio Grande-1908). No início moravam alguns poucos pescadores portugueses, vindos provavelmente do Rio de Janeiro. A vila cresceu e se organizou organicamente, mas o crescimento foi controlado pelo antigo DEPRC conforme os períodos políticos que se sucederam, tanto liberando a construção de novas casas de madeira e regulando a ocupação, como inibindo o acréscimo de novas.

	<b>As campanhas políticas têm favorecido a concessão de benfeitorias aos moradores, acentuando a fixação.</b>
--	---

Quadro 6: Caracterização dos bairros e vilas localizados nas áreas do Superporto.  
Fonte: Estudo de Impacto Ambiental (FURG, 1997).

Quanto às áreas do Superporto, o fantasma por uma remoção forçada é ainda muito presente. O que é apresentado no próprio EIA que indica:

**No caso das ocupações de pescadores na área do Superporto** (Vila Mangueira, Barraquinha, Vila de pescadores sazonal), **sugere-se a transferência destas ocupações para a 4a Seção da Barra como núcleo aglutinador das comunidades pesqueiras**, providenciando-se por parte do Poder Público (negociação entre Prefeitura Municipal e Administração portuária) as melhorias urbanísticas necessárias ao assentamento, aplicando-se também os instrumentos legais anteriormente citados (FURG, 1997, p. 141).

Esse fato foi verificado com a remoção das Barraquinhas, em que parte dos moradores foram para IV Seção da Barra, o que mostra que essa é uma possibilidade. Uma área próxima ao condomínio que abrigou os moradores das Barraquinhas foi apresentada como o destino dos moradores a serem deslocados dessas áreas, em apresentação do Engenheiro Carlos Renato da Cruz Rodrigues, realizada em Cubatão/SP, em 2008. Tal apresentação é intitulada "Projetos de Recuperação de Ocupações Irregulares em Áreas Portuárias" e foi realizada no seminário "Cidades Costeiras Sustentáveis: Políticas Sustentáveis e Integradoras entre Portos e Cidades". Interessante observar que a área indicada já começou a ser ocupada.

A Secretária de Pesca do Município de Rio Grande ao falar dessas comunidades, diz que:

O futuro delas é desaparecer ou elas irem se atropelar lá pela vila São Miguel ou esses lugares. Assim, disputar o espaço [...]. Porque, senão, eu tô vendo que nós vamos perder território cada vez mais, tá indo pelo ralo o território.

Compreende-se que, apesar do destino apontado ser outro - vila São Miguel - a ideia de remoção está presente, nesse caso, apontando um desaparecimento de algumas comunidades, que somados a outros discursos,

como o da poluição e risco, vão criando as condições simbólicas para futuras remoções.

E a tendência é desaparecer dali, por exemplo a Vila Mangueira, ela tem o ... Os pescadores, moradores nem gostam de falar que tem poluição, eles tem medo que eles falando eles vão sair dali. Porque eles tão do lado da indústria de Adubo [...] (Secretária de Pesca).

Até porque eles tão ali numa zona perigosa, eu não sei porque não tiraram ainda. É porque ninguém quer se incomodar na verdade [...] Do ponto de vista da Defesa Civil eles tão numa área bem de perigo, porque tem os dutos subterrâneos (Secretária de Pesca).

Fica claro na fala da Secretária de Pesca que os moradores já incorporaram que as denúncias realizadas contra a poluição sistemática que sofrem ao longo dos anos têm servido de argumento para basear uma possível retirada da comunidade.

Assim como no Porto Novo, podemos verificar que todas essas comunidades, bairros ou vilas estão em “áreas irregulares”, de “expansão portuária”, “loteamentos irregulares”, entre outras inadequações do ponto de vista do Porto do Rio Grande. Fica marcado, como para as áreas anteriores, a imposição da desigualdade ambiental sobre essas comunidades.

#### **4.2.2.2 As licenças ambientais**

Foi nesse contexto que a Licença Ambiental de Operação foi expedida no ano de 1997, pelo órgão ambiental federal - IBAMA (LO 03/1997/IBAMA). As Licenças anteriores não foram emitidas por tratar-se de um empreendimento já executado. Isso também torna mais evidente que trata-se apenas de um rito de adequação ambiental (ZHOURI et al., 2005), visto que não está posto a não execução da obra que já está executada.

A referida licença possui como condicionantes:

1. A concessão da licença deverá ser publicada, conforme a Resolução nº 006/86 do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA.
2. O Estudo de Impacto Ambiental e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA deverão ser apresentados até o



dia 01 de março de 1997, em consonância com o Termo de Referência específico.

3. A Superintendência do Porto de Rio Grande deverá requerer renovação desta licença num prazo de 30 (trinta) dias antes da sua expiração.

4. O não cumprimento da condicionante nº 2 no prazo determinado acarretará a imediata suspensão desta Licença de Operação;

A Licença Ambiental foi renovada em 1998, 2005 e 2013. Todas essas licenças permitiram que o Porto continuasse em operação, mesmo descumprindo uma série de recomendações e condicionantes da Licença de Operação.

#### **4.2.2.3 - ProEA/SUPRG uma medida mitigadora**

O Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande (ProEA/SUPRG) "é uma medida de compensação exigida pelo licenciamento ambiental federal, conduzido pelo IBAMA"<sup>66</sup>. Essa medida está prevista na renovação da Licença de Operação (003/1997), no ano de 2005, que prevê a apresentação, "no prazo de 90 dias, do Programa de Educação Ambiental do Porto Organizado", que deveria no mínimo:

2.6.1 Proposta de implementação de acordo com o constante do Parecer Técnico 95/2005 - COAIR/CGLIC/IBAMA;

2.6.2 As ações de educação ambiental para as comunidades de pescadores, devem ser integradas às atividades de Ordenamento Pesqueiro do estuário, no âmbito da Instrução Normativa Conjunta nº 03/2004-MMA/SEAP;

2.6.3 Acrescentar proposta de educação ambiental da tripulação das embarcações que utilizam o Porto, especificamente em relação aos problemas decorrentes da gestão da água de lastro e suas formas de prevenção, incluindo aspectos da legislação nacional e internacional que tratam do tema.

O Parecer Técnico 95/2005 (COAIR/CGLIC/IBAMA) faz ressalvas ao Programa de Educação Ambiental apresentado anteriormente pela Superintendência do Porto do Rio Grande. O que dá a entender que o Programa de Educação Ambiental deva ter sido realizado em um momento anterior, mas que não está em nenhum dos documentos disponibilizados pelo

---

<sup>66</sup><http://proeaprg.wordpress.com/> . Acesso: 21/05/2014.

IBAMA (site) e Porto do Rio Grande (via e-mail). O IBAMA no Parecer Técnico (95/2005/COAIR/CGLIC/IBAMA, p.11) diz entender "que o PROGRAMA DE EDUCAÇÃO AMBIENTAL DO PORTO DE RIO GRANDE extrapola o processo de licenciamento ambiental" e que suas ações "devem se referenciar nos estudos e programas ambientais propostos no processo de licenciamento e expressos nas condicionantes da licença".

Ainda ressalta que nas atividades desenvolvidas pela linha de ação "Intraportuária em Educação Ambiental" "devem ser considerados, [...], todos os trabalhadores da orla portuária" (p.11). Traz, ainda, como anexo (p. 16 - 21) um "roteiro para elaboração de Projeto específico de Educação Ambiental a ser apresentado pelo empreendedor ao Órgão licenciador, que deverá discuti-lo com os grupos sociais envolvidos". Esse roteiro foi retirado do livro "Pensando e praticando a Educação no processo de Gestão Ambiental: uma concepção pedagógica e metodológica para a prática da educação ambiental no licenciamento", de autoria de Quinta; Gomes e Uema (2005).

A historicização sobre e do ProEA/PRG foi feita no Parecer Técnico 03 /2011 - (COPAH/CGTMO/DILIC/IBAMA, 2011, p. 1), que segue:

- Em abril de 2004, à partir de parceria firmada entre a Superintendência do Porto do Rio Grande – SUPRG, a Universidade Federal do Rio Grande – FURG, a 18ª Coordenadoria Estadual de Educação – 18ª CRE e a Diretoria de Educação Ambiental do Ministério do meio Ambiente – DEA/MMA iniciou-se o Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande – ProEA-PRG;
- Em 11/04/2005, com a presença da então Ministra do Meio Ambiente e outras autoridades ministeriais, o ProEA – PRG é lançado oficialmente.
- Encaminhado ao IBAMA, em atendimento a uma condicionante de licença, o ProEA-PRG é avaliado pela Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA, que se pronuncia acerca do mesmo através do Parecer nº 095/2005 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA.

Essa parceria também é descrita no ProEA/PRG (2005, p. 2) ao afirmar que o mesmo foi elaborado:

pela Assessoria Técnica Ambiental da Superintendência do Porto de Rio Grande (SUPRG), contando com consultoria especializada vinculada ao Programa de Pós-Graduação em

Educação Ambiental da Fundação Universidade Federal do Rio Grande (PPGEA/FURG) e com o apoio da Diretoria de Educação Ambiental do Ministério do Meio Ambiente (DEA/MMA) (ProEA/PRG, 2005, p. 2).

O coordenador descreve o momento de aproximação para a elaboração do ProEA/PRG, uma vez que exerce essa função desde 2005.

Então, 2003 eu era coordenador do Programa<sup>67</sup>, [...], foi nessa época que a pessoa que dirigia aqui a unidade, que hoje é um professor universitário na UFPel, chamado Celso Coradi [...]. O Celso Coradi quando foi coordenador aqui dessa divisão, chama Divisão de Meio Ambiente, Saúde e Segurança, ele foi me procurar na universidade, à época, porque ele tinha que elaborar um conjunto de programas para dar conta de atender o licenciamento. [...] A licença já naquela época já exigia um programa específico de Educação Ambiental. Então, o que ele fez? Ele foi lá, explicou a situação e me pediu para escrever um programa de Educação Ambiental pro Porto. Isso em 2003/2004. E a conversa dele foi direta com a coordenação e comigo naquele ano. Eu me interessei pelo assunto e escrevi uma proposta.

"O apoio da Diretoria de Educação Ambiental do Ministério do Meio Ambiente (DEA/MMA)" na elaboração do ProEA/PRG pode ser entendido em virtude do mesmo professor ter exercido a função de "Diretor-Adjunto do Departamento de Educação Ambiental, unidade então vinculada à Secretaria-Executiva do Ministério do Meio Ambiente (2004-2008)" (Informação do Currículo Lattes), acabando por tornar-se coordenador do ProEA/PRG de 2005 até o presente momento. Porém, é importante que possamos refletir sobre o apoio da DEA/MMA na elaboração do referido programa, visto que quem iria avaliar a pertinência do mesmo era o IBAMA - que está subordinado ao MMA. Essa aproximação também explica a presença da Ministra do MMA Marina Silva no lançamento oficial do ProEA/PRG, mesmo antes da avaliação pelo órgão licenciador.

O Programa se dispõe ao diálogo:

com a cidade que, desde a fundação, tem sua trajetória visceralmente vinculada à existência de um porto, ao

---

<sup>67</sup> A entrevista está se referindo ao Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental da Universidade Federal do Rio Grande (PPGEA/FURG).

**desenvolvimento da atividade portuária que, de forma acentuada, vai gerando os sentidos e os significados daquilo que o lugar é**, delineando uma cultura peculiar e uma tradição fortemente enraizada, envolvendo a vida de homens e mulheres: os papareias (ProEA/PRG, 2005, p. 3).

Mas, fica claro que o diálogo com a cidade é desde uma visão do porto como gerador "dos sentidos e os significados daquilo que o lugar é", ou seja, tudo se constitui e é significado a partir da sua relação com o porto. O que nos leva a entender que é o Porto do Rio Grande que constitui a cidade, portanto, quem deve dar sua direção. Esse diálogo procura a construção de uma "sociedade local sustentável" (p.3).

Os princípios do ProEA/PRG foram construídos levando em conta o Programa Nacional de Educação Ambiental e "o desejo de caminhar, com a comunidade local, em direção à sustentabilidade" (ProEA/PRG, 2005, p. 15). Esse desejo é concretizado através dos seguintes princípios:

- › Concepção de ambiente em sua totalidade, considerando a interdependência entre o meio natural e construído, o socioeconômico e o cultural, o físico e o espiritual, sob o enfoque da sustentabilidade;
- › Valorização do patrimônio ambiental e cultural do lugar;
- › Abordagem articulada das questões ambientais locais, regionais, nacionais, transfronteiriças e globais;
- › Compromisso com a transparência, a ética e o diálogo;
- › Metodologia de trabalho baseada em enfoque humanista, holístico, democrático e participativo;
- › Desenvolvimento de trabalhos articulados com diferentes instituições, segmentos e entidades locais;
- › Processo de avaliação permanente das linhas de ação;
- › Desenvolver processos educativos em educação ambiental que articulem questões estéticas, o trabalho e as práticas sociais;
- › **Respeito à liberdade, ao pluralismo de ideias e apreço à tolerância;**
- › Compromisso com a construção da cidadania ambiental comunitária;
- › Valorizar o ambiente natural e cultural (ProEA/PRG, 2005, p. 15 - 16).

Destaca-se entre os princípios o "apreço à tolerância" e a falta da educação ambiental como um ato político, uma vez que o livro de que foi retirado o roteiro detalha a EA na Gestão Ambiental como um ato político

(QUINTAS; GOMES e UEMA, 2005) e talvez, esse fosse um dos princípios norteadores a serem desenvolvidos pelo ProEA/PRG.

A missão do ProEA/PRG (2005, p. 16) seria:

promover ações e desencadear processos de educação ambiental voltados para os diferentes segmentos que constituem as comunidades que estão na área de influência do Porto de Rio Grande, **contribuindo para a emergência de uma sociedade sustentável, com atores sociais participativos e felizes.**

Em nenhum momento do Programa é definido o entendimento de sustentabilidade. Essa definição é de grande importância para que se possa pensar em participação e felicidade, uma vez que o conceito de sustentabilidade está em disputa na sociedade.

Com base nesses princípios e nessa missão, o ProEA está dividido em quatro linhas de ação, sendo elas: 1. Formação intraportuária em educação ambiental; 2. educação ambiental portuária em contextos de ensino formal; 3. educação ambiental portuária inicial e continuada no espaço comunitário local; 4. comunicação portuária para a educação ambiental, sendo que cada linha de ação conta com uma metodologia e ações específicas (ProEA/PRG, 2005). O Coordenador Geral do ProEA ao explicar a ideia de elaboração do programa e suas linhas de ação o faz da seguinte forma:

Então, aí qual foi a ideia? A ideia foi implementar quatro linhas de pesquisa ... quatro linhas de ação [...] Qual foi a primeira linha de ação que nós pensamos? A gente chama de Educação Ambiental Intraportuária, que é pra dentro e é um exercício de você fazer um processo de introdução de gestão administrativa de todos os setores do porto de indicadores socioambientais. Então essa linha era pra dentro. Existia uma segunda linha que a gente chamava Educação Ambiental no contexto comunitário, que era esse diálogo de empoderamento de todas essas comunidades que estavam nessa área que a gente chama de poligonal do porto, que vai desde o rincão da cebola até os molhes da barra [...]. Essa seria uma segunda linha de ação. Uma terceira linha de ação, que foi a que mais funcionou nos primeiros anos, que é Educação Ambiental portuária no contexto do espaço do ensino formal. Que era trabalhar com alunos e professores e mostrar qual era o papel e o impacto que o porto causava na comunidade. E uma quarta linha de ação que a gente chamava de Educomunicação ... é ...

Educomunicação portuária, que era o processo de divulgar o conjunto dessas ações (Coordenador Geral ProEA/PRG, 2015).

Ficam claros os objetivos e a forma como foram pensadas as linhas de ação do ProEA/PRG, com especial atenção no que se refere a linha de ação "educação ambiental portuária inicial e continuada no espaço comunitário local", que é o interesse e foco dessa tese. As atividades propostas realizadas pelo programa:

objetivam, por meio de processos educativos, estimular a construção individual e coletiva de uma consciência ambiental, ecológica, conservacionista e preservacionista em relação ao meio natural da região; desenvolver uma compreensão sobre a relação **atividade portuária ~ ambiente natural local**; incentivar os sujeitos, grupos sociais e instituições para **atuarem, de forma crítica e inovadora, em processos formativos, ampliando o envolvimento da sociedade em ações socioambientais de caráter pedagógico**; estimular e fortalecer a potência de ação nesses diversificados atores e grupos sociais para o desenvolvimento de atividades/trabalhos sustentáveis (ProEA/PRG, 2005, p.24).

Interessante observar que o "desenvolvimento de atividades/trabalhos sustentáveis" parte de "uma compreensão sobre a relação atividade portuária ~ ambiente natural", o que se torna um receituário para o outro desenvolver. Ou seja, a comunidade local tem que se aproximar cada vez mais de práticas sustentáveis, mas sem que se necessite discutir a atividade portuária. O documento "como princípio, almeja alcançar a população como um todo, mas com uma atenção especial aos bairros e vilas que se situam nas regiões circunvizinhas a área do Porto Organizado", mas em nenhum momento do documento se fala do empoderamento dessas comunidades, como foi ressaltado pelo coordenador geral do ProEA/PRG:

As atividades propostas nessa linha de ação organizam-se pelo envolvimento participativo dos diferentes grupos de atores sociais que busca alcançar. O envolvimento participativo implica, num primeiro momento, o mapeamento e contato com os diferentes atores sociais, a definição de reuniões sistemáticas e o levantamento de temas de interesse situados no âmbito da interface **atividade portuária ~ ambiente natural local ~ cidade**. Num segundo momento, esses temas constituem-se em objeto de debate, partindo do conhecimento popular, senso comum, mas avançando, numa fase seguinte,

para a disseminação e apropriação de conhecimento especializado (salvaguardando-se as proporções) sobre o tema. Essa forma de trabalho, considera e valoriza o interesse comunitário na construção do cardápio de temas, geralmente indicados como questões atreladas a experiência cotidiana dos envolvidos. No encaminhamento da discussão, amplia-se a possibilidade de uma leitura do assunto que supere o campo da superficialidade, proporcionando outros indicadores para o seu entendimento e compreensão. Objetiva-se com esse processo a formação de agentes sociais que sejam capazes de pensar o contexto no qual estão inseridos; de desenvolver uma consciência ecológica-ambiental, bem como de envolverem-se em ações de caráter socioambientais. Intenta-se, igualmente, estimular que os grupos de atores envolvidos nesse processo sejam capazes de vislumbrar possibilidades, a partir da sua realidade concreta, para o desenvolvimento de atividades e/ou trabalhos sustentáveis, alternativos, como opção para a geração de renda, principalmente em comunidades em processo de estruturação/reestruturação da vida profissional e comunitária, como, por exemplo, aquelas situadas em ocupações irregulares ou em condições de vulnerabilidade ambiental. Os contatos com os diferentes grupos de atores sociais efetiva-se através das lideranças comunitárias, presidentes de associações de bairros, líderes religiosos e/ou indivíduos representativos no seu contexto comunitário. Como meta, pretende-se enraizar esse tipo de trabalho no maior número de comunidades locais. No entanto, a prioridade inicial está voltada para aquelas que estão situadas na circunvizinhança da área do Porto Organizado (ProEA, 2005, p. 24 -25).

Destaca-se na metodologia o fato de serem os moradores situados "em ocupações irregulares ou em condições de vulnerabilidade ambiental", e que devem ser estimulados a repensarem suas atividades e sua relação com o meio. Ressalta-se a falta de debates sobre o processo que levou essas pessoas a condição de vulnerabilidade ambiental, que é claramente marcado por um processo de desigualdade ambiental, e, também, a importância dada ao conhecimento especializado sobre os conhecimentos dos moradores, ou seja, o conhecimento que o ProEA/PRG irá transmitir a essas comunidades e moradores.

O programa nesse formato e com esse conteúdo foi executado até o ano de 2008, e vem sendo desenvolvido outras versões seguindo exigências (ou não) do órgão licenciador ambiental, como veremos no próximo capítulo.

[...] esse primeiro projeto, e foi um projeto bastante completo, ele vigorou 2005, 2006, 2007, 2008 e ... até 2008 nesse formato (Coordenador Geral do ProEA/PRG).

Atualmente, o ProEA/SUPRG está dividido em duas linhas de ações, sendo elas: Portuária e Comunitária, que são definidas, respectivamente, da seguinte forma<sup>68</sup>:

Linha de Ação Portuária - Essa linha de ação consiste na definição e implementação de novas rotinas que levem em consideração indicadores socio-ambientais. O público alvo é formado pelo conjunto de trabalhadores que atuam no Porto Público do Rio Grande. Metodologicamente o trabalho se forja em imersões por parte da equipe nesse cotidiano de trabalho, bem como na elaboração de reuniões de formação com os setores envolvidos - a qual chamamos de "Círculos de Diálogo"

Linha de Ação Comunitária - Essa linha tem como **princípio norteador estimular a construção individual e coletiva da consciência socio-ambiental e o exercício da cidadania junto as comunidades diretamente atingidas pela atividade portuária**. Da mesma forma, **busca alcançar uma compreensão sobre a relação do Porto com o seu entorno**. Como **público alvo das ações concentram-se os vagoneteiros, crianças e adolescentes, catadores de materiais recicláveis e pescadores**. (ProEA/PRG, 2014, grifos nosso)

Como se pode perceber, na linha de ação comunitária "o princípio norteador" do ProEA/PRG está no estímulo da construção da consciência socioambiental - individual e coletiva - e o exercício da cidadania, tendo como público alvo "vagoneteiros, crianças e adolescentes, catadores de materiais recicláveis e pescadores" das comunidades do entorno do Porto", que historicamente sofrem com a desigualdade socioambiental. Por qual motivo não se vê em nenhuma das versões do ProEA/PRG estimular a construção de uma consciência ambiental dos gestores do Porto do Rio Grande? Isso, mostra, no não dito, que é moradores do entorno os inconscientes socioambientais e precisam aprender a mudar a sua forma de relação com o meio.

---

<sup>68</sup> Essas informações foram retiradas do blog: <http://proeaprg.wordpress.com/>. Acessado em 21/05/2014.



Ainda, no "Plano de ação em Educação Ambiental do e no Porto do Rio Grande: uma proposta de entrosamento entre a atividade portuária e a questão ambiental" de 2014 (p. 13) diz que:

O trabalho nas comunidades constitui-se sempre de ações desafiadoras. Por apresentar-se como um espaço de diversidade socioeconômica, política e cultural, as possibilidades de intervenção estão sempre enraizadas no nível de aproximação que se busca estabelecer entre os sujeitos que se encontram e se comprometem com o trabalho. Assim, esta proposta não se encontra engessada em planos pré-determinados, mas busca nortear a metodologia do processo a ser construído junto com eles. Para o desenvolvimento destas relações, buscamos a aproximação com as lideranças (formais e não formais) e com os agentes articuladores dos fazeres cotidianos dos bairros, objetivando o levantamento das demandas emergentes em cada localidade de trabalho. Esta proposta se compreende num período de três anos, sem estabelecimento prévio de dinâmica interventiva, pois esta deverá ser elaborada e desenvolvida junto a cada coletivo de trabalho.

