



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
NÚCLEO DE MEIO AMBIENTE



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GESTÃO DE RECURSOS
NATURAIS E DESENVOLVIMENTO LOCAL DA AMAZÔNIA

JOSÉ ROBERTO PEREIRA DAMASCENO

EXPANSÃO PORTUÁRIA E CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS NO MUNICÍPIO
DE BARCARENA-PA

BELÉM – PARÁ
2020

JOSÉ ROBERTO PEREIRA DAMASCENO

**EXPANSÃO PORTUÁRIA E CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS NO MUNICÍPIO
DE BARCARENA-PA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Gestão dos Recursos Naturais e Desenvolvimento Local da Amazônia (PPGEDAM), do Núcleo de Meio Ambiente da Universidade Federal do Pará como requisito para obtenção do título de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Otávio do Canto

Coorientador: Prof. Dr. Rodolpho Zahluth Bastos

BELÉM – PARÁ
2020

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará**

D155e Damasceno, José Roberto Pereira.
EXPANSÃO PORTUÁRIA E CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS
NO MUNICÍPIO DE BARCARENA-PA /
José Roberto Pereira Damasceno. — 2020.
81 f. : il. color.

Orientador(a): Prof. Dr. Luís Otavio do Canto Lopes
Coorientador(a): Prof. Dr. Rodolpho Zahluth Bastos
(Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Belém, 2020.

1. Expansão Portuária. 2. Conflitos Socioambientais. 3. Risco.
4. Amazônia. I. Título.

CDD 303.609811

JOSÉ ROBERTO PEREIRA DAMASCENO

**EXPANSÃO PORTUÁRIA E CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS NO MUNICÍPIO
DE BARCARENA-PA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Gestão dos Recursos Naturais e Desenvolvimento Local da Amazônia (PPGEDAM), do Núcleo de Meio Ambiente da Universidade Federal do Pará como requisito para obtenção do título de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Otávio do Canto

Coorientador: Prof. Dr. Rodolpho Zahluth Bastos

DATA DA AVALIAÇÃO: 13/10/2020 – 15h

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Otávio do Canto

Programa de Pós-Graduação em Gestão dos Recursos Naturais e Desenvolvimento Local da Amazônia do Núcleo de Meio Ambiente da Universidade Federal do Pará (PPGEDAM/NUMA/UFPA)
(**Orientador**).

Profa. Dra. Maria do Socorro Almeida Flores

Programa de Pós-Graduação em Gestão dos Recursos Naturais e Desenvolvimento Local da Amazônia do Núcleo de Meio Ambiente da Universidade Federal do Pará (PPGEDAM/NUMA/UFPA)

Prof. Dr. Márcio Júnior Benassuly Barros

Programa de Pós Graduação em Ciências da Sociedade (PPGCS/UFOPA)
(**Examinador Externo**)

AGRADECIMENTOS

À **Deus** pelo dom da vida, saúde e disposição para enfrentar essa jornada!

A Minha Família

Meus Pais

Oton Garcia Damasceno (*in memoriam*) e Regina Pereira Damasceno, pelo incentivo, cuidado e investimento na minha formação desde a tenra idade até mesmo no momento do ingresso ao Mestrado.

Minha esposa Geo, pelo incentivo, paciência e suporte amoroso nessa jornada.

Meus filhos Roberta e Matheus pelas horas de discussão e contribuição sobre o tema, uma decisiva ajuda para alcançar os objetivos do tema.

Minha cunhada Célia Amaral, pela disponibilidade nas avaliações e contribuições dos textos.

Ao Diogo Pereira, pela companhia e ajuda nas pesquisas de campo;

A Oneia Silva pelo cuidado com o espaço físico em casa onde desenvolvi meu trabalho, desde a lembrança de um pequeno lanche ao incentivo no sentido de terminar o trabalho.

Aos Professores

Prof. Dr. Otávio do Canto – Pelas orientações sempre seguras e presentes ao longo dessa jornada e suporte técnico que nos mostrou a importância das idas ao campo e estímulo a pesquisa.

Prof. Dr. Rodolpho Zahluth, pelas orientações e acesso a informações na SEMAS.

Profa. Dra. Socorro Flores pelos momentos de discussões acadêmicas profícuas nas questões jurídicas voltadas ao meio ambiente, sempre solícita quando provocada sobre alguma questão.

Prof. Dr. André Farias pelas contribuições durante e após a defesa da qualificação que ampliaram muito a visão crítica sobre a temática e o olhar interdisciplinar da pesquisa científica.

Aos Amigos

Andrea Coelho pelo incentivo ao ingresso no Mestrado, suporte técnico contínuo em vários momentos, longas tardes de discussão no CIMAM, e um olhar sempre atualizado, crítico e construtivo da questão ambiental.

Wando Miranda pesquisador pela ajuda e incentivo na preparação para a seleção do Mestrado.

Alisson Monteiro, por dividir sua experiência acadêmica norteando caminhos metodológicos a seguir no início do trabalho.

Ronilson Luiz pelas longas e produtivas conversas e suporte técnico ao longo da dissertação, dividindo sua experiência e lucidez ligados as questões e vivências acadêmicas;

João Garcia Reis, pelas orientações, acompanhamento, conversas e contribuições sobre dados estatísticos.

César Melo pela importante orientação metodológica, correção e posicionamento de textos;

Maria Gertrudes pela atenção, disponibilidade nas discussões e análises dos estudos de impacto ambiental, e considerações sempre atualizadas de temas ligados ao meio ambiente.

Denys Ribeiro pela amizade sempre presente e discutindo temáticas e visões que contribuíram com o desenvolvimento do trabalho;

Mauro Souza pelas discussões e sugestões de aplicações práticas do tema do trabalho, desde a discussão da nossa ideia de um criar uma plataforma com um repositório de arquivos e dados até a geoespacialização do conflito relatado por um interlocutor e suas possíveis soluções, que já será objeto de aprofundamento e futuras pesquisas;

Fabricio Gomes no suporte com ferramentas da Google, inclusive o aplicativo disponibilizado para gerar dados da região de Barcarena;

Marcelino Frota Vieira pela atenção habitual na discussão de temas envolvidos ao trabalho, e momentos de orientação;

Tom Farias (Secretário Adjunto de Agricultura da Prefeitura de Barcarena), pela grande colaboração que abriram os caminhos oportunizando um contato mais próximo com os entrevistados, sua disponibilidade ao nos levar pessoalmente até as comunidades para essa interação e contato com os entrevistados durante a pesquisa de campo;

Professor João Carlos Pereira pela voluntária colaboração de correções e ajustes de alguns textos.

Aos Amigos de turma do Mestrado

Alexandre Silva, embaixador do Marajó pelas contribuições e trocas de informações.

Alana Aires pelas contribuições e discussões em aula e no NAEA, buscando subsídios a pesquisa.

Alessandro Marçal um amigo conquistado durante o curso, que sempre dividiu sua experiência junto ao ICMBio e se demonstrou um grande suporte na análise e discussão dos assuntos relacionados ao meu tema que contribuíram sobremaneira para vencer essa jornada.

Enfim, a todos os entrevistados que contribuíram para essa nossa pesquisa. Tanto nos órgãos públicos, como nas comunidades de Barcarena.

Minha profunda gratidão a todos!

Região Norte
Ferida aberta pelo progresso
Sugada pelos sulistas
E amputada pela consciência nacional
(Trecho declamado)

[...]

*A culpa é da **mentalidade***
Criada sobre a região
Por que é que tanta gente teme?
Norte não é com M

Nossos índios não comem ninguém
Agora é só Hambúrguer
Por que ninguém nos leva a sério?
Só o nosso minério

E quem quiser venha ver
Mas só um de cada vez
Não queremos nossos jacarés
Tropeçando em vocês
Oh, não!

Ah! chega de malfeituuras
Ah! chega de triste rima
Devolvam a nossa cultura!
Queremos o Norte lá em cima!

Por quê? onde já se viu?
Isso é Belém!
Isso é Pará!
Isso é Brasil!

Belém-Pará-Brasil
(Banda Mosaico de Ravena)
Composição: Edmar da Rocha Jr

RESUMO

A pesquisa objetivou estudar a atividade portuária e sua expansão como eventual geradora de conflitos socioambientais nas comunidades do entorno da Zona Portuária do Município de Barcarena identificando e analisando esses conflitos decorrentes da instalação e operação dos portos para, ao final, propor instrumentos de mediação de conflitos. É necessário entender como os conflitos socioambientais ocorrem para motivar ações e políticas de sustentabilidade que preservem a comunidade contra recorrentes danos ambientais em seu território. Além disso, é importante promover a transparência do processo e utilizar ferramentas de gestão de conflitos em face das complexas relações territoriais, estruturando os agentes envolvidos na busca de consensos e de equidades de direitos. Os dados foram obtidos por meio de levantamento bibliográfico e documental e entrevistas individualizadas com moradores, funcionários dos portos, autoridades municipais e estaduais. Concluiu-se que a atividade portuária tem grande potencial gerador de conflitos e que a dinâmica que envolve as ações para o funcionamento dos portos de Barcarena causa danos ambientais e conflitos duradouros entre os atores: empresas portuárias; comunidade e poder público. Esses conflitos são agravados pela falta de transparência dos Estudos de Impacto Ambiental e ausência do uso de ferramentas de autocomposição para gestão de conflitos.

PALAVRAS-CHAVE: Expansão portuária. Conflitos socioambientais. Território. Risco. Barcarena.

ABSTRACT

The research aimed to study the port activity and its expansion as a possible generator of socio-environmental conflicts in the communities surrounding the Port Zone of the Municipality of Barcarena, identifying and analyzing these conflicts arising from the installation and operation of the ports to, in the end, propose instruments for conflict mediation. . It is necessary to understand how socio-environmental conflicts occur to motivate sustainability actions and policies that preserve the community against recurring environmental damage in its territory. In addition, it is important to promote transparency in the process and use conflict management tools in the face of complex territorial relations, structuring the agents involved in the search for consensus and equity of rights. Data were obtained through bibliographic and documentary surveys and individualized interviews with residents, port officials, municipal and state authorities. It was concluded that the port activity has great potential for generating conflicts and that the dynamics that involve actions for the operation of the ports of Barcarena cause environmental damage and lasting conflicts between the actors: port companies; community and public power. These conflicts are aggravated by the lack of transparency in Environmental Impact Studies and the absence of the use of self-composition tools for conflict management.

KEYWORDS: Port expansion. Socio-environmental conflicts. Territory. Risk. Barcarena.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	11
2. EXPANSÃO PORTUÁRIA E CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS NO MUNICÍPIO DE BARCARENA: DESAFIOS PARA A GESTÃO TERRITORIAL (1º Artigo)	14
2.1 INTRODUÇÃO	15
2.2 TRAJETÓRIA DO TERRITÓRIO DE BARCARENA: O SURGIMENTO DA ZONA PORTUÁRIA	17
2.3 FORÇA DE TRANSFORMAÇÃO: PERSPECTIVA DO CONFLITO E O PARADIGMA DE DESIGUALDADES NA AMAZÔNIA	22
2.4 ABERTURA DOS PORTOS DO ARCO NORTE: BARCARENA NA ROTA DE CONFLITOS	27
2.5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	37
REFERÊNCIAS	39
3. TERRITÓRIO DE RISCO: CONFLITOS E POSSIBILIDADES NA ZONA PORTUÁRIA DE BARCARENA (2º Artigo)	41
3.1 INTRODUÇÃO	42
3.2 PERCURSO METODOLÓGICO	44
3.3 REFERENCIAIS TEÓRICOS	46
3.4. RESULTADOS E DISCUSSÕES	49
3.4.1 OS PORTOS E OS SEUS IMPACTOS NAS COMUNIDADES	49
3.4.2 O PODER PÚBLICO, E AS POSSÍVEIS CONEXÕES ENTRE O CRESCIMENTO E SEUS CONFLITOS	51
3.4.3 CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS NA PERSPECTIVA LOCAL (VISITAS E ENTREVISTAS)	53
3.5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	67
REFERÊNCIAS	68
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS	70
5. REFERÊNCIAS	72
APENSO	75
NOTA TÉCNICA	76

1. INTRODUÇÃO

Para a composição desta dissertação, foram abordadas diferentes perspectivas de pesquisa e busca de conhecimento como revisão bibliográfica, pesquisa de campo e a elaboração de uma nota técnica como produto final deste estudo. Primeiramente, foram realizados dois artigos científicos para compreender melhor a trajetória da situação local da zona portuária presente no município de Barcarena, no estado do Pará e os conflitos socioambientais gerados a partir dos empreendimentos portuários que foram e estão sendo implantados na região. A partir disso, produziu-se uma nota técnica destinada aos órgãos com competências relacionadas à questão portuária, com o objetivo de reforçar e explicitar pontos de atenção que a partir dos resultados da pesquisa acredita-se que possa interferir para a redução dos conflitos com a comunidade diretamente impactada.

As respostas foram obtidas perseguindo o objetivo geral proposto de estudar a atividade e a expansão portuária como eventual geradora de conflitos socioambientais e propor instrumentos de mediação de conflitos, no Município de Barcarena.

A fim de esclarecer ainda mais o problema, teve-se como objetivos específicos:

- a) Levantar portos em operação e portos em construção no Município de Barcarena;
- b) Identificar os conflitos socioambientais resultantes do processo de operação e construção da infraestrutura portuária no Município de Barcarena;
- c) Analisar os conflitos socioambientais e suas repercussões nos Municípios de Barcarena
- d) Apontar medidas para a construção de consensos em potenciais conflitos socioambientais, propondo estratégias de prevenção e garantias de segurança para o empoderamento da comunidade local na perspectiva dos efeitos da expansão portuária.

No primeiro artigo desenvolvido tratou-se da expansão portuária no município de Barcarena que, concomitantemente, trouxe desenvolvimento e conflitos socioambientais para a cidade e seus habitantes e como isso se traduz em desafios para a gestão municipal. Nesse aspecto, essas consequências acarretam uma dualidade na avaliação deste cenário, sendo discutido no decorrer do artigo até que ponto os benefícios do objetivado desenvolvimento econômico municipal se transformam de fato em melhoria na qualidade de vida da população. Ademais é investigada a partir de revisão bibliográfica e documental uma base conceitual sobre conflitos, uma visão dos impactos e conflitos descritos nos estudos de impacto ambiental dos portos, assim como, são levantados os portos existentes em operação e os projetos de novas infraestruturas portuárias.

Visando esclarecer o papel do Poder Público no processo, o primeiro artigo abordou aspectos do marco legal que norteiam as relações com o meio ambiente e os portos dentro do ordenamento jurídico brasileiro. Dessa forma, é possível entender como os órgãos licenciadores e de fiscalização podem exercer suas atividades para reduzir os conflitos gerados na região em decorrência dos empreendimentos portuários.

No segundo artigo foi realizada uma pesquisa de campo para imergir na realidade local coletando o relato da comunidade ao redor do porto de Barcarena, empresas portuárias e órgãos públicos. Com base nisso, foi possível compreender a relação da comunidade com a empresa e descrever alguns processos geradores de conflitos. Entrevistas de comunitários e visitas a alguns portos mostram o nível de preocupação com riscos e impactos sobre a população do entorno desses portos. A confluência do arcabouço teórico com a investigação da dinâmica local possibilitou observar como a atividade portuária e a sua expansão geram e/ou intensificam conflitos socioambientais na cidade.

Ainda nesse segundo artigo estudou-se como a expansão portuária vem tornando Barcarena um território de risco, em razão da concentração desses grandes empreendimentos numa mesma região e que, ao produzirem estudos de impacto ambiental não explicitam esse acúmulo de danos e conflitos, e a sinergia existe entre eles, sendo erroneamente considerados como projetos isolados desconsiderando a realidade local e acabando por potencializar os conflitos. Para avaliar e cruzar os conflitos relatados pela população na pesquisa de campo, foram analisados os EIA/RIMA (Estudo de Impacto Ambiental / Relatório de Impacto do Meio Ambiente) dos principais portos do município evidenciando a percepção de que os estudos e seus relatórios estão cada vez mais afastados da realidade, dos fatos, das famílias e das comunidades que são efetivamente afetadas com a implantação de seus respectivos empreendimentos.

Diante do cenário descrito, construiu-se uma Nota Técnica com algumas propostas para os órgãos responsáveis pela fiscalização da lei, bem como, órgãos responsáveis pelo licenciamento e pela fiscalização da operação portuária. Nesse sentido, sugerindo uma participação ativa nos respectivos papéis que lhe são devidos, visando uma relação mais harmoniosa entre os atores do processo: População atingida; Instituições Públicas e Empresas. Nesta Nota Técnica são destacadas quatro oportunidades de melhorias para a mediação de conflitos socioambientais como instrumento de enfrentamento e diminuição das desigualdades regionais.

O primeiro ponto propositivo contido na Nota Técnica é a melhoria da transparência dos Estudos de Impactos Ambientais; Posteriormente, trouxe a pauta a melhoria do processo de

fiscalização (de condicionantes e operação dos portos); Outro ponto observado é a sugestão da melhoria do Processo de Gestão Ambiental e Governança dos Portos; Por fim, levanta-se a possibilidade de estímulo e viabilização do uso de ferramentas de autocomposição e Gestão de conflitos, como medidas de construção de consensos.

2. EXPANSÃO PORTUÁRIA E CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS NO MUNICÍPIO DE BARCARENA: DESAFIOS PARA A GESTÃO TERRITORIAL¹ (1º Artigo)

RESUMO

O artigo versa sobre o impacto da crescente demanda portuária no município de Barcarena-PA e levanta os portos existentes em operação e portos em construção no Município de Barcarena, bem como os conflitos socioambientais descritos nos estudos de impacto decorrentes dessas implantações de infraestruturas portuárias. Por isso, é importante entender e dimensionar quanto a evolução da atividade portuária no referido município contribui para intensificar os conflitos socioambientais, a partir desse conhecimento pode-se projetar ações e políticas que visem à sustentabilidade das atividades portuárias desenvolvidas e redução de conflitos. Os dados foram obtidos por levantamento bibliográfico, acessando documentos oficiais e trabalhos científicos que demonstram fatores que têm impulsionado a expansão portuária de Barcarena. Conclui-se que os portos têm um papel importante na geração de conflitos socioambientais e que existe urgência em se realizar ações que interliguem projetos e políticas intersetoriais que possam minimizar as perdas socioambientais e os prejuízos econômicos sofridos pela cidade e sua população.

PALAVRAS-CHAVE: Expansão portuária. Barcarena. Conflitos socioambientais.

ABSTRACT

The article deals with the impact of the growing port demand in the municipality of Barcarena-PA and raises the existing ports in operation and ports under construction in the Municipality of Barcarena, as well as the socio-environmental conflicts described in the impact studies, resulting from these port infrastructure deployments. It also identifies the origin of the port of Vila do Conde and its evolution. Hence the importance of understanding and measuring how much the evolution of port activity in that municipality contributes to intensifying socio-environmental conflicts, based on this knowledge, actions and policies can be designed that aim at the sustainability of port activities developed and conflict reduction. The data were obtained bibliographically by accessing official documents and scientific papers, which demonstrate factors that have driven the port expansion of Barcarena. It is concluded that the ports have an important role in the generation of socio-environmental conflicts and that there is an urgent need to carry out actions that interconnect projects and intersectoral policies that can minimize the socio-environmental losses and economic losses suffered by the city and its population

KEYWORDS: Port expansion. Barcarena. Socio-environmental conflicts. Amazon.

¹ 1º Artigo parte integrante da dissertação de mestrado do aluno José Roberto Pereira Damasceno.

2.1 INTRODUÇÃO

Para suscitar a discussão de impactos das demandas e desdobramentos que surgem junto aos Portos de Barcarena (PA), é necessário considerar a carga histórica do modelo de ocupação da Amazônia, com suas peculiaridades e controvérsias que a região carrega nesse contexto da Amazônia Brasileira. Para isto, deve-se pensar o território a partir da identificação e análise dos conflitos existentes nesse cenário, visto que o crescimento do setor portuário está relacionado com o aumento da demanda de cargas. No âmbito desse artigo buscou-se levantar portos em operação e portos em construção no Município de Barcarena, identificando os conflitos socioambientais descritos nos EIA/RIMA, resultantes do processo de operação e construção da infraestrutura portuária no Município de Barcarena;

O município de Barcarena se transformou em um polo produtivo estratégico para economia do Pará desde a criação do complexo de produção de alumínio na década de 70, estimulada pelo que representou à época a síntese da política de desenvolvimento do Governo Federal. Essa política foi aplicada à Amazônia por meio do Segundo Plano de Desenvolvimento da Amazônia (II PDA), onde o setor minero-metalúrgico se destacou como objetivo do Programa Grande Carajás – PGC. Nesse projeto houve a materialização da influência dos poderes hegemônicos estatais e empresariais (multinacionais) a partir de um acordo internacional entre Brasil e Japão, para a implantação de um complexo minero-metalúrgico em Barcarena. Sob a ótica de Herzeu (2015), a partir dessa demanda surge a necessidade por um complexo portuário e então foi planejada a ocupação completa de uma parte do município, para o funcionamento dessa estrutura portuária.

Nessa linha, o presente trabalho tem como objetivo levantar os portos em operação e os projetos de novas infraestruturas portuárias, bem como, perceber os conflitos socioambientais existentes na Zona Portuária de Barcarena, decorrentes da instalação dos Portos. O porto de Vila do Conde inaugurado em 1985, por ser anterior a resolução 01/86 - Conama, não foi submetido às exigências da resolução 01/86, que inseriu a exigência prévia dos estudos de impacto ambiental.

Diante do cenário que se apresentou na zona portuária de Barcarena, refletiu-se sobre proposições que pudessem minimizar os impactos que geram os conflitos socioambientais existentes, chamando a atenção para a necessidade de se elaborar um planejamento estrutural para o município, para que este seja capaz de aplicar um modelo de desenvolvimento econômico que reflitam os valores que circulam na economia local em benefícios efetivos para atender aos anseios da população, com acesso à moradia digna, à saúde, à segurança, à geração de emprego e ao meio ambiente equilibrado, conforme determina a Constituição Federal

Brasileira de 1988, em seu artigo 225. Acerca desse meio ambiente, o relatório Brundtland, apresentou um novo olhar sobre o desenvolvimento sustentável, definindo-o como o processo que “*satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades*”. O jurista ambientalista Paulo Leme Machado² cita a Rio Eco92, para dizer que neste evento a prioridade era o cuidado com o meio ambiente sustentável, por conta do direito do ser humano ao meio ambiente equilibrado. Entretanto, Machado (2012) complementa em seus ensinamentos destacando que, atualmente não só o homem é objeto de preocupação, mas toda a cadeia de seres vivos que compõem o sistema do meio ambiente.

Por tudo isso, a metodologia adotada no presente artigo consistiu como já dito, em identificar e analisar dados de órgãos oficiais e textos científicos acerca do tema analisado, que nos permitam compreender os reflexos dos conflitos socioambientais, através de uma linha do tempo iniciada com a implementação da política desenvolvimentista na década de 60, observados antes e após a criação dos Portos. Construindo a partir da leitura dessa bibliografia, uma base conceitual e teórica referente ao objeto da pesquisa, dialogando com as teorias de Acselrad (2004), Canto (2012) e Dahrendorf (1992) para articular com o projeto de desenvolvimento que circundou o nascimento da região portuária de Barcarena. Tratando-se, portanto, de uma pesquisa exploratória e descritiva, baseada nas informações bibliográficas e documentais.

