



## **POLÍTICA AMBIENTAL PORTUÁRIA BRASILEIRA: GÊNESE, AGENDA PÚBLICA E INTERESSES SUBJACENTES<sup>1</sup>**

Jondison Cardoso Rodrigues<sup>2</sup>

[jondisoncardosorodrigues@yahoo.com.br](mailto:jondisoncardosorodrigues@yahoo.com.br)

Edna Maria Ramos de Castro<sup>3</sup>

[edna.mrcastro@gmail.com](mailto:edna.mrcastro@gmail.com)

Sílvio José de Lima Figueiredo<sup>4</sup>

[slima@ufpa.br](mailto:slima@ufpa.br)

### **RESUMO**

O planejamento, as ações e a valorização do meio ambiente na área portuária brasileira ainda são recentes, pelo menos no que concerne ao sistema integrado de gestão ambiental, considerando que as medidas preventivas, mitigatórias, de monitoramento e o controle ambiental já estão na pauta da política pública portuária brasileira há algum tempo. Em virtude disso, o presente artigo possui três objetivos: (1) identificar o ano da constituição da política ambiental portuária brasileira e da agenda pública ambiental; (2) mostrar as ações dessa agenda ambiental portuária e suas características; e, (3) analisar criticamente a lógica/objetivos da inserção da dimensão ambiental na área empresarial portuária, a partir do estudo de caso da Companhia Docas do Pará (CDP). Empresa responsável pela exploração e organização dos portos, e, pelo controle dos terminais e hidrovias da Amazônia Oriental.

**Palavras-Chave:** Política Ambiental Portuária; Brasil; Portos; Gestão Ambiental; Agenda Pública.

### **ABSTRACT**

Concerning to the Brazilian Ports affairs, the planning, the actions and sustainability are recent themes. The mainly gaps appear when we consider the environmental management system, although the preventive measures, mitigation, monitoring and environmental control are on the agenda of the Brazilian Government Policy for some time. As a result, this paper has three goals: (1) to identify the origin of the Environmental Policy of the Brazilian Government and public agenda; (2) to show the actions of this

---

<sup>1</sup> Agradecemos: a Fundação Amazônia Paraense de Amparo à Pesquisa (FAPESPA) e a Prof<sup>ª</sup> M.Sc. Juliene do Socorro Cardoso Rodrigues pela revisão ortográfica e gramatical desse artigo.

<sup>2</sup> Licenciado em Ciências Naturais (UFPA), Especialista em Educação Ambiental e Uso Sustentável dos Recursos Naturais (UFPA) e Mestre em Ciências Ambientais (UFPA).

<sup>3</sup> Socióloga, Mestre e Doutora em Ciências Sociais pela *Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales* e Pós-Doutora com pesquisa no *Centre National de la Recherche Scientifique*, Paris, França. Docente do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU) e do Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais da UFPA.

<sup>4</sup> Turismólogo e Administrador, Especialista e Mestre em Planejamento do Desenvolvimento (NAEA/UFPA), Doutor em Comunicação (ECA/USP) e Pós-Doutor na *Université René Descartes – Paris V, Sorbonne*. Docente do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU)/UFPA.

agenda and its characteristics, and (3) to analyze critically the purpose and the objectives of the introduction of the environmental dimension in the business harbor from the case study of the 'Docas do Pará' Company- CDP, which is responsible for the operation and organization of ports, and control terminals and waterways of the Eastern Amazon.

**Keywords:** Port Environmental Policy, Brazil; Ports, Environmental Management, Public Agenda.

## 1 INTRODUÇÃO

A política ambiental portuária (pública), isto é, o planejamento, as ações e a valorização do meio ambiente na área portuária brasileira ainda são recentes, pelo menos no que se refere à concorrente ao sistema integrado de gestão ambiental, levando em consideração já que as medidas preventivas, mitigatórias, de monitoramento e de controle ambiental já estão na pauta da política pública portuária brasileira a algum tempo (RODRIGUES, 2012; SÁ, 2008; SOARES, 2009; CUNHA, 2006a; 2006b), como se verá mais adiante.

A Política Ambiental Portuária (PAP) diferencia-se da política ambiental generalista pautada pelo uso de regulação, ou seja, instrumentos de comando e controle classificados em quatro categorias: a) Padrões ambientais de qualidade e de emissão; b) Controle do uso do solo (saneamento e áreas de proteção); c) Licenciamento (Estudo de Impacto Ambiental-EIA/Relatório de Impacto Ambiental-RIMA); e, d) Penalidades (multas, compensações, etc) (VARELA, 2008). A PAP, segundo Sá (2008), seria materializada por um "sistema/processo de gestão ambiental portuário" com coparticipação público/privado, correspondendo a um conjunto de procedimentos para gerir ou administrar uma organização, para proteger o meio ambiente, a saúde e a segurança dos trabalhadores, dos arrendatários e da comunidade ao redor dos portos. Além disso, a PAP teria uma característica comum: centrar-se na figura do trabalhador, sobretudo direcionar suas ações aos trabalhadores avulsos, como expressam Cunha, Vieira e Rego, (2007), Zafalon-Garcia (2005), Kitzmann e Asmus (2006), Kitzmann (2009).