Ao mesmo tempo que a descrição deixa aberta as possibilidades de atuação e construção coletiva - junto com eles das atividades a serem desenvolvidas nas comunidades Barra Velha, Barra Nova, Mangueira, Barraquinhas, Getúlio Vargas e Santa Tereza (ProEA/PRG, 2014). Porém, há de se notar que nessa data a Vila das Barraquinhas já havia sido removida, conforme apresentado no capítulo 3. E, o plano de ação não deixa claro se existe a presença de todos os grupos (vagoneteiros, pescador e etc.) em todas as comunidades e onde se encontram, dificultando o entendimento da onde serão realizadas as atividades.

Os projetos permanentes desenvolvidos pelas Linhas de Ação Comunitária estão apresentados na Figura 18, que é a única representação do ProEA/PRG constante no sítio eletrônico do Porto do Rio Grande.



Figura 18: Projetos das Linhas de Ação Portuária e Comunitária do Programa de Educação Ambiental da Superintendência do Porto do Rio Grande.  
 Fonte: Site do Porto do Rio Grande

Na Figura 18, são expostos os "projetos permanentes" que fazem parte da Linha de Ação Comunitária. Percebe-se, um enfoque, pelos nomes (já que não tivemos acesso a essa versão), na sustentabilidade, saúde e cidadania, utilizando para isso o instrumento do diálogo e as "rodas de conversa". Em um folder do ProEA/PRG, dois desses projetos são descritos da seguinte forma:

**Janelas para o Mundo:** Define-se como viabilização de espaços pedagógicos não formais no campo socioambiental baseado na articulação, mobilização e protagonismo comunitário com o objetivo de definir ações individuais e coletivas na construção de condições objetivas reativas a melhoria da qualidade de vida dos atores sociais dos núcleos populacionais situados na área do Porto Organizado.

**Bem Viver:** em parceria com o grupo de terceira idade do Bairro Getúlio Vargas (Amor à Vida), o ProEA promove uma série de atividades em encontros semanais, que ocorrem junto à Associação de Moradores da comunidade e tem por objetivo incluir as questões ambientais no âmbito da qualidade de vida (Folder ProEA/PRG).

Esses projetos pelo que levantamos durante as entrevistas e podemos entender estavam em funcionamento. Sendo que o Bem Viver foi visitado pelo pesquisador em algumas oportunidades.

A falta de acesso aos documentos faz com que não consigamos descrever por completo o ProEA/PRG. Esses projetos e os documentos não estão disponíveis e descritos no sítio eletrônico do Porto do Rio Grande e no blog do ProEA/PRG.

## **CAPÍTULO 5 - PROEA/PRG: EMANCIPADOR/TRANSFORMADOR?**

### **INTRODUÇÃO**

O presente capítulo apresenta os dados empíricos, documentais, bibliográficos e o diário de campo, bem como as respectivas análises sobre o Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande. Os dados empíricos foram obtidos através de entrevistas abertas com membros (coordenadores) e ex-membros da equipe do ProEA/PRG, agentes da administração pública e membros das comunidades Vila Mangueira e Bairro Getúlio Vargas, bem como da participação em reuniões e atividades realizadas nessas comunidades. Ressaltam-se as saídas de campo realizadas para essas localidades desde o ano de 2012. Os dados documentais são relativos ao ProEA/PRG (Programa versão 2005, Plano de Ação 2014 relatórios anuais e notícias do blog) e ao IBAMA (pareceres e relatórios disponíveis no site).

Com esse capítulo, buscamos avançar no debate sobre desigualdade ambiental e ampliar o entendimento acerca do trabalho realizado pelo Porto nessas comunidades através do ProEA/PRG. Dessa forma, mostrando como o ProEA/PRG trabalha no sentido de realizar a "gestão empresarial dos riscos sociais" e "gestão social do território".

#### **5.1 ACESSO ÀS INFORMAÇÕES RELATIVAS AO PROEA/PRG**

Um dos primeiros pontos/fatores que marcam a desigualdade ambiental é o acesso à informação, que é, também, um dos pontos críticos no processo de licenciamento ambiental. Portanto, analisarmos o acesso à informação é de suma importância para que possamos entender o trabalho desenvolvido pelo ProEA/PRG. Certamente, procurar as informações necessárias é um dos primeiros passos de qualquer pesquisa, até para que possamos ter uma primeira visão sobre a temática e objeto de estudo, nesse caso, o ProEA/PRG. Assim, dividimos esse item em vários tópicos para facilitar o debate.

### 5.1.1 Solicitação Formal

Foi realizada uma solicitação formal à Superintendência do Porto do Rio Grande, via protocolo (Anexo), pedindo acesso as seguintes informações:

- Cópia do Programa de Educação Ambiental da Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG) nas suas diferentes versões desde o ano de 2005;
- Acesso e cópia da Licença Ambiental de Operação do ano de 1997 e as renovações da mesma desde então;
- Acesso e Cópia do PROTOCOLO JUDICIAL DE ACORDO E COOPERAÇÃO celebrado entre Ministério Público através da Promotoria de Defesa Comunitária da Comarca de Rio Grande e a Superintendência do Porto de Rio Grande - SUPRG que resultou no licenciamento ambiental do Porto do Rio Grande;
- Cópia dos convênios/contratos celebrados entre a Superintendência do Porto do Rio Grande e a Universidade Federal do Rio Grande e **seus relatórios**, no que se refere: ao Programa de Educação Ambiental da SUPRG e ao mapeamento das moradias nas áreas do bairro Getúlio Vargas, Santa Tereza, Vila Mangueira, Barraquinhas (já realocada) Barra Nova e Barra.;

Algum tempo depois foi realizado contato telefônico entre a Coordenação da equipe do ProEA/PRG e o pesquisador, em que se agendou uma primeira entrevista. Durante a mesma, foi reforçada a disponibilidade de acesso às informações.

Todos esses docu... Tudo isso que eu tô te falando nós vamos te passar em forma de documentos, viu? (Coordenador Geral ProEA/PRG, 2014)

Boa parte desses relatórios anuais eles estão aí disponíveis e eu vou pedir, porque aqui o pessoal faz turno, pro pessoal do seu turno faça fotocópia de todo esse material e repasse para você. (Coordenador Geral ProEA/PRG, 2014).

Dessa forma, foram disponibilizados: a versão do ProEA/PRG - 2005; Plano de Ação em Educação Ambiental do e no Porto do Rio Grande: uma proposta de entrosamento entre a atividade portuária e a questão ambiental (2014); Relatório de Atividades do Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande (2012, 2013/2º semestre e 2014) e Folder do ProEA/PRG. E é com base nesses documentos que realizamos a análise. Esses documentos, em sua maioria, foram repassados via e-mail, com exceção do Relatório de Atividades do Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande do

segundo semestre do ano de 2013 e o Folder do ProEA/PRG, que foram entregues durante a primeira entrevista realizada com o coordenador geral do Programa.

### 5.1.2 Contrato SUPRG e Universidade

O ProEA/PRG desde seu início foi desenvolvido com a consultoria especializada realizada pela Universidade Federal do Rio Grande, como ressalta o projeto de 2005. Atualmente, é desenvolvido através de um contrato de Prestação de Serviços firmado entre ambas as partes (Nº 586/2012-SUPRG) e seus posteriores Termos aditivos, no valor total de R\$ 1.430.237,20.

Esse contrato atual tem por objetivo:

a prestação de serviços especializados através do Programa de Formação e Qualificação da Equipe Técnica Multidisciplinar no Contexto do Plano de Ação de Educação Ambiental com vista à implementação da Gestão Ambiental do Porto do Rio Grande (p.3).

O que chama atenção nesse contrato são as cláusulas doze e treze, que tratam "dos direitos sobre o Projeto" e "da confidencialidade", respectivamente. Quanto "dos direitos sobre o projeto" o contrato diz que:

12.1 - A **CONTRATADA** obriga-se a ceder os direitos patrimoniais e intelectuais relativos aos projetos, estudos, manuais e similares que, por ventura, decorram da execução das tarefas atinentes ao objeto do presente CONTRATO, comprometendo-se, ainda, a fornecer os dados brutos, documentos e elementos de informação pertinentes ao objeto deste CONTRATO, independente da análise integrada dos mesmos, sendo que os referidos dados para fins de publicações científicas e pedagógicas, pela CONTRATADA, deverá ser precedida de expressa autorização da SUPRG (p.6-7).

E completa com a cláusula treze - da confidencialidade- dizendo que:

13.1 - A **CONTRATADA** deverá repassar à **CONTRATANTE** todos os resultados brutos obtidos pelos laboratórios envolvidos, independentemente das análises integradas, durante a execução deste CONTRATO, respeitando a confidencialidade destes dados (p.7).

Como fica explicitado pelo contrato firmado entre as partes (SUPRG e FAURG), trata-se a Universidade apenas de uma consultoria ambiental especializada. Todos os dados gerados provenientes do referido contrato são confidenciais e podem ser divulgados apenas com a anuência da SUPRG - contratante. Há de se lembrar que o referido contrato procura responder a uma medida condicionante da licença ambiental de operação 03/97 do IBAMA, prevista na sua renovação em 2005 e celebrado entre duas instituições públicas.

Cabe destacar, ainda, que as cláusulas supracitadas ferem um dos princípios do ProEA/PRG de 2005 que era o "Compromisso com a transparência, a ética e o diálogo", uma vez que sem acesso a informação, é impossível realizar o diálogo e ter transparência. Com isso, mais uma vez o acesso da população à informação fica prejudicado. Os contratos, como os projetos, relatórios e demais documentos deveriam poder ser requisitados em qualquer uma das duas instituições em questão, devido ao caráter público das mesmas e do processo de licenciamento ambiental.

O Porto do Rio Grande e a Universidade Federal do Rio Grande mantêm outros contratos referentes as condicionantes da Licença de Operação e outros licenciamentos que somam R\$ 6.705.781,31, no período de 2013 e 2016, como, por exemplo, monitoramento ambiental e auditoria ambiental. Todos esses contratos são celebrados através da Fundação de Apoio à Universidade do Rio Grande - FAURG.

Ainda devido às cláusulas contratuais, não existe qualquer conhecimento público sendo gerado nessa relação entre Porto e Universidade. Se estamos falando do primeiro Programa de Educação Ambiental Portuária do Brasil, executado em parceria especializada com uma Universidade Pública, era de se esperar que o mesmo estivesse gerando conhecimento. Assim, fica claro com isso, no nosso entender, que tanto Porto (empresa) como Universidade (consultoria ambiental) agem como agentes privados em que o importante é o resultado, nesse caso, a obtenção e renovação da Licença de Operação, descumprindo com suas funções públicas.

### 5.1.3 Sítio eletrônico do Porto

O sítio eletrônico do Porto do Rio Grande é um elemento importante que deve ser analisado no acesso à informação, pois é um dos primeiros lugares que o cidadão procura informações sobre os empreendimentos. Nesse sentido, o Porto do Rio Grande possui poucas informações relativas ao processo de licenciamento ambiental e ao ProEA/PRG, que se encontram disponibilizadas no item responsabilidade ambiental. Nesse espaço, encontram-se os seguintes itens: Licença Ambiental, Programa de Monitoramento Ambiental, Programa de Educação Ambiental – ProEA e Ordem de Serviço nº 10/2013.

No item Licença Ambiental é disponibilizada apenas a Renovação da Licença Ambiental de Operação de 2005. Não há a disponibilização da licença 003/1997, bem como suas respectivas renovações (1998 e 2013). Também deveria destacar as formas para se obter mais informações sobre o processo de licenciamento ambiental do Porto do Rio Grande como, por exemplo, o acesso ao site do IBAMA.

Quanto ao Programa de Educação Ambiental, é disponibilizado apenas uma figura com os projetos permanentes nas linhas de ação Intraportuária e Comunitária (no capítulo 4), que não dá qualquer condição para que o usuário e cidadão possa entender o ProEA/PRG. Não se tem acesso a nenhuma das versões do ProEA/PRG, bem como seus respectivos relatórios de atividades e planos de ação. Do lado esquerdo do sítio eletrônico existe um ícone com a logomarca do ProEA/PRG que remete ao blog do mesmo (<https://proeaprg.wordpress.com/>). Ressalta-se, ainda, que não há qualquer menção de que o ProEA/PRG é uma medida compensatória do licenciamento ambiental conforme exigência do órgão ambiental - IBAMA. De acordo com a Nota Técnica de 2011 (DILIC/IBAMA) intitulada "Bases técnicas para elaboração dos Programas de Educação Ambiental no Licenciamento Ambiental Federal" e constante como anexo da Instrução Normativa 02/2012 do IBAMA:

a divulgação dos projetos ambientais condicionantes do licenciamento deverá apresentar claramente que a execução



destes projetos está baseada em uma exigência legal. No âmbito de um programa de educação ambiental, este tipo de informação é particularmente importante ao evitar que o público participante confunda as ações executadas como sendo resultados de projetos de responsabilidade social das empresas (NOTA TÉCNICA DILIC/IBAMA, 2011).

Na descrição da Responsabilidade Ambiental do Porto do Rio Grande (no site) o descumprimento ao que preconiza a Nota Técnica de 2011 DILIC/IBAMA fica evidente ao trazer que:

O Porto de Rio Grande tornou-se referência na área ambiental sendo o primeiro porto brasileiro a obter uma Licença de Operação do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), válida até 2013, além de ter sido o primeiro a implantar um Programa de Educação Ambiental (ProEA) permanente e continuado.

Nota-se que fala da Licença Ambiental de Operação, mas não faz qualquer menção do ProEA/PRG ser uma condicionante desse processo. Esse fato também se verifica em relação ao Programa de Monitoramento Ambiental, em que o arquivo disponível (formato PDF) que traz sua descrição, diz que:

desde 2006 a SUPRG contribui, por meio do Programa de Monitoramento Ambiental continuado, para o conhecimento científico do ambiente estuarino ao mesmo tempo em que atenta para possíveis alterações na qualidade do ambiente. Através de um convênio firmado com a FURG, são monitorados os seguintes aspectos da região portuária/estuarina: hidroquímica, geoquímica, ecotoxicologia, microcontaminantes orgânicos, macroinvertebrados bentônicos, ictiofauna (peixes), cetáceos (botos) e ornitofauna (aves). Além destes, também é feito o monitoramento dos Pinípedes (lobos e leões marinhos), através de um convênio com o NEMA (Núcleo de Educação e Monitoramento Ambiental) (PORTO DO RIO GRANDE, 2015).

Com isso, podemos afirmar que o sítio eletrônico do Porto do Rio Grande não traz informações fundamentais no que se refere ao licenciamento e, ainda, descumpra a legislação ambiental federal no que se refere à divulgação de projetos ambientais condicionantes desse processo.

#### **5.1.4 Blog do ProEA/PRG**

O blog do ProEA/PRG é apontado pelo seu Coordenador Geral como um importante instrumento de informações sobre o programa, conforme apontado no Relatório Anual das atividades de 2014:

o canal de comunicação do ProEA com a comunidade é o blog que foi criado no ano de 2012, e se mantém atualizado periodicamente pela equipe, semanalmente. O intuito é evidenciar para a população as ações desenvolvidas, bem como possibilitar um espaço de contato – tanto institucional como entre os projetos em desenvolvimento (p. 84).

Diferentemente do site do Porto do Rio Grande, o blog explica as linhas de ação e que a "Educação Ambiental do Porto do Rio Grande é uma medida de compensação exigida pelo licenciamento ambiental federal conduzido pelo IBAMA e de acordo com a Instrução Normativa Nº 2, de 27 de março de 2012 desse mesmo órgão institucional". Porém, não é disponibilizado nenhuma das versões do ProEA/PRG, seus relatórios anuais, Planos de Ação e outros.

O blog traz algumas notícias sobre as atividades desenvolvidas pelo programa, demonstrando a visão do próprio ProEA/PRG sobre as práticas que exerce, tendo muitas vezes a função somente de publicar tais ações. Há de se destacar que o blog não permite uma interação efetiva entre leitor/comunidade com as atividades para entender o ProEA/PRG. Um item importante como a Agenda Semanal das atividades nem sempre é atualizada, o que dificulta que a comunidade possa participar das atividades. Seria essencial que os materiais e dados citados anteriormente estivessem a disposição nesse espaço, uma vez que uma das premissas do ProEA/PRG é o diálogo, para tanto é fundamental que se tenha acesso à informação.

#### **5.1.5 Sítio eletrônico do IBAMA**

O sítio eletrônico do IBAMA permite ao cidadão acessar a licença ambiental de Operação do Porto do Rio Grande, bem como suas renovações, pareceres técnicos e notas técnicas. Porém, disponibiliza apenas os documentos produzidos pelo órgão, fazendo com que o cidadão não consiga ter acesso em um mesmo espaço a todos os documentos sobre o referido

processo. Não se encontram o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, Os Programas Ambientais resultantes das condicionantes e seus relatórios de atividades e outros.

A falta da totalidade do processo de licenciamento ambiental faz com que o cidadão tenha uma visão fragmentada das informações em virtude da dificuldade de acessar as mesmas, que é um dos grandes problemas do licenciamento levantado no capítulo dois e que se verificou durante o processo da pesquisa.

## **5.2 O ESPAÇO PARA CRÍTICA AO PROEA/PRG: QUEM PODE FAZÊ-LA?**

Um aspecto importante de analisarmos no discurso dos gestores do ProEA/PRG é que eles se colocam, claramente, em um lugar em que não possa ser feita a crítica, ou seja, deslegitimam de ante mão qualquer um que queira analisar o trabalho realizado, visto que estes não estão alicerçados no "cotidiano" ou com "o pé sujo de barro". Essa circunstância faz com que qualquer crítica realizada não seja pertinente e legítima, como fica evidente no discurso da Coordenadora Executiva do ProEA/PRG ao dizer que:

É, claro que com isso a gente sofre algumas críticas, né? Principalmente de quem está na academia. Tu vai me desculpar nobre colega, também vou tentar o doutorado, talvez no final do ano, não sei se o da Educação Ambiental, acho que outro. Mas, as vezes tu sofre várias críticas por não entender a prática, né? Não por não entender, é não ta no cotidiano, então é bom trabalhos que nem o teu que a gente tem espaço ainda de colocar [...] (Coordenadora Executiva ProEA/PRG).

Porém, é interessante observar que a falta da prática e da inserção no cotidiano são usadas para deslegitimar a possível crítica (afinal, não sabiam o resultado final da tese). Ao mesmo tempo que essas questões deslegitimam, também, o pesquisador. A formação acadêmica da equipe também é ressaltada como um fator importante para criar legitimidade perante aos seus interlocutores, como fica evidente nas expressões ouvidas: "nobre colega" e que "também vou tentar o doutorado". No entanto, destaca-se a importância de separar em duas formas o fazer acadêmico: aquele que está inserido no

cotidiano e o que não está inserido. Esse último não possui legitimidade e condições para promover qualquer crítica.

Cabe destacar que a equipe do ProEA/PRG é contratada pela Universidade Federal do Rio Grande. Ainda mais, por tratar-se de uma equipe contratada pela Universidade, em que entendemos, cujo saber científico torna-se importante na legitimação das práticas realizadas junto à comunidade. Destaca-se também que o link para o currículo lattes (currículo acadêmico) da equipe está disponível no blog do ProEA/PRG<sup>69</sup> - meio de comunicação com a comunidade - servindo, no nosso entender, como forma de legitimar suas atividades e construir um capital simbólico.

As frases anteriores também podem ser direcionadas aos técnicos do IBAMA, visto que esses estariam apenas envolvidos com a burocracia e nunca inseridos no cotidiano e com o "pé no barro". Esse tipo de defesa, ou melhor, de lugar da crítica fica evidenciado na fala de um ex-técnico(a) do ProEA/PRG, que apesar de suas críticas ao mesmo, levanta esse tipo de argumentação no que se refere ao órgão licenciador:

Qual é o interesse do IBAMA? Que se trabalhe com pescadores. É aquela pessoa que nunca visitou Rio Grande e olha no mapa do googleearth. Olhou e aí é uma comunidade de pescadores. Olha aqui os pneus na orla, então tem que trabalhar com pescadores (Ex técnico(a) do ProEA/PRG).

Esse tipo de argumentação faz com que só eles ou a comunidade possam falar sobre as atividades desenvolvidas, ou seja, ninguém mais teria condições de fazer uma análise sobre o ProEA/PRG. Ora, a análise aqui feita é do pesquisador e com as bases teóricas e outras que o alicerçam, bem como dados documentais e empíricos. Assim, sendo essa uma análise feita por esse pesquisador, tem-se a liberdade para realizá-la. Seja ela com o "pé sujo de barro" (mesmo que seja de sapato) ou não.

---

<sup>69</sup> Disponível em: <https://proeaprg.wordpress.com/equipe/>. Último acesso: 20/02/2016.

### 5.3 LICENCIAMENTO AMBIENTAL DO PORTO DO RIO GRANDE: UM RITO PROTOCOLAR

Como vimos no Capítulo quatro, o processo de licenciamento ambiental do Porto do Rio Grande se inicia após pressão exercida pela sociedade através de uma denúncia de crime ambiental elaborada pela ONG CEA junto ao Ministério Público Federal -MPF (ANELLO, 2003 e 2006; BALANSIN, 2011), que fez com que se iniciasse o processo de licenciamento ambiental para adequação ambiental da atividade portuária<sup>70</sup>. Mas durante todo processo de pesquisa, questionamo-nos sobre a efetividade de tal adequação e do licenciamento ambiental, uma vez que se tratava de um empreendimento já instalado e que em nenhum momento esteve em pauta à possibilidade de não continuidade de suas atividades.

Isso fica claro quando verificamos que a Licença de Operação (LO) - 003/1997/IBAMA foi renovada em 1998, 2005 e 2013 mesmo com diversos problemas sendo apontados pelos Pareceres Técnicos do IBAMA, em que algumas das condicionantes exigidas não foram cumpridas ao longo do tempo, assim como as recomendações para ajustes destas, como é o caso do ProEA/PRG. As condicionantes específicas da LO são: 2.1 - Plano de Gestão Ambiental Integrado; 2.2 - PEI do Porto Velho e Porto Novo; 2.3 - Consolidação dos PEIs; 2.4 - Manuais de procedimento interno; 2.5 - Plano de Gerenciamento de Riscos; 2.6 - Programa de Educação Ambiental; 2.7 - Plano de Gerenciamento de resíduos sólidos; 2.8 - Dragagem de manutenção; 2.9 - Auditoria Ambiental; 2.10 - Implementar plano de monitoramento continuado; 2.11 - Qualidade do ar; 2.12 - Comunicação Social; 2.13 - Implementar planos e programas; 2.14 - Entrega de relatórios; 2.15 - Relatório Anual; 2.16 - Relatórios assinados por profissionais habilitados.