Desse ponto, buscou-se o caráter analítico e crítico para aprofundar as reflexões suscitadas pelo fenômeno na região para responder a seguinte pergunta: Como a implantação e a expansão portuária, afetam ou provocam conflitos socioambientais, na zona portuária de Barcarena decorrentes da operação desses Portos? Nesta etapa, levantou-se os portos em operação e os projetos de expansão, trazendo ainda alguns aspectos do marco legal que norteiam as relações com o meio ambiente e os portos dentro do ordenamento jurídico brasileiro.

Foram igualmente objeto de atenção e análise dados do IBGE sobre o Cadastro Único do governo federal – CadÚnico, que nos traz dados mais recentes relacionados com famílias e pessoas no Cadastro Único, famílias atendidas pelo Bolsa Família e identificação de Grupos Populacionais Tradicionais e Específicos. O CadÚnico tem como objetivo identificar todas as famílias de baixa renda existentes no país, para fins de inclusão em programas de assistência social e redistribuição de renda. Essa informação nos permite observar o paradoxo de um município com PIB *per capita* alto, mas com parte significativa da população atendida em programas sociais.

² MACHADO, Paulo Affonso Leme. Direito ambiental brasileiro. 21ª ed., Malheiros. São Paulo. 2012. Pág. 91.

2.2 TRAJETÓRIA DO TERRITÓRIO DE BARCARENA: O SURGIMENTO DA ZONA PORTUÁRIA

Existiram processos sócio-políticos na formação do território de Barcarena que trazem um olhar essencial para o panorama contemporâneo. Esses processos geram necessariamente conflitos e, decorrente disso, há uma carga histórica remanescente na cidade. Dessa forma, constrói-se um caminho a fim de melhor elucidar que fatores contribuíram gradualmente para a instalação dos conflitos socioambientais no entorno dos Portos de Barcarena.

Para a melhor compreensão desse cenário devem ser observados os seguintes aspectos: a política desenvolvimentista e os grandes projetos na Amazônia; fatores econômicos que geram interferência no território; a cooperação com Japão; o projeto minero-metalúrgico no município de Barcarena; o surgimento dos portos; as desapropriações de áreas e deslocamentos forçados das comunidades nativas.

Nesse sentido se partiu da necessidade de uma articulação com o contexto histórico de Barcarena que demonstre como o município vem sendo afetado por esses fatores, ao longo de sua trajetória, observando esses efeitos em dois momentos, antes do surgimento dos portos e após a existência deles, identificando ainda, os motivos dessa tendência à expansão, em função das demandas que têm se apresentado.

Antes da presença dos europeus na Amazônia, Barcarena era habitado pelos povos Gibiríe e Mortiguara, entre outros povos indígenas do tronco Tupi, que até 1643, se organizavam e ocupavam as margens dos rios, subsistindo daquilo que a natureza lhes oferecia. Por volta do final do século XVII, os europeus ocuparam as terras dos indígenas, interferindo de forma severa na sua cultura com a chegada das missões religiosas dos jesuítas que perduraram até 1758, quando os portugueses resolvem expulsar estes religiosos para fundar o vilarejo³ de Barcarena e Conde. No período da República do Brasil, Barcarena foi emancipada pelo Decreto-Lei nº 4.505 de 30 de dezembro de 1943, quando ainda predominava a atividade rural de subsistência, com a plantação de milho, de mandioca, da pesca e da extração de seringa.

Esse município e sua formação guardam as características peculiares aos conflitos existentes na região amazônica. O Município de Barcarena que é nossa área de estudo, está situado na região geográfica Intermediária de Belém, assim como na região geográfica Imediata de Belém, de acordo com a nova classificação do IBGE de 2017, posto que, desde 1989, eram

³ Foi assim que a missão dos Gibiríe passou a ser denominada de freguesia de São Francisco Xavier de Barcarena, em homenagem a uma cidade dos arredores de Lisboa, que igualmente possui o nome de Barcarena. Esse vilarejo que em 1897 foi elevado ao *status* de Vila pelo projeto de lei do senado da Câmara de Belém.

classificadas em mesorregiões e microrregiões geográficas. O município tem uma área de 1.310,588 Km², fica distante 25 Km em linha reta da cidade de Belém. Limita-se ao norte com a baía do Guajará e o município de Belém; ao sul com o município de Moju e Abaetetuba; a leste com a baía do Guajará e o município do Acará e a oeste com a baía do Marajó. É nessa amplitude que Barcarena se localiza enquanto objeto dessa pesquisa, e enquanto alvo de disputa territorial gerada pelos grandes projetos na região amazônica e nesse estudo com o foco nos Portos.

Com a região amazônica brasileira no centro do interesse desenvolvimentista, os grandes projetos, apoiados por programas de incentivos fiscais, foram avançando e deixando uma marca sobre o território da disparidade entre a proposta de avanço para região e os reflexos sobre a realidade local. Nesse contexto o Projeto Jari⁴ marcou, em 1967, o começo desse período de implantação de grandes projetos na região, nesse caso para produção de celulose de madeiras.

Assim o discurso sobre Amazônia legal foi se consolidando e teve seus limites revisados diversas vezes em virtude das mudanças da divisão política do Brasil. Desde 1943 com a criação da Assim em 2007 a SUDAM (Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia) ficou com a gestão de uma área aproximada de 5.217.423 km², que abrange 61% do território nacional, onde vivem mais de 20 milhões de brasileiros, e integra os estados do Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins, Mato Grosso e o Maranhão, nos termos do art. 2º da Lei Complementar n°. 124, de 03.01.2007. Barcarena está dentro desse universo e submetido ao debate da Amazônia legal.

O Programa Grande Carajás (PGC), surgiu em 1980 e abrangia os estados do Maranhão, Goiás e especialmente o Pará. O apelo ao Pará se devia ao fato de seu potencial energético e mineral. Assim Barcarena se viu imersa pela primeira vez nas articulações de um Grande Projeto e todas as contradições e promessas que vem carregada nesse aspecto. Com a finalidade de tornar mais célere a operacionalização dos projetos minero-metalúrgicos na Amazônia, o Governo Federal concentrou as principais ações e projetos macro e microeconômico, sintetizado com a implantação de empresas produtoras de alumina e alumínio primário em Barcarena (além da extração de minério de ferro na Serra dos Carajás). A estrutura

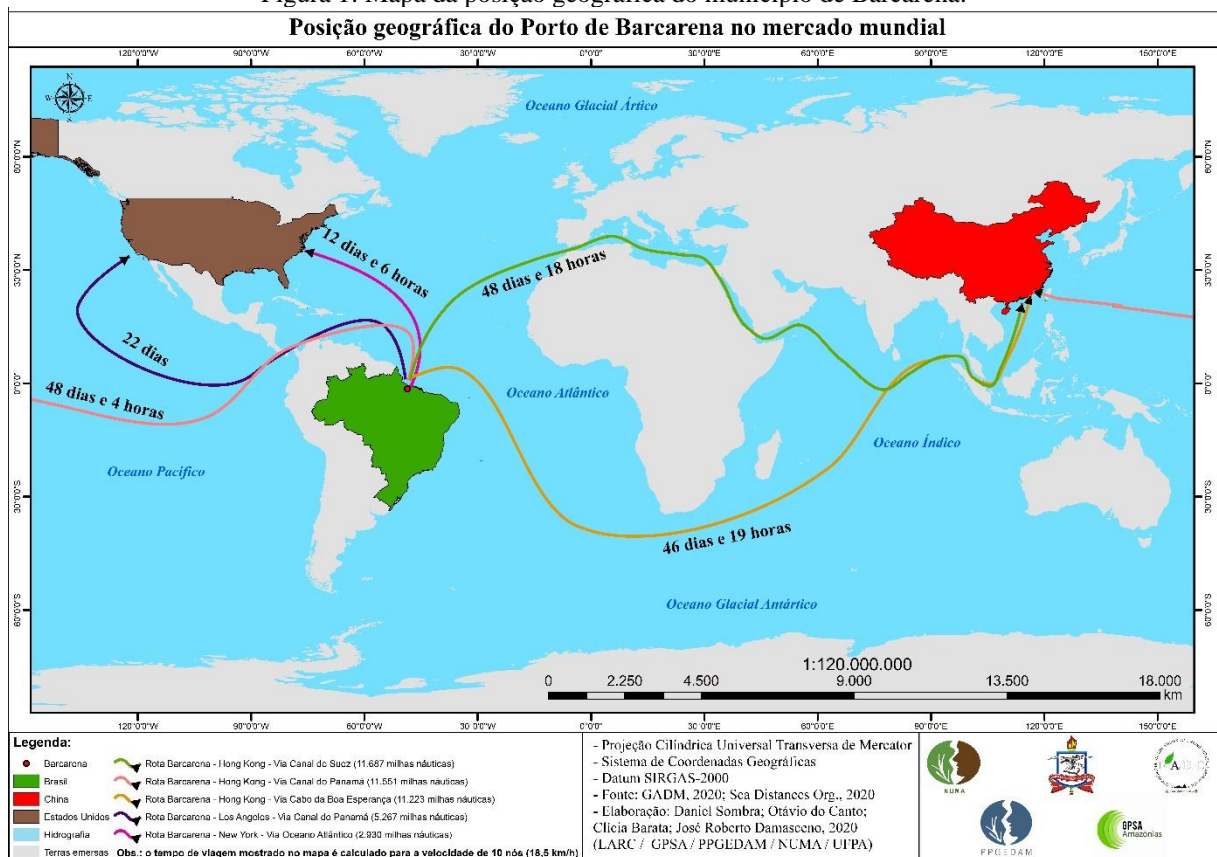
⁴ O Projeto Jari de 1967 voltado para a extração e à produção de madeiras para celulose (FGV-CPDOC), deu início à fase de implantação de grandes projetos na região (CARDOSO & MULLER, 2008; MELLO, 2006; GONÇALVES, 2001). Com a realização de obras de infraestrutura nas áreas de comunicação, transporte e energia, primordial até 1974, quando foi criado o Programa de Polos Agropecuários e Agro minerais da Amazônia (Polamazônia), cujo objetivo era promover o aproveitamento integrado das potencialidades agropecuárias, agroindustriais, florestais e minerais, na Amazônia (CÂMARA DOS DEPUTADOS).

que se ergueu no território comportava a construção da *company town*, da estrada de ferro, das instalações portuárias e de uma usina hidrelétrica em Tucuruí.

A escolha de Barcarena para abrigar o grande projeto minero-metalúrgico de produção de alumínio teve início com a crise mundial do petróleo em 1973, acabou influenciando o mercado internacional de alumínio, e levou o Japão, grande consumidor de alumínio, a buscar parceiros para produção de alumínio primário, e que ofertassem vantagens no custo da produção, com custos mais reduzidos em áreas como, mão de obra, energia elétrica, legislação ambiental flexível e até frágil, fez do Brasil e em particular, Barcarena uma opção viável naquele cenário. e a cooperação entre Brasil e Japão foi formalizada em 1976.

Esse peso na política externa articulou o governo brasileiro a se responsabilizar pela construção de infraestruturas portuária, para atender os projetos de transformação industrial da bauxita e produção em larga escala de alumínio e alumina. Assim se originou ao Porto de Vila do Conde inaugurado em 1985, com objetivo de ser o terminal de operação de cargas da ALBRAS e ALUNORTE, sob administração da Companhia das Docas do Pará – CDP. Isso também se relacionou com a localização territorial da cidade em relação aos mercados internacionais.

Figura 1: Mapa da posição geográfica do município de Barcarena.



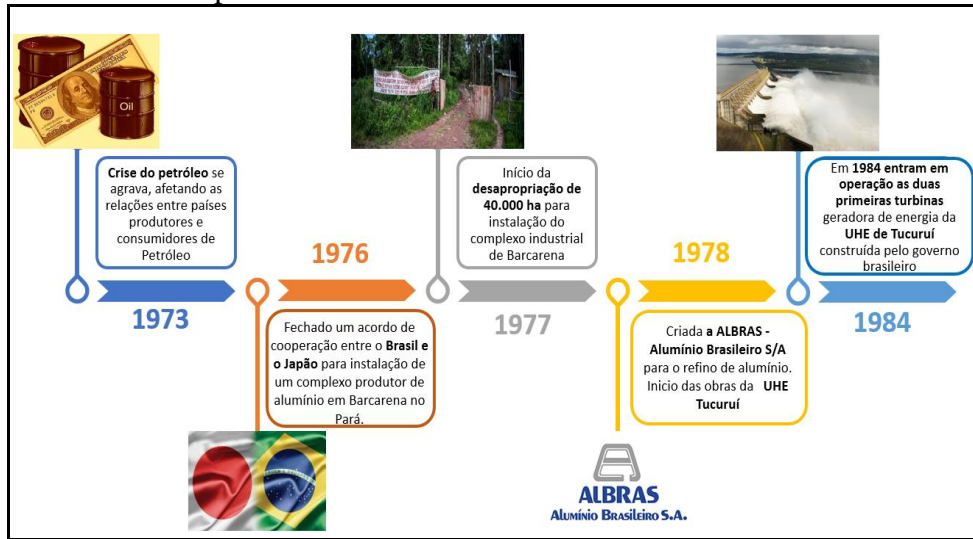
Fonte: GADM, 2020. Elaboração: LARC (NUMA/UFP), 2020.

É nesse contexto que se observa no município de Barcarena uma precarização em relação a comunidade e a infraestrutura disponível para uma qualidade de vida. Isso ocorre por conta da transformação de uma área da cidade em distrito industrial, bem como outra parte em zona portuária, sem o devido investimento em infraestrutura necessário para atender as novas demandas sociais. Demandas essas surgidas com o distrito e, mais adiante, com a expansão do complexo portuário, responsáveis pelas mudanças econômicas e sociais de grupos tradicionais, pescadores, extrativistas e camponeses.

É indubitável que todas essas transformações afetaram duramente o território e, sobretudo às comunidades nativas, visto que não houve um correspondente cuidado do Poder Público, em atentar quanto aos efeitos sobre as comunidades. Na verdade, o que se percebeu, foi a incapacidade em desenvolver políticas públicas para enfrentamento das situações apresentadas, assim como a fiscalização e cobrança na mesma escala, das ações das empresas portuárias quanto aos reparos sobre os danos decorrentes de suas operações. Desta forma, as negligências contribuíram para acentuar as diferenças sociais, econômicas e culturais historicamente negligenciadas no Brasil no âmbito de Barcarena, motor de vários conflitos.

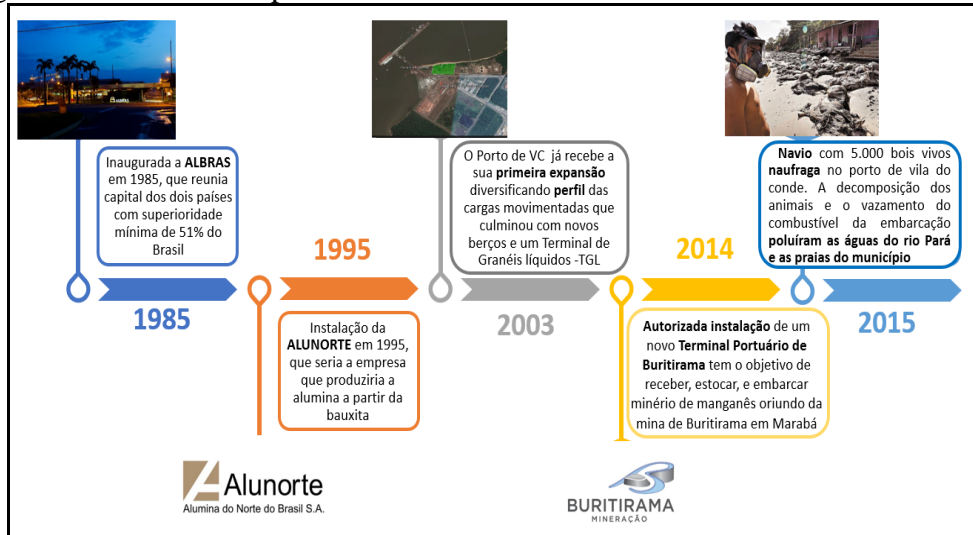
Todas essas dificuldades potencializaram os conflitos já instalados, permitindo que eclodissem outros, desde a desapropriação, deslocamento forçado de famílias à degradação do meio ambiente. Demonstra-se notória a insuficiência e por vezes ausência de serviços públicos essenciais, acarretando desde incidências de tráfico de drogas à prostituição infanto-juvenil, do desemprego à escassez de educação de qualidade. Esses desdobramentos marcam como o avanço do capitalismo se sobrepôs àqueles extremamente vulneráveis (ROCHA e MORAES 2018). Toda essa trajetória do processo de implantação do complexo minero-metalúrgico de Barcarena, suas infraestruturas, alguns fatos marcantes e novos projetos procuramos demonstrar no infográfico da linha do tempo nesse período de 1973 a 2018.

Figura 2: Linha do Tempo em Barcarena – 1973 a 1984



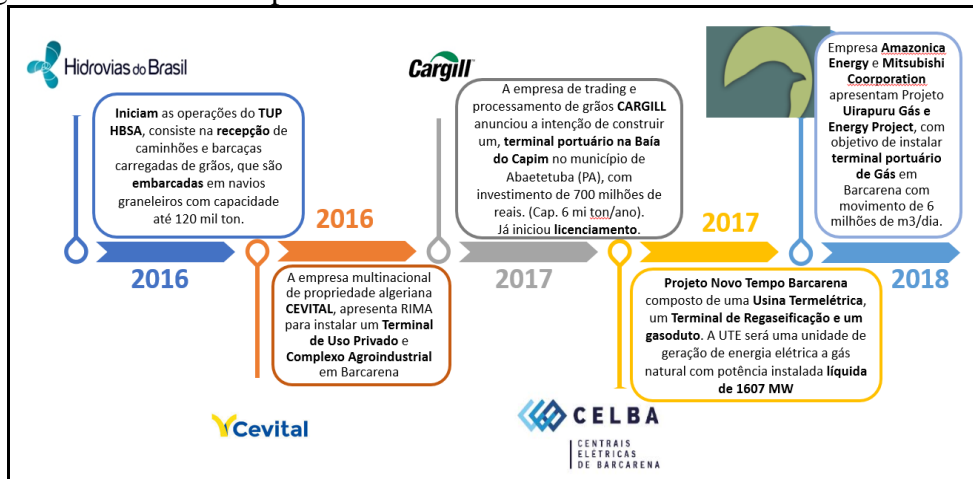
Fonte: Elaborado pelo Autor, 2019.

Figura 3: Linha do Tempo em Barcarena – 1985 a 2015



Fonte: Elaborado pelo Autor, 2019.

Figura 4: Linha do Tempo em Barcarena – 2016 a 2018.



Fonte: Elaborado pelo Autor, 2019.

Com isto, situamos temporalmente o município de Barcarena e o trajeto de alguns dos eventos políticos e históricos que influenciam no contexto do objeto de pesquisa, como a criação entre outras estruturas, o primeiro Porto e na sequência a zona portuária compreendida pela extensão da orla de Barcarena. De modo a entender melhor o presente e as perspectivas futuras da cidade foram traçada uma linha de raciocínio com base nos fatos ocorridos que ao longo do tempo originaram ou potencializaram os conflitos que Barcarena vivencia para poder identificá-los no decorrer do estudo.

2.3 FORÇA DE TRANSFORMAÇÃO: PERSPECTIVA DO CONFLITO E O PARADIGMA DE DESIGUALDADES NA AMAZÔNIA

As mencionadas políticas desenvolvimentistas evidenciam as relações entre os projetos de modernização da Amazônia e os conflitos socioambientais decorrentes delas, especialmente quando se percebe o espectro de impactos originados, a partir daquele modelo de planejamento que foi aplicado para a Amazônia. No entanto, essa grande engenharia social se revela fictícia, quando lida com a herança portuária, marcada por uma espécie de risco sacrificial aceito, que Viégas (2019) - descreveu como “Zonas de Sacrifício”. De acordo com o autor essas “zonas” são percebidas em determinadas áreas geográficas, a partir da concentração de empreendimentos e instalações, geradoras potenciais de riscos de danos ambientais e conflitos sociais. É esse contexto que se observa presente nas comunidades de baixa renda do entorno portuário do Pará.

Não se mostra razoável à população local arcar com “todo sacrifício” em nome do sucesso do desenvolvimento de empreendimento de terceiro. Além dessa carga incluir suportar a “alta cota” de danos ambientais como a poluição, resíduos tóxicos, contaminação de cursos d’água, degradação de atividades produtivas tradicionais como a pesca e, toda sorte de repercussões na saúde e segurança pública, que afeta a qualidade de vida dessa população.

O recorte teórico aqui escolhido discute se a operação e expansão portuária têm de fato potencializado ou não os processos de conflitos socioambientais no entorno das áreas de suas implantações no município de Barcarena.

Articulando assim, o conflito na perspectiva de Dahrendorf (1992), que propõe a tese de que:

O conflito social seria funcional à sociedade, pois ele é o próprio motor transformador da história. Segundo sua argumentação, o conflito representa o fomentador, o papel constante, o sentido e o efeito da evolução das sociedades humanas, nas suas partes e no conjunto. Dahrendorf (1992).

Segundo Canto (2012), os conflitos, como condições inerentes ao ser humano, podem ser compreendidos a partir do entendimento das diversas formas de interação entre indivíduos, grupos sociais, organizações, empresas, comunidades etc. Dependendo do ponto de vista, pode ser bom ou ruim, mas traz no seu processo a possibilidade de mudança e transformação. Então é algo necessário na composição de soluções para qualquer demanda, seja de uma forma individual ou coletiva

Entretanto, o ambiente e o contexto que cada interlocutor traz como “verdade”, o seu entendimento do fato em concreto, demonstra a importância de se compreender formas de mediar conflitos e buscar consensos, trazendo a percepção do ponto de vista do outro, ou de um terceiro equidistante das partes. Nesse raciocínio, há um esforço empreendido para balancear e construir uma ponte de modo que a mediação se concretize.

Para se compreender o conflito socioambiental temos que buscar entender as múltiplas perspectivas sobre o tema, pois o conflito surge quando já houve uma atividade que modificou um determinado estado de natureza ou que o fará de maneira previsível, como observamos nos estudos de impactos ambientais. O conflito seria, então, o significado de uma mudança real ou potencial.

Canto (2012) demonstra ainda que existem duas perspectivas de abordagens sobre conflitos: a primeira identifica os conflitos pela perspectiva da qual eles são observados como distúrbios nos sistemas sociais, requerendo empenho dos atores para retomar o equilíbrio do referido sistema. A segunda perspectiva aborda os conflitos como uma característica intrínseca de todo sistema social e que se definem como propulsores de mudanças. Neste caso, não haveria resolução definitiva dos conflitos, sendo o consenso uma mera contingência (FERREIRA, 2004 apud CANTO, 2012).

Não se pode perder de vista que está intrínseco todo um padrão de uma sociedade, cujos processos de interação estão sempre buscando o equilíbrio natural do sistema quando este tende a um desequilíbrio. De modo que se persistir os significados materiais dessas relações acabam levando ao enfrentamento e soluções unilaterais, fugindo da busca da mediação e abrindo espaço para soluções antidemocráticas, sem a participação coletiva e perda da representatividade dos sujeitos envolvidos e possível embate ineficaz entre as partes.