Esses autores acima enfatizam que o desenvolvimento de ações de qualificação profissional permitiria nivelar conhecimentos e integrar os trabalhadores atuantes na área do porto, como também incentivaria a incorporação de práticas de gestão ambiental, para resolução de conflitos, facilitando a "obtenção de consenso, além de aumentar a percepção de legitimidade das normas criadas" (SIQUEIRA, 2008). A PAP torna-se, teoricamente, um "avanço" com relação à política ambiental generalista, ao não separar a gestão dos componentes ecossistêmicos *strictu sensu* (água, fauna e flora) do espaço (como as relações sociais mediadas pelas pessoas diante dos conflitos socioambientais presentes nas ações de proteção ao meio ambiente) (REDIN; SILVEIRA, 2012).

Considerando tal discussão, o objetivo desse trabalho é:

- (1) Identificar o ano da inserção da temática ambiental enquanto política ambiental portuária de gestão, a partir da formação de uma agenda ambiental pública brasileira;
- (2) Mostrar as ações dessa agenda ambiental portuária e suas características; e,
- (3) Analisar criticamente a "lógica"/objetivos da inserção da dimensão ambiental na área empresarial portuária, a partir do estudo de caso da Companhia Docas do Pará (CDP). Empresa essa que responsável pela exploração e organização Portos, e, o controle sobre os terminais e hidrovias da Amazônia oriental.

## 1.1 METODOLOGIA

Utilizamos como procedimento metodológico, o caráter qualitativo, para atingir de forma mais próxima o entendimento da complexidade de um fenômeno social/socioambiental (MORIN, 2006; LEFF, 2000), procurando tanto encontrar o sentido desse fenômeno quanto interpretar os significados do discurso institucional e/ou de pessoas acerca desse fenômeno (CHIZZOTTI, 2003), especialmente relacionadas à questão ambiental.

Segundo Silva (2000), na área ambiental, para cada problema, é necessário buscar categorias críticas, sistêmicas e dialéticas específicas. O delineamento da pesquisa procedeu-se em três momentos: revisão bibliográfica, pesquisa documental e pesquisa de campo. A revisão bibliográfica fez-se com a leitura acerca da temática ambiental e as seguintes categorias: gestão ambiental, agenda ambiental e política ambiental portuária para compreensão das matrizes reflexivas e práticas. Correlacionado a essa revisão, deu-se o segundo momento, com a pesquisa documental.

As fontes de dados da pesquisa documental foram: documentos institucionais e oficiais da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ<sup>5,6</sup>:

- a) O Programa Nacional de Capacitação Ambiental Portuária – PNCAP;
- b) O livro “O Porto Verde - modelo ambiental portuário”; e,
- c) O Panorama Aquaviário (ANTAQ, 2012a).

Para identificar e caracterizar as ações (políticas) dessa Agenda Ambiental Portuária foi realizado o uso dos materiais supracitados acima, como também apostilas digitalizadas dos cursos de gestão ambiental promovidos pela Superintendência do Ensino Profissional Marítimo – SEPM, e dispostos na sua *home page* (SEPM, 2012).

Para responder o objetivo (3) desse artigo, sobre uma breve análise crítica da “lógica”/objetivos da inserção da dimensão ambiental na área empresarial portuária, fez-se um estudo de caso, da Companhia Docas do Pará (CDP). Utilizou-se para isso: os relatórios de gestão, informativos e *folders* institucionais da CDP; um questionário (aberto) com um representante da gerência ambiental dessa empresa; entrevistas semiestruturadas com trabalhadores que passaram por algum tipo de práticas socioambientais, isto é, de gestão ambiental, para saber a “finalidade”, a lógica da dimensão ambiental nesse setor.

Essa generalização só foi possível, porque o estudo de caso é uma “técnica” metodológica de pesquisa que possibilita generalizar outras instâncias, se compreendendo esse setor enquanto “Campo” (BOURDIEU, 1989), ou seja, um espaço plural de agentes em lutas e conflitos, com acepções linguísticas específicas, com sistemas de regras postas, que se reconhecessem mutuamente entorno do mesmo projeto (político ou outro), que muitas das vezes defende-se mutuamente para imposição de nomes, siglas e signos de adesão (BOURDIEU, 1997).