Assim, resolvemos apresentar trechos e pontos de alguns pareceres em ordem cronológica para que se compreenda a problemática e o atendimento das condicionantes da referida licença.

---

<sup>70</sup> Usamos o termo adequação por tratar-se de uma atividade já instalada e em operação.

### 5.3.1 Pareceres Técnicos IBAMA

#### - Parecer Técnico 95/2005- COHAIR/DILIC/IBAMA

Como descrito no parecer, o mesmo tinha "por objetivo avaliar o atendimento das condicionantes da Licença de Operação 03/97, renovada em 14 de maio de 1998, que autoriza a operação do Porto do Rio Grande, para requerimento de renovação de Licença de Operação" (p. 1). O parecer técnico destaca que as principais pendências quanto aos cumprimentos das condicionantes são:

- Os Planos de Emergência dispostos na Lei Federal nº 9966/00 que deveriam ter sido elaborados e implementados em conformidade com a Resolução CONAMA 293/01, entre outras disposições desta lei [...]
- Quanto às Auditorias Ambientais Bienais, que segundo a Lei 9.966/00 já deveriam ter sido realizadas e os respectivos relatórios apresentados até 20 de agosto de 2005, cuja não observância é infração passível de multa conforme o Decreto 4.136/2002 (p. 12).

O parecer traz, ainda, "o não atendimento de diversas condicionantes" (p. 12) das Licenças de Operação 325/03 e 355/03 referentes à Dragagem de Manutenção dos Canais do Porto do Rio Grande (processo n. 02001.007356/02-60) e à Licença de Instalação nº 163/02 para a ampliação do Cais do Porto Novo (processo n. 02023.000431/01-22) que, como poderá ser visto a seguir, se trata de um comportamento reiterado por parte da SUPRG. Ressalta-se que a Licença de Operação 003/97 do Porto do Rio Grande foi renovada mesmo sem o atendimento das condicionantes.

#### - Parecer Técnico 66/2012 - COPAH/CGTMO/DILIC/IBAMA

O Parecer Técnico 66/2012 tem como objetivo analisar as condicionantes da Licença de Operação 003/1997 do IBAMA. Cabe destacar que tal parecer atende a uma decisão judicial, como segue:

Em atendimento ao Despacho/Decisão Judicial do dia 19 de julho de 2012, referente a Ação Civil Pública nº 2008.71.01.001393-6/RS, foi realizada a análise do atendimento às condicionantes específicas da Licença de Operação (LO) No 03/1997 (Renovação) - Porto Organizado do Rio Grande, no município de Rio Grande/RS (p. 1).

No total, são três as Ações Cíveis Públicas movidas questionando a renovação da Licença de Operação do Porto do Rio Grande, que traremos no decorrer desse item.

O parecer faz uma sistematização sobre a situação das condicionantes (Quadro 7). São 16 condicionantes exigidas na Licença de Operação, sendo que delas, sete estão na situação de "Não Atendida".

Condicionante	Assunto	Situação
2.1	Plano de gestão ambiental integrado	Não atendida
2.2	PEI do Porto Velho e Porto Novo	Não atendida
2.3	Consolidação dos PEIs	Não atendida
2.4	Manuais de procedimento interno	Não atendida
2.5	Plano de gerenciamento de riscos	Não atendida
2.6	Programa de educação ambiental	Atendida
2.7	Plano de gerenciam. resíduos sólidos	Não atendida
2.8	Dragagem de manutenção	Pareceres à parte para emissão de autorização
2.9	Auditoria ambiental	Não atendida
2.10	Implementar plano de monitoramento continuado	Em atendimento
2.11	Qualidade do ar	Em atendimento
2.12	Comunicação social	Atendida
2.13	Implementar planos e programas	Em atendimento
2.14	Entrega de relatórios	Em atendimento
2.15	Relatório Anual	Em atendimento
2.16	Relatórios assinados por profissionais habilitados	Em atendimento

Quadro 7: Situação das condicionantes da LO do Porto do Rio Grande.

Fonte: Parecer Técnico 66/2012 - COPAH/CGTMO/DILIC/IBAMA

Destaca-se a situação da Condicionante 2.6 Programa de Educação Ambiental como "Atendida", visto que referidos pareceres técnicos do IBAMA solicitam alteração e revelam o não cumprimento das mesmas, como veremos na sequência do capítulo.

Destacamos que "as condicionantes 2.1; 2.2; 2.3; 2.4; 2.5 e 2.7 estão no prazo para atendimento, se forem considerados os pedidos de prorrogação protocolados neste IBAMA", mas que a "2.9 não foi atendida, sendo passível de autuação" (p. 7). Cabe salientar que as condicionantes foram classificadas na situação de "Não atendidas" ao invés de "Em atendimento", mas mesmo

assim os analistas já se posicionam favoráveis ao pedido de renovação da Licença de Operação.

*- Parecer Técnico 68/2012 - COPAH/CGTMO/DILIC/IBAMA*

Esse parecer foi elaborado em complemento ao Parecer Técnico 66/2012 - COPAH/CGTMI/DILIC/IBAMA "e apresenta as conclusões da análise do atendimento às condicionantes específicas 2.10, 2.11 e 2.15 da Licença de Operação (LO) no 03/1997" (p. 1).

A condicionante 2.11 - monitoramento da qualidade do ar - foi "considerada atendida, o empreendedor deve iniciar o monitoramento da qualidade do ar levando em consideração as observações contidas na avaliação da referida condicionante" (p. 12). O Parecer ainda destaca que "foi entregue uma proposta de Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar para o Porto de Rio Grande, porém, é pertinente que haja esclarecimento e complementação do mesmo" (p. 10).

Há de se lembrar que a qualidade do ar foi apontada como uma das desigualdades ambientais sobre as comunidades do entorno portuário, o que mostra um atraso muito grande dessa condicionante. Tal atraso vêm causando problemas de saúde a essas comunidades.

*- Parecer Técnico 007077/2013 COPAH/IBAMA*

Este parecer técnico, de 01 de novembro de 2013, foi elaborado pelos analistas ambientais do IBAMA para avaliar "o atendimento às condicionantes da Licença de Operação (LO) no 03/1997 (Renovação) - Porto Organizado do Rio Grande/RS, com vistas à renovação da licença, cuja data de validade foi 21/10/2013". Como o parecer foi elaborado em 01 de novembro de 2013 mostra um atraso no processo por parte do IBAMA. Uma vez que ela foi automaticamente prorrogada conforme a Resolução CONAMA 237/1997 "até a manifestação definitiva do órgão ambiental".



<b>Condicionante</b>	<b>Assunto</b>	<b>Situação</b>
2.1	Plano de gestão ambiental integrado	Em atendimento
2.2	PEIs do Porto Velho e Porto Novo	Sobrestada
2.3	Consolidação dos PEIs	Sobrestada
2.4	Manuais de Procedimento Interno	Sobrestada
2.5	Plano de Gerenciamento de Riscos	Sobrestada
2.6	Programa de Educação Ambiental	Em atendimento
2.7	Plano de gerenciamento de resíduos sólidos	Não atendida
2.9	Auditoria ambiental	Não atendida
2.10	Plano de Monitoramento Continuado	
	Qualidade da água	Em atendimento
	Qualidade do sedimento	Em atendimento
	Cetáceos	Em atendimento
	Pinípedes	Em atendimento
	Aves	Parcialmente atendido
	Ictiofauna	Em atendimento
Bentos	Em atendimento	
2.11	Qualidade do ar	Não atendida
2.12	Comunicação social	Parcialmente atendida
2.13	Implementar planos e programas	Parcialmente atendida
2.14	Entrega de relatórios	Parcialmente atendida
2.15	Relatório Anual	Parcialmente atendida
2.16	Assinaturas e formato digital	Não atendida

Quadro 8: Situação Condicionantes LO do Porto do Rio Grande 2013.

Fonte: Parecer Técnico 007077/2013 COPAH/IBAMA

Os analistas do IBAMA ressaltam ainda que "devido ao descumprimento das condicionantes 2.7, 2.9, 2.10 (interrupção do monitoramento da avifauna), 2.11 e 2.16, faz-se necessário que sejam adotadas as medidas para as sanções cabíveis" (p. 35). Destaca-se a mudança de status entre os pareceres das condicionantes 2.1 à 2.5, sendo a primeira inserida na situação "em atendimento" e ficando as outras como "sobrestada" que é "quando ainda não é o momento de se avaliar, ou mesmo, se houver prazo corrente para atendimento de ação pontual" (p. 2), mas o referido parecer procedia à análise das condicionantes da Licença de Operação para sua renovação, estando a mesma vencida.

*- Parecer Técnico 000292/2014 COPAH/IBAMA*

O referido parecer procede à análise "do atendimento às condicionantes 2.2 a 2.5 da Licença de Operação nº 03/1997 (renovação) do Porto de Rio Grande" (p. 1), complemento ao parecer 007077/2013 COPAH/IBAMA, uma vez que se encontravam "sobrestadas". Assim, "após a análise do atendimento

das condicionantes 2.2 a 2.5 da LO nº 03/1997(renovação), esta equipe conclui que somente as condicionantes 2.3 e 2.4 foram atendidas" (p. 5).

*- Parecer Técnico 002584/2014 COPAH/IBAMA*

O parecer técnico faz uma análise das propostas dos programas ambientais apresentadas pela Superintendência do Porto Organizado do Rio Grande – SUPRG. Essa análise de propostas é uma resposta aos Pareceres Técnicos: 7077/2013 COPAH/IBAMA, de 01/11/2013; 01/2014 RS/RIO GRANDE/IBAMA, de 23/01/2014; e 292/2014-COPAH/IBAMA, de 27/01/2014. Os programas ambientais apresentados são uma exigência para a renovação da licença de operação 003/1997 IBAMA.

Os analistas do IBAMA seguem a conclusão de que:

A documentação apresentada pela SUPRG, em resposta ao recomendado pelo Parecer nº 7077/2013-COPAH/IBAMA foi considerado tecnicamente insatisfatória, conforme a análise deste parecer, esta equipe aponta a necessidade da SUPRG reapresentar proposta consolidada de programas de monitoramento, sanando as deficiências apontadas neste e nos Pareceres nº 7077/2013, 001/2014 RS/RIO GRANDE/IBAMA e 292/2014 COPAH/IBAMA e que os mesmos apresentem caráter executivo com cronogramas de execução razoáveis (p. 15).

O que mostra uma ação reiterada por parte da SUPRG de não atender as recomendações realizadas pelo IBAMA em seus pareceres técnicos, fazendo com que as mesmas tratem apenas de uma etapa forma e pró-forma.

### **5.3.1.10 ProEA/PRG nos pareceres técnicos do IBAMA**

*- Parecer Técnico 95/2005- COHAIR/DILIC/IBAMA*

O parecer Técnico 95/2005 analisa o ProEA/PRG e tem o entendimento de que o mesmo:

extrapola o processo de licenciamento ambiental, como instrumento de gestão ambiental, contudo a integração dos programas ambientais no âmbito do licenciamento tem seu componente e sua demanda do processo educativo. Portanto, as ações de educação ambiental devem se referenciar nos estudos e programas ambientais propostos no processo de

licenciamento e expressos nas condicionantes da licença (p. 11).

Entende também que para sua adequação, deveria seguir o roteiro metodológico constante como Anexo no referido parecer. Devendo o Porto do Rio Grande, em um prazo de 30 dias, apresentar uma proposta de implementação para cada linha de ação do ProEA/PRG, destacando que "as ações de educação ambiental para as comunidades de pescadores devem ser integradas às atividades de Ordenamento Pesqueiro do estuário, no âmbito da Instrução Normativa Conjunta n. 03/2004/SEAP" (p. 13). Ou seja, percebe-se um claro descompasso entre a proposta executada e a visão do órgão licenciador. Esse processo é descrito pelo Coordenador Geral do ProEA/PRG:

depois que esse projeto foi escrito entre 2003 e 2004 ele foi lançado em 2005. E de 2005 pra cá, 2005 ...a partir de 2005 ele foi sendo implementado. Ele foi sendo implementado e ao mesmo tempo com algumas objeções do órgão licenciador, do IBAMA. Por quê? Porque o IBAMA entendia que mesmo que uma escola estivesse inserida num bairro alcançado pela atividade portuária não era compromisso do Porto trabalhar com escola, nem com professor. Eles tinham entendimento que o Porto tinha que trabalhar com Pescador. Essa discussão eu não aguento mais e depois eu vou te dizer porque. (...) Mas de qualquer forma esse primeiro projeto, e foi um projeto bastante completo, ele vigorou 2005, 2006, 2007, 2008 e até 2008 nesse formato. E nesse formato nós criamos coletivos educadores mirins nesses diferentes bairros (...) (Coordenador Geral ProEA/PRG, 2014).

Vê-se que existe uma diferença de concepção entre o órgão licenciador e a equipe executora e, como pode ser percebido em outros pareceres, as recomendações referentes ao trabalho com pescadores é recorrente pelo menos até o ano de 2011. Isso demonstra um descumprimento das recomendações realizadas pela equipe de analistas ambientais do IBAMA por parte da SUPRG.

*- Parecer Técnico 010/2006 - CGEAM/DISAM/IBAMA*

O parecer técnico 010/2006 - CGEAM/DISAM/IBAMA, de 16 de junho de 2006 analisa especificamente o ProEA/PRG. Partindo do Parecer Técnico 95/2005 ressalta que o ProEA/PRG apresenta-se bem formulado:

indo além da simples visão conservacionista, apresenta a educação ambiental como instrumento de modificação social (...), trazendo para o processo, aqueles atores historicamente excluídos dos processos decisórios na área ambiental (p. 4).

O IBAMA insere o ProEA/PRG como crítico, conforme vimos anteriormente, e apesar de tratar-se de um instrumento de modificação social com os atores excluídos historicamente dos processos decisórios, "algumas questões, no entanto, mereceriam um maior aprofundamento" (p. 4). Para os analistas ambientais incluir um grupo tão variado de atores não se constitui em um problema:

haveria, no entanto, que se delinear, com maior clareza, as relações daqueles grupos sociais com o empreendimento, objeto do licenciamento, bem como a maneira como são por ele afetados (escolas, pescadores, comunidade em geral etc.) (p. 4-5).

Destaca que "torna-se necessário, ainda, redefinir a metodologia que permeará o ProEA-PRG, na perspectiva de viabilizar os diferentes atores sociais envolvidos nos diversos programas" (p. 6). Ora, entender como os atores historicamente excluídos dos processos decisórios nas questões referentes ao meio ambiente são afetados pela atividade portuária e o uso de uma metodologia adequada seria um primeiro passo para a modificação social. O Parecer Técnico traz que:

as ações de Educação Ambiental para as comunidades de pescadores às atividades de Ordenamento Pesqueiro do estuário, no âmbito da Instrução Normativa conjunta Nº 03/2004-MMA/SEAP, deva ser melhor explicitada no sentido de como se dará a articulação com o calendário da pesca, com as prioridades e necessidades já identificadas no âmbito do fórum da Lagoa dos Patos - o fórum específico de que trata a IN MMA/SEAP 03/2004-, e ainda, eleger as comunidades e os locais de pesca diretamente atingidos pela atividade portuária (p. 5-6).

Os analistas ainda se colocam à disposição "para a realização de uma reunião técnica com a equipe de gestão ambiental e educação ambiental do Porto do Rio Grande ou para maiores esclarecimentos" (p. 6). Mas, nota-se a reincidência das recomendações realizadas pelo IBAMA.

- *Parecer Técnico n. 081/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA*

O Parecer Técnico, de 30 de junho de 2009, tinha como objetivo analisar as condicionantes da Licença Prévia 274/2008 concedida para o processo de dragagem e aprofundamento do canal de acesso do Porto do Rio Grande, que tinha como uma de suas condicionantes, as atividades desenvolvidas pelo ProEA/PRG referente a esse processo. Destaca que os Programas de Educação Ambiental no processo de licenciamento ambiental devem:

considerar as características do empreendimento, os impactos - efetivos e potenciais - sobre as populações locais, o mapeamento dos principais atores sociais afetados, os problemas/conflitos socioambientais existentes nas localidades, além de inúmeras outras questões (p. 9).

Ressalta que o ProEA/PRG "ao relacionar os públicos envolvidos em cada linha de ação, evidencia o esforço para alcançar todos os grupos sociais existentes" (p. 9), alerta que "o foco deve ser dado a grupos sociais em situação de vulnerabilidade socioambiental, afetados (direta ou indiretamente) pelas atividades portuárias" (p.9) e que o mesmo não abordaria os problemas/conflitos socioambientais da localidade.

Os analistas reiteram o fato de tratar-se de um programa de educação ambiental que é uma condicionante do processo de licenciamento ambiental. E que "esta condição delimita, de alguma maneira, o campo de atuação do mesmo e pressupõe algumas escolhas, algumas prioridades que, aparentemente, não foram feitas" (p. 9) e que:

os processos educativos devem ser diferenciados em função dos diferentes contextos vivenciados por esses grupos sendo imprescindível que, dentre estes, se priorizem os setores mais vulneráveis do ponto de vista socioeconômico e ambiental (p. 9 -10).

E sugerem ao fim que:

sem prejuízo das ações que já se encontram em andamento seja feita uma reformulação no presente programa mantendo-se as principais linhas de ação, mas considerando as observações constantes desta análise, particularmente aquelas relativas à escolha dos sujeitos da ação educativa, à situação socioambiental vivenciada e à metodologia a ser utilizada na definição e implementação das ações educativas (p. 10).

Percebe-se que existe um grave problema na escolha dos sujeitos da ação educativa, que é reiteradamente indicado pelo IBAMA, visto que nos pareceres anteriores (desde 2005) existe a indicação para se realizar ações educativas com pescadores.

- *Parecer Técnico n. 03/2011 - COPAH/CGTMO/DILIC/IBAMA*

O Parecer Técnico "tem por objetivo apresentar o resultado da análise do Programa de Educação Ambiental, em atendimento a condicionante específica 2.6 da referida licença" (p. 1). Reiteram o Parecer Técnico 081/2009 ao afirmarem que as considerações realizadas ainda continuariam válidas, sendo:

O que sempre se questionou foi a pertinência de se implementar um programa 'educativo' com um público tão grande e diferenciado como o que se apresenta em um contexto tão específico como o licenciamento ambiental. Lembrando que o que justifica a exigência pelo mesmo neste contexto é, exatamente, a necessidade de mitigar/compensar os impactos sobre determinados grupos sociais (que se constituiriam, portanto, em sujeitos preferenciais das ações educativas). Neste sentido, mesmo considerando a pertinência da manutenção do ProEA-PRG em função dos vínculos já estabelecidos com escolas, ao trabalho de ambientalização que vem sendo feito com inúmeros segmentos de trabalhadores e outros grupos, à visibilidade que o mesmo já adquiriu, não seria demais abrir uma linha de trabalho (dentro do ProEA), para atendimento a esta condicionante de licença. (Parecer Técnico 081/2009 *apud* Parecer Técnico 03/2011)

Ainda, destaca que o processo de instituição do ProEA/PRG "não seguiu os procedimentos usuais relativos à análise dos condicionantes de licença ambiental" uma vez que:

foi lançado e iniciou suas atividades antes mesmo de sua avaliação e aprovação pelo órgão responsável pela condução do licenciamento, no caso, o IBAMA. . Isto não se constituiria em problema se o programa contemplasse, minimamente, às demandas por reformulação (mesmo que parciais) colocadas por este órgão, como se pode verificar na citação acima (p.4).

Percebe-se claramente uma desconsideração reiterada por parte da SUPRG às recomendações realizadas pelo IBAMA através dos pareceres

técnicos e que "não se verificaram alterações significativas nas sucessivas reapresentações do ProEA-PRG (p. 5)".

- *Parecer Técnico 002584/2014 COPAH/IBAMA*

O parecer técnico já apresentado anteriormente tem como objetivo analisar os programas ambientais desenvolvidos pelo Porto do Rio Grande. Entre os programas analisados está o ProEA/PRG. Os analistas destacam o Parecer Técnico 7077/2013 e reafirmam que "a implementação de ações complementares do programa de educação ambiental, deve contemplar compensação em caso de impactos às atividades antrópicas, com ênfase nos pescadores" (p. 4). Solicitam, ainda, "a apresentação da proposta Programa 5 (Apoio à implementação e desenvolvimento da Política de Desenvolvimento da Pesca Artesanal em Rio Grande) e seus 3 projetos" (p.4).

Também destacam que em relação ao Programa de Comunicação Social que faz parte do ProEA/PRG devem:

adicionar um objetivo inicial do programa, que é informar a comunidade externa acerca dos impactos ambientais relacionados ao porto e das soluções de mitigação/compensação encontradas (ou seja, as soluções de gestão socioambiental) (p. 5).

Observa-se em relação ao Programa de Comunicação, a inclusão da frase "Este programa é uma medida de mitigação exigida através da condicionante 2.6 da L.O 003/97- IBAMA" deve ocorrer quando o tema comunicado for relacionado a mitigação/compensação dos impactos do empreendimento, e não deve ser incluída quando a comunicação se tratar de publicidade do empreendimento (p. 5).

Esse fato foi ressaltado anteriormente, que essa recomendação do IBAMA é descumprida sistematicamente como se percebe no sítio eletrônico do Porto do Rio Grande.

### **5.3.2 Licenciamento ambiental questionado na justiça**

Existem pelo menos duas Ações Civas Públicas em andamento na Justiça Federal do Rio Grande Sul que tem como objeto o não cumprimento das condicionantes do Porto do Rio Grande. Uma impetrada pelo Ministério

Público Federal e outra pela Procuradoria do IBAMA, ambas têm como um dos réus a Superintendência do Porto do Rio Grande.

A Ação Civil Pública n.º 2008.71.01.001196-4/RS foi movida pela Procuradoria do IBAMA e

"obriga a Superintendência do Porto de Rio Grande (SUPRG) a apresentar estudos técnicos no prazo de 14 meses para a realização das instalações que receberão diversos tipos de resíduos, além de efetuar o combate à poluição, uma das condicionantes da Licença de Operação n.º 03/1997"<sup>71</sup>.

A referida ACP ainda não foi julgada, mas mostra uma contradição do próprio IBAMA que ingressou com uma ação na Justiça Federal, mas concedeu a renovação da LO em 2005 e 2013.

A ACP 2008.71.01.001393-6/RS impetrada pelo Ministério Público Federal na Justiça Federal do Rio Grande do Sul ressalta que

"mesmo ciente de que as exigências estabelecidas para a renovação da licença não foram atendidas, o IBAMA autorizou a SUPRG a manter a —continuidade das atividades de gestão e operações portuárias realizadas na área do Porto Organizado do Rio Grande" (BALANSIN, 2011, p. 97).

Essas ACPs materializam na forma de cobrança judicial o que os Pareceres Técnicos do IBAMA relatavam e cobravam da SUPRG, ou seja, o cumprimento das condicionantes previstas na LO 003/97. Mostram que o fato de ser o primeiro Porto do Brasil a obter uma LO e suas respectivas renovações não reflete um compromisso com o seu cumprimento.