Acselrad (2009) demonstra que no Brasil, do pós-guerra até os anos oitenta, a houve o que ele chamou de “fordismo periférico”, com os grandes projetos de apropriação do espaço praticados pelo Estado desenvolvimentista. Esse modelo se caracterizou pelas grandes obras de infraestrutura, portos, grandes barragens, projetos de mineração e irrigação para agroindustrialização, eletrificação, cujo resultado foi o avanço da extração de materiais/emissão

de efluentes e resíduos onde o crescimento se apoiou na exportação e a concentração da renda. Ele chama atenção para além dos conflitos ambientais causados pelo desenvolvimentismo autoritário, demonstrando o aumento de litígios originados na desregulação do ambiente, fruto da flexibilidade das normas ambientais e da precarização das agências públicas que deveriam aplicá-las. Diante desse cenário conflituoso, a mediação, se mostra como um caminho.

A mediação de conflitos está prevista no ordenamento jurídico brasileiro notadamente na Lei Federal nº 13.140 de 2015, que dispõe sobre a mediação entre particulares como meio de solução de controvérsias e sobre a autocomposição de conflitos no âmbito da administração pública, e aqui observa-se a visão de Luis Alberto Warat:

A mediação é: A inscrição do amor no conflito; Uma forma de realização da autonomia; Uma possibilidade de crescimento interior através dos conflitos; Um modo de transformação dos conflitos a partir das próprias identidades; Uma prática dos conflitos sustentada pela compaixão e pela sensibilidade; Um paradigma cultural e um paradigma específico do Direito; Um modo particular de terapia; Uma nova visão da cidadania, dos direitos humanos e da democracia. (WARAT, 2004, p.67).

Assim sendo, deve-se buscar a construção de medidas de superação necessárias a uma diligente composição e resolução dos conflitos que ali se desenvolvem, utilizando as vias negociadas como ferramenta do amplo acesso à justiça (art. 5º, XXXV, C.F/88).

Sales (2017, p. 105), em sua tese de doutorado, discute a construção de consensos em conflitos socioambientais, afirmando o seguinte:

A negociação, enquanto gênero que abriga diversas formas consensuais de resolução de disputas, com foco no diálogo das partes e visando a pacificação social”, e complementa com as seguintes premissas: “permitir o reconhecimento das diferenças, possibilitar que as partes se mantenham em desacordo, desenvolver uma metodologia de inclusão, perceber e distinguir as posições, os interesses e os valores das partes.

Portanto, a mediação pode ser instrumento para proporcionar à reflexão de pontos de conflitos sobre o uso e proteção de recursos naturais, buscando dessa forma a participação igualitária dos componentes envolvidos em um determinado conflito gerando a oportunidade de uma solução consensual do objeto do conflito, buscando sempre alternativas negociáveis, sobretudo quando o objeto do conflito são recursos naturais, com disponibilidades limitadas como bem explana Warat (2004).

Daí a importância de entender o quanto a evolução da atividade portuária no referido município contribui para intensificar os conflitos socioambientais. Conflitos esse que podem desencadear até mesmo a ocorrência de trabalho análogo à escravidão, trabalho infantil, à exploração sexual infanto-juvenil, o tráfico de drogas e de armas e, às vezes, até conflitos armados.

Estes problemas eclodem a cada novo projeto de empreendimento na região portuária de Barcarena, cuja inquietação das comunidades rural e urbana repousa no medo de novos remanejamentos e do aumento populacional desordenado diante da falta de infraestrutura social. Como se percebe, de acordo com Canto (2012, p. 28):

Um dos mais sérios problemas decorre da grande atração populacional, sem que tal crescimento seja acompanhado de infraestrutura necessária que, ao lado das múltiplas formas de apropriação e uso do território, provoca conflito socioambiental de diferentes ordens, demandando uma grande engenharia social para reivindicar a minimização e/ou compensação pelas perdas às quais as populações locais são submetidas.

Há uma percepção a ser levada em consideração em relação à mediação de conflitos, que é o estudo acerca dos riscos inerentes a uma operação desse porte. O porto tem regras que devem, ou deveriam ser seguidas a partir de uma codificação internacional que leva em conta esse risco, e existe teoria que mostra a relação inversa entre a gestão de risco e os conflitos.

Assim, a necessidade de se mensurar o potencial de risco e a partir desse potencial elaborar planos com suas contramedidas, caracterizam os reflexos que um porto pode apresentar. No estado do Pará, especificamente em Barcarena, assim como na Amazônia, o modelo de desenvolvimento historicamente escolhido pelo Poder público e iniciativa privada é caracterizado por uma dicotomia, na qual de um lado traz benefícios econômicos, por outro tem deixado um legado de conflitos socioambientais em escala igualmente importante.

O estudo do risco no ambiente portuário como fenômeno inerente a qualquer atividade humana ganhou força a partir dos atentados de 11 de setembro de 2001 nos EUA, quando a Organização Marítima Internacional (IMO) aprovou o *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*, como componente de novas medidas de proteção e prevenção ao terrorismo, que também colabora sobremaneira com a prevenção de incidentes e impactos socioambientais, em um sistema de proteção de embarcações e instalações portuárias.

Esta visão macro de percepções dos diversos níveis de riscos acaba se tornando uma ferramenta preparatória para um melhor plano de proteção e de medidas de contingência, materializada nas resoluções da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CONPORTOS, caso algo destoem dos riscos cotidianos, permanecendo, assim, em sobreaviso à pronta resposta, Resposta essa que não ocorreu no momento do naufrágio do navio Haidar, nem depois, visto que já se passaram cinco anos do naufrágio e o navio continua no fundo do rio Pará, ocupando um dos berços de acostagem do Porto da CDP em Vila do Conde, e ainda com todo risco da carga de óleo nos seus tanques.

Neste caso, aplica-se a teoria da responsabilidade civil ambiental, que pode ser sobreposta às companhias privadas, com fulcro no princípio do poluidor-pagador da Lei nº

6.938 de 1981, que visa responsabilizar o agente causador do dano, pelas consequências e custos sociais decorrentes da poluição por ele gerados. (TARTUCE, 2018, p.807).

É necessário esclarecer que os acidentes portuários podem ser enquadrados no âmbito da responsabilidade civil objetiva, positivada no parágrafo único do art. 927 do Código Civil brasileiro, significa dizer que independe da culpa do agente, bastando para caracterizar o dever de indenizar, ação ou omissão consubstanciada ao nexos causal com o dano. Assim sendo, o Estado pode figurar como réu em um acidente ocorrido em portos de sua jurisdição (art. 1º, Lei dos Portos), por conta da teoria do risco administrativo, que decorre do dever de indenizar o dano em virtude do ato lesivo e injusto causado ao cidadão pelo Poder Público, consagrado no art. 37, §6.º, da Constituição federal de 1988 (TARTUCE, 2018, p. 626).

Por tudo isso que é importante o estudo do risco inerente à determinada atividade portuária de Barcarena, com o viés de fonte de prevenção, conforme observamos na nota técnica publicada em 2016, por Bissacot e Oliveira, (2016), que mostra o seguinte:

O risco é conceituado como a contextualização de uma situação de perigo, ou seja, a materialização de um evento indesejado (SÁNCHEZ, 2013). Dessa forma, o efeito que as organizações sofrem de influências e fatores internos e externos que tornam incerto se, e quando, elas atingirão seus objetivos é chamado de “risco” (ABNT, 2009). Nos últimos anos, como as organizações passaram a sofrer pressões cada vez maiores para a redução dessas incertezas, a necessidade de gerenciar riscos, incluindo-se os de natureza ambiental, passou a ser reconhecida como um elemento essencial para a boa prática de governança corporativa. Nesse sentido, os instrumentos de gerenciamento de riscos ambientais têm se constituído em ferramentas cada vez mais essenciais para a caracterização, a minimização e até mesmo a eliminação dos potenciais riscos ambientais das operações industriais do país.

Com esse bojo de informações acerca dos riscos de danos e de seus reflexos jurídicos, o papel da gestão de conflitos se torna menos áspera, isso porque, com a notícia materialidade do fato a ser administrado, a tomada de decisão é nutrida pela segurança pautada pelo conhecimento da causa.

A praxe da legislação brasileira é que primeiro ocorre o fato social para que, então, seja regulado por lei. Desse modo, tem-se uma gama extensa de normas jurídicas que dialogam com o meio ambiente, no topo da pirâmide está a Constituição Federal de 1988, notadamente no art. 255, que estabelece a natureza pública do direito fundamental ao ambiente ecologicamente equilibrado, de responsabilidade de todos, corolário do direito à vida de seu importante art. 5º.

Sob a Constituição se encontra a Lei Federal nº 6.938 de 1981 (Política Nacional de Meio Ambiente – PNMA), que traz em seu art. 2º princípios que dialogam intimamente com o meio ambiente, pois prevê o equilíbrio ecológico, a racionalização do uso do solo, do subsolo,

da água e do ar, o planejamento e a fiscalização do uso dos recursos ambientais, a proteção dos ecossistemas, o controle e zoneamento das atividades potencial ou efetivamente poluidoras, o acompanhamento do estado da qualidade ambiental, a recuperação de áreas degradadas, a proteção de áreas ameaçadas de degradação e a educação ambiental em todos os níveis de ensino.

Sem se olvidar dos seus objetivos e de suas diretrizes traçados no art. 4º, dos incisos I ao VII e no art. 5º, parágrafo único, assim como os instrumentos de incentivos à produção e instalação de equipamentos e a criação ou absorção de tecnologia voltados para a melhoria da qualidade ambiental encartado no art. 9º, incisos I ao XIII, todos do referido diploma legal.

2.4 ABERTURA DOS PORTOS DO ARCO NORTE: BARCARENA NA ROTA DE CONFLITOS

O Plano Mestre do Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde demonstra que a movimentação de cargas atingiu 25,0 milhões de ton. em 2016, cerca de 3,7% a mais em relação a 2015, e a projeção até 2060 é crescer na média 2,4% ao ano, alcançando 98,3 milhões de ton. (Min da Infraestrutura, 2017). Dados do Ministério da Infraestrutura, indicam há grande expectativa na construção da Ferrovia Norte-Sul (FNS), do trecho Açailândia–Barcarena a partir de 2035, para que os novos Projeto Companhia Alumina do Pará (CAP) e o Projeto Alumina Rondon sejam viabilizados, estando saturada a capacidade para a atual demanda da Alunorte de produção de 6,2 milhões ton. de alumina em 2024, onde 14% é destinado a ALBRAS e o restante da produção é exportado para o Canadá, a Noruega e os Emirados Árabes.

Além da FNS, ainda existe o projeto da Ferrovia Para S.A que tem prevista a sua fase I, a partir de 2025, toda essa malha ferroviária projetada, visa à interligação do porto de Vila do Conde, em Barcarena, no nordeste do Estado, a municípios como Marabá e Parauapebas do sudeste paraense, e de lá até Açailândia, no Maranhão, com a Ferrovia Norte-Sul.

Isso faz com que diversos impactos socioambientais sejam subestimados pela possibilidade de mitigação de seus danos, durante o desenvolvimento dos projetos. Entretanto a mídia entorno desses projetos, só apresentam reflexos positivos com uma promessa de “desenvolvimento regional”, mas que nem sempre alcançam esse resultado e muitas vezes, nem chegam a ser gerados. Essa situação ocorre porque a regra é que à população afetada só participa do debate quando já está decidida a realização das obras, sem a devida transparência necessária a um processo democrático. Alexandra Martins Silva preceitua que: “O que parece “novo” é a

escala dos conflitos na atualidade e a convicção de que o passado não serviu de experiência para que não se cometessem velhos e novos erros” (SILVA, 2017, p.119).

Diante disso, observou-se grande parte da população do entorno da zona portuária de Barcarena, inscritas no Cadúnico, ainda dependentes do auxílio de programas sociais como se pode perceber ao acessar o Cadastro Único (Cadúnico) do Governo Federal, que coleta dados e informações com o objetivo de identificar todas as famílias de baixa renda existentes no país, para fins de inclusão em programas de assistência social e redistribuição de renda. Analisando, sobretudo os dados de Barcarena em relação ao Estado do Pará.

O que observa-se a partir desses dados é que esse tipo de “crescimento”, de fato não gera ou representa desenvolvimento, pois, em que pesem os altos investimentos no município e o aumento do PIB municipal, a população não evolui socialmente, nem mesmo em qualidade de vida, sendo cada vez maior o número de famílias cadastradas no Cadúnico e assistidas pelos programas sociais, conforme se verifica na tabela a seguir:

Figura 5: Famílias cadastradas no Cadúnico.

Total de Famílias Inscritas no Cadastro Único para Programas Sociais (Cadúnico) Pará e Barcarena - 2012 a 2016 (+ Março de 2020)						
Estado/Município	2012	2013	2014	2015	2016	Mar2020*
Pará	1.177.876	1.291.930	1.420.040	1.387.674	1.395.2 81	1.628.782
Barcarena	16.044	19.435	22.076	21.857	22.090	22.329

Fonte: Elaborado pelo Autor, 2019. (* inclusão dos dados de 2020 em abril deste ano)

A partir do Cadúnico é possível demonstrar a situação atual do Programa Bolsa Família - PBF no município ou estado e pode ser usada como ferramenta de gestão. No Município de Barcarena, o total de famílias inscritas no Cadastro Único em março de 2020 era de 22.329 dentre as quais:

Quanto à faixa de Renda per capita

- ✓ 12.666 com renda per capita familiar de até R\$ 89,00;
- ✓ 3.320 com renda per capita familiar entre R\$ 89,01 e R\$ 178,00;
- ✓ 3.347 com renda per capita familiar entre R\$ 178,01 e meio salário mínimo;
- ✓ 2.996 com renda per capita acima de meio salário mínimo.

Quanto à renda total das famílias

- ✓ 17.521 famílias com o cadastro atualizado nos últimos dois anos;
- ✓ 19.333 famílias com renda até ½ salário mínimo; e
- ✓ 15.366 famílias com renda até ½ salário mínimo com o cadastro atualizado.

Essa situação demonstra o nível de precariedade, que a população de Barcarena foi e ainda está sendo submetida, se considerar que a população em 2010 segundo o Censo do IBGE era de 99.859 pessoas, e estimativa em 2019 foi de 124.680 pessoas, e se 22.329 famílias estão inscritas no Cadúnico, e levar em conta que cada família teria em média três integrantes,

ter-se-á cerca de 67 mil pessoas. Com isso fala-se de algo entorno de 54% das populações situada na faixa de pobreza e extrema pobreza, esse indicador segundo o IBGE já foi cerca de 47% em 2010. Contudo, quando se olha para o PIB per capita de Barcarena com R\$ 39.732,60, e ocupando o ranking de 1º colocado da sua região, o 7º lugar no Estado entre os 144 municípios e a nível nacional ocupa a 615ª colocação entre 5.570 municípios. Todos esses indicadores mostra a falência total do projeto de desenvolvimento local, onde mais da metade da sua população está na faixa ou abaixo da linha de pobreza. Barcarena tem ainda uma taxa de pessoas ocupadas de 19.2% e um Índice de Desenvolvimento Humano – IDH de 0,06, que coloca o município na 14ª posição no estado e 2.846º lugar no Brasil.

Observa-se essa situação quando o Ministério da Cidadania segmenta por Grupos Populacionais Tradicionais ou Específicos as famílias inscritas no Cadúnico, na tabela abaixo:

Figura 6: Grupos populacionais tradicionais ou específicos

Famílias Cadastradas do Programa Bolsa família em BARCARENA		
Grupos de Origem Étnica	Quantidade	Mês de referência
Famílias quilombolas	79	02/2020
Famílias indígenas	1	02/2020
Famílias ciganas	3	02/2020
Famílias pertencentes a comunidades de terreiro	1	02/2020
Grupos relacionados ao Meio Ambiente		
Famílias extrativistas	1.420	02/2020
Famílias de pescadores artesanais	419	02/2020
Famílias ribeirinhas	1.260	02/2020
Grupos relacionados ao Meio Rural		
Famílias de agricultores familiares	676	02/2020
Famílias Assentadas da Reforma Agrária	16	02/2020
Famílias beneficiárias do Programa Nacional de Crédito Fundiário	0	02/2020
Famílias acampadas	1	02/2020
Grupos em situações conjunturais		
Famílias atingidas por empreendimento de infraestrutura	1	02/2020
Famílias de preso do sistema carcerário	34	02/2020
Famílias em situação de rua	9	02/2020
Famílias de catadores de material reciclável	138	02/2020

Fonte: Ministério da cidadania - 2020

Verifica-se com isso, uma política desenvolvimentista hostil, que modifica o território, gera concentração de capital e deixa mais da metade da população na faixa de

pobreza. Essa característica está contida no modelo de ocupação da Amazônia aplicado após os anos 60, com base nos grandes projetos. Nesse modelo ocorre a expropriação do território das comunidades que ali vivem e trabalham, dando lugar ao território dos empreendimentos e transformados em recurso para atender as necessidades das empresas.

Essa forma de ocupação com afetação de áreas destinadas ao projeto se configura como um dos principais fatores geradores de conflitos na comunidade local, quando um empreendimento é implantado ou expandido. Essas áreas já ocupadas por populações tradicionais e ribeirinhas, cuja vocação são: o extrativismo, a agricultura familiar, a pesca artesanal e pequenos artesãos. Essas pessoas se veem repentinamente submetidos a deslocamentos compulsórios, restrições à circulação, provocando sérios conflitos agrários e outros de caráter ambiental que afetam sua saúde, qualidade de vida, enfim afetam o modo de vida dessas comunidades com conseqüente perda da identidade.

Dentro dessa ótica de tantos danos e conflitos, percebeu-se que os estudos de impactos deixam lacunas que dificultam o entendimento do leitor, recorreremos ao exemplo de duas análises de dois EIA/RIMA de dois projetos de novos portos privados: No primeiro o Grupo de pesquisa Sociedade, Território e Resistências na Amazônia – GESTERRA (PPGSS/ISA/UFGA) realiza uma análise minuciosa do EIA RIMA, da empresa algeriana CEVITAL, que pretende instalar um Terminal de Uso Privado e Complexo Agroindustrial em Barcarena, e assim descreve a análise realizada:

O Estudo é negligente com as comunidades tradicionais quanto a sua identificação e falta de obrigações para com elas. Não investiga o desdobramento dos impactos ambientais, não considera os impactos cumulativos e sinérgicos. É Superficial na descrição da dimensão negativa do projeto. Não projeta o impacto no modo de vida e atividade dos pescadores na comunidade. Não chega sequer a mencionar sobre proibição ou impeditivos da pesca gerados pelo empreendimento (movimentação dos navios de grande porte, poluição e redução do fluxo de peixes). Não vislumbra mitigação para que não se assumam em documento oficial as perdas previstas, dificultando a redução dos impactos.

Dimensiona mal o fluxo migratório em busca de emprego e seus reflexos sobre absorção (ou não) da mão de obra. Não apresentam sequer, base de cálculo para informar as contratações previstas pelo projeto, em relação à população local. Não é definida a compensação sobre a supressão vegetal severa prevista. Não há menção ao impacto no trânsito e vias do fluxo dos até 1000 caminhões que passarão a circular no município. Não há uma estimativa ou previsão de geração de impostos para o município claramente definido dentro do estudo!

O parecer atribui ainda uma condição de irresponsabilidade autorizar a novos empreendimentos desse porte. Em uma área que já está bastante afetada por contaminações e que tem uma incidência e frequência de acidentes ambientais muito grandes. Demonstra ainda a falha do poder público que não possui um sistema de controle, monitoramento e fiscalização rigorosos. E ainda que os empreendimentos tenham seus processos de licenciamento ambientais formalmente regulares, através de uma análise feita pela pelo autor considerando processos do Ministério Público federal com o processo nº 1.23.000.000661/2015/70. Essas falhas do Poder público se somam a incapacidade de realizar o monitoramento ambiental, e assim as empresas realizam uma espécie de automonitoramento e relatam trimestralmente a SEMAS através de relatórios sobre suas atividades, que igualmente não são confirmados os dados apresentados!

Houve acesso ainda a uma análise de um estudo realizado pelo Ministério Público Estadual, a pedido da direção do **NUMA**, do EIA Buritirama: E mais uma vez as características do RIMA não estão de acordo com o previsto na Res. Conama 01/86. O RIMA também não mostrou estudo de alternativas tecnológicas e locacionais

Não apresentou igualmente uma justificativa de caráter protetivo ao meio ambiente sobre a localização da área do terminal. Só informa vantagens do local para empresas sem, contudo citar os aspectos ambientais. Aspectos como, proximidade dos centros urbanos e permissão de acesso de veículos, e não está inserido.

A situação da localização do terminal alerta para medidas preventivas e produtivas dos cursos da água que passam dentro da área do empreendimento, considerando vários eventos e acidentes anteriores já relatados em vários documentos. Uma atenção especial também se justifica pela possibilidade dispersão de partículas de finos de minério de Manganês o que pode atingir as águas desses igarapés. Um dos pontos mais graves é o estudo não permite a dimensionamento de efeitos de adição ou de sinergia de impactos de outros empreendimentos no entorno.

A qualidade do ar será afetada tanto na fase de implantação como de operação, existem fatores importantes que emissão de gases de operação de máquinas além de dispersão de partículas do minério estocado. Não há uma definição da quantidade que será estocada no pátio pra poder avaliar a quantidade de minério que poderão emitir partículas em suspensão no ar e nos cursos da água próximos. Quanto à qualidade da água realizaram análises, entretanto não foram apresentados resultados e não houve apresentação do resultado a informação não tem validade

O estudo se preocupa muito com algumas medidas preventivas, entretanto não prevê medidas de mitigação e indenização por danos previstos na área. Não houve avaliação

quanto à intensidade, abrangência, temporalidade e duração dos impactos é previsíveis de ocorrer. Conclui ainda o estudo do Ministério Público Estadual, que não foi apresentado dentro dos estudos os aspectos contidos na Resolução 01/86-Conama, e falta a análise de alternativas tecnológicas locais, a caracterização da qualidade ambiental futura na área de influência. O texto ainda apresenta lacunas e dificulta a compreensão do leitor. Um dos pontos é não ter previsto a quantidade do número de minério que ficar estocado nos pátios sujeito a ação eólica gerando material particulado em suspensão no ar.

Não foi possível também observar informações da qualidade da água nas áreas de impacto do terminal, não existe no RIMA a matriz de impactos ambientais logo não se consegue ter uma visão geral dos impactos previstos dentro desse estudo. O RIMA não faz referência a análise dos efeitos cumulativos em função de sua localização e proximidade com outros empreendimentos, ou seja, parece mais uma peça de marketing da empresa.