O diálogo com esse autor é fundamental, pois como enfatiza Assis (2000), os temas ambientais, devido sua gênese social (causa e consequência), implicam necessariamente a colaboração dos diferentes campos do conhecimento para serem problematizados devidos toda sua realidade complexa.

Antes de debater acerca da política ambiental, sua gênese e sua agenda ambiental portuária, no Brasil, é necessário demonstrar, de forma sucinta, as divisões do

---

<sup>5</sup> Isto é, materiais que pautaram e pautam suas políticas para inserção da temática ambiental nos portos marítimos e terminais privativos brasileiros. Tudo isso como forma para identificar o ano da inserção da temática ambiental, a partir da formação de uma Agenda Ambiental Pública Brasileira.

<sup>6</sup> Agência responsável por regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infra-estrutura portuária e aquaviária, harmonizando os interesses do usuário com os das empresas prestadoras de serviço, preservando o interesse público; além por meio de resoluções, medidas, projetos e programas de apoio ao desenvolvimento infraestrutural e a relacionados à questão ambiental.

artigo: na seção (3) far-se-á uma breve consideração de como se configura o sistema portuário brasileiro, não só em termos informativos, mas, sobretudo, a fim de contextualizar a temática do artigo. Na seção (4), realizar-se-á uma incursão sobre a gênese e o processo de inserção da dimensão ambiental na área portuária, logo, a constituição (e o ano) de uma política ambiental portuária brasileira e da agenda pública ambiental, além de mostrar as ações dessa agenda ambiental portuária e suas características. Por fim, na seção (5), analisar-se-á criticamente os interesses subjacentes da inserção da dimensão ambiental na área empresarial portuária, a partir do estudo de caso da Companhia Docas do Pará (CDP). Ainda nesse tópico realizar-se-á uma descrição sintética da CDP e supostos interesses que seria o de adequar-se às exigências legais na política operacional e institucional da empresa.

## **2 UMA BREVE DESCRIÇÃO DA CONFIGURAÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO**

Nas últimas duas décadas, os portos mundiais passaram por mudanças profundas na sua governança institucional, com a transferência de parte ou de todas as operações para a iniciativa privada, além da terceirização da mão de obra e uma série de inovações tecnológicas, para integração informacional (dados, voz e imagens) intra e inter-empresas (RODRIGUES, 2012). Tudo isso para incluir uma variedade de novas tarefas, operações e inovações do que se considera um porto moderno e integrado a redes de fluxos (CHLOMOUDIS; KARALIS; PALLIS, 2003), isto é, contribuidor do processo sistêmico de integração e circulação de mercadorias (MONÉ; VIDAL, 2006), cujas ações devem estar alinhadas aos desígnios neoliberais do Banco Mundial (DEBRIE; LETILLEUL; PAROLA, 2013).

Dentro do contexto de imposições neoliberais (desde o início da década de 1990), houve um impacto na configuração atual do sistema portuário brasileiro (GALVÃO, 2009; DIEGUEZ, 2007). Hoje, o Brasil é formado por 129 terminais privados e 34 portos públicos marítimos (estes são chamados assim por exportarem e importarem) (LIMA, 2012).

Desses portos, dezesseis encontram-se delegados, concedidos ou possuem sua operação autorizada aos Governos estaduais e municipais, para operação e controle. E os outros (dezoito) são administrados diretamente pelas chamadas Companhias Docas (sociedades de economia mista), que tem como acionista majoritário o Governo Federal (SEP, 2011). O Quadro 1 abaixo mostra a relação de portos, regimes de concessão e administração.

**Quadro 1: Relação de Portos, regimes de concessão e administração.**

<b>Porto(s)</b>	<b>Regime de Concessão</b>	<b>Administração</b>
Porto de São Francisco do Sul	Estadual	Administração do Porto de São Francisco do Sul – APSFS
Porto de Imbituba	Privado	Companhia Docas de Imbituba – CDI
Porto de Santana	Estadual	Companhia Docas de Santana – CDSA
Porto de Porto Velho	Estadual	Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH
Porto de Manaus	Estadual	Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas – SNPH