### **5.3.3 Licenciamento ambiental como processo cartorial**

Os Pareceres Técnicos elaborados pelo IBAMA sobre o Licenciamento do Porto do Rio Grande (LO 003/97/IBAMA) e as ACPs impetradas pelo MPF e Procuradoria do IBAMA mostram os constantes e reiterados não cumprimentos das condicionantes requeridas na licença ambiental e em suas renovações por

---

<sup>71</sup><http://ibama.gov.br/noticias-2008/procuradoria-federal-do-ibama/rs-avanca-e-impoe-reparos-ao-meio-ambiente-para-infratores-contumazes>



parte da SUPRG. Comprova nesse caso, que o processo de Licenciamento Ambiental tem se demonstrado um processo meramente burocrático e cartorial (LISBOA, 2009; LEROY; ACSELRAD, 2011), em que licenças ambientais com pendências são aprovadas e renovadas (ZHOURI; LASCHEFSKI; PEREIRA, 2005).

Mesmo com os reiterados Pareceres Técnicos do IBAMA sobre o não cumprimento das condicionantes e recomendações, como o exemplo do ProEA/PRG, o Porto do Rio Grande estampa em seu sítio eletrônico ser uma:

**referência na área ambiental sendo o primeiro porto brasileiro a obter uma Licença de Operação do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), válida até 2013, além de ter sido o primeiro a implantar um Programa de Educação Ambiental (ProEA) permanente e continuado (PORTO DO RIO GRANDE. GRIFOS DO AUTOR).**

Essa referência se observa apenas de forma discursiva como nos comprovam os pareceres e a desigualdade histórica da cidade de Rio Grande, servindo a LO e ProEA/PRG como uma importante peça de marketing. A referência na área ambiental acontece apenas na forma discursiva e não de forma prática, que acaba por reforçar a manutenção da desigualdade ambiental. Se compreende nesse processo que um "jogo político de interesses ocorre no âmbito de adequação destinado a viabilizar o projeto técnico, incorporando-lhe algumas "externalidades" ambientais e sociais na forma de medidas mitigadoras e compensatórias" (ZHOURI et al., 2005, p. 97) e que a EA se torna uma dessas medidas. Porém, o que se percebe é que nem mesmo essas medidas mitigadoras e compensatórias são cumpridas. O que beneficia a manutenção do:

controle territorial por uma pequena elite econômica e política da sociedade, em detrimento de uma diversidade de formas de se conceber e utilizar o meio ambiente, representadas por segmentos sociais distintos e não-hegemônicos (ZHOURI et al., 2005, p. 94).

Isso tem ocorrido ao longo da história de Rio Grande e se reitera nos sucessivos desrespeitos aos pareceres técnicos do IBAMA por parte da SUPRG, de se trabalhar com temas como regularização fundiária do entorno

da área portuária e com os pescadores artesanais, em que o ProEA/PRG estaria responsável por desenvolver essas atividades.

#### **5.4 PROEA/PRG COMO MEDIADOR DA GESTÃO EMPRESARIAL DOS "RISCOS" SOCIAIS E GESTÃO SOCIAL DO TERRITÓRIO**

Um dos papéis que viemos destacando para a Educação dentro do processo de licenciamento ambiental é o de mediação, resolução e, se possível, antecipação dos conflitos ambientais. O pouco acesso aos materiais do ProEA/PRG, principalmente: as diferentes versões e os relatórios das atividades, dificultou uma análise profunda. Assim, nos baseamos nos materiais disponibilizados no blog do ProEA/PRG, entrevistas e pareceres técnicos do IBAMA para realizar a análise de como tem se atuado na linha de "gestão empresarial do risco social" (ACSELRAD; GIFFONI, 2009) e "gestão social dos territórios" (VIÉGAS; GIFFONI PINTO; GARZON, 2014). Outro ponto é como que com isso o ProEA/PRG tem aumentado o seu (SUPRG) "estoque de capital reputacional", obtendo uma "licença social para operar" (como define ACSELRAD, 2014), bem como das empresas do entorno.

Se no início em 2005 o ProEA/PRG tinha como público alvo na linha comunitária, prioritariamente, as escolas do entorno do Porto do Rio Grande, atualmente por exigência do IBAMA começa a desenvolver algumas ações com as comunidades do entorno portuário, principalmente, nos Bairros Getúlio Vargas, Santa Tereza, Vila Mangueira e Barra, não realizando nenhum trabalho na Barra Nova. Segundo o Plano de Ação em Educação do e no Porto do Rio Grande:

no caso do trabalho voltado à comunidade do entorno portuário, é importante salientar que buscamos, neste processo, construir um novo relacionamento para com esse público - uma vez que compreendemos a historicidade de impactos socioambientais enfrentados nestas localidades devido à movimentação portuária. Assim, nos desafiamos à construção de espaços educativos capazes, de junto com a comunidade, elaborarmos a política de mitigação de impactos negativos, de forma que possamos acrescentar nos processos de expansão portuária, as necessidades emergentes destas comunidades (PLANO DE AÇÃO EM EDUCAÇÃO DO E NO PORTO DO RIO GRANDE, 2014, p. 6).

A desigualdade ambiental que essas comunidades sofrem historicamente pela atividade portuária fica evidenciada, mesmo que em nenhum momento indiquem quais são e como podem ser mitigadas. Ficando sempre a ação para as necessidades emergentes das comunidades e nunca sobre a responsabilidade do Porto. O plano:

mesmo dentro da lógica desenvolvimentista (que por vezes se apresenta como a essência dos impactos ambientais portuários), busca, ao transformar a centralidade econômica do sistema, redirecioná-la para uma totalidade sustentável do sistema portuário" (Plano de Ação em Educação do e no Porto do Rio Grande, 2014, p. 6).

O Plano de Ação do ProEA/PRG se enquadra dentro da tendência crítica ao criticar e tentar mudar a lógica do sistema, o que é reforçado por se propor a uma "articulação metodológica entre os conceitos de Educação Popular e a estrutura conceitual do envolvimento participativo" (Plano de Ação em Educação do e no Porto do Rio Grande, 2014, p. 9).

Entendemos que essa caracterização trata-se apenas de um recurso discursivo para se enquadrar na IN 02/2012 IBAMA, que tem como referência a Educação Ambiental crítica. Para comprovar nossa tese decidimos não apresentar as atividades por bairros, uma vez que em cada bairro existe uma atuação específica e com grupos diferentes, mas que possuem características semelhantes. A Coordenadora Adjunta e o Coordenador Geral do ProEA/PRSG destacam que existe uma atuação mais intensa e efetiva na Vila Mangueira:

A Mangueira vamos dizer, assim, que é o nosso pilotão para trabalho. Projeto piloto de trabalho com várias atividades (Coordenadora Adjunta ProEA/PRG).

A Vila Mangueira nós elegemos, assim, como nossa ação preferencial em relação a comunidade (Coordenador Geral ProEA/PRG).

Nós elegemos a Vila Mangueira para ser o primeiro bairro desses bairros que tão na área do Porto Organizado para desenvolver um plano local de desenvolvimento sustentável (Coordenador Geral ProEA/PRG).

Mesmo com as atividades concentradas e voltadas para a Mangueira, resolvemos ao invés de analisar atividade bairro por bairro, salientar

características que marcam a "gestão empresarial dos riscos sociais" e a "gestão social dos territórios".

#### **5.4.1 Qual a porta de entrada na comunidade?**

Os Pareceres Técnicos do IBAMA chamam atenção para o fato de o ProEA/PRG extrapolar os limites do processo de licenciamento ambiental, como indicado no Parecer Técnico 95/2005:

[...] O PROGRAMA DE EDUCAÇÃO AMBIENTAL DO PORTO DE RIO GRANDE extrapola o processo de licenciamento ambiental, como instrumento de gestão ambiental, contudo a integração dos programas ambientais no âmbito do licenciamento tem seu componente e sua demanda do processo educativo, logo as ações de educação ambiental devem se referenciar nos estudos e programas ambientais propostos no processo de licenciamento e expressos nos condicionantes da licença (p.11).

Fica evidente que o trabalho em escolas extrapola o processo de licenciamento ambiental, em que a obrigatoriedade de realizar a Educação Ambiental na escola deveria ficar a cargo dos poderes executivos (municipal e estadual). Mas as ações desenvolvidas nas escolas continuaram como consta no relatório anual de 2012, relatório do 2º semestre de 2013 e no Plano de Ação de 2014 do ProEA/PRG. Nesse último, aparece atividades a serem desenvolvidas com crianças e adolescentes que acreditamos ser no espaço escolar apesar de não estar especificado.

No ProEA/PRG versão de 2005, havia uma linha de ação intitulada "Educação Ambiental em contextos de ensino formal" (ProEA/PRG, 2005, p. 21) que buscava "desenvolver um processo continuado de educação ambiental voltado para as escolas públicas, da rede estadual e municipal de ensino, bem como para as particulares<sup>72</sup>, envolvendo os níveis fundamental e médio" (ProEA/PRG, 2005, p. 21), que foi se mantendo nas versões posteriores (que não tivemos acesso) dentro da linha de ação comunitária como, por exemplo,

---

<sup>72</sup>Atualmente nenhuma das comunidades do entorno do Porto do Rio Grande possuem escolas particulares no ensino fundamental e médio.

com os projetos "escolas costeiras sustentáveis" e "coletivos educadores mirins".

Esse trabalho através da escola:

Aborda o compromisso individual e coletivo, a responsabilidade cidadã, empresarial e governamental na construção de uma ética e de valores que passem a fundamentar uma relação harmoniosa entre a sociedade e a natureza (ProEA/PRG, 2005, p. 22).

Fica claro a falta da dimensão política na ação proposta, construindo uma harmonia coerciva (NADER, 1996), em que todos teriam a mesma responsabilidade sobre a desigualdade ambiental (ACSELRAD, MELLO, BEZERRA, 2009; COLETIVO DE PESQUISADORES DA DESIGUALDADE AMBIENTAL, 2012).

Não estamos negando a importância do trabalho nas escolas e dos processos educativos, mas é preciso entendê-los. Ou seja, entender o que está em jogo durante essas atividades e processos. Como indicam o(a) ex-técnico(a), o Coordenador Geral e o Blog do ProEA/PRG, a escola possui um papel importante na relação e entrada na comunidade. Ao falar da Vila Mangueira dizem que:

A porta de entrada na Vila Mangueira foi a escola Ramiz Galvão (Ex técnico(a) do ProEA/PRG).

[...]

dessa dinâmica e desse polo radiador escola a gente conseguiu uma penetração maior na própria comunidade, no bairro. A escola foi a porta de entrada para atividades mais amplas, que do entorno escolar elas se irradiaram para outras áreas do bairro (Ex técnico(a) do ProEA/PRG).

Nós elegemos a Vila Mangueira para ser o primeiro bairro, desse que tão na área do porto organizado, para desenvolver um plano local de desenvolvimento sustentável. Foi muito interessante porque a primeira reunião que nós fomos, a primeira reunião apareceram 96 moradores, na primeira reunião. E o foco sempre dessas reuniões tem sido a escola. A escola tem sido uma referência pros encontros e atividades e etc (Coordenador Geral ProEA/PRG).

E cabe citar também o papel da escola municipal Ramiz Galvão, que cede o local para as reuniões, o que ajuda a

consolidar organicamente uma nova postura ambiental na comunidade (Blog ProEA)<sup>73</sup>.

A escola se torna um polo importante na inserção do ProEA/PRG na comunidade. Como fica evidenciado na Vila Mangueira, auxiliando a desempenhar junto a essa comunidade a mediação e o diálogo "para encontros de trocas socioambientais" (Plano de Ação, 2014, p. 9). Conforme veremos, muitas das atividades acontecem com o apoio e participação da escola.

#### **5.4.2 Mediação e diálogo**

A mediação e o diálogo realizado pelo ProEA/PRG pode ser separado em duas linhas. A primeira com a comunidade, ou seja, entre Porto e comunidade. Uma segunda linha seria a realização da mediação para o diálogo entre a comunidade e agentes públicos e privados. É importante destacar que a primeira é de suma importância para o sucesso da segunda, uma vez que é durante a primeira que se obtêm a "licença social para operar". Essa é uma das práticas na gestão social do território descritas por Viégas e outros (2014) para se criar o diálogo social.

##### **5.4.2.1 Mediação e diálogo com a comunidade**

Identificamos duas formas de diálogo do ProEA/PRG com as comunidades. A primeira foi na Vila Mangueira, atuando na "medição de Assembléia Comunitária" (Blog ProEA - 16/01/2015) e participando das reuniões da Polícia Comunitária (BGV, Santa Tereza e Vila Mangueira).

Na Vila Mangueira, as notícias veiculadas no blog mostram que o ProEA/PRG exerceu durante um determinado período a condução e mediação das assembléias comunitárias. Como mostram os relatos do blog abaixo:

No último dia 13, às 20h, ocorreu mais uma Assembleia comunitária do bairro Mangueira, a qual é mediada e conta

---

<sup>73</sup>Disponível em: <https://proeaprg.wordpress.com/2016/02/04/reuniao-na-vila-mangueira-presta-contas-a-comunidade/>. Acesso: 06/02/2016.

com o apoio logístico do Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande<sup>74</sup>.

Participar, colaborar e, acima de tudo, promover e mediar medidas socioambientais nas comunidades do entorno portuário, essa é a tarefa dos educadores ambientais do Porto do Rio Grande, que atuam no âmbito da Divisão do Meio Ambiente Saúde e Segurança (DMASS). E na noite dessa quarta-feira (25/03) o Programa de Educação Ambiental do Porto (ProEA) participou e colaborou na mediação da reunião de moradores da Vila Mangueira.<sup>75</sup>

A função do ProEA/PRG ativa na reestruturação da Associação de Moradores fica clara e evidente, ao desempenhar papel importante na sua reestruturação, como participar, colaborar, mediar e dar apoio logístico. Mas como destacado em abril de 2015 foi realizada:

a primeira assembleia organizada pelo grupo de moradores que assumiram a associação do bairro, o ProEA percebe, na prática, o alcance do seu projeto e processo de consolidação do trabalho socioambiental na comunidade da Mangueira. São meses de trabalho, reuniões, atividades continuadas e pontuais com o bairro, busca de demandas, possibilidades de encaminhamentos, tudo isso compondo um quadro de intervenção socioambiental diferenciado, pautado por uma práxis do diálogo com o "outro".

O ProEA percebe nesse movimento uma sinalização, a qual se faz a partir do momento que a atuação como mediador possibilita a ocupação de espaço por parte dos sujeitos envolvidos, sendo eles os protagonistas de um processo que culmina, em primeira instância, com a integração deles a uma vida comunitária. E essa vida, essa forma coletiva de estabelecer decisões na localidade, é fruto de uma caminhada que se fez ao longo de 2014, quando os educadores do ProEA foram acolhidos pelos moradores da Mangueira.<sup>76</sup>

Assim, o ProEA/PRG propiciou "um quadro de intervenção diferenciado" em que a prática do "diálogo com o "outro"" possibilitou a "ocupação de espaço" pelos moradores. Mas, estamos falando de uma Assembleia comunitária e de uma Associação de Moradores, o normal seria desde o início eles estarem gerindo e pensando esse espaço. Ainda destacam que "sendo

---

<sup>74</sup> Disponível em: <http://proeaprg.wordpress.com/2015/01/16/proea-media-assembleia-comunitaria-no-bairro-mangueira/>. Último Acesso: 10/02/2016.

<sup>75</sup> <https://proeaprg.wordpress.com/2015/03/26/comunidade-da-vila-mangueira-organiza-sua-nova-gestao-com-mediacao-do-proea/>. Último Acesso: 10/02/2016.

<sup>76</sup> <https://proeaprg.wordpress.com/2015/04/23/associacao-dos-moradores-do-bairro-da-mangueira-assume-coordenacao-das-assembleias-comunitarias/>

eles os protagonistas de um processo que culmina, em primeira instância, com a integração deles a uma vida comunitária". Só a partir dessa participação é que existe a integração a uma vida comunitária? E os outros processos de relação e sociabilidade? Salati (2011, p. 68) destaca que a Associação de Moradores da Vila Mangueira foi fundada em 1996 e entre suas conquistas estão: a "fundação da Escola Municipal Ramiz Galvão no ano de 1997, a instalação da energia elétrica em 1998, a ligação na rede de água em 2000 e uma proteção do processo erosivo nas margens do canal da Laguna". Como podemos perceber, trata-se de uma comunidade com uma vida ativa de lutas e conquistas.

Apesar da ocupação do espaço pelos moradores, o ProEA/PRG continuou a participar ativamente das reuniões da Associação de Moradores da Vila Mangueira inclusive participou "de reunião de trabalho com a Associação de Moradores da Vila Mangueira, que teve como objetivo organizar e preparar a realização da próxima Assembléia comunitária, que acontecerá no início deste mês de dezembro". Ou seja, percebe-se que o ProEA/PRG tem participado ativamente da vida comunitária da Vila Mangueira pautando e mediando o diálogo com agentes privados e públicos, como veremos. Essa participação permite ao ProEA/PRG um monitoramento dos conflitos ambientais latentes em tempo real - *just in time*- podendo trabalhar de forma antecipada.

Um segundo movimento foi o de se inserir em processos que estavam acontecendo, como o da Polícia Comunitária, e participar das atividades junto às comunidades Santa Tereza e Mangueira. Nesse sentido destacam que:

trabalhar em parceria é uma das metas do Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande (ProEA/PRG), e por isso, cada vez que alguma estratégia de intervenção comunitária é pensada, logo se faz necessário chamar outras entidades para dialogar na construção de propostas acessíveis e efetivas a todo conjunto de atores sociais envolvido (Blog ProEA).

Em reconhecimento ao papel hoje desempenhado pela Polícia Comunitária que atua na Mangueira, a equipe do ProEA promoveu um primeiro encontro com os policiais que atuam no lugar na intenção de construir uma agenda conjunta que seja



capaz de potencializar ações que favoreçam a construção de condições subjetivas que favoreçam a melhoria da qualidade de vida da população local. A reunião técnica teve lugar na Escola Municipal Ramiz Galvão, encontro que também contou com a participação da diretora daquela unidade escolar, já integrada como mais das instituições a colaborar nesse processo.<sup>77</sup>

Vê-se, portanto, que eles estão empreendendo um esforço de articular as diversas entidades que trabalham nas comunidades. Fica evidente que cabe ao ProEA/PRG chamar as outras entidades e atores para dialogar e construir "propostas acessíveis e efetivas a todo conjunto de atores sociais envolvidos", mostrando a escola como elo aglutinador e ponto de referência nas discussões. Percebe-se a participação e aproximação do ProEA/PRG com outras entidades que venham a intervir ou propor ações no território se colocando como o mediador dessa relação. Em um primeiro momento, tentando articular e sincronizar as ações e, posteriormente, mediando a relação dessas com a comunidade.

Na última semana aconteceu mais uma reunião de moradores com a Polícia Comunitária da Vila Mangureira. Como ficou estabelecido pelo grande grupo, a cada três meses o policiamento local faz um balanço de suas atividades para a comunidade, mostrando as ocorrências, o atendimento de demandas, e **buscando dialogar no sentido de qualificar o atendimento que prestam** – o que faz com que, a cada novo encontro, novas situações sejam apresentadas pelos moradores.

**O ProEA é o mediador desse diálogo desde o começo, em uma aproximação de ambas as partes interessadas em qualificar as rotinas ambientais da Mangureira.**<sup>78</sup>

Fica claro o papel de mediar o diálogo entre as partes proposto pelo ProEA/PRG, nesse caso Polícia Comunitária e Comunidade. Essa forma de atuação também ocorre no Bairro Santa Tereza. Entendemos que essa atuação possibilita o acesso a informações sobre problemas e possíveis conflitos ambientais podendo se antecipar aos mesmos. Uma outra forma de mediação se dá entre a comunidade e agentes públicos e privados. Esses últimos são em grande parte empresas instaladas no Superporto.

---

<sup>77</sup><https://proeaprg.wordpress.com/2014/09/12/proea-se-reune-com-policia-comunitaria-do-bairro-mangureira-2/>

<sup>78</sup>Disponível em: <https://proeaprg.wordpress.com/2016/02/04/reuniao-na-vila-mangureira-presta-contas-a-comunidade/>. Acesso: 06/02/2016.

#### 5.4.2.2 Mediação do diálogo entre a comunidade e agentes públicos e privados

O ProEA/PRG tem investido em promover a mediação do diálogo entre comunidade e agentes públicos e privados, tornando-se evidente a atuação na antecipação dos conflitos ambientais, gestão empresarial dos riscos sociais e gestão social do território. Essa face é encontrada com mais clareza na Vila Mangueira que é onde o ProEA/PRG tem uma atuação maior e nas palavras de seu coordenador geral:

A vila Mangueira nós elegemos assim como nossa ação preferencial em relação à comunidade. Porque a Vila Mangueira ta sentada em cima, ta sentada em cima de uma bomba relógio. Porque dentro da Vila Mangueira passam dutos que levam e trazem petróleo e outros, petróleos e produtos químicos. A Transpetro que cuida um pouco dessa questão.

A Vila Mangueira foi eleita para receber ação preferencial, assim, é o lugar em que as funções desempenhadas, que viemos elencando, ficam mais visíveis. Vale reafirmar que os dutos são posteriores a data estimada do início de sua ocupação. Em uma das visitas realizadas na escola Ramiz Galvão, localizada na Vila Mangueira, nos foi informado que havia sido combinado uma visita a ser realizada por alguns membros do bairro às dependências da Transpetro para conhecerem as medidas tomadas pela empresa referente a segurança (Diário de Campo). Essa visita foi mediada pelo ProEA/PRG que também mediou a participação da empresa em outros momentos em assembléias comunitárias, como mostra o blog do ProEA/PRG:

Já a representante da Transpetro Rio Grande, Veronica Marandini, **expos à comunidade a proposta de educação ambiental para o bairro**. Essa será feita através da parceria com a Escola Municipal Ramiz Galvão, com crianças do 4º ano do Ensino Fundamental, pretendendo estabelecer uma relação continuada de cooperação com o bairro que é vizinho ao empreendimento da Transpetro. Verônica afirmou, também, que **na próxima reunião de moradores o engenheiro responsável da empresa se fará presente para esclarecer questões ligadas aos dutos que atravessam o bairro.**<sup>79</sup>

---

<sup>79</sup><https://proeaprg.wordpress.com/2015/03/26/comunidade-da-vila-mangueira-organiza-sua-nova-gestao-com-mediacao-do-proea/>

Além da participação da comunidade, também marcaram presença a polícia comunitária, a equipe técnica da Transpetro, a direção da EMEF Ramiz Galvão e o vereador Júlio César Silva.

[...]