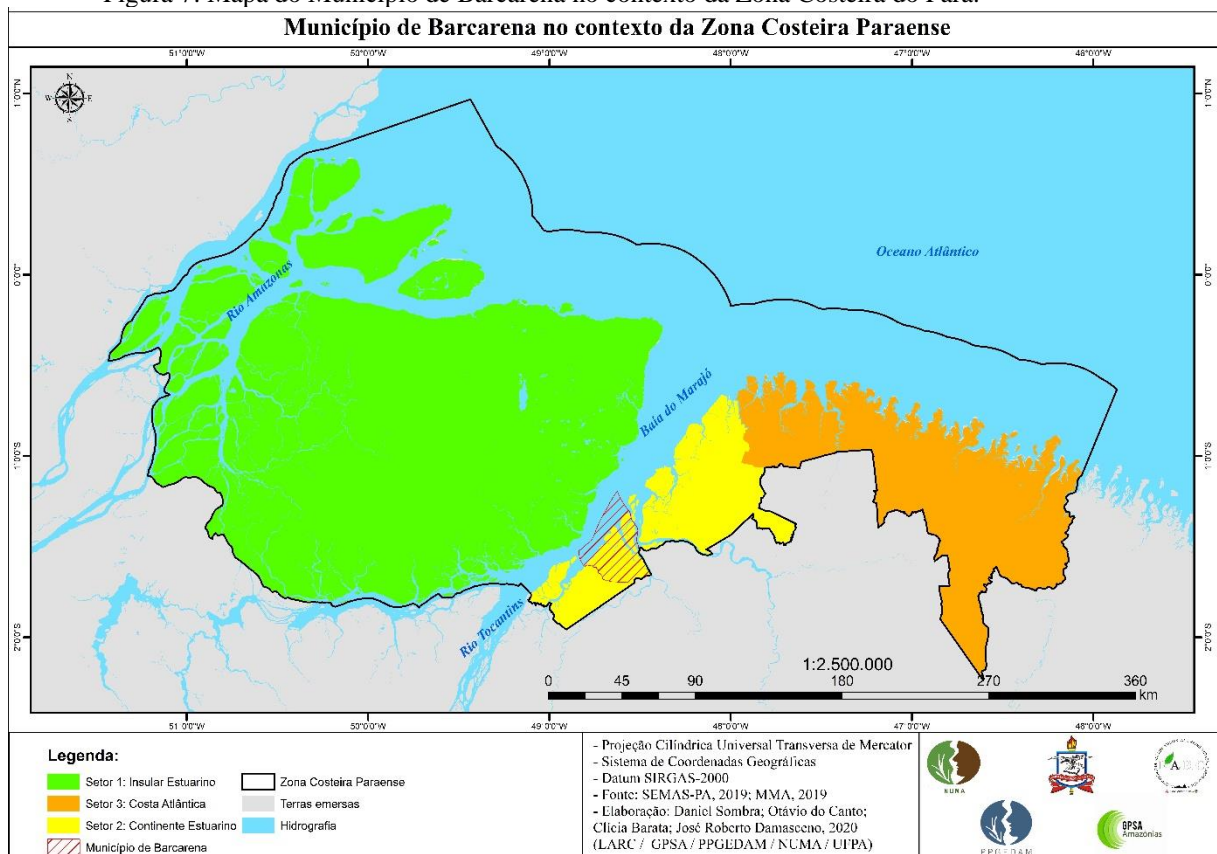
Segundo Lemos et al (2015), os principais conflitos decorrentes de grandes projetos, especificamente, em portos, trazem os aspectos moradia, emprego, renda e educação como os aspectos sociais mais frequentes, que somados representam 48% da frequência. Tendo como ponto de interseção entre ambientes portuários, ao compararmos com o objeto de estudo observa-se a ocorrência de forma semelhante destes conflitos listados abaixo em ordem decrescente de frequência na literatura sobre impactos decorrentes de empreendimentos portuários:

- Moradia (deslocamento compulsório e/ou migração de atraídos pelo empreendimento);
- Emprego (nível de desemprego e/ou geração de empregos);
- Renda (riqueza e/ou pobreza);
- Educação;
- Desagregação social;
- Favelização (processo de urbanização desordenado e espontâneo);
- Saúde e segurança dos empregados no trabalho;
- Relacionamento com a comunidade local;
- Relações de trabalho;
- Violência/Criminalidade;
- Conflitos territoriais;
- Utilização de mão de obra e tecnologia;
- Marginalização (uso de álcool e drogas, mendicância e prostituição);
- Saúde (expectativa de vida, doenças diversas, incluindo as sexualmente transmissíveis - DSTs, problemas psicossociais);
- Congestionamento;
- Arrecadação de tributos convertidos em investimentos sociais;
- Abastecimento de água tratada e coleta de esgoto;
- IDH (índice de Desenvolvimento Humano);
- Medidas de defesa dos direitos humanos, Liberdade de associação e negociação.

E fundamentado em alguns estudos de impacto ambiental e seus relatórios que estão acessíveis no site da SEMAS, observa-se uma tendência a serem repetidos os mesmos problemas e conflitos descritos no universo da lista acima, do estudo de Lemos et al, dada a forma de apropriação do território e impactos decorrentes de uma operação portuária. Assim como, os problemas e deficiência relacionados aos estudos de impacto ambiental descritos pelo MPE na análise do estudo da Buritirama. Uma realidade que afeta a transparência desses documentos tão importantes, afetando alguns municípios da zona costeira paraense.

A Zona Costeira (ZC) do estado do Pará é estratégica do ponto de vista da logística para o comércio internacional. Os portos ali situados são fundamentais para o escoamento da produção da Zona Franca de Manaus, assim como, minérios produzidos no próprio estado e, mais recentemente, grãos vindos do centro-sul do país, além dos contêineres que tem se tornado uma demanda cada vez mais crescente. Na página do Ministério do meio Ambiente aborda alguns vetores de pressão como um desafio decorrente da gestão ambiental na Zona Costeira, tanto por sua escala nacional, como por fazer parte um extenso e intrincado conjunto de modelos de ocupação humana, de uso do solo e dos recursos naturais e de exploração econômica. O mapa abaixo mostra Barcarena nesse contexto da ZC do Pará.

Figura 7: Mapa do Município de Barcarena no contexto da Zona Costeira do Pará.

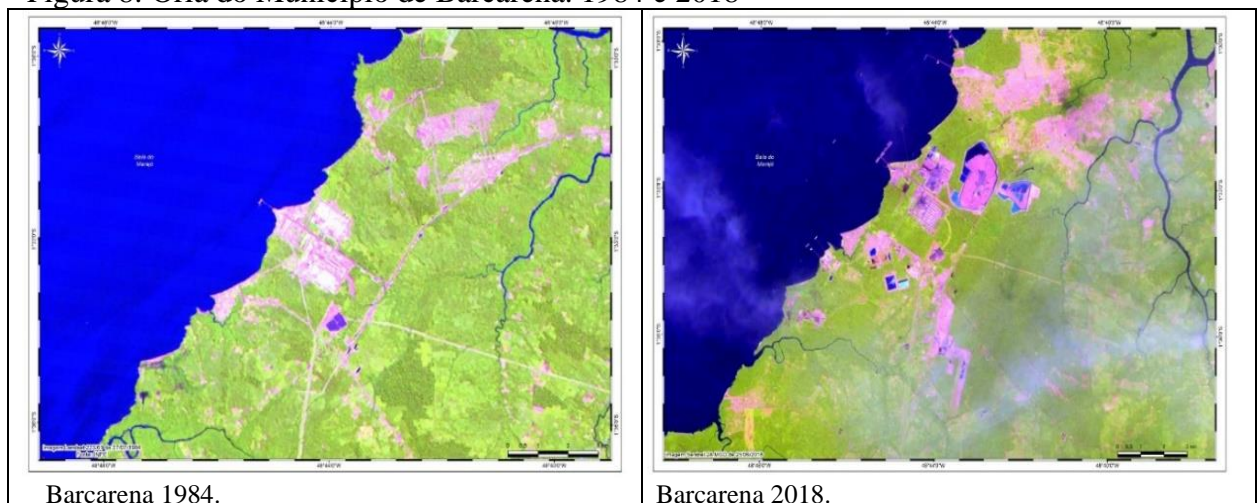


Fonte: SEMAS-PA, 2019; MMA, 2019. Elaboração: LARC (NUMA/UFPA), 2020.

Espera-se, como resultado das análises propostas nesse artigo, definir um arcabouço que expresse a relação da expansão da infraestrutura portuária e a geração ou aumento de conflitos socioambientais, assim como, seus efeitos em áreas como saúde, educação e segurança pública.

As alterações provocadas no território de Barcarena, em especial na sua orla, onde se instalou e se expandiu a zona portuária de Barcarena, é possível ser observadas em duas imagens abaixo com lapso temporal de 34 anos entre elas, onde percebeu-se claramente a expansão portuária, a ocupação e uso do solo, o adensamento populacional e a realocação das comunidades. Verifica-se, nas imagens, que a orla de Barcarena vem sofrendo profundas transformações ao longo dos últimos 34 anos, seja pelo crescimento populacional desordenado, seja pelo desmatamento, realocação das comunidades floresta adentro, até mesmo pela erosão do solo, essas transformações ilustram o surgimento de parte dos conflitos socioambientais na região.

Figura 8: Orla do Município de Barcarena. 1984 e 2018



Fonte: Execução técnica CIMAM, 2019

Considerando esses relatos mencionados, a tabela abaixo reforça e aponta a tendência de expansão portuária no município de Barcarena. Os portos existentes e em expansão na orla do município estão elencados abaixo assim como as empresas responsáveis e o estágio de cada infraestrutura portuária.

Figura 9: Portos Existentes e em expansão em Barcarena

PORTO PÚBLICO	EMPRESA	SITUAÇÃO
Porto de Vila do Conde	CDP	Em operação
TUPs (TERMINAL DE USO PRIVATIVO)	EMPRESA	SITUAÇÃO
TUP Vila do Conde	HBSA	Em operação
TERFRON	Unitapajós	Em operação
TUP Ponta da Montanha	TGPM	Em operação
Porto Murucupi	Imerys	Em operação
Porto de Vila do Conde (CDP) – Arrendatária	Hydro-Alunorte	Em operação

NOVOS PROJETOS	EMPRESA	SITUAÇÃO
TUP Buritirama	Mineração Buritirama	Em fase de estudos
GasPara – (TR/Gasoduto/UTE)	Termogás	Em fase de estudos
TUP Cevital	Cevital	Em fase de estudos
TUP Cargill Abaetetuba	Cargill	Em fase de estudos

Fonte: Elaboração do Autor, 2018.

O Complexo Portuário de Barcarena tem atingido níveis de exportação de cargas cada vez maiores e vem passando ao longo do tempo por fases bem distintas, algumas marcas delimitam essas fases, a 1ª fase ocorre no momento da criação do porto, exclusivamente para atender as demandas minerais produzidas pela ALBRAS e ALUNORTE. Após 15 anos de operação, surge então a 2ª fase quando parte as cargas do porto de Belém são transferidas e passam a ser movimentadas no porto de Barcarena, provocando assim a primeira expansão da infraestrutura original do Porto de Vila do Conde.

A 3ª fase se inicia com a necessidade de atender a demanda gerada pela explosão do agronegócio e aumento da produção nacional de grãos, oriunda do centro-sul do País. Os portos do chamado Arco Norte, formado pelos portos de Itacoatiara, no Amazonas, Itaqui, no Maranhão, Santarém e Barcarena, no Pará, são priorizados para suprir a necessidade dessa nova demanda, a expansão então se dá com apoio da iniciativa privada e o surgem então os Terminais de Uso Privativos - TUP, que entram em operação no Complexo Portuário de Barcarena. Uma das vantagens competitivas do Arco Norte está na proximidade com os principais mercados consumidores de grãos. A viagem para a Europa e os Estados Unidos fica muito mais rápida que as originadas no Sudeste do país, para o mercado asiático, a rota é via Canal do Panamá.

A 3ª fase ainda está em curso, mas já se anuncia a chegada da 4ª fase, que trará no seu escopo o fortalecimento da exportação de *commodities* que é uma das grandes apostas eclodindo e com a evolução do sistema de transporte no modal ferroviário em curso, que já se aproxima com projetos e leilões de grandes trechos de ferrovias. A construção do trecho da Ferrovia Norte-Sul entre Açailândia (MA) e o Porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA) está prevista para 2035, com igual destaque temos a Ferrovia Paraense S.A., denominada FEPASA, que é uma iniciativa do Governo Estadual e tem como objetivo conectar o sul e o sudeste do Pará ao litoral nordeste do estado ligando os municípios de Marabá a Barcarena, a Ferrovia Paraense S.A. tem prevista que sua fase I, entra em operação a partir de 2025, chegando ao porto para navios “Capesize⁵” em Vila do Conde (PA). Com a conclusão da BR-163, além de

⁵ Os navios **Capesize**: são os maiores navios de carga geral na atualidade, (maiores que as embarcações dos padrões Panamax e Suezmax). Estes navios não passam nem pelo Canal de Suez nem pelo Canal do Panamá, e precisam contornar os continentes pelo sul (o Cabo Horn (Cape Horn) para passar pelo sul da América do Sul ou o Cabo da

novos terminais privativos em Barcarena e a chegada do modal ferroviário, o volume de cargas, transportadas, serão elevados em cerca de 4 vezes do volume atual, nos Portos de Barcarena, segundo a AMPORT.

Boa Esperança (Cape of Good Hope) para passar pelo sul da África, de onde deriva o nome Capesize). Conseguem carregar até 220 mil toneladas de carga, sendo que usualmente levam em torno de 150 mil toneladas. Na prática, "**Capesize**" é o mesmo que "irrestrito".

2.5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O território de Barcarena passou por inúmeras transformações desde os primórdios quando era habitado por povos indígenas, impactado com políticas externas da coroa portuguesa, assim como, com a presença dos jesuítas. Já na era republicana brasileira a implantação dos projetos minero-metalúrgicos e as expansões do setor portuário geraram diversos transtornos à população do entorno desses empreendimentos, pois foi verificado que houve um aumento considerável no contingente populacional, de maneira desordenada, decorrente da migração de pessoas oriundas de outras localidades do estado do Pará, como também de estados do nordeste e sul do país, problemas com trânsito urbano e rodoviário, dado o volume de caminhões que ali circulam para carga e descarga, problemas de saúde pública, entre outros. Ficou demonstrado com o levantamento dos portos existentes em operação desde o primeiro porto de Vila do Conde já houve uma significativa ampliação no número de portos, e que os novos projetos de implantação de outras infraestruturas portuárias, cujo processo de licenciamento já está em andamento, pode agravar ainda mais a situação local, se não tiver um cuidado maior com os impactos já percebidos pela cumulatividade e concentração de empreendimentos dentro da zona portuária de Barcarena e a sinergia de impactos entre eles, que é pouco falada nos estudos de impactos e na prática não observada.

Ainda que a política desenvolvimentista aplicada na região, para alguns tenha supostamente obtido êxito no ponto de vista econômico, paradoxalmente gerou diversas perdas, de território, meios de subsistência, de identidade e da relação histórica e cultural com a área onde viviam as pessoas deslocadas compulsoriamente para dar espaço a esses empreendimentos, enfim afetou sua qualidade de vida, e esse paradoxo, se demonstra com os dados do Cadúnico onde se observa o aumento da condição de pobreza de parte da população local. Ademais suscitaram diversos conflitos socioambientais, não somente com o remanejamento forçado de comunidades nativas, mais ainda com a poluição de rios, extinção de fontes mantenedoras de subsistência humana. De modo que, o referido município passou a sofrer com mais um agravante, a falta de investimento em infraestrutura e serviços sociais básicos como acesso à educação, à saúde, ao emprego, ao saneamento básico e à segurança. Nesse aspecto foi constatada também a reboque desses problemas já descritos a majoração de impactos na segurança pública em crimes de roubo, furto, exploração sexual infanto-juvenil e tráfico de drogas.

Destaca-se que todo esse espectro de danos e conflitos, podem ainda ser potencializados e multiplicados com a chegada do modal de transporte ferroviário a partir de 2025, como previsto no Plano Mestre do Porto de Vila do Conde. O aumento da demanda

portuária de Barcarena projetada pelo mercado e devidamente autorizado pelos órgãos oficiais nos anos ulteriores deixa-nos apreensivos por conta da clara deficiência na mitigação dos danos ambientais previstos, inclusive os definidos pelas próprias empresas em seus estudos e relatórios de impacto ambiental, que depois de entrar em operação não se mantém na integra todos os programas definidos nos EIA/RIMA para esse fim. Analisando a literatura disponível, se observa ainda a ausência de políticas públicas voltadas à gestão de risco e de mediação dos conflitos como uma prática que poderia fazer frente a esse clamor. Portanto, conclui-se que o modelo adotado de expansão portuária de Barcarena, até o momento, não atende os interesses da coletividade e do bem comum, haja vista que a população do entorno não possui voz ativa nas decisões dos projetos, tornando o desenvolvimento desigual e injusto, para uma sociedade que se propõe de valores fraternos, onde devem ser derivados do princípio da dignidade da pessoa humana.

Vale ressaltar a importância da Organização Marítima Internacional – IMO como órgão internacional disciplinador de boas práticas e modelos de gestão portuária. Quanto mais efetivas as regulações que essa organização impõe no que tange a prevenção e gestão de riscos incidentes e impactos socioambientais, tanto mais as comunidades do entorno desses projetos serão resguardadas. Seria benéfico à comunidade local atentar para uma articulação entre essas comunidades enquanto sociedade civil organizada, com apoio por exemplo, de órgãos como o MPE e MPF, buscar junto ao IMO ações para adotar resoluções que impactem positivamente a vida dessa parcela da população que são recorrentemente afetados por esses grandes projetos portuários. Assim como, o poder público - representando a população que é sua vocação democrática, poderia reforçar essa articulação e participar para juntos criarem condições mais efetivas de imposição aos Portos de condicionantes que causem uma menor interferência na vida da população, a partir de uma melhor gestão dos riscos inerentes as operações portuárias. O que nos leva a reforçar essa conclusão, de que os projetos de implantação e de expansão portuárias de Barcarena, não têm sido elaborados sob o ponto de vista da previsão e prevenção dos impactos sociais e ambientais, inerentes a esse tipo de atividade e que acabam sendo impostos às comunidades do entorno, como se cada projeto novo ou de expansão fosse o único a impactar a zona portuária.

Esse cenário identificado, certamente será agravado pela projeção de aumento da demanda de cargas a ser transportada pelo complexo portuário de Barcarena, a partir da interligação ferroviária, isso implicará numa nova onda de expansões portuárias e novas interferências no território das comunidades. Essa situação vai ocorrer, seja com novos projetos ou ampliação dos atuais. E ainda, se forem mantidas as mesmas práticas, em que a população

afetada não participa efetivamente do debate no tempo devido e sem a transparência necessária para este processo. E uma vez privada do amplo acesso à informação concernente aos impactos que serão causados àquela comunidade, o público fica alheio as ações que repercutirão no seu modo de vida, na sua atividade de subsistência e no território em que vive, ficando invisível ao cuidado obrigatório do gestor público e das empresas que lhes causem algum tipo de dano ou perda.

Sobretudo se for mantido o modelo de governança atual, em que é notório a falta de infraestrutura social, o que se traduz em índices críticos de qualidade de vida dessas comunidades. Onde os empreendimentos provocam a alteração do território dessas comunidades fazendo a apropriação e transformando em recurso para proveito próprio dessas empresas, gerando novas ondas de conflitos socioambientais. Essa situação gera cada vez mais efeitos danosos à saúde e perda da identidade sociocultural dos deslocados compulsoriamente, e com isso o ciclo de sofrimento e violações se repetirão. Ou seja, a política desenvolvimentista se demonstrou hostil, e modifica o território, gerando concentração de capital e deixando mais da metade da população na faixa de pobreza. Características essas que fazem parte do modelo de ocupação da Amazônia aplicado após os anos 60, com base nos grandes projetos.

REFERÊNCIAS

- ACSELRAD, Henri. **Conflitos ambientais no Brasil**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2004a.
- BISSACOT, Thaiza Clemente Couto; OLIVEIRA, Sílvia Maria Alves Correa. **Instrumento para o gerenciamento de riscos ambientais**. Revista Eng Sanit Ambient, v.21 n.2, (p 227-232), 2016.
- BRASIL, Ministério da Cidadania – **Relatório de Informações Sociais – Cadastro único**. Disponível em: <https://aplicacoes.mds.gov.br/sagi/RIV3/geral/index.php?relatorio=153&file=entrada#>. Acesso em 03/04/2020.
- BRASIL, Presidência da República. **Lei Federal nº 13.140 de 26 de junho de 2015** – Mediação de conflitos, 2015. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2015/lei-13140-26-junho-2015-781100-publicacaooriginal-147366-pl.html>, acessado em 18 dez 2019.
- BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição** da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988.
- BRASIL. Câmara dos Deputados, **Arco Norte: o desafio logístico**, Centro de Estudos e Debates Estratégicos, Consultoria Legislativa; relatores Lúcio Vale, Remídio Monai; Tarcísio Gomes de Freitas, Alberto Pinheiro. – Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2016. Disponível em <http://www.camara.leg.br/editora>. Acesso em 03/04/2020.
- BRASIL. Ministério do Meio Ambiente, Gerenciamento Costeiro. 2015. Disponível em: <https://www.mma.gov.br/informma/item/10430-gerenciamento-costeiro.html>. Acesso em: 09 dez 2018.

BRASIL. Secretaria Nacional de Portos e UFSC - **Plano Mestre - COMPLEXO PORTUÁRIO DE BELÉM E VILA DO CONDE** - Sumário Executivo, 2017.

CANTO, Luís Otavio do. **Conflito Socioambiental e (Re) Organização do Territorial: Mineradora ALCOA e Comunidades ribeirinhas do projeto Agroextrativista Juruti Velho, município de Juruti-Pará-Amazônia-Brasil** (tese de doutorado), 2012.

COELHO, M; MONTEIRO, M; SANTOS, I. **Políticas públicas, corredores de exportação, modernização portuária, industrialização e impactos territoriais e ambientais no município de Barcarena, Pará**. Novos Cadernos NAEA, v. 11, n. 1, p. 141-178, 2004.

DAHRENDORF, R. **O conflito social moderno**. Rio de Janeiro/São Paulo. Jorge Zahar. Edusp, 1992.

HAZEU, Marcel Theodoor - **O não-lugar do outro: sistemas migratórios e transformações sociais em Barcarena**. Tese de Doutorado /NAEA– 2015.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo de (2010)**. Material institucional. Rio de Janeiro: disponível em <http://www.ibge.gov.br>, acessado em 18 dez 2019.

LEMONS, Viviane Cecília de Lima; GUIMARÃES, Vanessa de Almeida, LEAL Jr, Ilton Curty. **Aspectos para estudo de impactos sociais em portos**, XXVIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte, Curitiba. 2015.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. 21ª ed., Malheiros. São Paulo. 2012.

ROCHA, Gilberto Miranda; MORAES, Sérgio Cardoso de. **Uso do território e gestão da zona costeira do estado do Pará** – NUMA/UFPA. Belém, 2018.

SALES, Alessandro Wilckson Cabral. **A construção de consensos de conflitos socioambientais como instrumento de gestão ambiental integrada da região do Cocó em Fortaleza/CE**. 2017.165 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) -Universidade Federal do Ceará, 2017. Disponível em <http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/23052>. Acesso em 03/04/2020.

SILVA, Alexandra Martins. **Processo decisório e conflitos: questões e reflexões a partir dos megaprojetos**. REVISTA BRASILEIRA DE SOCIOLOGIA, v. 5, p. 114-140, 2017. Disponível em <http://dx.doi.org/10.20336/rbs.193>

TARTUCE, Flávio. **Manual de responsabilidade civil**: Rio de Janeiro: Forense. São Paulo. Método, 2018.

VIÉGAS, Rodrigo. **Desigualdade Ambiental e "Zonas de Sacrifício"** (2019) Disponível em:https://www.faneesp.edu.br/site/documentos/desigualdade_ambiental_zonas_sacrificio.pdf - Acesso em: 21 nov. 2019.

WARAT, Luis Alberto - **Surfando na pororoca: o ofício do mediador**. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2004.

3. TERRITÓRIO DE RISCO: CONFLITOS E POSSIBILIDADES NA ZONA PORTUÁRIA DE BARCARENA⁶ (2º Artigo)

RESUMO

O artigo dedica-se a identificação e análise dos conflitos socioambientais existentes na Zona Portuária de Barcarena, decorrentes da instalação dos Portos. Observando e comparando a partir de duas perspectivas: a contida nos estudos de impacto ambiental e a percepção da comunidade durante as entrevistas. A relevância desse estudo se dá na identificação de como ocorrem os impactos sobre a área do entorno dos portos e os conflitos deles decorrentes. Permitindo a análise da realidade local e a partir da compreensão das suas causas admitindo a partir dessa relação estabelecer políticas e ações para minimizar seus efeitos e propiciar condições de evitar assimetria das informações, possibilitando relações desenvolvidas com base na equidade de informações e direitos. A base das informações mesclou a pesquisa bibliográfica e de campo para conhecimento do olhar a partir da comunidade. Utilizou-se informações coletadas em livros, trabalhos, teses e relatórios oficiais de temas ligados ao meio ambiente, logística e gestão portuária; além da coleta de informações em campo, com registro fotográfico. Foram visitados três portos, conversou-se com responsáveis pelo funcionamento dos portos, bem como, conversas individualizadas com moradores locais e com autoridades públicas municipais, estaduais e federais que, de alguma forma, exerciam mando sobre funcionamento do porto em Barcarena. De todo esse arcabouço levantado, obteve-se alguns resultados ligados a percepção de que a atividade portuária sempre será vista como um agente externo e gerador de conflitos, pois as alterações sofridas pelo meio ambiente e que foram provocadas por determinadas ações ou atividades dos portos em questão podem impactar na qualidade de vida da população, na economia urbana e modificar ainda mais o meio ambiente. Mas podem ser mitigados e minimizados mais efetivamente desde que sejam vencidas as seguintes questões: maior transparência dos estudos de impacto ambiental, maior fiscalização junto aos portos; melhoria da Gestão Ambiental e Governança dos Portos; estímulo a prática de autocomposição e gestão dos conflitos socioambientais na Zona Portuária de Barcarena.

PALAVRAS-CHAVE: Território. Risco. Expansão Portuária. Conflitos. Barcarena.

ABSTRACT

The article is dedicated to the identification and analysis of the socio-environmental conflicts existing in the Port Zone of Barcarena, resulting from the installation of the Ports. Observing and comparing from two perspectives: the one contained in the studies of environmental impact and the perception of the community during the interviews the relevance of this study is in the identification of how the impacts on the area surrounding the ports occur and the resulting conflicts. Allowing the analysis of the

⁶ 2º Artigo parte integrante da dissertação de mestrado do aluno José Roberto Pereira Damasceno.

local reality and from the understanding of its causes, admitting from this relationship to establish policies and actions to minimize its effects and provide conditions to avoid information asymmetry, enabling relationships developed based on the equity of information and rights. The information base merged bibliographic and field research to get to know the gaze from the community. Information collected from books, papers, theses and official reports on topics related to the environment, logistics and port management was used, besides the collection of information in the field, with photographic record. Three ports were visited, talks were held with those responsible for the functioning of the ports, as well as individualized conversations with local residents and with public municipal, state and federal authorities who, in some way, exercised command over the functioning of the port in Barcarena. From all this raised framework, some results were obtained related to the perception that the port activity will always be seen as an external agent and generator of conflicts, since the changes suffered by the environment and which were caused by certain actions or activities of the ports in question. question can impact the quality of life of the population, the urban economy and further modify the environment. But they can be mitigated and minimized more effectively as long as the following issues are overcome: greater transparency of environmental impact studies, greater inspection at ports; improvement of Environmental Management and Port Governance; encourage the practice of self-composition and management of socio-environmental conflicts in the Port Zone of Barcarena.

KEYWORDS: Territory. Risk. Port Expansion. Conflicts. Barcarena.

3.1 INTRODUÇÃO

Na Amazônia, a política desenvolvimentista iniciada na década de 60 com a implantação de grandes projetos demonstraram-se conflitante, mesmo preconizando buscar o desenvolvimento, realiza as implantações sem ter o devido cuidado com as comunidades no entorno. O município de Barcarena, no estado do Pará, reitera o modelo de ocupação da Amazônia em que ocorre uma substituição do território da população local pela nova configuração do espaço pela empresa, esses territórios são transformados em recursos para serem utilizados em benefício somente das empresas. Observa-se uma priorização de ações para implantação de infraestruturas direcionadas para o crescimento econômico, que ainda tem se mantido em modelos mais atuais de planejamentos dos governos.

Em Barcarena, nos salta a percepção desse papel antagônico do poder público que, ora busca construir agendas sobre o debate ambientalista, ora focaliza seus esforços em objetivos desenvolvimentistas sob o modelo de grandes projetos. A instalação do porto de Vila do Conde na década de 80 transformou para sempre a vida de comunidades nativas da região, ainda mais por ter sido criado como parte da infraestrutura de todo um complexo minero-

metalúrgico. O entorno portuário de Barcarena se transformou num território de risco, devido aos constantes conflitos por espaço que resultaram em desapropriações compulsórias, aquisições promovidas tanto pelo setor público quanto privado e a migração forçada de comunidades de camponeses, ribeirinhos, índios, quilombolas, extrativistas de açaí, pescadores e seringueiros. Estas pessoas ficaram expostas à violência, à poluição e aos desastres ambientais.

Vale ressaltar que, as transformações que ocorrem no município e afetam diretamente a população local, não são objeto de discussão localmente, e sim frutos de pressões externas vinculadas à origem do capital a nível nacional do eixo Sul-Sudeste e a nível global dos países desenvolvidos. Isso ocorre em razão da busca de vantagens locais para seus projetos como mão de obra barata, benefícios fiscais e flexibilização na legislação ambiental e escoamento das suas produções. Dessa forma, decisões tomadas do outro lado do mundo impactam a vida da comunidade local alterando o modo de vida de milhares de pessoas, sem que essas mesmas pessoas possam ter o direito de opinar sobre essas mudanças.

Desta forma, buscou-se com a presente pesquisa responder como a atividade portuária e a sua expansão geram e/ou intensificam conflitos socioambientais em Barcarena-Pa. As respostas foram obtidas convergindo para atender o objetivo de identificar e analisar os conflitos socioambientais existentes na Zona Portuária de Barcarena, resultantes da instalação dos Portos e suas repercussões para o município de Barcarena sobretudo para as comunidades do entorno dos portos. Para tanto realizou-se o cotejamento entre os impactos e conflitos descritos nos estudos de impacto ambiental de alguns dos portos e os impactos e conflitos descritos pela perspectiva local a partir dos relatos dos entrevistados.

Identificou-se que cada vez mais as cadeias produtivas de minérios e agronegócios, assim como, o comércio de contêineres tem levado Barcarena a compor um corredor de exportação importante na ligação dos sistemas de produção global e local. Entretanto, o que se observa a nível local é um grande paradoxo do crescimento econômico elevado e a inclusão cada vez maior de famílias no Cadastro Único do governo federal, caracterizando um empobrecimento dessa parcela da população. Essas situações a exemplo de Barcarena demonstram por vezes que mesmo tendo um PIB per capita elevadíssimo em relação aos demais municípios do entorno, e outros municípios no âmbito do Estado e até mesmo do Brasil, ainda assim, em contrapartida, apresenta um crescimento do número de famílias inscritas nos programas sociais do governo federal. (Ministério da Cidadania, 2020)

Quando, em virtude da grande circulação de recursos na região, deveriam abrir mais postos de trabalho e oportunidades de geração de emprego e renda e não levar as famílias a

recorrerem a programas sociais, reforçando a percepção de que crescimento não gera desenvolvimento local. Sobretudo quando não ocorre a consolidação do efeito social do desenvolvimento, gerando melhoria de fato na qualidade de vida da população, muito menos contribui para a mitigação e restituição dos impactos socioambientais decorrentes da implantação, operação ou expansão dessas infraestruturas.

Essa região tem outro fator de valoração por estar situada na zona costeira que no nível federal tem a gestão sob coordenação do Ministério do Meio Ambiente no programa nacional de gerenciamento costeiro, com a sinergia de outros órgãos federais e estaduais, e tem fundamento na lei federal nº 7.661/88 (BRASIL, 1988) que define o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, e os portos ainda que decorridos 32 anos da vigência da lei, ainda não tem papel efetivo dentro do grupo que faz essa gestão da zona costeira, mas esse cenário tem mudado, mas precisa ser consolidado para fazer frente as mudanças em curso desde a mudança no marco legal dos portos e o volume de potenciais impactos e conflitos que essas estruturas podem gerar, e ainda segundo Almeida (2011), essa participação se deve tanto pela expansão do setor devido à construção de novos sítios portuários, quanto pela intensificação das atividades dos portos já existentes e projetadas, com projetos de intermodalidades cada vez mais próximos. Vale ressaltar que segundo o IBGE (2010) o Brasil apresenta 26,6% da população em municípios da zona costeira, o equivalente a 50,7 milhões de habitantes.

Na leitura de Milanés (2019), observa-se que nesse contexto em escala mundial essa ocupação sobe para cerca de 50% da população mundial que residem nos 5 km mais próximos da linha de costa. E esse dado eleva o nível de cuidado com a ZC, diante de seu potencial na geração de conflitos e problemas com ocupações desordenadas, construções ilegais, especulação imobiliária, contaminação marinha por dejetos e esgotos sem tratamento despejados nas praias, processos de erosão, construção de portos e agricultura intensiva ao longo dessa faixa de território bastante complexa.

3.2 PERCURSO METODOLÓGICO

Como forma de avançar sobre os desafios de identificar os conflitos socioambientais advindos da expansão das estruturas portuárias em Barcarena, buscou-se múltiplas fontes contemplando tanto o conhecimento científico-técnico, quanto a perspectiva da percepção local, por seus diversos atores. A metodologia adotada para a realização deste trabalho está relacionada à busca de informações existentes em livros, trabalhos, teses e relatórios de temas ligados ao meio ambiente, logística e gestão portuária; além da coleta de

informações em campo, com registro fotográfico, e avaliação criteriosa do ambiente portuário visitado. Na fase da pesquisa de campo, realizou-se visitas a três portos de Barcarena, sendo um público e dois privados, entrevistas em campo, conversando com moradores das comunidades, assim como, setores do poder público e algumas pessoas ligadas a temática portuária.

O *locus* da pesquisa ocorreu no Município de Barcarena, localizado no setor Continental Estuarino, na classificação do IBGE, 2017, faz parte da região geográfica Intermediária de Belém, assim como na região geográfica Imediata de Belém. É limitado ao Norte pela Baía de Guajará e Município de Belém, ao Sul pelos Municípios de Moju e Abaetetuba, a Leste pela Baía de Guajará e Município de Acará e a Oeste pela Baía do Marajó.

Em relação à abordagem, essa pesquisa teve um caráter quantitativo e qualitativo visando identificar as principais dinâmicas socioambientais conflitantes ocorridas em virtude da instalação e expansão da infraestrutura portuária em Barcarena.

Referente aos objetivos houve um caráter exploratório e explicativo; onde realizou-se posteriormente à análise dos impactos sobre a área do entorno dos portos e os conflitos deles decorrentes. Para tanto, foram exploradas informações obtidas de fontes primárias, por meio de levantamentos em campo, e informações secundárias de fontes oficiais sendo, portanto, a modalidade da pesquisa, bibliográfica, documental, e de campo.

As entrevistas de campo ocorreram ao longo dos meses de março a novembro de 2019 e de janeiro a março de 2020. Quando houve citação de trecho da fala, utilizou-se a denominação de entrevistados com a abreviatura, E1, E2, E3 em substituição aos nomes dos entrevistados. Inicialmente foi feito contato presencial e por ligações telefônicas com órgãos públicos relacionados ao tema do estudo sediados na capital do estado como Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade - SEMAS, Companhia de Desenvolvimento Econômico do Pará - CODEC, Companhia de Portos e Hidrovias - CPH, Comissão de Direitos Humanos - CDH da ALEPA e no município de Barcarena, realizamos contatos com Ministério Público Estadual – MPE, Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico - SEMADE. Ainda em Barcarena, foram visitados três dos Portos da cidade sendo um público e dois privados.

Na sequência foram realizadas entrevistas abertas e semiestruturadas com 12 pessoas de 3 comunidades situadas no entorno dos portos buscando entender os efeitos percebidos na comunidade, a partir da chegada dos empreendimentos e a expansão destes às proximidades dos seus territórios, e entender como isso interferiu nas dinâmicas produtivas, das comunidades, sobre riscos à saúde, qualidade de vida e se diante desse fato ocorrerem perdas

de identidades e do perfil extrativista da comunidade. Essas pessoas tinham, e algumas ainda têm como base produtiva o agro extrativismo, a pesca e o artesanato, além disso, alguns dos entrevistados também exercem papéis de lideranças em suas comunidades.

Entrevistou-se ainda algumas pessoas relacionados a área portuária, questionando-se o posicionamento destes acerca da expansão portuária e os conflitos dela decorrentes, para colher e observar também esses pontos de vista.

3.3 REFERENCIAIS TEÓRICOS

Na busca de um constructo do conceito de conflitos socioambientais, foi tecido um diálogo a partir das proposições de Canto (2012), Dahrendorf (1992) e Acselrad (2004), esses autores descrevem alguns aspectos conceituais que serão utilizados para contextualizar o objeto de pesquisa. Segundo Canto (2012) de uma forma genérica o tema dos conflitos nas Ciências Sociais tende a ser abordado por perspectivas bem distintas. A primeira trata dos conflitos como sendo convulsões nos sistemas sociais e que requerem empenho dos atores para retomar o equilíbrio do referido sistema. A segunda vertente trata os conflitos como sendo características inerentes de qualquer sistema social, que funcionam como propulsores de mudanças, neste caso não haveria resolução definitiva dos conflitos, sendo o consenso uma mera contingência.

Contudo sob a ótica de Dahrendorf (1992) o conflito seria funcional, intrínseco e impulsionador ao processo de mudança na sociedade, à medida que é o próprio motor transformador da história. Para o autor, uma sociedade baseada no modelo estrutural-funcional, onde tudo segue uma marcha para a perfeição evoca um quadro terrível, uma vez que tal pretensa estabilidade se estende à realidade sócio-política concreta, tornando-a totalitária. Segundo sua argumentação, no conflito repousa o próprio caráter histórico-antropológico das sociedades humanas, pois as respostas divergentes garantem que o homem, através de suas inquietações e incertezas, busque sempre soluções divergentes às situações e desafios que se apresentam cotidianamente. No conflito, na mudança e na multiformidade da realidade social repousam, com efeito, o caráter de incerteza intrínseco ao ser humano.

Os conflitos são indispensáveis, como um fator do processo universal da mudança social [...] Exatamente porque apontam para além das situações existentes, são os conflitos elemento vital das sociedades, como possivelmente seja o conflito geral de toda vida. (DAHRENDORF, 1981b, p. 82).

A modelagem dos resultados observados durante pesquisa em Barcarena nos trouxe a percepção de como conflitos socioambientais se traduzem em uma influência na reorganização territorial de comunidades, a partir do processo de instalação e operação de

infraestruturas, no caso do nosso estudo, portuárias, demonstrando que os conflitos socioambientais são advindos desse processo. Se o conflito não se caracteriza como uma batalha e é complexo e diversificado, a partir de como ele afeta a mudança do modo de vida das comunidades locais.

É possível considerar a premissa de que:

Os conflitos ambientais são aqueles envolvendo grupos sociais com modos diferenciados de apropriação, uso e significação do território, tendo origem quando pelo 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 – decorrentes do exercício das práticas de outros grupos. (ACSELRAD, 2004, p. 26).

Essa conjunção de olhares traz ao fim um ponto de convergência e assim será dialogado com a premissa de conflito socioambiental como algo funcional, intrínseco e impulsionador ao processo de mudança, a partir dos diferentes modos de apropriação, uso e significado do território, onde a solução definitiva não seria possível e a busca de consenso seria uma forma de mitigar esses conflitos. Será esse eixo teórico utilizado para as aplicações e implicações da pesquisa.

Observa-se também o que o legislador produziu norma para condicionar a execução de estudos prévios, buscando dimensionar esses impactos e as medidas para enfrenta-los para somente após produzido esse conhecimento prévio, possa liberar as licenças necessárias para qualquer empreendimento elencados na letra da lei, onde os Portos estão contidos. A exigência de estudo de impacto ambiental como uma condição para o licenciamento de atividades modificadoras do meio ambiente teve início a partir da lei 6.938/81, que instituiu a Política Nacional de Meio Ambiente no Brasil, e foi regulamentada pela Resolução nº 001/86 – CONAMA. Essa norma definiu as responsabilidades, os critérios básicos e as diretrizes gerais para uso e implementação da Avaliação de Impacto Ambiental como um dos instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente.

Essa legislação caracterizou o que são os Estudos de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), qualificando-os como documentos técnicos que caracterizam e mensuram os prováveis impactos ambientais de um empreendimento. O EIA é constituído de um grupo de diversos estudos realizados por uma equipe técnica multidisciplinar, independente e de diferentes áreas, contendo um rol de atividades mínimas que devem ser desenvolvidos, e traz um conteúdo com uma linguagem mais técnica. O RIMA é o relatório que traz a síntese dos resultados dos estudos, possui linguagem mais simples e acessível para que o público em geral tenha conhecimento dos EIAs referentes ao projeto e serve de base para

discussão com a sociedade em audiência pública, onde deveria ter a possibilidade de apresentar contrapontos e sugestões.

A resolução 01/86-CONAMA, determina ainda a publicidade e a participação pública no processo de análise dos Estudos e determina que os dados devem ser apresentados de forma objetiva e adequada à compreensão pública. As informações devem ser traduzidas em linguagem acessível, ilustrados por meio de imagens, gráficos e tabelas de modo que se possam ser observados as vantagens e desvantagens do projeto, bem como as consequências ambientais. Atualmente, a norma constitucional também abriga a exigência dos estudos, descrita no seu inciso IV do art. 255, §1º da CF 88, robustecendo a força da norma. “Art. 225, §1º, Inciso IV - 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; (CF 88)”

Para apurar a qualidade técnica de toda essa fase de estudos ambientais, e uma certa recorrência de deficiências desses estudos, sem que, por exemplo, fosse encontrado nenhum estudo que apontasse a inviabilidade ambiental de qualquer empreendimento, o Ministério Público da União (MPU) elaborou um manual denominado de Deficiências em Estudos de Impacto Ambiental - Síntese de uma Experiência, demonstrando os problemas mais recorrentes dentro desses estudos. Foi detectado pelo MPU que na maioria das fases a preocupação maior dos estudos está em reduzir custos, levando a optar por soluções que representem menor aplicação de recursos, e ainda, quase sempre não identificam e analisam suficientemente os potenciais impactos dos empreendimentos, não exibindo a forma adequada de dimensionar os benefícios e ônus.

O Estado é o detentor do poder jurisdicional de dizer o direito no caso concreto, significa dizer que os conflitos gerados pela expansão portuária de Barcarena devem ser solucionados pelos entes públicos, ainda que utilize de mediadores do setor privado, mas nunca deixando de exercer seu poder de polícia no tocante às medidas a serem adotadas nas questões socioambientais, tendo em vista que compete à União legislar questões de navegação portuárias, conforme estabelecido no art. 21, inciso XII, alíneas “c”, “d” e “f”, todos da Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 2020):

Art. 21. Compete à União:

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária;

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

f) os portos marítimos, fluviais e lacustres.

É bem verdade que a atuação estatal no tocante à mediação das lides deixa a desejar, pois não fiscaliza nem desenvolve uma metodologia a ser seguida, por exemplo, nos casos de desapropriação ou aquisição das áreas. Contudo, o art. 3º e seus incisos, da Lei nº 12.815 de junho de 2013 (Lei dos Portos), regulamentada pelo Decreto nº 8.033 de junho de 2013, estabelece norma geral de exploração e instalação de portos no Brasil, que necessitam de aplicação nos casos concretos, pois o planejamento do Governo é estritamente voltado para a questão financeira, sem nem ao menos mencionar em seus projetos de expansão os fatores socioambientais, que torna a região portuária de Barcarena um território em constante tensão.

3.4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

3.4.1 OS PORTOS E OS SEUS IMPACTOS NAS COMUNIDADES

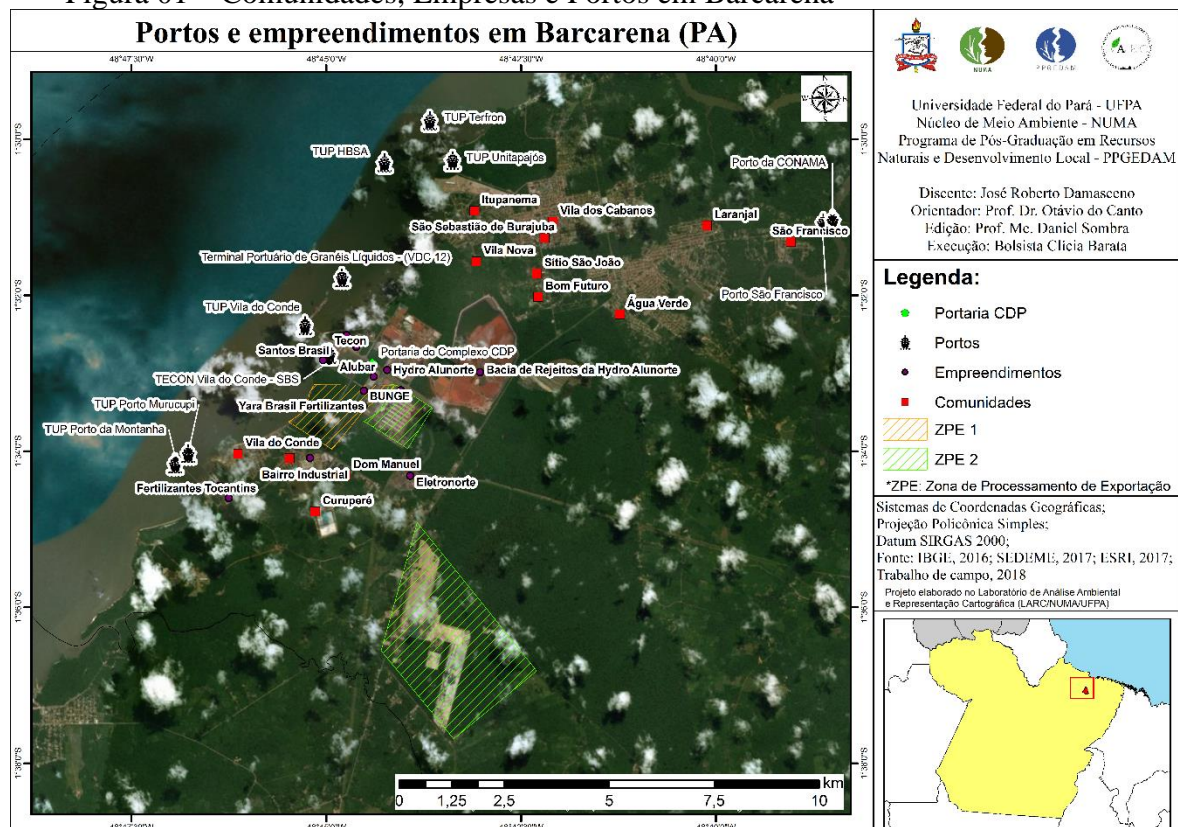
Em que pese todo o apelo e propaganda de estimular o desenvolvimento quando se pensa em um novo empreendimento de infraestrutura portuária, o reflexo que se percebe no território de Barcarena é um volume de conflitos agrários significativos. Esses litígios são potencializados à medida que ocorre o reforço da demanda de exportação de *commodities*, considerando a localização estratégica em relação ao comércio internacional, dos Portos do município influenciado pelo modelo desenvolvimentista.