– Esclarecimentos da empresa Transpetro sobre as obras de substituição de dutos que será realizada em breve, levando em consideração o fato de que a Mangueira esse empreendimento é vizinho a comunidade.<sup>80</sup>

O que mostra a criação de uma rede liderada pelo Porto através do ProEA/PRG para realizar a "gestão empresarial dos riscos sociais" e, com isso, realizar a "gestão social do território" na área do Porto Organizado. Também destacamos a participação de outras empresas como, por exemplo "apresentação dos novos parceiros que estarão desenvolvendo trabalho socioambiental junto à comunidade (granel/Braskem)"<sup>81</sup>.

Ressalta-se que todos apresentam propostas de trabalhos socioambientais na comunidade, na sua grande maioria, projetos de Educação Ambiental. Em uma das visitas de campo também encontramos funcionários do Estaleiro Rio Grande (ENGEVIX/ECOVIX) recolhendo desenhos de atividades desenvolvidas na escola Ramiz Galvão.

Interessante observar que não se realiza a mediação para a integração desses projetos e programas de educação ambiental, também não se efetuam atividades de forma articulada. Assim, entendemos esses projetos de educação ambiental como um rito do cumprimento de condicionante do licenciamento e uma forma de aumentar o "estoque reputacional" para a obtenção da licença social para operar.

O ProEA/PRG também opera na resolução negociada de conflitos da atividade portuária, como é o caso do tráfego de caminhões na Vila Mangueira em virtude do escoamento das *commodities* e transporte de fertilizantes.

Entre os resultados obtidos da reunião, ficou acordado um processo de formação de todos em metodologias participativas

---

<sup>80</sup><https://proeaprg.wordpress.com/2015/04/23/associacao-dos-moradores-do-bairro-da-mangueira-assume-coordenacao-das-assembleias-comunitarias/>

<sup>81</sup><https://proeaprg.wordpress.com/2015/12/03/proea-participa-de-reuniao-da-associacao-de-moradores-da-vila-mangueira/>

com vista a melhorar paulatinamente a qualidade das reuniões com a comunidade, assim como as equipes assumiram o compromisso de dar encaminhamento a uma das principais demandas assumidas como prioridade na reunião comunitária realizada no mês de agosto, a de **buscar uma solução negociada e pactuada entre caminhoneiros e moradores sobre o tráfego de caminhões pesados pelas ruas e vielas da comunidade.**

Nota-se que essa interlocução é também a de representar a comunidade, visto que a busca por "uma solução negociada e pactuada entre caminhoneiros e moradores sobre o tráfego de caminhões pesados pelas ruas e vielas da comunidade" foi realizada, a princípio, sem a participação da comunidade. Importante destacar que esses caminhões usam a comunidade como estacionamento, fluxo oriundo da atividade portuária. Então, vê-se claramente uma antecipação do Porto do Rio Grande a um possível conflito. Em outra reunião:

Já nos informes, Marcelo, representando a Associação de Moradores, falou sobre a reunião que teve com o Superintendente do Porto do Rio Grande, Janir Branco. Na ocasião trataram sobre a área a ser cedida para estacionamento de caminhões e sobre recursos a serem disponibilizados para a construção/melhorias do espaço de lazer na comunidade.<sup>82</sup>

Interessante observar que o assunto, que era antes uma das prioridades da comunidade, foi apresentado apenas nos informes, mesmo tratando-se de uma "Reunião comunitária no Bairro Mangueira: prestação de contas e novas iniciativas" e ainda que em ambas as reuniões não tenham sido atribuídas ao Porto qualquer responsabilidade sobre a situação, o mesmo se coloca de forma colaborativa com a comunidade para atender suas reivindicações e resolver seus problemas.

O ProEA/PRG realiza a mediação do diálogo entre comunidade e empresas que executam obras de infraestrutura necessárias para o aumento da sua movimentação de carga, como é o caso da duplicação da BR-392. Assim, o ProEA/PRG mediou a realização de reuniões entre as comunidades que serão afetadas na duplicação do último trecho da BR-392, que dá acesso

---

<sup>82</sup><https://proeaprg.wordpress.com/2015/06/26/1563/>

ao Porto do Rio Grande. As comunidades impactadas diretamente com a realização da obra são: Vila Mangueira, Santa Tereza e BGV. Como pode ser observado nos trechos a seguir:

Contando com uma participação significativa de moradores, foi apresentado à comunidade o projeto de duplicação da BR 392, seguido de debate sobre possíveis impactos do empreendimento sobre a comunidade e indicação de alternativas para solucioná-los. Essa pauta foi finalizada com a pactuação de reuniões mais periódicas entre DNIT e comunidade como forma de acompanhamento e monitoramento de qualquer ação relacionada a obra.<sup>83</sup>

Estabelecida a intenção inicial da reunião, o projeto foi apresentado e discutiu-se os possíveis impactos da duplicação sobre aquela comunidade e as possibilidades de mitigação. Pelo traçado da duplicação, existe a possibilidade de que algumas casas tenham que ser removidas para viabilização da obra, questão esta ainda em fase de discussão técnica de engenharia - e que o ProEA acompanha diretamente, já que é área de seu escopo de trabalho junto a Linha de Ação Comunitária.

A Divisão de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Porto do Rio Grande, por meio da Programa de Educação Ambiental, acompanhou a reunião, colaborou nas discussões e buscou construir as condições para uma interlocução permanente sobre o assunto entre o DNIT e àquela comunidade.<sup>84</sup> -

A reunião contou com a presença significativa de moradores que, após a exposição da proposta do projeto, colaborou na identificação dos possíveis impactos da obra de duplicação na vida da comunidade. A proposta do DNIT é que os problemas identificados possam ser considerados no processo de redefinição e ajustes do projeto, buscando levar em conta a manutenção da cultura do lugar e a não redução da qualidade de vida da população.

[...]

A equipe do ProEA/DMASS colaborou na discussão levada a cabo, relatou experiências de debates similares em outras comunidades, apresentou informações técnicas sobre soluções para a questão da mobilidade, bem como colocou-se à disposição da comunidade para acompanhar as próximas reuniões<sup>85</sup>

---

<sup>83</sup><https://proeaprg.wordpress.com/2015/12/04/assembleia-comunitaria-na-vila-mangueira-trata-da-duplicacao-da-br-392/>. Último acesso: 06/02/2016.

<sup>84</sup><https://proeaprg.wordpress.com/2016/01/16/projeto-inicial-da-br-392-e-apresentado-a-comunidade-do-bairro-getulio-vargas/>. Acesso: 06/02/2016.

<sup>85</sup><https://proeaprg.wordpress.com/2015/12/24/programa-de-educacao-ambiental-participa-da-discussao-sobre-a-duplicacao-da-br-392-no-bairro-santa-tereza/>. Acesso: 06/02/2016.

Fica evidente o papel dessas reuniões de antecipações dos conflitos ambientais. Abre-se um debate para a comunidade a fim de que esta possa se manifestar e pautar suas preocupações para que algumas delas sejam resolucionadas com o intuito de se evitar conflitos. Cabe destacar que no Zoneamento do Porto de 2011 a área por onde passará a duplicação da BR-392 já estava prevista, evidenciando um lapso temporal de pelo menos quatro anos entre a definição da obra e a consulta à comunidade. Então, fica claro que as comunidades nunca tiveram a possibilidade de influenciar na obra, mas são importantes informantes para se antecipar aos conflitos que essa possa ocasionar.

A obra de duplicação da BR-392 é financiada com recursos do PAC e tem como principal objetivo facilitar o escoamento da produção até o Porto do Rio Grande. Nesse sentido, o ProEA/PRG trabalha como um mediador entre a comunidade e a DNIT - representado pela empresa de gestão ambiental STE, mediação da qual ele será o principal beneficiário, uma vez que essa obra atende às suas necessidades de aumentar a capacidade de importação e exportação, sendo um importante fator na competição por cargas com outros portos no Brasil.

Caracterizamos esse papel de mediação descrito e exercido pelo ProEA/PRG em duas formas de acontecer: a primeira com a comunidade e a segunda do diálogo entre agentes públicos e privados e comunidade. Através dessas duas formas de mediação do diálogo se chega a “gestão empresarial do risco social” por meio de um processo de “gestão social dos territórios”. Este, conduzido pelo Porto, envolvendo os diversos atores presentes nessas comunidades, sempre buscando a antecipação e a negociação sobre possíveis conflitos. Dessa forma, aumentando seu "estoque de capital reputacional" e obtendo a "licença social para operar".

#### **5.4.3 "Estoque de capital reputacional" e "licença social para operar"**

Além das atividades descritas acima, ainda observamos uma atuação do Porto do Rio Grande através do ProEA/PRG no vazio deixado pelo Estado na área da saúde e espaço público. Esse é o exemplo do Projeto Bem Viver

realizado "junto a um grupo de terceira idade localizado no interior do Bairro Getúlio Vargas (BGV), que se apoia na premissa da qualidade de vida" (Relatório ProEA/PRG, 2013/II). Faz parte do projeto a programação e a realização de "visita de nutricionista" para os idosos participantes, bem como a construção de uma horta na unidade de saúde e outras atividades.

Não estamos negando a importância de tais atividades para comunidade, mas estamos destacando o papel do Porto através do ProEA/PRG de assumir responsabilidades do Estado e, com isso, aumentar seu estoque de capital reputacional e obter a licença social para operar. Tal fato fica claro na fala dos entrevistados ao falarem do Porto e das atividades:

O Porto, a gente tem bastante contato através das gurias [...]. Então é muito bom. E como eu falei anteriormente o nosso grupo continua em pé graças ao Porto, se não a gente já tinha caído. Porque nós tivemos muito tempo sem educador físico e eles programaram atividades né. Então, ajudam muito a gente. Eu não tenho o que me queixar do Porto, entendesse? Eles batalharam muito para que o nosso grupo continuasse e é isso aí (Participante do Grupo 1).

E, se não fosse o Porto [...] nem esse grupo a gente teria mais, pois a Secretaria de Saúde, eles deixaram quase um ano sem educador físico, né? Então, se não fosse as gurias do Porto, isso aqui não teria andado (Participante do Grupo 1).

Fica explicitado na fala do participante do grupo a importância do Porto através do ProEA/PRG na manutenção das atividades e ausência do poder público e evidencia a obtenção da licença social para operar quando a entrevistada destaca que não tem nada do que se queixar do Porto.

Essa ocupação do espaço deixado pelo Estado público também foi observado na Vila Mangueira com a construção de forma coletiva com a comunidade de uma praça pública atrás da Escola Ramiz Galvão.

#### **5.4.4 Empoderamento ou conformação?**

O empoderamento é uma das premissas da educação ambiental crítica e do ProEA/PRG, apesar de não encontrarmos os conceitos de emancipação e transformação no ProEA/PRG versão 2005 e no Plano de Ação de 2014. Essa

premissa é ressaltada por um(a) ex técnico(a) e pelo Coordenador Geral do ProEA/PRG ao destacarem que:

O que se falou muito no Programa e deve se falar até hoje o empoderamento do sujeito na resolução dos seus próprios problemas, conflitos, angústias e assim por diante. (Ex TÉCNICO(A) DO ProEA/PRG).

A nossa relação não é de comando e controle, mas é de empoderá-los (Coordenador Geral ProEA/PRG).

O empoderar é permitir que eles possam sentar com os diferentes setores para conversar, como fica claro na fala do Coordenador do ProEA/PRG sobre o Projeto Bem Viver do BGV, ao falar das atividades e que:

Ela tem determinado alcance, mas ali a nossa percepção é que esse empoderamento que a gente quer dar para que eles possam sentar com a autoridade portuária e com os diferentes segmentos para conversar no mesmo nível é um processo um pouco mais demorado (Coordenador Geral ProEA/PRG).

Mas também fica evidente que é um processo que não está ocorrendo, pelo menos no Bairro Getúlio Vargas no Projeto Bem Viver. Ainda não se explica o que seria conversar no mesmo nível? Seria o nível cognitivo e organizativo salientado por Quintas (2006)? Pois um dos grandes problemas dessas mesas de negociação em ambientes marcados pela desigualdade ambiental é a diferença de poder. Mas como se trabalharia essas diferenças para se conversar no mesmo nível?

Nos Pareceres Técnicos *03/2011 - COPAH/CGTMO/DILIC/IBAMA e 081/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA* afirmam que:

o programa não aborda os problemas/conflitos socioambientais vivenciados por estes grupos (o que embasaria a construção de processos específicos para os mesmos) limitando a participação destes grupos, à definição de temas de interesse seriam abordados por especialistas. Isto se evidencia na apresentação da metodologia a ser utilizada na construção das diferentes linhas de trabalho a qual constaria de agendamento de reuniões com o objetivo de divulgar o Programa, da oferta de subsídios técnicos e conceituais ao corpo funcional, do levantamento de temas de interesse, dentre outras coisas



(PARECER TÉCNICO n. 081/2009 -  
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA p. 9).

sobre a metodologia proposta, o documento reafirma “o *envolvimento participativo*”. Entretanto, no que diz respeito à essa participação, verifica-se que este “envolvimento parece dar-se, tão somente, na “*construção do cardápio de temas*” ficando a participação dos trabalhadores do porto, comunidade escolar, e comunidade, em geral restrita à condição de público-alvo dos ensinamentos ministrados por especialistas (PARECER TÉCNICO Nº 03/2011 - COPAH/DILIC/IBAMA).

Fica claro pelos Pareceres Técnicos do IBAMA que a comunidade - público alvo - estava restrita a ensinamentos de especialistas com objetivo de divulgar o ProEA/PRG. Ainda destacam que entre os temas a serem escolhidos pelas comunidades para os especialistas ministrarem não se encontram os problemas/conflitos socioambientais. Isso pode ser verificado na fala dos participantes do Projeto Bem Viver.

Todas essas atividades foram desenvolvidas por eles. [Pergunto: eles trazem as atividades para vocês?]. Aham, trazem. [Pergunto: ou é construída?] Não. Não. Na maioria das vezes eles trazem material e tudo (Participante 1).

Eles que programam, eles planejam e nós fazemos (Participante 2).

Assim, nota-se que fica a cargo do ProEA/PRG a definição das atividades a serem realizadas com as comunidades. Encontramos no relatório do segundo semestre de 2013 do ProEA/PRG com as escolas frases do tipo: "Eu não quero lixo no meu bairro"; "Prepara que agora é hora do lixo ir embora!". O que nos chamou a atenção pelo tom normativo e por não abordar os problemas/conflitos socioambientais. Não encontramos qualquer debate sobre essa situação e a realidade do bairro. Esse tipo de atividade sem contextualização (pelo menos não tivemos acesso) se assemelha a um receituário de etiqueta (SANTOS *et al.*, 2013).

Assim, fica claro que atividades descontextualizadas sem trabalhar a realidade de problemas/conflitos socioambientais têm o objetivo de co-responsabilizar as comunidades pela desigualdade socioambiental histórica,

pois, todos problemas poderiam ser resolvidos ou seriam falta de amor como mostra o relatório anual do ProEA de 2014:

Todos nós certamente já entramos em contato com o seguinte princípio: **“quem ama, cuida!”** – e, de fato, concordamos com esta ideia. Entretanto, **cuidamos ainda melhor daquilo que edificamos com nosso próprio esforço e empenho, sabendo da importância de construções coletivas importantes à vida, ao convívio, ao lazer e à qualidade de vida da comunidade. Portanto, amemos e cuidemos do nosso bairro, ele pertence a todos nós!** (Relatório ProEA/SUPRG, 2014, grifos nossos)<sup>86</sup>

Essa forma de abordar os temas por especialistas tem como objetivo criar uma conformação por parte dessas comunidades referente à sua situação, se co-responsabilizando por todos os problemas/conflitos socioambientais e atuando de forma colaborativa através do diálogo para resolvê-los.

#### **5.4.5 Qual a dificuldade de se trabalhar com pescadores artesanais e regularização fundiária?**

Existe claramente um descumprimento dos pareceres técnicos do IBAMA por parte do ProEA/PRG de atuar com pescadores e no tema da regularização fundiária. Talvez por esses já serem conflitos instituídos e históricos com a atividade portuária. Assim, resolvemos trazer um pouco sobre esses dois grupos que sofrem com a desigualdade ambiental da atividade portuária.

##### **5.4.5.1A pesca artesanal - comunidades invisibilizadas**

Desde o parecer técnico 95/2005 IBAMA/DILIC se exige o trabalho por parte do ProEA/PRG com os pescadores (como ressaltado anteriormente). Essa exigência foi sistematicamente desrespeitada conforme os pareceres técnicos subsequentes - como apresentado. Como ressaltado pelo Coordenador Geral do ProEA/PRG

---

<sup>86</sup> Esse trecho foi retirado do blog do ProEA/SUPRG. Acesso: 20/07/2014.

"eles [IBAMA] tinham o entendimento que o Porto tinha que trabalhar com pescador, essa discussão eu não aguento mais"

O Coordenador Geral do ProEA/PRG, ao tentar explicar essa discussão e as sucessivas recomendações do IBAMA, diz que:

eu acho que essa discussão sobre os pescadores, ela é mais séria e complexa do que a gente imagina. Vou te dar alguns fatores. O primeiro é o seguinte: o Porto impacta sobre a atividade de pesca? Claro que impacta. Não há dúvida em que certa medida impacta, não sabemos quanto, mas impacta. Beleza, essa é uma questão. Agora, vamos colocar as outras variáveis nesse contexto aí. Você tem uma Universidade que tem os melhores curso de oceanografia do país, que ta aqui na região, que trabalha com essa questão, que não tem uma resposta definitiva de como você pode solucionar. Não processos de organização. Mas o que justifica esse processo de decadência histórica da pesca? Porque essa decadência histórica da pesca não está só relacionada com impacto do porto, tem outras questões graves ali que tem que ser pensada também, esse é um ponto. Segundo ponto tem o Fórum da Lagoa [...], que se reúne a não sei quantas décadas e não consegue encaminhar absolutamente nada. Tem um escritório específico aqui do IBAMA dedicado a essa questão, que tem dados aí dos últimos 30 anos, mas também não tem uma proposta de encaminhamento, né?

Interessante observar a relativização do impacto causado pelo Porto na atividade de pesca e a falta de resposta por instituições como Universidade e IBAMA. Destaca-se que dentro dos contratos entre Universidade e Porto existe um de prestação de serviço (n. 652/2014) para realização do monitoramento ambiental que é uma das condicionantes da LO 003/97 IBAMA. Está entre os pontos de monitoramento a ictiofauna (peixes) e determinadas artes de pesca, ou seja, o Porto e a Universidade têm gerado informações para atender a demanda da LO.

Durante os campos realizados nessas comunidades era comum escutar: "porque dragar pode e arrastar não pode?" O que demonstra que o IBAMA possui um encaminhamento para a atividade de pesca no estuário da Lagoa dos Patos como mostra a Instrução Normativa Conjunta 03/2004 MMA/SEAP. Essa IN trata especificamente da pesca nos estuário na Lagoa dos Patos em que regula os defesos e a proibição da pesca na modalidade de arrasto. Mas esse mesmo IBAMA que proíbe arrastar permite e licencia a dragagem do

canal de acesso ao Porto do Rio Grande sistematicamente, mesmo sem o cumprimento das condicionantes das respectivas licenças.

Nesse sentido, o Coordenador Geral do ProEA/PRG complementa sua fala dizendo que:

Então, a minha proposição para trabalhar com esse tema é a [...] que protagoniza essa questão porque ela é filha de pescadores e ta envolvida com a comunidade, ta envolvida com a comunidade, ta envolvida com o cooperativismo e conhece os grupos. É que a gente faça um trabalho que não repita nada da mesmice desses últimos 30/40 anos que a gente encontra uma alternativa. Então, a gente ta trabalhando, sim, com pescadores e nesse momento a gente ta fazendo um trabalho mais no sentido de mostrar quais são os direitos que os pescadores tem, aonde eles podem buscar informação. Até chegar num planejamento mais amplo (Coordenador Geral ProEA/PRG).

A gente não quer trabalhar com os pescadores diretamente sem clareza de qual é a ação. Porque a gente não quer fazer a mesma coisa que o fórum ta fazendo, que a universidade diz que ta fazendo e outros. Então, a gente quer ter um pouco mais de cuidado com essa situação (Coordenador Geral ProEA/PRG).

Os materiais que tivemos acessos mostram que o ProEA indica alguns espaços que tem participado e atividades que tem desenvolvido. Elencamos as que tivemos acesso, abaixo:

- "Nesse processo, cabe salientar que a Divisão de Meio Ambiente do Porto já busca sua inserção nesta realidade, a partir da participação nas reuniões do Fórum da Lagoa dos Patos, instância onde se discute a situação e os problemas da pesca artesanal na região estuarina e adjacente" (Plano de Ação ProEA 2014);
- "Em 2013, foi elaborado em parceria com o Escritório do IBAMA de Rio Grande e com o Ministério da Pesca e Aquicultura – MPA, um folder educativo acerca do ordenamento pesqueiro – informando sobre o conjunto de documentos necessários para a pesca no estuário, bem como oferecendo a indicação dos telefones úteis ao grupo de pescadores da região, trabalhando principalmente a Instrução Normativa Conjunta nº 03/2004 – MMA/SEAP" (Relatório de Atividades ProEA/2014);

- "O ProEA estabeleceu contato com os pescadores/moradores do Bairro Santa Tereza e Mangueira, visando perceber e compreender as demandas a partir das especificidades locais, bem como abrir o diálogo para estimular o protagonismo desses agentes sociais" (Relatório de Atividade ProEA, 2013/2º Semestre);
- "Diante da repercussão regional do trabalho do ProEA, a Prefeitura de Rio Grande, através da Secretaria de Município da Pesca – SMP, convidou nossa equipe para participar junto com os técnicos da Secretaria de uma formação na área de cooperativismo e associativismo auto gestor, ação que faz parte da política pública municipal de formação para pescadores artesanais" (Relatório de Atividades ProEA/2014);
- "Dentro da atividade apresentada anteriormente, relacionada a Gestão comunitária na Vila Mangueira, no grupo mobilizado para a reativação da Associação de Moradores fazem parte vários pescadores artesanais. E por conta desta aproximação, inicia-se um diálogo para construção de um GT da pesca dentro da associação, proposta a ser consolidada em 2015" (Relatório de Atividades ProEA/2014).