Os riscos e conflitos existentes nas áreas portuárias de Barcarena não ocorrem exclusivamente pela implementação de novos projetos portuários, mas sim, pela falta de transparência e amplitude dos debates. Isso significa que, por meio do aprofundamento dos estudos de impactos socioambientais e pela participação isonômica das comunidades do entorno dos portos, há como pensar a viabilidade de que todos tenham voz no processo de tomada de decisão e prevenção dos impactos, bem como a possibilidade de mediação desses conflitos, quando houver determinados conflitos.

Um dos conflitos que são potencializados com esses empreendimentos portuários são os deslocamentos forçados devido a concorrência pela ocupação do território. Cabe ressaltar que, a desapropriação é o ato administrativo pelo qual o Poder Público ou seus delegados, mediante prévia declaração de necessidade, utilidade pública ou interesse social, impõe ao expropriado a perda do bem, seguido de justa indenização. Se a desapropriação for originária do Estado ou Município serão necessários entre outros requisitos, um plano diretor aprovado por lei e lei específica determinando o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, de acordo com o art. 182, §4º, da Constituição Federal de 1988, devidamente regulamentado pelo Decreto-Lei nº 3.365 de 1941. Pela União, a desapropriação se dará por descumprimento de

função social da propriedade rural é tratada na Lei Complementar nº 76, de 6/7/93, alterada pela Lei Complementar nº 88, de 23/12/96 (DI PIETRO, 2019). Ao passo que a aquisição de área pelo setor privado é caracterizada pelo ato volitivo do proprietário da terra, que num negócio jurídico de compra e venda positivado no art. 481, Código Civil de 2002, transfere o domínio da propriedade ao adquirente, na letra da lei. Conforme mostrado na Figura 1.

Figura 01 – Comunidades, Empresas e Portos em Barcarena



Fonte: IBGE, 2016; SEDEME, 2017; ESRI, 2017. Elaboração: LARC (NUMA/UFPA), 2020.

Contudo, o problema se agravava com a chegada de novas empresas ao complexo portuário, isso faz com que surjam novos projetos que não se utilizam mais da desapropriação, por conta dos trâmites burocráticos exigidos pelas leis. Assim, a forma mais pragmática para se ter o domínio das propriedades é pela aquisição direta, que se inicia com a especulação imobiliária onde determinadas empresas buscam adquirir áreas das comunidades por vezes situadas em setor urbano e outras inclusive em áreas de proteção ambiental. Essa aquisição se dá por valores abaixo do mercado e a repassam aos empreendedores portuários por preços supervalorizados. Isso ocorre porque o processo de aquisição das áreas se consuma antes que os promitentes vendedores (comunidade) tenham notícias de novos projetos de implantação de Portos. E como é um processo anterior, baseado na desinformação da comunidade afetada, não ocupa papel de destaque dentro das Empresas Portuárias, visto que estas somente se instalam

quando a área está totalmente desocupada, sem que se tenha uma preocupação com os primeiros.

Observou-se que o panorama da situação e o nexo de causalidade com o surgimento dos conflitos em geral é potencializado pelo próprio Estado. Já que, buscando desenvolver determinado setor, o Estado viabiliza e aprova instrumentos jurídicos que possibilitam as empresas pleitearem áreas com fins de instalar no caso da nossa pesquisa, novos projetos de implantação e expansão portuários. Esses projetos precisam obter áreas desimpedidas e desembaraçadas do ponto de vista jurídico, mesmo que para isso tenham que desalojar e remanejar, a todo custo, às comunidades do entorno portuário. Sem perspectivas de realocação em áreas com vocação para a agricultura e com a devida assistência técnica, além de suprimir áreas de interesse para a produção da pesca artesanal, turismo e comércio local, cujo resultado final é o empobrecimento dessas pessoas e que ainda ficam submetidas a toda sorte de desastres ambientais que afetam além da subsistência a saúde desses moradores.

3.4.2 O PODER PÚBLICO, E AS POSSÍVEIS CONEXÕES ENTRE O CRESCIMENTO E SEUS CONFLITOS.

O poder-dever da atuação do poder público na proteção do meio ambiente está impulsionado e previsto no art. 225 da Constituição Federal (BRASIL,2020). Essa atuação não é uma mera faculdade e sim um dever, inerente ao poder público na proteção ambiental, e precisa de um viés de proatividade, dada a amplitude e desdobramentos que essa missão constitucional lhe impõe, cujo espectro abrange dimensões de ações de prevenção, fiscalização, reparação, licenciamento, entre outras derivadas. Esse dispositivo traz a força de ser um dos direitos fundamentais do ser humano na CF 88, sendo assim, cláusula pétrea e de caráter estruturante do sistema normativo relacionado à proteção dos recursos naturais.

Contudo, o próprio poder público municipal dentro da Lei Complementar Municipal nº 049/2016, de 17/10/2016, que institui o atual Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDDU de Barcarena traduz o olhar e suas prioridades para gestão municipal, colocando a zona portuária como uma das prioridades dentro do seu planejamento municipal. Vejamos na sequência alguns pontos da seção II da referida lei:

SEÇÃO II - DAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS, DAS ATIVIDADES DE LOGÍSTICA E DA CONSTRUÇÃO NAVAL

[...]

Art.14 - São **objetivos específicos** do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - **PDDU**:

[...]

IV - Implementar **projetos** para o **desenvolvimento do entorno das áreas portuária** e das **atividades que com ela se relacionam**, fomentando iniciativas das micros, pequenas e médias empresas, dos microempreendedores individuais e das cooperativas;

[...]

Art.19 - A **Política de Desenvolvimento Econômico**, definida nesta Lei, articulada com a promoção do desenvolvimento econômico sustentável, visará à justiça e à inclusão social com melhoria da qualidade de vida da população, e **tem por fim**:

I - **Consolidação** de Barcarena como **polo industrial regional**, reconhecendo a **importância das atividades** industriais e de **logística portuária** e **retroportuária** no desenvolvimento da economia local visando investimentos públicos e privados;

II - A **implementação de condições favoráveis à instalação de áreas** industriais, parques e distritos de alta tecnologia, **especialmente estimulados pela presença da zona portuária**;

Art. 20 - O **planejamento do Município de Barcarena** deverá levar em consideração a **importância e as especificidades das atividades portuárias**, das atividades de logística e da construção naval conforme as seguintes diretrizes:

I - **Projetos de implantação e planos de expansão portuária** devem assegurar a **maximização dos ganhos** para a **atividade portuária** e para o **Município**, assim como sejam **minimizados** os impactos socioambientais;

[...]

Art. 125 - **Zona Especial Portuária**. As áreas portuárias compreendem as áreas portuárias de Barcarena e de seu entorno, que requerem **tratamento diferenciado** quanto à sua **ocupação e instalação de usos**, visando à **contenção da ocupação populacional** destes espaços, o bem estar dos habitantes da cidade na convivência com os portos e a compatibilização com as legislações estadual e federal. (PREFEITURA DE BARCARENA, 2016), (Grifos nosso).

Todo esse arcabouço legal demonstra que estão em segundo plano as questões socioambientais decorrentes da implantação e expansão dessas estruturas portuárias. O PDDU ainda traz a criação de uma zona especial portuária, onde prevê tratamento diferenciado e a restrição e limitação da ocupação populacional dentro desses espaços, abrindo assim a possibilidade de novos deslocamentos forçados das famílias hoje residentes nessas áreas. O que pode ser mais iminente diante do aumento crescente da demanda de cargas.

Novamente recorremos ao PDDU, positivado na Lei Complementar Municipal nº 049/2016 (PREFEITURA DE BARCARENA, 2016), para verificar que estabelece em seu art. 6º, inciso I, que: “A política de gestão e desenvolvimento territorial de Barcarena observará os seguintes princípios fundamentais. I - Respeito às funções sociais da cidade” e, no artigo seguinte dizem quais são as funções sociais da municipalidade em face da população, a saber:

Art. 7º- As funções sociais da cidade de Barcarena correspondem ao direito de todos ao acesso à terra urbana e rural, moradia, saneamento ambiental, conservação e proteção ambiental, transporte, saúde, educação, assistência social, esporte, lazer, turismo, segurança, trabalho e renda, bem como a espaços públicos, equipamentos, infraestrutura e serviços urbanos, ao patrimônio ambiental e cultural da cidade. (PREFEITURA DE BARCARENA, 2016)

Dessa forma, tem-se uma incongruência formal que torna os processos de desapropriação forçada ilegal, o mesmo ocorre com a aquisição, pois colidem com a referida

lei complementar supracitada, tendo em vista que a disputa por território que resulta no aumento da demanda portuária causa danos aos pescadores, aos seringueiros, à comunidade indígena e aos catadores de açaí, que sem a sua fonte de sustento têm seus direitos de cidadania violados. Diante disto, as comunidades afetadas pelo crescimento portuário e o Estado Brasileiro são as partes prejudicadas, isso porque as empresas privadas se beneficiam com o precário processo de desapropriação, tomam posse das áreas mediante indenizações abaixo da realidade de mercado, em ato contínuo auferem lucratividade contrastante. Isso sem qualquer retorno ou benefício à sociedade afetada, colocando em xeque a quem na população é destinado esse funcionamento, que vai sendo problematizado conforme vamos analisando as etapas e instalações de grandes projetos. O uso de recurso público advindo do contribuinte é o que computa como prejudicial ao Estado e está conectado ao questionamento quando aos rumos dessa formulação portuária.

É importante mencionar que o desenvolvimento portuário é necessário para a economia brasileira, assim como para o município. Porém, a pesquisa mostrou que o processo de implementação e expansão deste modelo de crescimento se revela equivocado diante do resultado junto as comunidades e precisa ser aperfeiçoado para que tenhamos um convívio harmônico entre todos, onde os conflitos devem ser prevenidos e até evitados e quando assim não ocorrer, os que vierem à tona sejam mediados e solucionados com o máximo de equidade e brevidade.

3.4.3 CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS NA PERSPECTIVA LOCAL (VISITAS E ENTREVISTAS)

Para conhecer parte do conjunto de estruturas portuárias de Barcarena, foram realizadas três visitas a portos no município, dentre os quais um público e dois privados. Iniciamos pelo Terminal de Uso Privado (TUP) Hidrovias do Brasil (Figura 2) visitado em 26 de março de 2019, sendo recebidos pela E1 responsável pela área de responsabilidade social, e falou: “nesse porto podemos verificar um importante trabalho social realizado pelo Instituto Hidrovias, que se mantém com recursos próprios”. Após as informações iniciais, foi possível contato com E2 (Gerente Geral do Porto).

Figura 02 – Píer do TUP Hidrovias do Brasil S.A.



Fonte: AMPORT, 2018

Durante a entrevista com o Gestor do Porto entrevistado E2, foi informado que ele trabalhou no Porto de Santos e quando perguntado como ele via a zona portuária de Barcarena em relação a Santos e a essa expansão portuária, explanou que *“Acredita que a expansão será de grande monta, visto que o Porto de Santos não tem mais para onde crescer, a cidade tomou todo o entorno do porto, mas aqui em Barcarena, além de ter área para essa expansão, ainda tem como vantagem a proximidade com os grandes centros do mercado internacional, e o calado necessário para grandes embarcações, Barcarena é o futuro”* finalizou o Gestor.

A região portuária de Barcarena já possui uma demanda muito grande, que tende a aumentar cada dia mais, tendo em vista à política de desenvolvimento regional adotada pelo município, consubstanciada com os altos investimentos de empresas privadas, fazendo dos portos imensas estruturas no coração da floresta amazônica, dentre esses componentes temos um porto público, o Porto de Vila do Conde da Companhia Docas do Pará - CDP (Figura 3).

Figura 03 – Porto de Vila do Conde - CDP



Fonte: AMPORT, 2018

A visita ao porto da CDP em Vila do Conde, ocorreu no dia 10 de abril de 2019, na chegada recebeu-nos a Administradora do Porto da CDP Sra. Andréa Pacheco, a quem foi explicado sobre o objetivo da pesquisa e ela se colocou à disposição de apoiar a pesquisa e designou o Engenheiro E3 responsável pela área ambiental do porto que mostrou alguns aspectos da área ambiental e explanou sobre a existência de programas sociais e as ações da área ambiental, E3 relatou que *“às ações de responsabilidade social da empresa não tem tido continuidade, como já ocorreu no passado”*.

Desde a implantação do 1º porto em 1985, Barcarena tem experimentado um acúmulo de empreendimentos, desde o distrito industrial adjacente ao porto, esse complexo constituído por um conjunto de 94 empresas, segundo a CODEC. As principais empresas são ALUNORTE, ALBRAS, Pará Pigmentos S.A. (PPSA), Imerys Rio Capim Caulim S.A. (IRCC) e o Grupo Alubar, voltadas a produção mineral, mais especificamente caulim, alumina e alumínio, além da produção de semielaborados como cabos para transmissão de energia. Soma-se ainda, o complexo portuário onde além do porto público da CDP, tem os seguintes portos privados, TUP da Imerys Rio Capim Caulim S.A., TUP TGPM (ADM Portos do Pará), TUP Unitapajós (Bunge/Amaggi) e o TUP Hidrovias do Brasil S.A, os quais estão situados na área do Porto Organizado de Vila do Conde.

A terceira visita foi realizada ao TUP TGPM – Terminal de Grãos Ponta da Montanha S.A (Figura 4), inaugurado na década de 90, quando ainda era administrado pela empresa Rio Capim Químico S/A (RCQSA).

Figura 04 – TUP TGPM – (em 2º plano Porto da Imerys)



Fonte: AMPORT, 2018

As visitas aos portos permitiram a visualização do ambiente portuário e alguns momentos a percepção do nível de atenção com a gestão ambiental e operacional, bem como, se utilizam do protocolo e certificação internacional ISPS-Code que padroniza as ações de gerenciamento de riscos. Esses riscos são inerentes a esse tipo de operação portuária, e que dependendo da importância com que são tratados, pode ser o diferencial para gerar menos conflitos e causar menos danos ambientais no seu entorno.

Não obstante, todas as promessas de desenvolvimento e geração de empregos, intrínsecas aos grandes projetos na Amazônia, buscou-se identificar como estaria o sentimento das comunidades do entorno dos portos, sobre essa relação porto-cidade, e assim entrevistamos inicialmente as Comunidades de Itupanema e Vila Nova, onde já se percebe nas narrativas um volume significativo de conflitos que não cessa. Desta forma os resultados aqui apresentados consistem na indicação dos principais impactos e conflitos gerados no ambiente portuário e seu entorno, observados a partir dessas entrevistas nas comunidades. Na figura 05, o registro do momento da conversa com as lideranças dessas duas comunidades.

Figura 05 - Visita e entrevista com lideranças de Itupanema e Vila Nova



Fonte: Arquivo pessoal do autor, 2020.

Após informar o objetivo da pesquisa, foi perguntado como esse processo de implantação e operação de portos afetou a vida deles, observa-se o reflexo dessa política no relato da presidente do Centro Comunitário de Itupanema e Vila Nova entrevistada E4 afirmou: “Com a expansão dos portos afetou a pesca, sumiram algumas espécies de peixe, e dificultou a pesca pelo perigo do tráfego de navios grandes e barcaças sobre o barco dos pescadores” e concluiu: “O óleo derramado de navios prejudicou os cardumes de peixes, assim como a contaminação por óleo que pode ser percebido ao andar nas praias.”

Esse é um fator que chama atenção nos relatos, a exposição da comunidade do entorno portuário, no que tange ao perigo que se apresenta relacionado ao intenso tráfego de navios de grande porte e de barcaças, que segundo eles afetou também a pesca de camarão e ostras.

Na entrevista com a E5 integrante do conselho fiscal da associação, disse:

...para a construção do porto da Hidrovias[...]Chegaram até mesmo na área da escola Presidente Dutra e propuseram reconstruir uma nova escola em outro local para substituir que já existia, entretanto construíram um prédio que não é adequado para uma escola e colocaram dentro de uma área que futuramente será um novo Porto.

Percebem-se nos relatos das entrevistas realizadas que existe uma somatória de eventos negativos que geram os conflitos, acirram as dificuldades e o sofrimento das comunidades, agravado pela ausência de voz destas comunidades nas discussões dos planos de implantação ou expansão de instalações portuárias, gerando uma assimetria de informações, onde por vezes são impedidas de frequentar os espaços de debates.

Toda essa desinformação e falta de transparência influencia também na facilidade com que os proprietários das terras são manipulados a aceitar indenizações abaixo do valor de mercado, por empresas intermediadoras que adquirem a área com uma finalidade e depois as

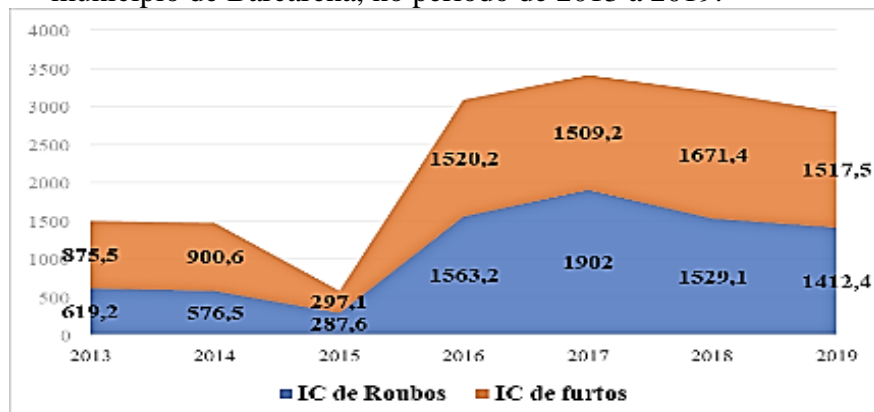
repassam para investidores para construção de portos. Ainda durante a entrevista E5 afirma: “A falta de investimento público em infraestrutura, como organização de espaços, drenagem, asfaltamento de ruas na área da comunidade, que tem muito mais tempo que outras é um indício de que ainda podemos ser remanejados.” Ela continua seu relato falando sobre a insegurança dizendo que: “A comunidade tem dificuldade com segurança pública, falta de projetos sociais que sejam apoiados pelas empresas e portos e feitos na comunidade” diante dessa manifestação, levantou-se dados quantitativos de segurança, conforme observa-se a seguir demonstrados sobre homicídio, roubo e furto nas figuras 06 e 07 abaixo:

Figura 06 - Índice de homicídios por 100.000 habitantes, no município de Barcarena, no período de 2013 a 2019.



Fonte: SIAC/SEGUP, 2020.

Figura 07: Índice de roubos e de furtos por 100.000 habitantes, no município de Barcarena, no período de 2013 a 2019.



Fonte: SIAC/SEGUP, 2020.

Durante a conversa com a sócia fundadora do centro comunitário, entrevistada E6, ressaltou que: “meu marido até trabalhou como vigilante durante a construção de porto da CDP, mas hoje tem medo de ser novamente remanejada para construção de um novo porto.” Sobre a

área recebida na época onde foi realocada, disse: “Após remanejamento a CDI e CODEBAR entregaram uma nova área que não serviu e não puderam mais pescar, acabou a roça, não podem mais extrair nada da mata e se quiser comer hoje tem que comprar.” Tudo isso, inclusive, afetou a formação de novas gerações de famílias nativas da região, um tremendo abalo na cultura daquele povo, pois os jovens se mudaram para outros centros urbanos em busca de melhores condições e oportunidades.

Outra comunidade visitada foi a Comunidade do Conde, que também foi duramente afetada pelos portos com conflitos intensos por terras e afastando cada vez mais as comunidades de seu habitat natural, onde as promessas de desenvolvimento e geração de emprego e renda ficaram só no discurso. Na conversa sobre esses reflexos dos portos, com a E7, integrante e uma das fundadoras da Cooperativa de Pescadores do Conde – COPESCONDE. Assegurou: “*O Conde e é uma das comunidades mais próximas do porto da CDP, recebendo vários impactos*”. Abaixo o registro do momento da conversa na figura 08.

Figura 08 - Visita e entrevista na Comunidade do Conde



Fonte: Arquivo pessoal do autor, 2020

Ainda dentro do relato da E7 durante a entrevista, afirmou:

“[...] As pessoas das comunidades não têm acesso fácil a postos de trabalho e muitas pessoas estão desempregadas, a migração de pessoas de outros municípios paraenses e até mesmo de outros estados brasileiros, vem e ocupam as poucas vagas que surgem e dificultam a subsistência da comunidade”.

Além desses problemas, ela observou ainda que: “*Os portos têm trazido muito impactos de poluição quando as empresas estão realizando o embarque de alumina, bauxita e partículas são lançadas no ar.*” No decorrer da entrevista E7 denunciou que: “*Algumas empresas têm tubulação despejando rejeitos no Rio.*”

Sobre o acidente de 2015, cujo navio ainda está no fundo do rio com cerca de 170.000l de óleo, e impossibilitando a operação em um dos atracadouros do píer do Porto CDP

em Vila do conde, a entrevistada informa: “a comunidade do Conde que fica a menos 3 km do porto da CDP, sofreu os reflexos do vazamento de óleo e dos bois mortos no acidente do Navio de Boi e não recebeu indenizações.” Pouco antes do fim da entrevista ela trouxe a discussão um fato grave: “Os Igarapés estão poluídos e fizeram exame de sangue e no cabelo das pessoas da comunidade e tinha a presença de metais pesados e deles não tivemos a devida compensação”. Todo esse relato da entrevistada E7 também mostra que todos esses fatores afetam severamente a saúde e a atividade de pesca artesanal.

Em um dos dias que se esteve em campo, foi possível registrar a marca da poluição pela dispersão de partículas de alumina das esteiras na praia, durante a operação de carregamento de um navio no porto da CDP, atingindo alguns matapis⁷ que estavam dispostos no local, como mostra a figura 09.

Figura 09: Resíduos de Alumina na Praia onde estão os Matapi de pesca de camarão



Fonte: Arquivo pessoal do autor, 2020.

Foi agendada nova reunião com outras lideranças comunitárias no Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Barcarena, lá estiveram presentes integrantes do Sindicato além de lideranças das Comunidades São José e Arrozal e da Comunidade Extrativista da Ilha Trambioca, e explicou-se o objetivo da pesquisa e a pergunta sobre os efeitos percebidos pela operação dos portos.

Iniciou-se conversando com o E8 que hoje é presidente da associação das comunidades de São José e Arrozal, que mencionou o seguinte: “Tivemos um impacto negativo muito grande para os pescadores e extrativistas, afetou tanto que o pescado onde já cheguei a

⁷ Armadilha cilíndrica, confeccionada com tala de miriti, utilizada para capturar camarão nos rios da Amazônia.

produzir em 1995 cerca de 1.000 quilos em uma única ‘redada’ (lançamento de rede) e hoje não passam de 111 quilos a cada lançamento de rede”. Complementa ainda explanando que “a poluição também tem tido um efeito redutor já que as empresas despejam rejeitos e a lavagem dos navios também polui, se observa essa prática várias vezes quando estamos no rio”.

Chama atenção a reclamação muito comum de que a comunidade não tem acesso nos estudos de novos projetos e quando tem audiência pública já vem com formato pronto e fica difícil reverter em três minutos de fala, quando conseguem se manifestar, o que evidencia a falta de transparência nesse processo. Na figura 10 o momento da entrevista com as lideranças.

Figura 10: Conversa com um dos líderes.



Fonte: Arquivo pessoal do autor, 2020

O deslocamento forçado das comunidades é outro grande foco de conflito, talvez o mais reportado por quase todos os entrevistados, fato que ocorre a cada nova implantação ou expansão portuária, essa situação se agrava gerando conflitos fundiários.

Durante nossas entrevistas foi enfatizado sempre que as respostas fossem relacionadas com os efeitos das atividades portuárias e não das fabricas, visto que representam outro fator de conflitos a comunidade, e de acordo com essa situação, o Pres. da Ass. Comum. Extrativista da Ilha Trambioca durante nossa entrevista E9 relatou que:

“...a comunidade acredita que com a expansão do Porto e a chegada da Ferrovia vai agravar os problemas, [...] A ilha de Trambioca não tem sistema de água e a comunidade toma água de poço do primeiro lençol freático e por isso muitos problemas de contaminação acabam trazendo problemas de saúde.”

A mudança na paisagem de Barcarena tem forte influência da poluição, seja por vazamento de óleo, água de lastro e partículas de graneis sólidos lançados no ar, provenientes da atividade portuária e sua expansão. Todo esse cenário de sofrimento desmotivou a juventude a seguir a tradição familiar, buscando empregos nas fábricas e junto a prefeitura, se afastando

da tradição pesqueira, inviabilizada pelos portos que também não absorvem essa mão-de-obra. As drogas surgem como mais um flagelo e têm afetado jovens que acabam sendo cooptados para o tráfico, e diante desse cenário entende-se que a atividade portuária não tem conseguido trazer desenvolvimento direto à comunidade, talvez para crescimento da receita do município, mas para comunidade não se traduz em benefícios. O entrevistado E9 ainda fez questão de evidenciar, por exemplo, que até as 16 UBS (unidades básicas de saúde) foram implantadas através de emendas parlamentares da bancada federal.

Os problemas na região portuária de Barcarena são frutos de impactos cumulativos e sinérgicos de vários empreendimentos, e esses conflitos se renovam a cada dia, fato observado no relato do Secretário de Políticas Agrícolas e Meio Ambiente do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Barcarena, E10, que descreveu, *“na década de 2010, voltaram a ocorrer novas desapropriações para construção de Portos Privados.”* Completou ainda afirmando *“todo esse fluxo tem afetado a mata ciliar que sofre erosão pela maresia, resíduos, óleo combustível, lixo que é jogado no rio.”* E finaliza falando da expectativa empregos: *“O surgimento dos portos deveria deixar 30% dos postos de trabalho para os residentes, mas na verdade o que fica é irrisório”*. Outro impacto bastante citado foi na pesca porque eles alegam, que perderam o leito da Bahia do Marajó por causa do movimento de navios e barcaças que acabam rasgando as redes de pesca e colocam em risco de acidentes os barcos de pesca.

Esses relatos já trazem a marca negativa da implantação das fábricas e do primeiro porto nos anos 80, onde houve a promessa de desenvolvimento e geração empregos, mas ao final que aconteceu na verdade é que mais de 500 famílias foram deslocadas, com a desapropriação de cerca de 40.000 ha e essas famílias que produziam e retiravam a subsistência dessa área foram remanejadas pela Companhia de Desenvolvimento Industrial – CDI.

Nesse sentido o Presidente do Sindicato dos Trab. Rurais E11 menciona o seguinte: *“hoje já existem famílias que foram remanejados até duas vezes. E por isso o medo de novos remanejamentos ainda persiste em algumas áreas.”*. Entrevistados das comunidades de Itupanema, Vila Nova, São Jose, Arrozal, e Trambioca falaram da produção de camarão que era uma das maiores da região, e foi severamente afetada pelos portos e hoje praticamente acabou. Da mesma forma relataram igualmente a perda da produção extrativista, visto que os terrenos novos onde foram alocados eram muito pequenos sem condições de produção agrícola.

O E11 ainda observou o seguinte: *“O trânsito de caminhões que danificam as ruas, e a fila deles parados aguardando para embarque e desembarque de cargas nos Portos, geram congestionamentos, ainda não existem estacionamentos para essa finalidade.”* Esse conflito relacionado ao trânsito, sobretudo quando envolve caminhões da carga tem sempre impactos

significativos, “além disso, vem trazendo também problemas com drogas e prostituição.”, concluiu E11. O conflito descrito por ele, está materializado na figura 11, onde observou-se os demais veículos sendo obrigados a trafegar pela contramão gerando um congestionamento significativo.

Figura 11 - Caminhões estacionados na rodovia, aguardando descarga.



Fonte: Arquivo pessoal do autor, 2020.

O E11 ainda trouxe outro dado importante: “A preocupação é com a chegada da Ferrovia porque vai cortar terrenos e as casas têm que ficar cerca de 10 km do eixo da ferrovia. E a falta de informação e mais uma vez a possibilidade de ficar fora das decisões é que geram os problemas.” Ou seja, a falta de transparência tem sido um grande gerador de conflitos. O entrevistado encerrou com a seguinte análise: “Como Barcarena não extrai o minério e os royalties são maiores para os municípios produtores, aqui é só fica a transformação. [...] a população se acostumou com as indenizações individuais e perdeu a força da coletividade. E ao final não conseguimos melhorar a qualidade de vida de todos.”

Dentro do universo de conflitos descritos nas entrevistas dos comunitários destacou-se cerca de dez conflitos mais mencionados e deles observar-se-á os quatro mais recorrentes na análise dos RIMA, para entender se a valoração adotada nos estudos leva em consideração as percepções da comunidade a ser afetada. Desta forma os dez impactos e conflitos mais presentes destacados em ordem de frequência, são os seguintes:

1. Conflito relacionado à deslocamentos forçados;
2. Conflito relacionado à afetação da pesca;
3. Conflito relacionado à falta de transparência dos estudos de impactos ambientais;
4. Conflito relacionado à poluição e contaminação de rios, igarapés e lençóis freáticos.
5. Conflito relacionado à falta de emprego;

6. Conflito relacionado à afetação da saúde;
7. Conflito relacionado à perda da forma de subsistência;
8. Conflito relacionado à prostituição e drogas;
9. Conflito relacionado à trânsito de caminhões, geram danos e congestionamento;
10. Conflito relacionado à serviço público (deficiente e sobrecarregado).

3.4.4 CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS A PARTIR DO RIMA DE PORTOS DE BARCARENA.

Na busca de acesso aos estudos de impactos ambientais e seus respectivos relatórios, foi solicitado através do Of. 40/2019 de 19/09/19-NUMA/UFPA à Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Estado do Pará – SEMAS, para disponibilizar dois EIA/RIMA de dois portos, Porto da CDP e TUP TGPM em razão de não estarem disponíveis no site da SEMAS.

A resposta da Semas (Of. 60369/2019 de 14/11/19) informa que em relação ao Porto de Vila do conde da CDP como foi construído antes da resolução 01/86 – CONAMA de 23/09/86, não foram realizados e por isso não tem para disponibilizar. Entretanto, desde então o processo de renovação da licença de operação do porto, vem observando a análise de diversas exigências técnicas e ambientais, como revisão, atualização e apresentação dos planos de emergência individual, de cargas vivas e de carga geral. E que a licença atual de operação nº 7126/2012 está em fase de renovação pelo processo nº 2015/10512. E quanto ao Terminal de Grãos Ponta da Montanha, à época de seu primeiro licenciamento denominado ADM dos Portos do Pará S.A. foi licenciado através de Plano de Controle Ambiental - PCA, em função da área possuir infraestrutura portuária pertencente anteriormente a empresa Pará Pigmentos S.A. – PPSA. E a elaboração desse PCA teve como objetivo subsidiar o licenciamento de terminal portuário que processa, armazenava e embarcava Caulim para um terminal que pudesse receber, armazenar e embarcar granéis sólidos vegetais, e, dessa forma apresentou estrutura e informações similares a um estudo de impacto ambiental EIA e o relatório de impacto ambiental RIMA.

Para nossa análise foram acessados outros quatro RIMA, que foram localizados no site da SEMAS (RIMA TUP TEFRON/2004, TUP USIPAR/2009, TUP HBSA/2012, TUP CEVITAL/2017), além desse plano de controle ambiental - PCA do TUP TGPM/ADM, cedido pela SEMAS e um relatório informação ambiental anual – RIAA/2018 do Porto da CDP em Vila do Conde, cedido pela CDP, foi acessado ainda, a uma análise de um RIMA do TUP Buritirama, realizada pelo MPE a pedido do Núcleo de Meio Ambiente – NUMA da UFPA em 2010.

Com a análise e cruzamento dos relatórios dos estudos, percebe-se algumas deficiências de informações e falta de especificidade, deixando a impressão de terem sido elaborados exclusivamente para cumprir uma formalidade. Depois de cruzar os impactos apontados nesses estudos analisados, destaca-se três pontos que pela relevância, se traduzem em efeitos de grande risco e relevância na geração de conflitos socioambientais:

1. Os impactos negativos são minimizados e os positivos são superdimensionados (e não são comprovados ao longo do tempo, sua existência e eficácia).

2. Os impactos foram analisados de forma independentes, como se não houvesse um efeito cumulativo entre os impactos de um mesmo empreendimento e um impactos de diferentes empreendimentos.

3. Os processos de licenciamento dos empreendimentos, ao que parece, não observam o limite de saturação de impactos no território.

Ficou evidenciado a ausência e necessidade de uma análise de sinergia entre os impactos dos diferentes empreendimentos, levar em consideração que se analisados separadamente podem não receber a relevância, gravidade, temporalidade e possibilidade de ocorrência efetiva, visto que se os critérios forem analisados separadamente, podem receber valorações menores.

Como já identificado anteriormente, os conflitos mais presentes nas entrevistas dos moradores das comunidades são: deslocamentos forçados, afetação da pesca, faltam de transparência (no processo de licenciamento), poluição, falta de emprego, saúde, perda da forma de subsistência (extrativismo), prostituição e drogas, trânsito e o serviço público (deficiente e sobrecarregado). Entretanto selecionamos os quatro são mais frequentes:

1. Conflito relacionado à deslocamentos forçados;
2. Conflito relacionado à afetação da pesca;
3. Conflito relacionado à falta de transparência dos estudos de impactos ambientais;
4. Conflito relacionado à poluição e contaminação de rios, igarapés e lençóis freáticos.

A partir desses quatro conflitos mais presentes nas entrevistas junto aos integrantes das comunidades, observou-se nos RIMAs a previsão, incidência, medidas de prevenção e mitigação ou relato para avaliar de que forma eles foram abordados no documento oficial requerido por lei e divulgado, ou seja, só teve sua publicidade a partir da audiência pública.

Quando se cruza os dados contidos nos EIAs e as informações colhidas na comunidade, a leitura que se tem é que o estudo foi elaborado como se aquele empreendimento fosse o primeiro e único a ser implantado, não apresentando nenhuma sinergia ou cumulatividade com os que já existem. Seria importante o que os EIAs levassem em

consideração a realidade local, tendo um conhecimento amplo dos conflitos já instalados e daqueles que tem um potencial para ocorrer naquele espaço. Nesse sentido, visando a sustentabilidade das atividades desenvolvidas pelo Porto, reverberando responsabilidade ambiental para com seu entorno.

Identificar e conhecer as causas, sujeitos e áreas que estão sendo afetadas facilita a busca de soluções que possam atender às duas partes. Dessa forma, envolvendo todos os atores que têm uma relação sinérgica como: comunidade, empresa e poder público. Isto em busca de alcançar uma equidade de direitos, usando conhecimento e experiências de conflitos semelhantes que ocorrem de forma sinérgica e cumulativa na região portuária, dado a sobreposição de empreendimentos portuários nesse território.

Um dos problemas observados nos estudos é a falta de profundidade quanto aos desdobramentos dos impactos ambientais decorridos daquela atividade portuária. Além disso, é negligenciado o conhecimento do modo de vida, segurança alimentar, ciclo de pesca daquela comunidade, entendendo de quanto será a dimensão desse impacto para essa comunidade que se utiliza da pesca. Uma possibilidade de solução é aplicar ferramentas para que a comunidade seja objeto de um programa gestão de conflitos, onde todos os atores poderiam participar de rodadas de negociação, realinhamento de condutas e propostas reais e factíveis de compensação.

A exemplo do EIA do TUP Hidrovias do Brasil é citado, expressamente, que é necessário acelerar o processo de reintegração de posse de áreas e reiterada a necessidade de remover famílias das áreas de implantação do projeto. A problemática se desenha pelo fato de que, mesmo mencionando a necessidade de remoção, não há definição de como seriam a realocação dessas famílias. Isso é uma grande lacuna, pois não é garantida sua subsistência, sejam elas relativas à pesca, extrativismo, agricultura, artesanato e a realocação não ocorre com uma responsabilidade em relação as raízes e ao modo de vida. Isso acontece porque o valor que é destinado, se e quando é efetivamente pago, a essas famílias removidas dificilmente corresponde a possibilidade de elas continuarem vivendo num local próximo de onde moravam. Não se observa assim a preocupação em deixar sequelas de famílias desestruturadas, sem condição de prover sua subsistência.

Os dois programas de apoio à compensação ambiental, não têm objetividade quanto ao resultado, nesse sentido um deles é um programa de responsabilidade social, que não descreve qual seria as atividades e seus resultados esperados. O outro programa é de aquisição de insumos em Barcarena não representa efetivamente uma compensação ambiental, apenas uma compensação socioeconômica. Isso mostra que os estudos nem sempre estão associados

aos reais problemas que serão causados e, quando os tem identificados, não define de forma clara como serão de fato as ações de mitigação e de compensação desses danos. Esse enfoque não existe em nenhum dos estudos aos quais tivemos acesso e nem fazem referência sobre o maior problema considerado pelas comunidades, o remanejamento forçado e como será a realocação. Não há menção se o local destinado terá, minimamente, condições para que a família remanejada possa gerar sua subsistência.

Dessa forma, é nítida a percepção de que os estudos e seus relatórios estão cada vez mais afastados da realidade, dos fatos, das famílias e das comunidades que serão efetivamente afetadas com a implantação de seus respectivos empreendimentos. Esse fenômeno faz com que o EIA acabe se traduzindo muito mais em um documento para cumprir uma formalidade, do que um documento que identifique e apresente soluções aos problemas que são gerados a partir da implantação e operação de uma estrutura portuária.

3.5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O que se observou no decorrer da pesquisa é que o processo de licenciamento ambiental, relacionados aos portos, é fragilizado pela ausência de transparência e regras que viabilizem ampla e efetiva participação da comunidade na análise de estudos de impactos ambiental. Faz-se necessário também a aplicação de rigorosa fiscalização do cumprimento das medidas de mitigação desde o início do processo de licenciamento, passando pela fase de implantação e nas renovações quando já estiver na fase de operação, haja vista que o cumprimento dessa condição reduziria muito dos conflitos advindos desses empreendimentos. Além disso, é fundamental uma fiscalização mais efetiva por parte dos órgãos responsáveis pelo controle, monitorando as atividades portuárias, sua gestão ambiental e o cumprimento de condicionantes, pois o que se tem hoje é um autocontrole gerido pelas próprias empresas, que tem como compromisso reportarem as informações via relatório e assim obter as licenças necessárias ao exercício de suas atividades.

O desenvolvimento do complexo portuário de Barcarena é, sem dúvida, revestido de importância para a região e também para o país, tendo em vista que sua operação desempenha um papel estratégico no escoamento de mercadorias para o exterior. Contudo, os reflexos negativos deixados pela forma inadequada como vem sendo implementada a expansão portuária, oneram além do devido os cofres públicos com o subsídio de programas sociais.

O sistema jurídico normativo fornece respaldo e instrumentos aos entes públicos para implementação de políticas públicas voltadas à proteção das comunidades do entorno. Entretanto, o que se vê é o Estado corroborando com as medidas adotadas pelas empresas

privadas, que apenas buscam aferir vantagens em detrimento do desamparo das famílias remanejadas de seu lugar de pertencimento. Assim sendo, em curto prazo a solução seria à adoção de um plano de mediação de conflitos que se atentasse em dar voz a população afetada pela expansão portuária de Barcarena, e assim, tornar o processo de modernização e expansão portuária menos danosa e conflitante.

Os estudos de forma genérica não apresentam medidas necessárias para garantir a pesca dos moradores impactados e compensar as eventuais perdas provocadas pela operação dos portos. Não é citado também quais medidas efetivas podem proteger essa atividade tão importante a essas comunidades, sem que se tenha um dimensionamento do valor econômico que a pesca e o extrativismo representam para essas comunidades.

Isto posto, entende-se que o ordenamento jurídico notadamente o PDDU do município de Barcarena, precisa incluir em seu texto normativo um capítulo que verse sobre um conselho consultivo, que seja formado por membros do setor público, privado e principalmente das comunidades do entorno portuário. Possibilitando a participação de todas as partes envolvidas nos conflitos, em todas às fases de planejamento e execução das expansões e novas instalações portuárias. Outra medida importante é exercer de forma mais efetiva a fiscalização da fase de operação de portos já instalados, convidando o Governo do estado para participar no que não for competência municipal, como forma de mediar os conflitos existentes no território de Barcarena e, com isso amenizar as tensões e alcançar convivência pacífica entre todos.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, A. W. B **Refugiados do desenvolvimento**: os deslocamentos compulsórios de índios e camponeses e a ideologia da modernização. Travessia, ano 9, n. 25, p. s0-35, 1996.

ALMEIDA, Bruno Zartu Santos de: **Principais características e problemas dos portos do Brasil**, 2011, RJ. Disponível em <http://www.uezo.rj.gov.br/tccs/capi/BrunoAlmeida.pdf> acesso em 04 fevereiro 2020.

ANTAQ, Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Aspectos gerais sobre portos**. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2016/11/O-novo-marco-regulat%C3%B3rio-dos-portos.pdf>. Acessado em: 01/abr/2020.

BARCARENA, Prefeitura. Governo municipal. Lei Complementar nº 23 de outubro de 2006 (Plano Diretor do município) Disponível em: <https://www.barcarena.pa.gov.br/portal/legislacao?tipo=home&ano=2016&titulo=PLANO%20DIRETOR%20DE%20DESENVOLVIMENTO%20URBANO>, acessado em: 01/abr/2020.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito administrativo – 32. ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2019, pág. 390.

HAZEU, Marcel. **Deslocamentos forçados no complexo industrial urbanístico portuário de Barcarena Pará**. Anais do 4º Encontro Internacional de Política Social 11º Encontro Nacional

de Política Social Tema: Mobilidade do capital e barreiras às migrações: desafios à Política Social Vitória/ES, 2016. Pág. 2.

BRASIL, Presidência da República. **Constituição Federal de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm, acessado em: 01/abr/2020.

PLANEJAMENTO, Ministério. Governo Federal - **Infraestrutura-Logística/Portos**. Disponível em <http://pac.gov.br/infraestrutura-logistica/portos>, acessado em: 29/mar/2020.

SILVEIRA, Marcio Rogerio. **Transportes e a logística frente à reestruturação econômica no Brasil**. Mercator, v. 17, (Fortaleza) [online: <http://www.scielo.br/pdf/mercator/v17/1984-2201-mercator-17-e17008.pdf>], 2018, pág. 3.

MILANÉS Batista, Celene & Sierra-Correa, Paula & LASTRA-MIER, ROBERTO. **Estudios de caso sobre manejo integrado de zonas costeras en Iberoamérica. gestión, riesgo y buenas prácticas**. 2019

MILANÉS Batista, Celene. **¿Cómo ordenar el territorio marino costero para su gestión?: teoría vs praxis**. 2019.

LOURENCO, Andréia Vigolo; ASMUS, Milton Lafourcade. **Gestão Ambiental Portuária: fragilidades, desafios e potencialidades no porto do Rio Grande, RS, Brasil**. **RGCI**, Lisboa, v. 15, n. 2, p. 223-235, jun. 2015. Disponível em <http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1646-88722015000200007&lng=pt&nrm=iso>. acessos em 24 novembro 2019. <http://dx.doi.org/10.5894/rgci498>.

BRASIL, Ministério da Cidadania – **Relatório de Informações Sociais – Cadastro único**. Disponível em: <https://aplicacoes.mds.gov.br/sagi/RIV3/geral/index.php?relatorio=153&file=entrada#>. Acesso em 03/03/2020.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pensando na construção de um conhecimento acerca da expansão portuária e os conflitos socioambientais no município de Barcarena, buscou-se, por meio dos estudos e proposições supracitados, entender como lidar com o desafio da gestão de um território de risco, especificamente, a Zona Portuária de Barcarena.

Neste percurso epistemológico, evoluiu-se de uma perspectiva consultiva de revisão de literatura com elaboração de conceitos e análises documentais, para uma abordagem investigativa na pesquisa de campo, a fim de avaliar a percepção dos atores diretamente envolvidos no processo e por fim uma disposição propositiva com a emissão de uma nota técnica como produto final da dissertação. Desse modo, a nota técnica abrange o arcabouço teórico apreendido nos dois artigos e preconiza oportunidades de melhoria nos processos descritos anteriormente, viabilizando relações mais harmônicas e balanceadas entre os agentes do processo, trazendo benefícios diretos à população local.

Vale ressaltar que, todo esse espectro de danos e conflitos, podem ser potencializados e multiplicados com a chegada do modal ferroviário a partir de 2025. Com o aumento do fluxo de mercadorias na zona portuária de Barcarena e a intermodalidade de meios de transportes projetada pelo Ministério da Infraestrutura o desafio de mitigação dos danos ambientais se eleva e a falta de políticas públicas voltadas à gestão de risco e de mediação dos conflitos torna-se mais preocupante.

Outro ponto de atenção é a falta de voz ativa da população do entorno nas decisões dos projetos agravando a desigualdade e assimetria na região e preterindo os interesses da população nas deliberações que diretamente lhe afetam. Isso ocorre, pois, o processo de licenciamento ambiental, relacionados aos portos, é fragilizado pela ausência de transparência e regras que viabilizem ampla e efetiva participação da comunidade na análise de estudos de impactos ambiental, bem como, na tomada de decisão sobre novos projetos que afetam localmente seu modo e qualidade de vida.

Faz-se necessário uma fiscalização mais efetiva por parte dos órgãos responsáveis, com monitoramento das atividades portuárias e sua gestão ambiental. O que se verifica atualmente é um autocontrole gerido pelas próprias empresas, uma vez que tem como compromisso apenas reportarem suas ações via relatório e assim obter as renovações de licenças necessárias ao exercício de suas atividades. Para essa fiscalização e amparo do interesse público, o sistema jurídico normativo fornece respaldo e instrumentos aos entes públicos para

implementação de políticas públicas voltadas à proteção das comunidades do entorno. Nesse contexto são atores de grande importância o poder público, nas suas diversas esferas, em especial a Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade, o *parquet* através da atuação dos Ministérios Públicos Federal e Estadual, como defensores e guardiões da sociedade e de fiscal da lei.