Ainda destaca que:

a atividade portuária convive e compartilha o mesmo espaço geográfico com uma das atividades mais antigas do município do Rio Grande, bem como da região: a pesca artesanal e industrial. Neste sentido, a aproximação com este grupo social, verifica-se da maior importância diante do fato que estes pescadores se constituem com uma das comunidades tradicionais mais impactadas pelas ações do Porto do Rio Grande. Diante desta relevância e a partir da metodologia já apresentada, estamos propondo a realização de um trabalho junto às comunidades pesqueiras do entorno portuário, que possibilite a construção coletiva de alternativas de equacionar/mitigar os problemas/conflitos socioambientais vivenciados por esses, conforme o Parecer Técnico 081/2009. Nesse processo cabe salientar que a Divisão de Meio Ambiente do Porto já busca sua inserção nesta realidade, a partir da participação nas reuniões do Fórum da Lagoa dos Patos, instância onde se discute a situação e os problemas da pesca artesanal na região estuarina e adjacente. (Plano de Ação ProEA, 2014, p. 14 -15)

É evidente que a inserção no Fórum da Lagoa dos Patos, atividades e pesquisas realizadas pela Universidade tratam-se de uma mesmice e sem resultados práticos. Mas o certo é que ao se conversar com pescadores

artesanais durante as saídas de campo para a pesquisa dessa tese, todos relacionam uma diminuição da pesca com a atividade portuária, principalmente a dragagem do canal de acesso e a ampliação dos molhes da Barra. Essa resistência ao trabalho com os pescadores artesanais pode ser explicada por ser a atividade que mais sofre os impactos negativos ocasionados pela atividade portuária, colocando em risco sua forma de subsistência, criando conflitos ambientais, mostrando duas formas antagônicas de uso do estuário da Lagoa dos Patos.

Além disso, muitos destes pescadores moram em áreas que são consideradas pela SUPRG de expansão portuária, sofrendo duplamente com a possibilidade de remoção, como aconteceu com a Vila das Barraquinhas.

#### **5.4.5.2 Regularização fundiária**

Os conflitos fundiários na região do Porto do Rio Grande sempre foram latentes na maior parte do tempo e presentes em muitos momentos. Como, por exemplo, a faxina do BGV na década de 1970 (CIPRIANO, 2015) e a remoção das Barraquinhas, descrito no capítulo IV. Essa foi um a questão que sempre nos trouxe muitos questionamentos ao andar por essas comunidades e nos depararmos sempre com placas com a seguinte mensagem: "Área de Expansão Portuária". Assim, precisa-se entender, como o ProEA/PRG trabalha com essa questão, uma vez que nas diferentes versões apresenta o trabalho comunitário como um de seus motes, pois apesar de sempre escutarmos os moradores das comunidades da cidade e da região falarem de uma possível remoção, sempre sentimos um silêncio por parte da Superintendência do Porto do Rio Grande.

Sobre esse assunto, um dos coordenadores da SMUHRF diz que:

são áreas que sempre tiveram que enfrentar essas questões das realocações. A Barra talvez nem tanto quanto BGV, se a gente for comparar em quantidade mesmo. O BGV muito mais, e aí pela sua localização, né? A Barra tá dentro das áreas do Porto mas ela tá lá no fim do estuário [...] Mas, conflito com o Porto o BGV teve muito mais. É só pensar nas realocações que tiveram no BGV. A São Miguel, a Recreio, a São João tudo foram se formando de realocações feitas do BGV. Na década

de 70 tu recebia uma cartinha, em três dias chegava um triângulo, botava embaixo da casa, em cima do caminhão e te leva para o outro lado da cidade (Coordenador SMUHRF).

Apesar desses conflitos históricos, um novo conflito surge em 2005 entre Porto e Comunidades, que nas palavras do coordenador da SMUHRF:

esse conflito que surgiu, a partir de 2006... 2005...2006, com o plano lá do Porto de expansão, criação das ruas, das vias [...]. A partir de 2005 se reiniciou, digamos assim, o conflito com as áreas de moradia que estavam em área de interesse do porto.

Nota-se que esse novo conflito - que perdura até hoje – tem início em 2005, mesmo ano em que é lançado o ProEA/PRG, que não faz qualquer menção a esses conflitos em sua primeira versão. O ProEA/PRG passa a atuar nesse processo, pelo menos ao que indica, a partir de 2014, conforme descrito em Parecer Técnico, que veremos no decorrer desse tópico.

Eu diria que a organização desse momento ela se deu...ela se deu primeiro por avanço constitucional e jurídico mesmo. A partir de 88, aliás, tem ferramentas, as ferramentas aí do direito a moradia pelo menos constitucionalmente estavam ali. Diria também pelo empoderamento dos moradores que começaram, se organizaram e já tinham contatos com associações de moradores, movimentos sociais de luta pela moradia, e também pelo encontro de comunidade e universidade, eu acho que esse encontro empodera aí, empoderou o processo, empoderou os moradores (Coordenador SMUHRF).

O coordenador da SMUHRF ainda ressalta que essa organização gerou uma ampla articulação e comunicação, que possibilitaram a ampliação do processo de negociação.

[...] inclusive teve comissões, várias assembléias na câmara, comissões de moradores foram a Porto Alegre negociar até com o Estado, etc. [...] Esse processo amplo de comunicações, se formou grupos de moradores, eles montaram comissões, eles iam para a câmara e se reuniram com a assembléia, faziam audiências públicas, se não me engano foram 5 ou 6 audiências públicas durante os primeiros os dois primeiros anos da questão mais tensa ali, né? (Coordenador SMUHRF).

Fato esse que aparece em relatório da Subcomissão de Regularização Fundiária da Assembléia Legislativa do ano de 2007. Essa organização "e a falta de confirmação dos investimentos além de darem visibilidade aos

interesses dos moradores em permanecerem em suas moradias, impediram que houvesse alguma remoção forçada até junho de 2010" (MARTINS, 2010).

Apesar dessa situação, em 2007, a ANTAQ destacou em um relatório de vistoria que "existe uma grande invasão de moradores dentro da Área do Porto Organizado, próxima à área de armazenagem de cargas perigosas" (ANTAQ, 2007, p. 3) e conclui dizendo que a Superintendência do Porto do Rio Grande deve tomar "providências para início da remoção da invasão de moradores dentro da área do Porto Organizado, próxima à área de armazenagem de cargas perigosas" (ANTAQ, 2007, P. 4). Nota-se um total desconhecimento de tal autarquia sobre as OCUPAÇÕES (e não invasões) históricas e os conflitos nesse período existente na região.

Interessante observar que para a ANTAQ trata-se de uma invasão e não uma ocupação. Essa visão da ANTAQ é importante, pois se baseia no direito de propriedade, ou seja, o dono da área é o Porto. Para ela, qualquer um que ocupou a área é apenas um invasor, o que é totalmente o contrário da posição da atual gestão da SMUHRF que consideram as áreas portuárias -BGV, Santa Tereza, Mangueira, Barra Nova e Barra - como ocupações urbanas consolidadas e com direito garantido à moradia. Isso mostra que a ANTAQ desconhecia totalmente a realidade e o conflito vivenciado naquele momento por aquela comunidade.

Após, esse conflito que se iniciou em 2005. Em 2007:

ainda no primeiro semestre, a Prefeitura Municipal encaminhou ao PAC projeto para investimentos que visem à solução dos problemas habitacionais decorrentes da expansão portuária. Foi aprovado um aporte de R\$ 18 milhões, aos quais serão acrescidos mais R\$ 4 milhões, à título de contrapartida do Município e Estado, totalizando R\$ 22 milhões. (ASSEMBLEIA LEGISLATIVA RS, 2007, p. 27)

Interessante observar que o relatório da Assembleia legislativa destaca que:

A FURG entregou oficialmente o Relatório Parcial do Levantamento Socioeconômico nas áreas de expansão portuária, incluindo o bairro Getúlio Vargas. Conforme encaminhamento anterior, para viabilizar o reassentamento de cerca de 380 famílias que deverão ser removidas, a



Superintendência do Porto de Rio Grande ficou com o compromisso de adquirir terras, as quais serão posteriormente repassadas à Prefeitura de Rio Grande. A alienação de terreno pertencente ao IRGA já havia sido aprovada pela Assembleia Legislativa, mas na ocasião da reunião, conforme informou o representante da Superintendência do Porto, as negociações entre o Porto e o IRGA ainda encontravam-se em andamento. Outros terrenos foram cogitados, mas não se viabilizaram negociações em função do alto custo dos mesmos (p.28).

Em 2013, O IBAMA salienta o grande conflito em torno da regularização fundiária nas localidades do entorno do Porto do Rio Grande (no Parecer Técnico 007077/2013 COPAH/IBAMA). Para o órgão:

considerando a existência de problemas relacionados ao uso e ocupação do solo na área do Porto Organizado, bem como da possível existência de passivos ambientais, deverão ser propostos os Programas de Regularização Fundiária e de Regularização de Passivos Ambientais, identificando as áreas e seus respectivos conflitos ou problemas de outra natureza e buscando as soluções.

Em Parecer Técnico(PAR. 002584/2014 COPAH/IBAMA) de 2014, o IBAMA se refere à análise de uma proposta de regularização Fundiária entregue pelo Porto do Rio Grande. Afirma que:

O documento analisado, denominado Proposta de Regularização Fundiária (2014), indica que em 2008 o Porto de Rio Grande firmou o convênio nº 003/2008 com a Prefeitura Municipal para garantir o direito à moradia às famílias que residem irregularmente em áreas sujeitas à desapropriação para futuras expansões portuárias (processo SUPRG 000058-0443/08-6). De acordo com o documento, a prefeitura teria a função de realizar o reassentamento e o porto de disponibilizar áreas para este reassentamento e repasse de recurso.

Por fim, o documento apresenta os objetivos do programa, seriam estes:acompanhar a regularização fundiária; fomentar as ações de regularização fundiária junto a Prefeitura Municipal; proporcionar o ambiente institucional adequado para efetivação da regularização da área; **realizar estudo de viabilidade ambiental das áreas descritas nas projeções da área de expansão portuária;acompanhar a realocação das famílias através do Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande – ProEA- PRG. O cronograma prevê um acompanhamento de 12 meses, porém não foram propostas ações concretas para avaliação desta instituição** (IBAMA, 2014, grifos nosso).

Nota-se que o que foi entregue ao IBAMA apenas o convênio realizado entre Porto do Rio Grande e Prefeitura Municipal do Rio Grande para a realocação das famílias que residiam no BGV ao lado do Pátio Automotivo nos Complexos Habitacionais (BGV I e II), que foram possibilitados por recursos, quase que em sua totalidade, do PAC mas que até o presente momento não foi finalizado.

O documento deixa clara a intenção do Porto do Rio Grande na expansão quando indica essas áreas como sendo de "expansão portuária" e coloca a viabilidade ambiental como um dos quesitos para as regularizações da área. Nesse processo de expansão portuária cabe ao ProEA/PRG o acompanhamento dessas famílias durante o processo de realocação, assumindo um papel de mediador e, com isso, antecipando e resolvendo possíveis conflitos, bem como evitando novos conflitos, como foi o caso de reassentamento do muro do BGV que ainda não finalizou.

O Parecer Técnico ainda solicita:

a identificação das áreas, apresentação de cadastro socioeconômico das pessoas passíveis de reassentamento, ou já reassentados, relatórios da situação atual destas, contendo avaliação dos conflitos socioambientais das desapropriações/reassentamentos e as soluções, por meio da proposição de medidas de mitigação incluindo medidas de acompanhamento técnico, para garantir condições iguais ou melhores às famílias reassentadas tanto em seu padrão de moradia, como de renda (IBAMA, 2014).

Muitas dessas informações solicitadas pelo IBAMA foram geradas através de convênio entre SUPRG e FURG, conforme descrito anteriormente em relatório da Assembléia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul sobre a regularização fundiária em 2007. Esse convênio e seus relatórios foram solicitados à SUPRG e à FAURG (Anexo). Em conversa na FAURG, informaram que não possuíam os relatórios, apenas a prestação de conta do mesmo que foi disponibilizada. Esse contrato, segundo nos foi informado (por membros da equipe), possuía também a cláusula de confidencialidade. Em publicação realizada por César Ávila Martins (que coordenou pela Universidade

o contrato) foram levantados o número de moradores de cada bairro e vila (áreas apresentadas no Capítulo 3) , conforme quadro a seguir:

<b>Localidade</b>	<b>Moradores em áreas de interesse da SUPRG</b>	<b>Porcentagem dos moradores na área de interesse da SUPRG em empregos formais</b>	<b>Porcentagem das famílias na área de interesse da SUPRG com renda até um salário mínimo</b>	<b>Porcentagem dos na área de interesse da SUPRG com escolaridade até o ensino básico</b>	<b>Porcentagem dos chefes de família que residem a mais de 10 anos em cada localidade</b>
<b>Bairro Getúlio Vargas</b>	1250	30	40	61	78
<b>Vila Santa Tereza</b>	712	30	20	60	84
<b>Barra Nova</b>	493	29	40	59	75
<b>Vila Mangueira</b>	968	26	39	59	36

Fonte: Fonte: MARTINS, C. A. A. *et al.* Relatórios da Expansão Portuária em Rio Grande. Rio Grande:FURG/SUPRG, diversos anos

Quadro 9: Moradores em áreas de interesse da SUPRG.  
Fonte: Martins (2010)

Ou seja, podemos concluir que o Porto do Rio Grande já possui parte das informações solicitadas pelo IBAMA, mas acabou por enviar apenas a parte que lhe interessava. Parte esta que mostra que o Porto já está cumprindo o que lhe foi solicitado, enviando um processo de realocação em curso sendo realizado pela SMUHRF. Em reportagem veiculada no Blog do ProEA/PRG, no dia 23/04/2015, afirmam que:

No sentido de atender as ações voltadas à mitigação de impactos, bem como de apoio às questões estruturantes como o programa de regularização fundiária do entorno portuário, a DMASS, através do ProEA, esteve reunido na última quarta-feira (22/04) na Secretaria de Município de Habitação e Regularização Fundiária para tratar do deslocamento das famílias que se encontram em áreas irregulares do Bairro Getúlio Vargas (BGV), mais precisamente próximas ao muro do Porto do Rio Grande.

Depois dessa reportagem não se teve mais nenhuma notícia e informação sobre o assunto. Como os materiais não nos foram disponibilizados fica difícil entender o papel do ProEA/PRG no processo de regularização na área do Porto Organizado. O certo é que a possibilidade de uma remoção

continua iminente e possível,mostrando que o Porto é uma cidade a parte de Rio Grande, sendo Rio Grande antes de tudo um porto.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste momento de finalização da tese, e reflexão do caminhar da pesquisa, podemos realizar algumas considerações e sínteses sobre esse processo de pesquisa, que é momentâneo e transitório. Ao pesquisar o ProEA/PRG (desenvolvido pela Autoridade Portuária - SUPRG) consideramos estar analisando todos os trabalhos de EA desenvolvidos por outros empreendimentos que co-habitam essa área (Porto Novo e Superporto), uma vez que esse trabalho é destacado a todo momento como referência por emancipar as comunidades do entorno.

Entretanto, o que constatamos com a pesquisa é que essa "emancipação" trata-se apenas de um recurso retórico usado pela equipe do ProEA/PRG, portanto pelo Porto do Rio Grande, e não se contrasta com as desigualdades ambientais em Rio Grande, que são históricas e têm recaído sobre as comunidades do seu entorno. Ao contrário, aqueles que dizem agir para emancipar, no nosso entendimento, acabam por conformar, mediar e resolver de forma negociada os conflitos ambientais, e dessa forma negligenciando as desigualdades ambientais. Isso é um agravante se considerarmos que essas comunidades, na sua maioria, possuem suas origens relacionadas a expansão do Porto.

Como demonstrado durante a tese as desigualdades ambientais que recaem sobre essas comunidades acontecem pelo ar, solo e água ocasionando problemas de saúde como, por exemplo, o baixo peso ao nascer e o aumento de doenças respiratórias. Verificamos que a Educação Ambiental é uma importante ferramenta na consolidação desse cenário, atuando na antecipação, mediação e resolução de conflitos entre empreendimentos instalados e a se instalarem e as comunidades, favorecendo dessa forma o bom andamento dos negócios.

Também se destaca o discurso do “desenvolvimento”, proferido pelo Estado, que apaga todas as mazelas e faz crer que os benefícios são para todos. Porém, o que verificamos é que, na realidade concreta, a desigualdade

ambiental e os impactos ambientais negativos têm recaído principalmente sobre as populações que vivem no entorno portuário. Assim, é importante questionar a sustentabilidade e a responsabilidade socioambiental que é a todo momento propagandeada, uma vez que ela não se verifica na prática. Dessa forma, entendemos que a responsabilidade ambiental trata-se de um recurso discursivo que busca dar sustentabilidade às atividades planejadas e atender aos interesses do capital.

Lembrando que uma das inquietações que deu início a essa tese (após duas mudanças de projeto) foi entender: qual seria o papel da Educação Ambiental nos processos de licenciamento ambiental?<sup>87</sup> Assim, pesquisar o ProEA/PRG respondia a essa inquietação, uma vez que o mesmo trata-se de uma condicionante à Licença Ambiental de Operação do Porto do Rio Grande.

Em um primeiro momento nos aprofundamos nos estudos sobre conflitos e desigualdade ambiental que marcam o processo de licenciamento ambiental. Neste caminhar verificamos a necessidade de pesquisar sobre as ferramentas de resolução negociada de conflitos, "gestão empresarial dos riscos sociais" e "gestão social do território" e, com isso, conseguimos entender que parte dos processos de Educação Ambiental tinham apenas essa finalidade.

Isso nos levou a inquirir qual seria a EA desenvolvida pelo ProEA/PRG? Pois trata-se de um Programa de Educação Ambiental desenvolvido como condicionante de um processo de licenciamento ambiental, o primeiro na área portuária do Brasil (como destacam a todo momento), e elaborado e executado em parceria com a Universidade Federal do Rio Grande, com a consultoria especializada do Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental na construção de sua primeira versão.

A hipótese ao iniciar a pesquisa era de que "o ProEA/PRG ao se posicionar e qualificar como mediador do diálogo entre comunidades e empreendimentos na área portuária tem trabalhado no sentido de garantir a

---

<sup>87</sup> Cabe destacar que a inquietação com o licenciamento ambiental me acompanha desde a graduação em Oceanografia e por ter atuado em análises de EIA/RIMAs de empreendimentos imobiliários na região de Itajaí/SC. E desde aquela época ter varias críticas a esse processo, todas no sentido de se realizar seu aprimoramento.

"gestão empresarial dos riscos sociais" e "gestão social dos territórios" conseguindo com isso antecipar, mediar e resolver de forma negociada os problemas e conflitos ambientais em conformidade aos objetivos de dar sustentabilidade às atividades do Porto do Rio Grande, bem como aos empreendimentos nas áreas sob sua responsabilidade e, assim, sendo ator ativo na configuração da desigualdade ambiental (histórica) na cidade de Rio Grande/RS/Brasil". Entendemos que os elementos levantados durante os capítulos apresentados transformam essa hipótese em Tese.

Podemos ainda evidenciar que o ProEA/PRG está inserido dentro do processo de licenciamento ambiental que tem graves problemas, podendo ser ressaltada a participação popular pautada em apenas um único momento que seria o da Audiência Pública que, via de regra, tem servido apenas para legitimar os empreendimentos. Apesar de alguns autores considerarem esse o componente zero (0) do trabalho da Educação Ambiental dentro do processo de licenciamento, nos filiamos ao estudo promovido pela FASE/ETTERN (2011) e destacamos que essa deveria ocorrer desde a concepção do Termo de Referência para a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental.

O licenciamento ambiental do Porto do Rio Grande se originou em virtude de um conflito ambiental, ou seja, por pressão da sociedade através da ONG CEA, que acabou por resultar em um acórdão judicial, ficando decidido a realização do Estudo de Impacto Ambiental e o licenciamento ambiental por parte do Porto do Rio Grande. A Universidade foi contratada para realizar tal processo, iniciando, nesse momento, a relação entre Porto e Universidade, que se estende até os dias atuais.

Vale destacar que o Porto do Rio Grande já estava instalado e em operação quando foi desencadeado o processo de licenciamento ambiental. Entendemos que em nenhum momento esteve em jogo a possibilidade de se negar a sua Licença de Operação ou mesmo rever suas atividades. Isso fica evidenciado se considerarmos a desigualdade ambiental histórica imputada por sua expansão e operação às comunidades e um sucessivo não cumprimento

das condicionantes impostas pelo IBAMA por parte da SUPRG, como se evidencia em inúmeros pareceres técnicos do órgão ambiental.

Um dos exemplos de não cumprimento das condicionantes são recomendações realizadas ao ProEA/PRG como, por exemplo, a exigência de se realizar um trabalho com os pescadores desde 2005 e que só foi implementada após 2011. Como fica evidenciado, mesmo que o trabalho seja desenvolvido existe uma grande dissonância entre o órgão licenciador e o ProEA/PRG na concepção e execução da condicionante. Assim, entendemos que a realização do trabalho é apenas para atender a condicionante da LO 03/1997 IBAMA e, com isso, evitar qualquer problema com o órgão ambiental que possa ser gerado.

Esse mesmo exemplo é explicitado com a regularização fundiária das áreas de entorno do Porto. A única certeza é que a remoção parcial ou total dessas comunidades é uma possibilidade que é sempre revivida a cada novo ciclo econômico ou interesse de uma nova atividade industrial, como aconteceu na história recente da cidade com a Vila das Barraquinhas.

Uma das marcas da atuação do ProEA/PRG nas comunidades, no nosso entendimento, é a mediação do diálogo. Que se dá de duas formas: entre Porto e comunidades e entre as comunidades e os agentes públicos e privados. Dessa forma, entendemos, que acaba por agir em prol dos seus próprios interesses e, com isso, realiza a "gestão empresarial dos riscos sociais" e "gestão social do território". O ProEA/PRG serve como mediador na antecipação e resolução negociada dos conflitos ocasionados pela atividade portuária, como fica claro no tráfego de caminhões na Vila Mangueira e com a obra da BR-392. Consegue, assim, fazer a "gestão empresarial dos riscos sociais" e "gestão social do território", aumentando o seu "estoque de capital reputacional" e obtendo a "licença social para operar".

Esse estoque e a licença social são reforçados por atividades e ações que se dão no vazio deixado pelo Estado, como no caso do Projeto Bem viver e da praça na Vila Mangueira. Essa situação torna toda e qualquer ação por



parte do Porto justificável e passível de negociação, evitando conflitos e uma possível judicialização dos mesmos.

Ainda, destaca-se a quantidade de trabalhos socioambientais desenvolvidos nessas comunidades, em sua grande maioria de Educação Ambiental pelas empresas instaladas na área do Porto Organizado que, no nosso entendimento, seguem no mesmo sentido das realizadas pelo Porto, e que tem por objetivo cumprir exigências do licenciamento ambiental. Nesse processo a escola mostra-se como a principal porta de entrada e inserção na comunidade, como fica bastante evidente na Vila Mangueira.

Percebe-se uma dificuldade por parte do ProEA/PRG em trabalhar com determinados grupos e temas, como pescadores e regularização fundiária. Em nossa compreensão, o motivo é por não conseguirem, pelo menos nesse momento, a "gestão empresarial dos riscos sociais", acabando por realizarem atividades pontuais para se atender as exigências do licenciamento ambiental, como fica evidente nos relatórios e pareceres técnicos do IBAMA. Entendemos que existe uma tendência e perspectiva de trabalho nessa linha, ainda mais se a expansão portuária continuar.