Diante disso, entende-se que o PDDU do município de Barcarena, necessita incluir em seu texto normativo um capítulo que verse sobre um conselho consultivo, que seja formado por membros do setor público, privado e principalmente das comunidades do entorno portuário. Possibilitando a participação de todas as partes envolvidas nos conflitos, em todas às fases de planejamento e execução das expansões e novas instalações portuárias. Dessa forma, se construiriam relações mais igualitárias entre os agentes possibilitando amenizar as tensões e alcançar convivência pacífica entre todos.

5. REFERÊNCIAS

- ACSELRAD, Henri. **Conflitos ambientais no Brasil**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2004a.
- ALMEIDA, A. W. B **Refugiados do desenvolvimento**: os deslocamentos compulsórios de índios e camponeses e a ideologia da modernização. *Travessia*, ano 9, n. 25, p. s0-35, 1996.
- ALMEIDA, Bruno Zartu Santos de: **Principais características e problemas dos portos do Brasil**, 2011, RJ. Lei federal <http://www.uezo.rj.gov.br/tccs/capi/BrunoAlmeida.pdf> acesso em 04 fevereiro 2020.
- ANTAQ, Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Aspectos gerais sobre portos**. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2016/11/O-novo-marco-regulat%C3%B3rio-dos-portos.pdf>. Acessado em: 01/abr/2020.
- BARCARENA, Prefeitura. Governo municipal. **Lei Complementar nº 23 de outubro de 2006** (Plano Diretor do município) Disponível em: <https://www.barcarena.pa.gov.br/portal/legislacao?tipo=home&ano=2016&titulo=PLANO%20DIRETOR%20DE%20DESENVOLVIMENTO%20URBANO>, acessado em: 01/abr/2020.
- BISSACOT, Thaiza Clemente Couto; OLIVEIRA, Sílvia Maria Alves Correa. **Instrumento para o gerenciamento de riscos ambientais**. *Revista Eng Sanit Ambient*, v.21 n.2, (p 227-232), 2016.
- BRASIL, Presidência da República. **Lei Federal nº 13.140 de 26 de junho de 2015** – Mediação de conflitos, 2015. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2015/lei-13140-26-junho-2015-781100-publicacaooriginal-147366-pl.html>, acessado em 18 dez 2019.
- BRASIL, Ministério da Cidadania – **Relatório de Informações Sociais – Cadastro único**. Disponível em: <https://aplicacoes.mds.gov.br/sagi/RIV3/geral/index.php?relatorio=153&file=entrada#>. Acesso em 03/04/2020.
- BRASIL, Ministério da Cidadania – **Relatório de Informações Sociais – Cadastro único**. Disponível em: <https://aplicacoes.mds.gov.br/sagi/RIV3/geral/index.php?relatorio=153&file=entrada#>. Acesso em 03/03/2020.
- BRASIL, Presidência da República. **Constituição Federal de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm, acessado em: 01/abr/2020.
- BRASIL. Câmara dos Deputados, **Arco Norte: o desafio logístico**, Centro de Estudos e Debates Estratégicos, Consultoria Legislativa; relatores Lúcio Vale, Remídio Monai; Tarcísio Gomes de Freitas, Alberto Pinheiro. – Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2016. Disponível em <http://www.camara.leg.br/editora>. Acesso em 03/04/2020.
- BRASIL. **Ministério do Meio Ambiente, Gerenciamento Costeiro. 2015**. Disponível em: <https://www.mma.gov.br/informma/item/10430-gerenciamento-costeiro.html>. Acesso em: 09 dez 2018.
- BRASIL. Secretaria Nacional de Portos e UFSC - **Plano Mestre - COMPLEXO PORTUÁRIO DE BELÉM E VILA DO CONDE** - Sumário Executivo, 2017.
- CANTO, Luís Otavio do. **Conflito Socioambiental e (Re) Organização do Territorial: Mineradora ALCOA e Comunidades ribeirinhas do projeto Agroextrativista Juruti Velho, município de Juruti-Pará-Amazônia-Brasil** (tese de doutorado), 2012.

COELHO, M; MONTEIRO, M; SANTOS, I. **Políticas públicas, corredores de exportação, modernização portuária, industrialização e impactos territoriais e ambientais no município de Barcarena, Pará.** Novos Cadernos NAEA, v. 11, n. 1, p. 141-178, 2004.

DAHRENDORF, R. **O conflito social moderno.** Rio de Janeiro/São Paulo. Jorge Zahar. Edusp, 1992.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo** – 32. ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2019, pág. 390.

HAZEU, Marcel Theodoor - **O não-lugar do outro: sistemas migratórios e transformações sociais em Barcarena.** Tese de Doutorado /NAEA– 2015.

HAZEU, Marcel. **Deslocamentos forçados no complexo industrial urbanístico portuário de Barcarena Pará.** Anais do 4º Encontro Internacional de Política Social 11º Encontro Nacional de Política Social Tema: Mobilidade do capital e barreiras às migrações: desafios à Política Social Vitória/ES, 2016. Pág. 2.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo de (2010). Material institucional.** Rio de Janeiro: disponível em <http://www.ibge.gov.br>, acessado em 18 dez 2019.

LEMONS, Viviane Cecília de Lima; GUIMARÃES, Vanessa de Almeida, LEAL Jr, Ilton Curty. **Aspectos para estudo de impactos sociais em portos,** XXVIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte, Curitiba. 2015.

LOURENCO, Andréia Vigolo; ASMUS, Milton Lafourcade. **Gestão Ambiental Portuária: fragilidades, desafios e potencialidades no porto do Rio Grande, RS, Brasil.** **RGCI**, Lisboa, v. 15, n. 2, p. 223-235, jun. 2015. Disponível em <http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1646-88722015000200007&lng=pt&nrm=iso>. acessos em 24 novembro 2019. <http://dx.doi.org/10.5894/rgci498>.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro.** 21ª ed., Malheiros. São Paulo. 2012.

MILANÉS Batista, Celene & Sierra-Correa, Paula & LASTRA-MIER, ROBERTO. **Estudios de caso sobre manejo integrado de zonas costeras en Iberoamérica. gestión, riesgo y buenas prácticas.** 2019.

MILANÉS Batista, Celene. **¿Cómo ordenar el territorio marino costero para su gestión?: teoría vs praxis.** 2019.

PLANEJAMENTO, Ministério. Governo Federal - **Infraestrutura-Logística/Portos.** Disponível em <http://pac.gov.br/infraestrutura-logistica/portos>, acessado em: 29/mar/2020.

ROCHA, Gilberto Miranda; MORAES, Sérgio Cardoso de. **Uso do território e gestão da zona costeira do estado do Pará** – NUMA/UFPA. Belém, 2018.

SALES, Alessandro Wilckson Cabral. **A construção de consensos de conflitos socioambientais como instrumento de gestão ambiental integrada da região do Cocó em Fortaleza/CE.** 2017.165 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento e Meio Ambiente)-Universidade Federal do Ceará, 2017. Disponível em <http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/23052>. Acesso em 03/04/2020.

SILVA, Alexandra Martins. **Processo decisório e conflitos: questões e reflexões a partir dos megaprojetos.** REVISTA BRASILEIRA DE SOCIOLOGIA, v. 5, p. 114-140, 2017. Disponível em <http://dx.doi.org/10.20336/rbs.193>

SILVEIRA, Marcio Rogerio. **Transportes e a logística frente à reestruturação econômica no Brasil**. Mercator, v. 17, (Fortaleza) [online: <http://www.scielo.br/pdf/mercator/v17/1984-2201-mercator-17-e17008.pdf>], 2018, pág. 3.

TARTUCE, Flávio. **Manual de responsabilidade civil**: Rio de Janeiro: Forense. São Paulo. Método, 2018.

VIÉGAS, Rodrigo. **Desigualdade Ambiental e "Zonas de Sacrifício"** (2019) Disponível em: https://www.faneesp.edu.br/site/documentos/desigualdade_ambiental_zonas_sacrificio.pdf - Acesso em: 21 nov. 2019.

WARAT, Luis Alberto - **Surfando na pororoca: o ofício do mediador**. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2004.

APENSO

Nota técnica destinada aos Ministério Público do Estado do Pará, Ministério Público Federal, Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará. A busca de consensos nos casos de conflitos socioambientais decorrentes da relação porto-cidade em Barcarena.



NOTA TÉCNICA

A busca de consensos nos casos de conflitos socioambientais decorrentes da relação porto-cidade em Barcarena.

1. DESTINATÁRIOS:

Ministério Público do Estado do Pará.
Ministério Público Federal.
Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará

2. INTERESSADOS:

Comunidades situadas no entorno da Zona Portuária de Barcarena

3. ASSUNTO:

Proposta de melhoria de processos que interferem nos conflitos socioambientais na zona portuária de Barcarena.

4. REFERÊNCIA:

- Lei Complementar nº 75/1993 – MPU / MPF;
- Lei nº 8.625/1993. - MPE;
- Lei nº 5.752, de 26/0793 (alterada pelas Leis Estaduais: Lei Nº 7.026, de 2007, Lei nº 8.096, de 2015 e Lei Nº 8.633, de 2018) - SEMAS.
- Lei nº 13.140 de 2015 – Mediação
- Constituição Federal do Brasil, 1988. Art,255

5. OBJETIVOS:

Esta Nota Técnica objetiva sugerir modificações de ações e procedimentos a partir da identificação e análise de conflitos socioambientais percebidos existentes na zona portuária de Barcarena, e suas causas. Na **busca de consensos nos casos de conflitos socioambientais decorrentes da relação porto-cidade**. Foram selecionadas quatro ações que podem interferir positivamente no cenário atual:

- Aumentar a transparência dos estudos de impacto ambiental junto as comunidades do entorno;
- Aumentar a fiscalização junto aos portos;
- Melhoria da Gestão Ambiental e Governança dos Portos;
- Estimular a prática de autocomposição e gestão dos conflitos socioambientais na Zona Portuária de Barcarena.

6. FUNDAMENTAÇÃO / ANÁLISE TÉCNICA:

A região portuária de Barcarena vive em constante evolução devido ao aumento contínuo de sua demanda portuária, concomitantemente os conflitos com a população do entorno crescem na mesma proporção. E os estudos de impacto ambiental não tem observado os seguintes fatores: Cumulatividade e sinergia de impactos, Escolhas locacionais de múltiplos empreendimentos ambientalmente com riscos altos e danos ambientais recorrentes.



Dentro do universo de conflitos descritos nas entrevistas dos moradores das comunidades destacou-se cerca de dez conflitos mais mencionados e dentre eles, observado os quatro mais recorrentes na análise dos RIMA, para entender se a valoração adotada nos estudos leva em consideração as percepções da comunidade a ser afetada. Desta forma os dez impactos e conflitos mais presentes destacados em ordem de frequência, são os seguintes:

1. Conflito relacionado à deslocamentos forçados;
2. Conflito relacionado à afetação da pesca;
3. Conflito relacionado à falta de transparência dos estudos de impactos ambientais;
4. Conflito relacionado à poluição e contaminação de rios, igarapés e lençóis freáticos;
5. Conflito relacionado à falta de emprego;
6. Conflito relacionado à afetação da saúde;
7. Conflito relacionado à perda da forma de subsistência;
8. Conflito relacionado à prostituição e drogas;
9. Conflito relacionado à trânsito de caminhões, geram danos e congestionamento;
10. Conflito relacionado à serviço público (deficiente e sobrecarregado).

No entanto, entende-se que a atuação do Ministério Público é desejável e importante para premissa da autocomposição, contudo, verifica-se que o fato de ser uma metodologia inovadora no país, muita coisa precisa ser ajustada como, por exemplo, entender a subjetividade de cada conflito, em cada região do estado, tendo em vista que em Barcarena os conflitos nas áreas afetadas pelo Porto, atingem os valores de crenças, as violações de direitos, a escassez de recursos ambientais e os impactos ao meio ambiente.

As empresas instaladas na zona portuária de Barcarena gozam de um enorme poder econômico e político, pois influenciam diretamente na elaboração dos projetos de implementação ou expansão portuária do município, haja vista que os mesmos são desenvolvidos em suas sedes e encaminhados para o órgão fiscalizador do Estado para aprovação, está dinâmica tem sido responsável por inúmeros conflitos na sociedade, pois as comunidades afetadas não participam da discussão inicial desses projetos, apenas são informadas da realização de audiência pública, sem ao menos tomarem ciência dos impactos que sofreram com aquela obra.

A falha na comunicação das informações é uma das reclamações recorrentes das comunidades afetadas, que o trabalho de campo pôde registrar nas diversas entrevistas realizadas ao longo deste artigo, no entanto, as empresas e as câmaras mediadoras do Ministério Público estadual, não dão ênfase a este detalhe, que torna fervoroso a desordem social.

A autocomposição é sem dúvida uma medida de grande valor no contexto atual narrado alhures, porém, a forma como deve ser apresentada a população atingida pela evolução portuária, carece de ser



operacionalizada de maneira específica para a região, a partir da elaboração de manual orientador que delimite as ações a serem tomadas para cada conflito, seja de valores de cresças, de violação de um direito, de escassez de alimento, conforme proporemos mais adiante.

“para cada tipo de conflito deve ser adotada a via adequada à sua abordagem a partir da consideração de fatores como as intenções das partes, o perfil da controvérsia e as possibilidades inerentes a cada mecanismo” (TARTUCE, 2018, pág. 181).

A constante tensão social presenciada no município de Barcarena é um desafio a ser solucionado, assim, sendo, a proposta apresentada por esta Nota Técnica é o desenvolvimento de um Manual de Orientação às medidas adotadas de autocomposição, baseado na Lei de Mediação nº 13.140 de 2015.

Fernanda Tartuce (2018, pág. 245) salienta a importância da pacificação social, *in verbis*:

Pacificar com justiça é a finalidade almejada por todo método idôneo de composição de controvérsias. Não se trata, porém, de tarefa simples; por envolver o alcance de um estado de espírito humano, pacificar abrange aspectos não apenas jurídicos, mas, sobretudo psicológicos e sociológicos.

O estudo do risco no ambiente portuário como fenômeno inerente a qualquer atividade humana ganhou força a partir dos atentados de 11 de setembro de 2011 nos EUA, quando a Organização Marítima Internacional (IMO) aprovou o *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*, como componente de novas medidas de proteção e prevenção ao terrorismo, que também colabora sobremaneira com a prevenção de incidentes e impactos socioambientais, em um sistema de proteção de embarcações e instalações portuárias. E hoje sua certificação é exigida em portos do mundo todo.

7. HISTÓRICO REFERENTE À AÇÃO OU MUDANÇA DE CRITÉRIO:

O porto de Vila do Conde teve origem para atender demandas do complexo minero-metalúrgico criado em Barcarena como parte do acordo entre Brasil e Japão na década de 70. Alguns fatores impulsionaram a expansão portuária de Barcarena, como sua localização privilegiada junto ao mercado internacional, as demandas de exportação de minério, produtos do agronegócio (bois, grãos e fertilizantes) e contêineres. Considera-se que a expansão portuária, vem gerando diversos conflitos socioambientais no decorrer dos anos, com consequências danosas para a sociedade, meio ambiente e para as relações da comunidade com o poder público e os portos, reflexos da política desenvolvimentista da União, aplicada à Amazônia a partir da década de 60.

O resultado da pesquisa, identificou e analisou os conflitos socioambientais nas comunidades do entorno da Zona Portuária, decorrentes da instalação e operação dos Portos.

A partir da análise dos dados obtidos bibliograficamente de documentos oficiais e científicos, das entrevistas individualizadas com moradores, funcionários dos portos, autoridades municipais e estaduais, percebeu-se que a dinâmica que envolve as ações necessárias ao funcionamento dos portos de



Barcarena, causam danos ambientais e conflitos permanentes e duradouros entre a comunidade e poder público. Essa relação porto-cidade tem sido agravada pela falta de **transparência** do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e seu respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) realizados na área a ser afetada. O que leva a conclusão de que a atividade portuária tem grande potencial gerador de conflitos e precisa para melhorar esse cenário: ter efetiva e oportuna transparência do EIA/RIMA, dando acesso oportuno à comunidade, de dados e informações. Nesse contexto, outro aspecto importante, seria a melhoria da **gestão ambiental e da governança na operação portuária**, que pode ser impulsionada com uma **fiscalização mais efetiva** do poder público, bem como, utilização de ferramentas de autocomposição para **gestão de conflitos**.

8. CONCLUSÃO:

A presente nota técnica abrange o arcabouço teórico apreendido, desenvolvido ao longo da pesquisa, que preconiza oportunidades de melhoria nos processos descritos, viabilizando relações mais harmônicas e balanceadas entre os agentes do processo, trazendo benefícios diretos à população local.

Ressalta-se também, que com o aumento do fluxo de mercadorias na zona portuária de Barcarena e a intermodalidade de meios de transportes projetada pelo Ministério da Infraestrutura, o desafio de mitigação dos danos ambientais se eleva, e a falta de políticas públicas voltadas à gestão de risco e de mediação dos conflitos torna-se mais preocupante.

Outro ponto de atenção identificado, é a falta de voz ativa da população do entorno, nas decisões dos projetos que as afetam, potencializando as desigualdades e assimetria na região e preterindo os interesses da população nas deliberações que lhes impactam diretamente. Isso se dá, decorrente do processo de licenciamento ambiental, relacionados aos portos, que hoje se demonstrou ser fragilizado pela ausência de transparência e regras que viabilizem ampla e efetiva participação da comunidade na análise de estudos de impactos ambiental de forma oportuna, e na tomada de decisão sobre novos projetos que afetam localmente seu modo e qualidade de vida.

Ao analisar o PDDU do município de Barcarena, identifica-se a necessidade de incluir em seu texto normativo um capítulo que verse sobre um conselho consultivo, que seja formado por membros do setor público e privado, e principalmente das comunidades do entorno portuário. Desta forma, possibilita a participação de todas as partes envolvidas nos conflitos, em todas às fases de planejamento e execução das expansões e novas instalações portuárias. O efeito esperado de todas essas proposições é o de buscar, pacificar com justiça os conflitos, tornando as relações mais igualitárias entre os agentes, possibilitando amenizar as tensões e alcançar convivência pacífica entre todos.



9. PROPOSIÇÕES PARA O APRIMORAMENTO DO PROCESSO:

- **Melhoria da transparência dos Estudos de Impactos Ambientais;**

Sugere-se que durante o processo de licenciamento dos projetos, logo que ocorrer o protocolo pedindo licença previa ou inicial já seja divulgado para a população a intenção de implantar um novo empreendimento em seu território, bem como, o Termo de Referência que é expedido pela SEMAS ao empreendedor para a elaboração do EIA, seja entregue igualmente a representantes da comunidade local de modo que a comunidade do entorno desse novo empreendimento possa, se desejar, realizar um estudo de impacto paralelo via Universidade ou escritório privado. Dessa forma, a comunidade terá melhor conhecimento do que o projeto impactará em seu território. E pode ter condições oportunas de propor ajustes quando for o caso.

Oportunizar diversas formas de dar publicidade ao RIMA, seria uma boa prática, por exemplo afixar um resumo em locais de acesso público como lotéricas, bancos, escolas, entre outros serviços públicos. A criação de um Relatório de Impacto Ambiental no formato de cartilha para distribuição em órgãos públicos, centro comunitários, associações, pode ser um canal atrativo e simplificado de dar maior publicidade ao RIMA.

- **Melhoria do Processo de fiscalização (de condicionantes e operação dos portos)**

Atualmente, as empresas portuárias apenas se reportam a SEMAS via relatórios periódicos, a proposta é tornar mais efetiva essa fiscalização com vistorias não anunciadas nas empresas, averiguando se a legislação ambiental está sendo cumprida, bem com as condicionantes para a operação dos portos.

- **Melhoria do Processo de Gestão Ambiental e Governança dos Portos**

De modo a reduzir impactos ambientais, recomenda-se uma gestão ambiental de forma estratégica. Para isso, propõe-se a exigência de certificação ISO 14001:2015 que preconiza um Sistema de Gestão Ambiental, com isso as empresas certificadas demonstrarão estar seguras sobre políticas ambientais praticadas e estar de acordo com práticas sustentáveis exigidas para a operação do porto.

- **Uso de ferramentas de autocomposição e Gestão de conflitos**

Para ajudar na mediação de conflitos decorrentes de empreendimentos portuários, sugere-se a criação de ferramentas de apoio e suporte a autocomposição: Como um **repositório de documentos digitais relativos à gestão de conflitos**, objetivando instrumentalizar soluções mais rápidas a partir de casos semelhantes, que podem reduzir a assimetria e os prejuízos causados à população local.

Assim como, a criação de **ferramentas de busca no repositório de conhecimento de documentos digitais**, objetivando reduzir igualmente a assimetria de informações com a funcionalidade de uma

plataforma colaborativa, de modo que, os atores envolvidos possam participar de reuniões virtuais e chats, agregando valor e novos conhecimentos aos casos já documentados no repositório, gerando um ciclo virtuoso de documentação, ideias e soluções.

Por fim, existindo uma estrutura formal de conciliação, a criação de um **módulo processual** onde os conflitos possam ser peticionados, as partes possam exercer o contraditório e a ampla defesa e os conciliadores possam atuar na solução de conflitos, diligenciando dentro de regras processuais ágeis, as soluções desejadas.

10. REFERÊNCIAS:

DAMASCENO, José Roberto Pereira. **Expansão Portuária e Conflitos Socioambientais no Município de Barcarena-Pa**. Dissertação (Mestrado em Gestão de Recursos Naturais e Desenvolvimento Local na Amazônia) – Universidade federal do Pará, Núcleo de Meio Ambiente, Belém, 2020.

MOORE, Christopher W. **O processo de mediação**: Estratégias práticas para a solução de conflitos. 2. ed. Porto Alegre: Editora Artmed, 1998. pág. 130/131/368.

BRASIL, Presidência da República. **Constituição Federal de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm, acessado em: 01/04/2020.

PLANEJAMENTO, Ministério. Governo Federal **infraestrutura-logística/portos**. Disponível em <http://pac.gov.br/infraestrutura-logistica/portos>, acessado em: 29/03/2020.

TEMPLUM. ISO 14001 – SISTEMA DE GESTÃO AMBIENTAL. Disponível em: <https://certificacaoiso.com.br/iso-14001/>, acessado em 29/05/2020.

11. EVENTOS:

- Criar oficinas de divulgação e publicização do RIMA;
- Oficinas de sensibilização envolvendo representações de todos os atores do processo;
- Criação de mapas colaborativos para definição de pontos de maior incidência conflitos e planejamento de ações;

12. RELAÇÃO DE ANEXOS:

TELEFONE PARA CONTATO:

ELABORAÇÃO	ORIENTAÇÃO
José Roberto Pereira Damasceno Bacharel em Direito Discente PPGEDAM/UFPA	Prof. Dr. Luis Otávio do Canto Lopes Doutor em Geografia Professor NUMA/UFPA
DE ACORDO DA BANCA DE DEFEESA DA DISSERTAÇÃO	
Profa. Dra. Maria do Socorro A. Flores Doutora em Direitos Humanos e Meio Ambiente Professora NUMA/UFPA	Prof. Dr. Márcio Júnior Benassuly Barros Doutor em Geografia Professor UFOPA EXAMINADOR EXTERNO