Para finalizar, gostaríamos de pontuar algumas questões que entendemos ser relevantes para esse debate e que devem ser pensadas para pesquisas futuras:

- Fica evidenciado que Rio Grande desde seu início antes de uma cidade é um porto. Assim, ela é planejada como um porto fazendo com que as desigualdades ambientais históricas permaneçam e se agravem;
- A fala/imagem de responsabilidade ambiental criada em torno do fato de ser o primeiro porto licenciado do Brasil faz com que se esqueça do motivo pelo qual se deu esse processo, e, ainda, ajuda a apagar as desigualdades ambientais. Desse modo, podemos perceber que essa responsabilidade ambiental não é verificada na realidade concreta;

-Necessidade de se repensar e estudar o licenciamento ambiental conforme os preceitos da equidade ambiental e as recomendações que apresentamos na tese;

- A participação popular no licenciamento ambiental deveria iniciar na definição e construção do Termo de Referência para a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental do empreendimento, momento em que também se deveria iniciar a Educação Ambiental.

- Rever a relação entre empreendimentos e consultorias ambientais, como é o caso da relação entre Porto e Universidade que deve ser repensada. Pois a Universidade acaba servindo como uma consultoria ambiental especializada, aceitando, inclusive, cláusulas de confidencialidade nesses contratos;

- O ProEA/PRG serve como uma importante ferramenta na obtenção da "licença social para operar" para o Porto, através do aumento do seu estoque de capital reputacional, conseguida através da mediação do diálogo com as comunidades cujo objetivo é a "gestão empresarial dos riscos sociais" e a "gestão do território".

- A dificuldade de acessar as informações marcou a realização dessa pesquisa o que também dificulta uma análise mais ampla. Consideramos este um ponto importante no debate sobre a desigualdade ambiental no município de Rio Grande;

- A necessidade de se fazer um trabalho mais amplo e sistemático junto com essas comunidades. As dificuldades de acessá-las mostram também um desgaste com a universidade e pesquisadores, o que faz com que a atuação necessite ser repensada;

Assim, claro e consciente das limitações dessa pesquisa, fica evidente a necessidade de se repensar o licenciamento ambiental e a Educação Ambiental dentro desse processo, visto que ao invés de salvaguardar os direitos das populações, tem contribuído para o aumento das desigualdades ambientais. No caso da EA apesar de um discurso crítico, - até por ser exigido

na IN 02/2012 do IBAMA - o que se encontra é um processo de conformação dessas comunidades.

Ainda, ao finalizar essa pesquisa deixo a seguinte indagação (feita pelo Prof. Henri Acselrad): por qual motivo a Educação Ambiental é sempre proposta para ser realizada com as comunidades do entorno dos empreendimentos? Sendo que são essas comunidades que irão sofrer com os impactos negativos e com as desigualdades ambientais impostas pelos empreendimentos. Não teriam que ser o público alvo da Educação Ambiental os gestores públicos e privados que planejam e autorizam os empreendimentos? Fica claro a necessidade de repensarmos a Educação ambiental e a educação ambiental no licenciamento ambiental.

## REFERÊNCIAS

ACSELRAD, Henri. As práticas espaciais e o campo dos conflitos ambientais. In: ACSELRAD, Henri (Org.). **Conflitos Ambientais no Brasil**. Rio de Janeiro: Relume- Dumará: Fundação Heinrich Böll. 2004a. p. 13 - 34.

ACSELRAD, Henri. Justiça Ambiental - ação coletiva e estratégias argumentativas. In: ACSELRAD, Henri; Herculano, Selene; Pádua, José A. (Orgs.). **Justiça Ambiental e Cidadania**. Rio de Janeiro: Relume- Dumará: Fundação FORD. 2004b. p. 23 -39.

ACSELRAD, Henri. *Apresentação*: De “bota foras” e “zonas de sacrifício” – um panorama dos conflitos ambientais no Estado do Rio de Janeiro. In: ACSELRAD, H. (Org.). **Conflito Social e Meio Ambiente no Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2004c. p. 07-18.

ACSELRAD, Henri. Sentidos da sustentabilidade urbana. In: Acselrad, Henri (Org). **A duração das cidades: sustentabilidade e riscos nas políticas urbanas**. 2 ed. Rio de Janeiro: Lamparina. 2009. p. 43 - 70.

ACSELRAD, Henri; HERCULANO, Selene, PÁDUA, José Augusto. A justiça ambiental e a dinâmica das lutas socioambientais no Brasil- uma introdução. In: ACSELRAD, Henri; HERCULANO, Selene, PÁDUA, José Augusto. **Justiça Ambiental e Cidadania**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2004. p. 9-20.

ACSELRAD, Henri; MELO, Cecilia Campelo; BEZERRA, Gustavo das Neves. **O que é justiça ambiental**. Rio de Janeiro: Garamond. 2009.

ACSELRAD, Henri; GIFFONI PINTO, Raquel. A gestão empresarial do "risco social" e a neutralização da crítica. In: **Revista PRAIAVERMELHA**. v.19. n.2. 2009. p. 51-64.

ACSELRAD, Henri; BEZERRA, Gustavo das Neves. Inserção econômica internacional e "resolução negociada" de conflitos ambientais na América Latina. In: ZHOURI, Andréa; LASCHEFSKI, Klemens (Orgs.).

**Desenvolvimento e Conflitos Ambientais.** Belo Horizonte: Editora UFMG. 2010. p. 34 - 62.

ACSELRAD, Henri. Apresentação. In: MACHADO, Carlos RS; SANTOS, Caio Floriano; ARAÚJO, Claudionor F.; PASSOS, Wagner V. (Orgs). **Conflitos Ambientais e Urbanos: debates, lutas e desafios.** Porto Alegre: Evangraf, 2013a. p. 7 - 16.

ACSELRAD, Henri. Liberalização da economia e flexibilização das leis - o meio ambiente entre mercado e a justiça. **Revista de Educação, Ciências e Matemática**, Duque de Caxias, v.3. n. 3. set/dez.. p. 62 - 68, 2013b.

ACSELRAD, Henri. Disputas cognitivas e exercício da capacidade crítica: o caso dos conflitos ambientais no Brasil. In: **Sociologias**. ano 16, n. 35. 2014a. p. 85 - 105.

ACSELRAD, Henri. O Movimento de Justiça Ambiental e a Crítica ao Desenvolvimento Capitalista Periférico: a desigualdade ambiental como categoria constitutiva da acumulação por espoliação no Brasil. In: LITTLE, Paul E. **Os novos desafio da política ambiental brasileira.** Brasília: IEB. 2014. p. 460 - 488.

ALMEIDA, Andressa Cristiane Colvara; FLORES, João Batista Teixeira; SILVA, Susana M. Veleda. Trabalho e moradia: o caso das áreas de expansão portuária do porto do Rio Grande-RS. In: **RA´EGA**, 26, 2012. P. 194 -217.

AMARAL, Tiago Farias. **Origem e evolução da atividade industrial no município do Rio Grande no contexto econômico do Estado do Rio Grande do Sul:** do final do século XIX aos meados da década de 1960. Dissertação de Mestrado do Programa de Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis. 2011. 155 p.

ANELLO, Lucia F.S. **O papel da Educação Ambiental no licenciamento ambiental.** Estudo de caso: o sistema portuário de Rio Grande. Dissertação do Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental da Universidade Federal do Rio Grande. Rio Grande 2003. 102 p.

ANELLO, LUCIA F.S. **A educação ambiental e o licenciamento no sistema portuário de Rio Grande**. Brasília: Ibama. 2006. 120 p.

ANELLO, Lucia F.S. O pré e a pós-licença: o processo educativo e a tramitação legal e burocrática do licenciamento. In: LOUREIRO, Carlos Frederico B. **Educação Ambiental no contexto de medidas mitigadoras e compensatórias de impactos ambientais: a perspectiva do licenciamento**. Salvador: IMA. 2009a. p. 83 - 104.

ANELLO, Lucia F.S.; TAGLIANI, Paulo R.A. O espaço da Educação Ambiental no licenciamento da área do porto organizado de Rio Grande. In: **Ambiente e Educação**. vol. 10. 2010, p. 129 - 147.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **Relatório Final Subcomissão de Habitação Popular e Regularização Fundiária**. 2007. 71 p.

BALANSIN, Fernando Agostinho. **Análise dos custos ambientais do Porto do Rio Grande (SUPRG): um estudo de caso**. Dissertação do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande. Rio Grande 2011. 254 p.

BERMANN, Célio. A desconstrução do licenciamento ambiental e a invisibilização social nos projetos de usinas hidrelétricas. In: ZHOURI, Andréa e VALÊNCIO, Norma. **Formas de matar, de morrer e de resistir: limites da resolução negociada de conflitos ambientais e garantia dos direitos humanos e difusos**. Belo Horizonte: Editora UFMG. 2014. p. 95 - 109.

BEZZERA, Gustavo das Neves. A "Poluência" em Magé. In: ACSELRAD, Henri (Org.). **Conflitos Ambientais no Brasil**. Rio de Janeiro: Relume- Dumará: Fundação Heinrich Böll. 2004. p. 227-238.

BOURDIEU, Pierre. **Os usos sociais da ciência: por uma sociologia clínica do campo científico**. São Paulo: Editora UNESP. 2004.

BOURDIEU, Pierre; CHAMBOREDON, Jean -Claude; PASSERON, Jean-Claude. *Ofício de Sociólogo: metodologia de pesquisa na sociologia*. 6 ed. Petrópolis: Vozes. 2007. 328 p.

BRANDÃO, Carlos. Acumulação primitiva permanente e desenvolvimento capitalista no Brasil contemporâneo. In: ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno *et al.* (Orgs.). **Capitalismo globalizado e recursos territoriais**. Rio de Janeiro: Lamparina. 2010. p. 39 - 70.

BRASIL. **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 de 02 de setembro de 1981.

BRASIL. **Constituição Federal de 1988** (Constituição Federal, Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, Emendas Constitucionais de Revisão e Emendas Constitucionais). Brasília: Senado Federal, Secretaria-Geral da Mesa, 2001.

BRASIL. **LEI nº 12.815**, de 5 de junho de 2013. Disponível em: . Acesso em: 10 dez. 2015.

BRONZ, Deborah. **Empreendimentos e Empreendedores**: formas de gestão, classificações e conflitos a partir do licenciamento ambiental, Brasil, Século XXI. Tese de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social. Museu Nacional/Universidade Federal do Rio de Janeiro. 2011. 504 p. Disponível em: [http://www.observatoriodopresal.com.br/wp-content/uploads/2011/07/Empreendimentos-e-empreendedores\\_Tese\\_Deborah.pdf](http://www.observatoriodopresal.com.br/wp-content/uploads/2011/07/Empreendimentos-e-empreendedores_Tese_Deborah.pdf)

BRONZ, Deborah. “O Estado não sou eu”. Estratégias empresariais no licenciamento ambiental de grandes empreendimentos industriais. In: **Campos**. v. 40. n. 1-2. 2013. p. 37 - 55.

CARDOSO, Adriana Lessa. Um lugar de resistência: processo de remoção dos moradores das Barraquinhas. In: **CaderNAU**, v. 4, n.1, Rio Grande: Editora da FURG. 2011. p. 95-103.

CARNEIRO, Eder Jurandir. Política Ambiental e a ideologia do desenvolvimento sustentável. In: ZHOURI, Andréa; LASCHEFSKI, Klemens; PEREIRA, Doralice Barros (Orgs.). **A insustentável leveza da política ambiental**: desenvolvimento e conflitos socioambientais. Belo Horizonte: Autêntica, 2005. p. 27 – 47.

CARVALHO, Isabel Cristina de Moura. **Educação Ambiental e a formação do sujeito ecológico**. 6 ed. São Paulo: Editora Cortez. 2012. 255 p.

CDES. **Violações ao Direito à Cidade e à Moradia decorrente de Megaprojetos de Desenvolvimento no Rio Grande do Sul**: diagnóstico e perspectivas - o caso de Rio Grande. Porto Alegre: CDES. 2013. 50 p.

CHAGAS, Priscilla Borgonhni. **Desenvolvimento e dependência no Brasil**: reflexos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no município do Rio Grande (RS). Tese do Programa de Pós-Graduação em Administração UFRGS. Porto Alegre. 2014. 239 p.

CHAGAS, Priscilla Borgonhoni; CARVALHO, Cristina Amélia. Os reflexos das contradições do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) na questão habitacional na cidade de Rio Grande. In: MACHADO, Carlos RS; SANTOS, Caio Floriano; MASCARELLO, Marcela de Avellar (Orgs.). **Conflitos Ambientais e Urbanos**: casos do extremo sul do Brasil. Porto Alegre: Evangraf. 2015. p. 55 - 70.

CIPRIANO, Diego Mendes; MACHADO, Carlos RS. A cidade do Rio Grande e a natureza na visão de um cronista do século XIX. In: **REMEA**. v. 31. n.1. 2014. p. 231 - 251. Disponível em: <http://www.seer.furg.br/remea/article/view/4280/2882>. Acesso: 15/12/2015.

CIRM - COMISSÃO INTERMINISTERIAL PARA OS RECURSOS DO MAR. **Resolução n. 006/1998/CIRM. 1998.** Disponível em:



<http://www.mma.gov.br/images/arquivo/80033/Plano%20de%20Acao%20Federal%20PAF-ZC/Res.CIRM%20006-98%20AAP.pdf>

COCCO, Giuseppe. Cidades Portuárias e políticas urbanas: entre desterritorialização e reterritorialização. In: **Anais do IV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Rio de Janeiro: PROURB-FAU-UFRJ. 2012. p. 1012 - 1018.

COLETIVO DE PESQUISADORES DA DESIGUALDADE AMBIENTAL. Desigualdade ambiental e acumulação por espoliação: o que está em jogo na questão ambiental? In: **E-cadernos CES (Online)**, v. 17, p. 164-183, 2013.

CONAMA. **Resolução CONAMA nº 001** , de 23 de janeiro de 1986. Publicado no Diário Oficial da União em 17/02/1986. Publicada do Diário Oficial da União nº 247, p-30.841 - 30.843. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res86/res0186.html>

CONAMA. **Resolução CONAMA nº 237** , de 19 de dezembro de 1997. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res97/res23797.html>

COSTA, Nadja Berenice da. **Mercúrio em materiais de aterro e sedimentos na parte urbanizada da Beira do Saco da Mangueira (Rio Grande, RS)**. Dissertação do Programa de Pós-Graduação em Oceanografia Física, Química e Geológica da Universidade Federal do Rio Grande. Rio Grande 2007. 133 p.

DIAS, Eugênia Antunes. **Desculpe o transtorno, estamos em obras para melhor servi-lo!** A Educação Ambiental no contexto da apropriação privada da natureza no licenciamento ambiental. Tese do Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental da Universidade Federal do Rio Grande. Rio Grande 2014. 254 p.

FASE; ETTERN/ IPPUR. **Relatório-síntese**: Projeto Avaliação de Equidade Ambiental como instrumento de democratização dos procedimentos de avaliação de impacto de projetos de desenvolvimento. 2011. 172 p.

FERREIRA, Maria Leticia Mazzucchi. Os fios da memória: fábrica Rheingantz entre passado, presente e patrimônio. *In: Horizontes antropológicos*. Ano 19, v. 39. Porto Alegre: UFRGS. 2013. p. 69-98.

FLEURY, Lorena Cândido; ALMEIDA, Jalcione; PREMEBIDA, Adriano. O ambiente como questão sociológica: conflitos ambientais em perspectiva. *In: Sociologias*. ano 16, n. 35. 2014. p. 34 - 82.

FURG - Universidade Federal do Rio Grande. **Estudo de Impacto Ambiental do Porto do Rio Grande**. 1997. 788 p.

GARZON, Luis Fernando Novoa. Financiamento público ao desenvolvimento: enclave político e enclaves econômicos 2010. *In: ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno et al. (Orgs.). Capitalismo globalizado e recursos territoriais*. Rio de Janeiro: Lamparina. 2010. p. 71 -100.

GERHARDT, Cleyton. Grandes Projetos de Desenvolvimento e a produção estrutural da insustentável desigualdade ambiental: das macroéticas e suas justificações às "entidades-satélite". *In: Revista Ruris* (Campinas). v.8, n.2, 2014. p. 29 - 60.

GERHARDT, Cleyton; LOPO, Rafael; SANTOS, Caio Floriano. Pólo Naval de Rio grande: ideologia neodesenvolvimentista, "alternativas infernais" e "autoritarismos tolerantes". *In: ZHOURI, Andréa e VALÊNCIO, Norma. Formas de matar, de morrer e de resistir: limites da resolução negociada de conflitos ambientais e garantia dos direitos humanos e difusos*. Belo Horizonte: Editora UFMG. 2014. p. 345 - 385.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 6 ed. São Paulo: Atlas. 2008. 200 p.

GUIMARÃES, Mauro. **Educação Ambiental crítica**. *In: LAYRARGUES, Phillipie Pomier (Coord.). Identidades da Educação Ambiental Brasileira*. Brasília: Ministério do Meio Ambiente. 2004. p. 25 - 34.

HAGUETTE, Teresa Maria Frota. **Metodologias Qualitativas na Sociologia**. 11 ed. Petrópolis: Editora Vozes. 224 p.

HARVEY, David. **Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo**. Quito: Editorial IAEN. 2014. 296 p.

HARVEY, David. **O novo imperialismo** (Trad. Adail Sobral; Maria Stela Gonçalves). 7 ed. São Paulo: Edições Loyola. 2013. 201 p.

HARVEY, David. **O enigma do capital: e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo. 2011. 224 p.

HERCULANO, Selene. Riscos e desigualdade social: a temática da Justiça Ambiental e sua construção no Brasil. **In: I Encontro da ANPPAS**. Indaiatuba/SP. 2002. p. 1 - 15.

IBAMA. **Orientações pedagógicas do IBAMA para elaboração e implementação de programas de educação ambiental no licenciamento de atividades de produção e escoamento de petróleo e gás natural**. 2005. 18 p. Disponível em: [www.ibama.gov.br/licenciamento/modulos/arquivo.php?cod\\_arqweb](http://www.ibama.gov.br/licenciamento/modulos/arquivo.php?cod_arqweb)

IBAMA. **Como o Ibama exerce a Educação Ambiental**. Brasília: Edições Ibama. 2002. 32 p.

IBAMA. **Instrução Normativa 02**, de 27 de março de 2012. Disponível em: [https://www.ibama.gov.br/licenciamento/.../arquivo.php?cod...in\\_02\\_2012](https://www.ibama.gov.br/licenciamento/.../arquivo.php?cod...in_02_2012)

IBAMA. **Parecer Técnico 002584/2014 COPAH/IBAMA**. 2014. Disponível em: <https://www.ibama.gov.br/licenciamento/index.php>

IBAMA. **Parecer Técnico n. 03/2011 - COPAH/CGTMO/DILIC/IBAMA**. 2011. Disponível em: <https://www.ibama.gov.br/licenciamento/index.php>

IBAMA. **Parecer Técnico n. 081/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA**. 2009. 14 p. Disponível em: <https://www.ibama.gov.br/licenciamento/index.php>

IBAMA. **Parecer Técnico 010/2006 - CGEAM/DISAM/IBAMA.** 2006. Disponível em: <https://www.ibama.gov.br/licenciamento/index.php>

IBAMA. **Parecer Técnico 95/2005- COHAIR/DILIC/IBAMA.** 2005. Disponível em: <https://www.ibama.gov.br/licenciamento/index.php>

IBAMA. **Parecer Técnico 000292/2014 COPAH/IBAMA.** 2014. Disponível em: <https://www.ibama.gov.br/licenciamento/index.php>

IBAMA. **Parecer Técnico 007077/2013 COPAH/IBAMA.** 2013. 36 p. Disponível em: <https://www.ibama.gov.br/licenciamento/index.php>

IBAMA. **Parecer Técnico 66/2012 - COPAH/CGTMO/DILIC/IBAMA.** 2012. 7 p. Disponível em: <https://www.ibama.gov.br/licenciamento/index.php>

IBAMA. **Parecer Técnico 68/2012 - COPAH/CGTMO/DILIC/IBAMA.** 2012. 12 p. Disponível em: <https://www.ibama.gov.br/licenciamento/index.php>

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico 2010. Aglomerados Subnormais primeiros resultados.** Disponível em: <http://www.censo2010.ibge.gov.br/agsn/>

JORNAL AGORA. **Fiscais interditam setores das plataformas P-58 e P-63.** 17/05/2013. Disponível em: <http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=8&n=43525>

JORNAL AGORA. **MPT ingressa com ação na justiça contra Quip.** 30 e 31/04/2013. Disponível em: <http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=8&n=44079>

JORNAL AGORA. **MTE interdita serviços e máquinas no ERG2.** 1 e 2/06/2013. Disponível em: <http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=8&n=44133>

KOEHLER, Pedro Henrique W.; ASMUS, Milton Lauforcade. Gestão Ambiental em Portos Organizados: uma análise baseada no caso do porto de Rio Grande, RS - Brasil. In: **Gestão Costeira Integrada.** vol. 10. n. 2. 2010. p. 201 - 215.

LAYRARGUES, Philippe Pomier. Para onde vai a Educação Ambiental? O cenário político-ideológico da Educação Ambiental brasileira e os desafios de uma agenda política crítica contra-hegemônica. In: **Revista Contemporânea de Educação**. v. 17. n. 14. 2012. p. 398 - 421.

LAYRARGUES, Philippe Pomier; LIMA, Gustavo Ferreira da Costa. Mapeando as macro-tendências político-pedagógicas da educação ambiental contemporânea no Brasil. In: **Anais VI Encontro em "Educação Ambiental"**. Ribeirão Preto. 2011. p. 1-15.

LAYRARGUES, Philippe Pomier; LIMA, Gustavo Ferreira da Costa. As macrotendências político-pedagógicas da Educação Ambiental brasileira. In: **Ambiente & Sociedade**. v. XVII. n. 1. 2014. p. 23 - 40.

LASCHEFSKI, Klemens. Licenciamento e Equidade Ambiental: as racionalidades distintas de apropriação do ambiente por grupos subalternos. In: ZHOURI, Andréa (Org.). **As tensões do lugar: Hidrelétricas, sujeitos e licenciamento ambiental**. Belo Horizonte: Editora UFMG. 2011.p. 21 -59.

LASCHEFSKI, Klemens. Governança, neodesenvolvimentismo e autoritarismo difuso. In: ZHOURI, Andréa e VALÊNCIO, Norma. **Formas de matar, de morrer e de resistir: limites da resolução negociada de conflitos ambientais e garantia dos direitos humanos e difusos**. Belo Horizonte: Editora UFMG. 2014. p. 243 - 276.

LEFEBVRE, Henri. **Direito à cidade** (trad. Eduardo Farias). 5 ed. 3. reimp. São Paulo: Centauro. 2011. 141 p.

LEITE, Aline Fernandes; MONIÉ, Frédéric. A geopolítica e a análise dos conflitos territoriais locais nas cidades portuárias. In: **Anais do I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território**. Rio de Janeiro; Porto Alegre: Editora Letra1; Rio de Janeiro: REBRAGEO, 2014, p. 1070-1081. ISBN 978-85-63800-17-6

LEROY, Jean Pierre. Flexibilização de Direitos e Justiça Ambiental. In: ZHOURI, Andréa e VALÊNCIO, Norma. **Formas de matar, de morrer e de**

**resistir:** limites da resolução negociada de conflitos ambientais e garantia dos direitos humanos e difusos. Belo Horizonte: Editora UFMG. 2014. p. 23 - 50.

LEROY, Jean Pierre; ACSELRAD, Henri. Apresentação. In: FASE/ETTERN (Org.). **Relatório-síntese:** Projeto Avaliação de Equidade Ambiental como instrumento de democratização dos procedimentos de avaliação de impacto de projetos de desenvolvimento. 2011. p. 11 -15.

LISBOA, Marijane Vieira. Violência institucional e globalização econômica: o caso brasileiro. In: **Projeto História**. n. 38. 2009. p. 231 - 244.

LOUREIRO, Carlos Frederico B. Educação Ambiental e gestão participativa na explicitação e resolução de conflitos. In: **Gestão em Ação**. v. 7. n.1. 2004. p. 37 - 50.

LOUREIRO, Carlos Frederico B. Educação Ambiental no licenciamento: aspectos legais e teórico metodológicos. In: LOUREIRO, Carlos Frederico B (Org.). **Educação Ambiental no contexto de medidas mitigadoras e compensatórias de impactos ambientais:** a perspectiva do licenciamento. Salvador: IMA. 2009. p. 19 -48.

LOUREIRO, Carlos Frederico B. Educação ambiental no licenciamento: uma análise crítica de suas contradições e potencialidades. In: **Sinais Sociais**. ano 5. n. 14. 2010. p. 10 -35.

LOUREIRO, Carlos Frederico B. **Sustentabilidade e Educação:** um olhar da ecologia política. São Paulo: Cortez. 2012.

LOUREIRO, Carlos Frederico B. LAYRARGUES, Philippe P. Educação Ambiental crítica e movimento de justiça ambiental: perspectivas de aliança contra-hegemônica na construção de uma alternativa societária. In: MACHADO, Carlos RS; SANTOS, Caio Floriano; ARAÚJO, Claudionor F.; PASSOS, Wagner V. (Orgs). **Conflitos Ambientais e Urbanos:** debates, lutas e desafios. Porto Alegre: Evangraf, 2013a. p. 245 - 274. p. 217 - 244.

LOUREIRO, Carlos Frederico B. LAYRARGUES, Philippe P. Ecologia Política, Justiça e Educação Ambiental: perspectivas de aliança contra-hegemônica. In: **Trabalho, Saúde e Educação**. v. 11. n.1. 2013b. p. 53 - 71.

LOUREIRO, Carlos Frederico B.; ANELLO, Lucia Fátima Socoowski. Educação Ambiental no licenciamento: aspectos teórico-metodológicos para uma prática crítica. In: PEDRINI, Alexandre Gusmão; SAITO, Carlos Hiroo (Orgs). **Paradigmas metodológicos em educação ambiental**. Petrópolis: Editora Vozes. 2014. p. 60 - 70.

LOPO, Rafael Martins. Do macro-discurso de pujança ao choque cultural: alguns dos impactos do Polo Naval na cidade de Rio Grande. In: MACHADO, Carlos RS; SANTOS, Caio Floriano; MASCARELLO, Marcela de Avellar (Orgs). **Conflitos Ambientais e Urbanos: casos do extremo sul do Brasil**. Porto Alegre: Evangraf. 2015. p. 71 - 90.

MARICATO, Erminia. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Editora Expressão Popular. 112 p.

MARTINS, Solismar Fraga. **Cidade do Rio Grande: Industrialização e Urbanidade (1873-1990)**. Rio Grande: FURG. 2006. 234p.

MARTINS, César Augusto Ávila. Morar e Habitar em áreas portuárias na cidade do Rio Grande-RS, Brasil. In: **Scripta Nova** - revista electrónica de geografia y ciencias sociales. vol. XIV. n.331. 2010. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn-331-30.htm> . Acesso em: 08/06/2014.

MASCARELLO, Marcela de Avellar; SANTOS, Caio Floriano dos. Rio Grande (RS): entre a expansão portuária e a invisibilidade social programada. In: MACHADO, Carlos RS; SANTOS, Caio Floriano; MASCARELLO, Marcela de Avellar (Orgs). **Conflitos Ambientais e Urbanos: casos do extremo sul do Brasil**. Porto Alegre: Evangraf. 2015. p. 41 - 54.

MEDEIROS, Víctor Alves. **O estado da arte do FPSO**. Rio de Janeiro: UFRJ/ ESCOLA POLITÉCNICA, 2015. 69 p.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. Apresentação. In: MINAYO, Maria Cecília de Souza (Org.). **Pesquisa Social**: Teoria, método e criatividade. 29 ed. Petrópolis: Editora Vozes. 2010a. p. 7 - 29.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. Trabalho de Campo: contexto de observação, interação e descoberta. In: MINAYO, Maria Cecília de Souza (Org.). **Pesquisa Social**: Teoria, método e criatividade. 29 ed. Petrópolis: Editora Vozes. 2010b. p. 61 - 77.

MIRLEAN, Nicolai; MACHADO, Maria Isabel; OSINALDI, Guillermo Martinez; DEMOLINER, Adriana; BAISCH, Paulo. O impacto industrial na composição química das águas subterrâneas com enfoque de consumo humano (Rio Grande,RS). In: **Química Nova**. vol. 28, n.5. 2005. p. 788 - 791.

MIRLEAN, Nicolai; CASARTELLI, Maria R.; GARCIA, Mariana R. Propagação da poluição atmosférica por flúor nas águas subterrâneas e solos de regiões próximas às indústrias de fertilizantes . In: **Química Nova**. vol. 25, n.2. 2002. p. 191 - 195.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. In: **RAP**. Rio de Janeiro. v. 40, n. 6. 2006. p. 975 - 995.

MONIÉ, Frédéric; VASCONCELOS, Flavia Nico. Portos, cidades e regiões: novas problemáticas, abordagens renovadas. In: **Confins**. n. 15. 2012. p. 1-3. Disponível: <http://confins.revues.org/7682>. Acesso: 19/09/2015.

NADER, Laura. Harmonia coerciva: A economia política dos modelos jurídicos. In: **RBCS**. 1996.

NÓBREGA, Michelle Rodrigues; KRUSCHE, Nisia. Diagnóstico qualitativo da poluição atmosférica em Rio Grande - RS, 2000 a 2002. In: **Geosul**. Florianópolis. v. 25. n. 50. 2010. p. 129 - 150.

ORLANDI, Eni Puccinelli. Discurso, imaginário social e conhecimento. In: **Em Aberto**. Ano 14, n. 61. Brasília. 1994. p. 53 - 59.



ORLANDI, Eni Puccinelli. O discurso da Educação Ambiental. In: TRAJBER, Raquel; MANZOCHI, Lúcia Helena (Orgs.). **Avaliando a Educação Ambiental no Brasil**: materiais impressos. São Paulo: Editora Gaia. 1996. p. 37 - 47.

ORLANDI, Eni Puccinelli. Análise de discurso: princípios e procedimentos. 10 ed. Campinas: Pontes Editores. 2012. 100 p.

PLATAFORMA DhESCA. **Relatório – Missão de investigação do direito à moradia Rio Grande – RS**. 2007. 15 p. Disponível em: [http://www.dhescbrasil.org.br/attachments/157\\_RELAT%C3%93RIO%20MISS%C3%83O%20MORADIA%20RIO%20GRANDE%20NOVEMBRO%202007.pdf](http://www.dhescbrasil.org.br/attachments/157_RELAT%C3%93RIO%20MISS%C3%83O%20MORADIA%20RIO%20GRANDE%20NOVEMBRO%202007.pdf) . Acessado em: 25/10/2012.

PLATAFORMA DhESCA. **Relatório da Missão sobre Megaprojetos de Desenvolvimento na cidade do Rio Grande – RS**. 2012. 28 p. Disponível em: [http://www.dhescbrasil.org.br/attachments/831\\_cidade\\_missao\\_rio\\_grande\\_2012.pdf](http://www.dhescbrasil.org.br/attachments/831_cidade_missao_rio_grande_2012.pdf) . Acesso em: 15/10/2013.

PORTO DO RIO GRANDE. **Regimento Interno do Conselho de Gestão Ambiental do Porto do Rio Grande**. 2012.

PORTO DO RIO GRANDE. **Regimento Interno do Conselho de Autoridade Portuária do Porto do Rio Grande**. s/d. Disponível em: [http://www.portoriogrande.com.br/site/cap\\_regimento\\_interno.php](http://www.portoriogrande.com.br/site/cap_regimento_interno.php)

PORTO DO RIO GRANDE. **Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande (ProEA – PRG)**. 2005. 22p.

PORTO DO RIO GRANDE. **Relatório de atividades do Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande– ProEA/PRG**. 2014. 89 p.

PORTO DO RIO GRANDE. **Plano de Ação em Educação Ambiental do e no Porto do Rio Grande**: Uma proposta de entrosamento entre a atividade portuária e a questão ambiental. 2014. 19 p.

PORTO DO RIO GRANDE. **Relatório anual DO Programa de EDUCAÇÃO Ambiental DO Porto do Rio Grande**. 2012 (março 2013). 47 p.

QUINTAS, José Silva. Educação no processo de gestão ambiental: uma proposta de educação ambiental transformadora e emancipatória. In: LAYRARGUES, Phillipie Pomier (Coord.). **Identidades da Educação Ambiental Brasileira**. Brasília: Ministério do Meio Ambiente. 2004. p. 113 -140.

QUINTAS, José Silva. **Introdução à Gestão Ambiental Pública**. Brasília: IBAMA, 2005. 132 p.

QUINTAS, J. S., GOMES, P. M. e UEMA, E. E. **Pensando e praticando a educação no processo de gestão ambiental**: uma concepção pedagógica e metodológica para a prática da educação ambiental no licenciamento. Brasília: IBAMA. 2006.

QUINTAS, José Silva. Educação na Gestão Ambiental Pública. In: FERRARO JUNIOR, Luiz Antônio (Org.). **Encontros e caminhos**: formação de educadoras(es) ambientais e coletivos educadores. Vol. 2. Brasília:MMA, Departamento de Educação Ambiental. 2007. p.131 - 142.

QUINTAS, José Silva. Educação Ambiental na Gestão Pública: uma entrevista com José Quintas. In: **Coleciona**. 13 ed. 2015. p. 1- 8.

RANCIÈRE, Jacques *?Comunistas sem comunismo?*, In. BADIOU, Alan [et.al.] **Sobre la idea del comunismo**. Buenos Aires: Paidós, 2010 [compilado por Analía Hounie].

RANCIÈRE, Jacques. **O desentendimento**: politica e filosofia. São Paulo: Ed. 34. 1996. 138 p.

RANCIÈRE, Jacques. **A partilha do sensível**. 2ed. São Paulo: EXO experimental org; Editora34. 2009. 72 p.

RANCIÈRE, Jacques. **O espectador emancipado**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes. 2012. 128 p.

RIBEIRO, Gustavo Lins. Ambientalismo e desenvolvimento sustentado: ideologia e utopia no final do século XX. In: **Ciência da Informação**. v.21. n.1. Brasília. 1992. p. 23-31.

RIBEIRO, Gustavo Lins. Poder, redes e ideologia no campo do desenvolvimento. In: **Novos Estudos**. n. 80. 2008. p. 109 - 125.

ROSA, Rafaella Egues da. **Representações sociais e conflitos socioambientais**: o caso do polo naval do Rio Grande. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Sociologia. Universidade Federal de Pelotas. 2015. 103 p.

SAISSE, Maryane; LOUREIRO, Carlos Frederico B. Histórico da educação ambiental no âmbito da gestão ambiental pública: um panorama desde a Sema ao ICMBio. In: LOUREIRO, Carlos Frederico B. (Org.). **Gestão pública do ambiente e educação ambiental**: caminhos e interfaces. São Carlos: RiMA Editora. 2012. p. 1 - 60.

SALATI, Paulo Ricardo. **áreas urbanas desfavorecidas do município do Rio Grande/RS**. Dissertação do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande. Rio Grande 2011. 102 p.

SANTANA, Gisele de Maria. Quarta Secção da Barra: Gênese e evolução de uma localidade situada às margens do canal de acesso ao Porto de Rio Grande/RS. In: **CaderNAU**, v. 4, n.1, Rio Grande: Editora da FURG, 2011. p. 67-94.

SANTOS, Caio Floriano; ARAÚJO, Claudionor F.; PASSOS, Wagner V; MACHADO, Carlos RS. Conflitos no centro da Educação Ambiental. In: MACHADO, Carlos RS; SANTOS, Caio Floriano; ARAÚJO, Claudionor F.; PASSOS, Wagner V. (Orgs). **Conflitos Ambientais e Urbanos**: debates, lutas e desafios. Porto Alegre: Evangraf, 2013. p. 245 - 274.

SANTOS, Caio Floriano; MACHADO, Carlos RS. Extremo Sul do Brasil - uma grande "zona de sacrifício" ou "paraíso de poluição". In: MACHADO, Carlos RS; SANTOS, Caio Floriano; ARAÚJO, Claudionor F.; PASSOS, Wagner V.

(Orgs). **Conflitos Ambientais e Urbanos**: debates, lutas e desafios. Porto Alegre: Evangraf, 2013a. p. 181-204.

SANTOS, Caio Floriano; MACHADO, Carlos RS. Conflitos Socioambientais no Extremo Sul do Brasil – debate a partir dos reflexos do polo naval de Rio Grande/RS. In: **XVI Congresso Brasileiro de Sociologia**. 2013b. p. 1-21.

SANTOS, Caio Floriano; GONÇALVES, Leonardo Dorneles; MACHADO, Carlos RS. Educação ambiental para justiça ambiental: dando mais uns passos. In: **REMEA**. v. 32. n. 1. 2015. p. 189 - 208.

SANTOS, Caio Floriano; DORNELAS, Rafaela Silva. distâncias e proximidades na lógica da desigualdade ambiental. In: **Novos Rumos Sociológicos**. v.3, n. 4. 2015. p. 61 - 83.

SANTOS, Caio Floriano; LEMOS, Cíntia Osório; OLIVEIRA, Juliana Pires; MACHADO, Carlos RS. Observatório dos Conflitos do Extremo Sul do Brasil - debate sobre a zona de sacrifício e os conflitos ambientais e urbanos. In: MACHADO, Carlos RS; SANTOS, Caio Floriano; MASCARELLO, Marcela de Avellar (Orgs). **Conflitos Ambientais e Urbanos**: casos do extremo sul do Brasil. Porto Alegre: Evangraf. 2015. p. 13 - 24.

SAUVÉ, L. Uma cartografia das correntes em educação ambiental. In: SATO, M., CARVALHO, I. (Orgs.). **Educação Ambiental**: pesquisa e desafios. Porto Alegre: Artmed. 2005. p. 17-44.

SERRÃO, Mônica Armond; MENDONÇA, Gilberto Moraes. Educação Ambiental no licenciamento. In: FERRARO, JUNIOR, L. A. **Encontros e Caminhos**: Formação de Educadoras(es) Ambientais e Coletivos Educadores. Vol. 3. 2014.p. 427- 440.

SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe. Introdução. In: SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe. **Cidade e Portos**: os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A. 1999. p. 9 - 26.

SORRENTINO, M. **Educação ambiental e universidade**: um estudo de caso. Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1995.

STEIN BACKES, MT.; MENDONZA SASSI, R.; FLORES SOARES, MC. Os fatores ambientais e sua realação com o baixo peso ao nascer no extremo sul do Brasil. In: **Enfermería Global**. n. 18. 2010.

SVAMPA, Maristella. Consenso das Commodities, giro ecoterritorial y pensamiento crítico em América Latina. In: **OSAL - Observatório social Latino Americano**, CLACSO, Ano XIII, Nov. 2012. p.15-38.

TORRES, Luiz Henrique. RIO GRANDE, 1918: A mortalidade supera a natalidade. In: **Biblos**, v. 23, n.1, p. 79 - 90. 2009.

VANZ, Argeu; MIRLEAN, Nicolai; BAISCH, Paulo. Avaliação de poluição do ar por chumbo particulado: uma abordagem geoquímica. In: **Química Nova**. v.26. n. 1. 2003. p. 25 - 29.

VIÉGAS, Rodrigo Nuñez; GIFFONI PINTO, Raquel; GARZON, Luis Fernando N. **Negociação e acordo ambiental**: O Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) como forma de tratamento dos conflitos ambientais. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll. 2014. 309 p.

ZHOURI, Andréa; LASCHEFSKI, Klemens; PEREIRA, Doralice B. Introdução - Desenvolvimento, Sustentabilidade e Conflitos Socioambientais. In: ZHOURI, Andréa; LASCHEFSKI, Klemens; PEREIRA, Doralice Barros (Orgs.). **A insustentável leveza da política ambiental**: desenvolvimento e conflitos socioambientais. Belo Horizonte: Autêntica, 2005. p. 11 - 24.

ZHOURI, Andréa; Valencio, Norma. Apresentação. In: ZHOURI, Andréa e VALÊNCIO, Norma. **Formas de matar, de morrer e de resistir**: limites da resolução negociada de conflitos ambientais e garantia dos direitos humanos e difusos. Belo Horizonte: Editora UFMG. 2014. p. 9 - 20.

ZHOURI, Andréa; OLIVEIRA, Raquel. Desenvolvimento e conflitos ambientais: um novo campo de investigação. In: ZHOURI, Andréa; LASCHEFSKI, Klemens

(Orgs.). **Desenvolvimento e Conflitos Ambientais**. Belo Horizonte: Editora UFMG. 2010. p. 11 – 31.

ZHOURI, Andréa; LASCHEFSKI, Klemens. Quando o lugar resiste ao espaço: colonialidade, modernidade e processos de territorialização. In: ZHOURI, Andréa; LASCHEFSKI, Klemens (Orgs.). **Desenvolvimento e Conflitos Ambientais**. Belo Horizonte: Editora UFMG. 2010. p. 439 – 462.

ZHOURI, Andréa; OLIVEIRA, Raquel; MOTTA, Luana. Deslocamentos múltiplos e a compulsoriedade do desenvolvimento: urbanização e barragens em face aos lugares. In: **XXXI Congresso Internacional da Associação Latinoamericana de Estudos (LASA)**. 2013. p. 1-27.

ZHOURI, Andréa. Justiça ambiental, diversidade cultural e accountability: desafios para a governança ambiental. In: **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. n. 68 2008.

## ANEXOS



Rio Grande, 05 de agosto de 2014.

Ilmo Sr. **Alexandre Caldeirão Carvalho**

Chefe da Divisão de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Porto do Rio Grande

Vimos, através desse ofício, solicitar formalmente acesso a algumas informações referentes ao Porto do Rio Grande para a Tese de Doutorado de Caio Floriano dos Santos (orientada pelo Professor Dr. Carlos RS Machado) a ser realizada junto ao Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental da Universidade Federal do Rio Grande (PPGEA/FURG).

Para tanto, listamos as mesmas:

- Cópia do Programa de Educação Ambiental da Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG) nas suas diferentes versões desde o ano de 2005;
- Acesso e cópia da Licença Ambiental de Operação do ano de 1997 e as renovações da mesma desde então;
- Acesso e cópia do PROTOCOLO JUDICIAL DE ACORDO E COOPERAÇÃO celebrado entre o Ministério Público através da Promotoria da Defesa Comunitária da Comarca de Rio Grande e a Superintendência do Porto de Rio Grande - SUPRG que resultou no licenciamento ambiental do Porto do Rio Grande;
- Cópia dos Convênios/Contratos celebrados entre a Superintendência do Porto do Rio Grande e a Universidade Federal do Rio Grande e **seus relatórios**, no que se refere: ao Programa de Educação Ambiental da SUPRG e ao mapeamento das moradias nas áreas do bairro Getúlio Vargas, Santa Tereza, Vila Mangueira, Barraquinhas (já realocada) Barra Nova e Barra. ;

Para contato e possíveis esclarecimento, bem como para a entrega das informações solicitamos que se entre em contato com:

- Caio Floriano dos Santos - Telefone: 53 9911-9179 ou 53 8114-7755;

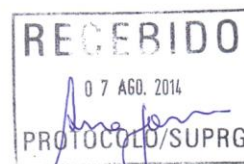
e-mail: caio\_floriano@yahoo.com.br

Desde já agradecemos pela atenção

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE - FURG  
Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação

Prof.<sup>a</sup> *Vanessa Hernandez Caporlingua*  
Coord. de PPG em Educação Ambiental

Vanessa Hernandez Caporlingua  
Coordenadora do Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental  
Universidade Federal do Rio Grande





Senhor Diretor José Carlos Resmini Figurelli (Diretor Executivo da FAURG)

Vimos por meio deste ofício solicitar algumas informações de convênios/contratos firmados entre FAURG e Superintendência do Porto do Rio Grande/SUPRG. O motivo desta solicitação é a pesquisa de Doutorado de Caio Floriano dos Santos, realizada no Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental na Universidade Federal do Rio Grande, que tem como objeto o Programa de Educação Ambiental desenvolvido pelo Porto do Rio Grande.

Exposto isso, gostaríamos de solicitar:

---

- Cópia dos convênios/contratos entre FAURG e SUPRG para elaboração e realização do Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande, sob a responsabilidade do Prof. Dr. José Vicente de Freitas;

- Cópia dos relatórios dos convênios para elaboração e realização do Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande;

- Cópia dos convênios/contratos entre FAURG e SUPRG para elaboração e realização de levantamento topográfico e delimitação socioeconômica para as seguintes áreas: muro automotivo do BGV; uma rua do Santa Tereza, Vila Mangueira; Barra Nova, Barra Velha e Barraquinhas, sob a responsabilidade do Prof. Dr. César Ávila Martins - ICHI.

---

- Cópia dos relatórios dos convênios para elaboração e realização de levantamento topográfico e delimitação socioeconômica citado anteriormente;

Pedimos que a resposta para a solicitação, se possível, seja feita por escrito. Visto que trata-se de uma pesquisa de Doutorado. Ficando o Doutorando (Caio Floriano dos Santos) responsável por ir buscar a mesma na FAURG.

Assim, os contatos do Doutorando são:

Telefone: 53 8114-7557

E-mail: santoscaiof@gmail.com

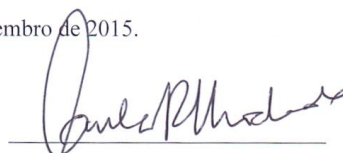
---

Desde já agradecemos pela atenção e nos colocamos à disposição para sanar qualquer dúvida.

Rio Grande, 09 de setembro de 2015.



Caio Floriano dos Santos  
Doutorando PPGEA/FURG

  
Carlos RS Machado  
Orientador IE/PPGEA/FURG

FAURG  
PROTOCOLADO EM  
Em 09/09/15  
Responsável