**DELOS**  
**Revista Desarrollo Local Sostenible**

---

Porto(s)	Regime de Concessão	Administração
Porto do Itaqui	Estadual	Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP
Porto de Cabedelo	Estadual	Companhia Docas da Paraíba
Porto do Recife	Estadual	Porto do Recife S.A
Porto de Forno	Municipal	Companhia Municipal de Administração Portuária – COMAP
Porto de São Sebastião	Estadual	Companhia Docas de São Sebastião
Portos de Paranaguá	Estadual	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA
Portos de Antonina	Estadual	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA
Porto de Itajaí	Municipal	Superintendência do Porto de Itajaí
Porto de Porto Alegre	Estadual	Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul – SPH
Porto de Pelotas	Estadual	Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul – SPH
Porto do Rio Grande	Estadual	Superintendência do Porto de Rio Grande – SPRG
Porto de Cáceres	Estadual	Governo do Estado de Mato Grosso
Porto de Suape	Estadual	Empresa Suape - Complexo Industrial Portuário
Porto de Vitória	União	Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA
Porto de Fortaleza	União	Companhia Docas do Ceará – CDC
Porto de Salvador, de Ilhéus e de Aratu	União	Companhia Docas do Estado da Bahia – CODEBA
Porto de Natal, de Maceió e Terminal Salineiro de Areia Branca	União	Companhia Docas do Rio Grande do Norte – CODERN
Porto de Rio de Janeiro, de Niterói, de Angra dos Reis e de Itaguaí	União	Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ
Porto de Santos	União	Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP
Porto de Santarém, Vila do Conde, de Belém, de Itaituba, de Óbidos, de Altamira, Terminal de Miramar e de Outeiro.	União	Companhia Docas do Pará – CDP

Fonte: elaborado a partir de ANTAQ (2011a)

As Companhias Docas (do Ceará, da Bahia, do Pará, do Espírito Santo, do Rio Grande do Norte, do Rio de Janeiro e de São Paulo) têm a função de administrar e explorar áreas portuárias. Essas administrações contribuíram, em 2012, por 34,98% de toda a movimentação de carga do sistema portuário brasileiro, que foi de 903.765.474t (ANTAQ, 2013), além de contribuírem para que de 2002 a 2005, as exportações brasileiras crescessem 96% (ZENDRON; CATERMOL, 2006). Nessa mesma proporcionalidade, intensificaram-se as políticas ambientais portuárias: de controle, mitigação, compensação e prevenção, cujas ações principais estão: o plano de

gerenciamento de resíduos sólidos e efluentes líquidos; de educação ambiental; de planos de emergência individual, de ajuda mútua, de controle de emergência; de programa de prevenção de riscos ambientais; e, de auditorias ambientais. Ações que, segundo Soares (2009), buscaram estabelecer procedimentos proativos para confecção de planos de contingência, monitoramento e controle ambiental da atividade portuária, nos portos brasileiros.

### **3 POLÍTICA AMBIENTAL PORTUÁRIA BRASILEIRA E A AGENDA PÚBLICA AMBIENTAL: GÊNESE, PROCESSO E CARACTERÍSTICAS**

A construção de uma política pública ambiental portuária (institucionalizada) iniciou-se em 2001 (ANTAQ, 2011), com a execução do Programa Nacional de Capacitação Ambiental Portuária (PNCAP). Esse Programa envolveu a participação de 16 portos (Santos, Vila do Conde, Itaquí, Maceió, Rio de Janeiro, Paranaguá, Rio Grande, Vitória, Salvador, Aratu, Ilhéus, Fortaleza, Pecém, Itajaí, São Francisco do Sul e Laguna) em Cursos de Meio Ambiente, com a finalidade de oferecer capacitação para o planejamento e a operacionalização das ações relacionadas à prevenção e o controle ambiental, como forma de contribuir para formação de uma cultura de desenvolvimento sustentável.

Dentro desse programa houve a realização de seis cursos, promovidos pelo Ministério do Meio Ambiente e vinte e oito pela Superintendência do Ensino Profissional Marítimo (SEPM), da Diretoria de Portos e Costas (CPC) da Marinha do Brasil (conforme a Quadro 2):

**Quadro 2: Ações da política pública ambiental portuária Brasileira**

<b>Cursos Oferecidos pela Superintendência do Ensino Profissional Marítimo – SEPM</b>	<b>Ano</b>	<b>Participação/Portos</b>
O Direito à Proteção ao Meio Ambiente de Trabalho Portuário	-	Porto de Belém
Limpeza de Reservatórios de Derivados do Petróleo	-	Porto de Belém
EcoPorto de Belém	2005	Porto de Belém
Controle de Animais Vetores	-	Porto de Fortaleza
Nos Tempos que a Pesca era uma Fatura	2005	Porto de Itajaí
A Poluição no Complexo Estaurino-Lagunar Mandaú-Manguaba	-	Porto de Maceió
Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos	2004	Porto de Natal
Medidas de Prevenção de Lançamento de Esgoto por Embarcações no Rio Potengi	2004	Porto de Natal
O Nosso Lixo, o que Fazer?	2005	Porto de Natal
A Escassez e a Poluição da Água Doce	2005	Porto de Natal
Saneamento Vegetal	2005	Porto de Recife
Controle de Resíduos Provenientes do Trigo	-	Porto de Recife
Pequenos Vetores - Grandes Prejuízos	2005	Porto do Rio de Janeiro
Como Evitar o Desperdício do Papel	2005	Porto do Rio de Janeiro
Poluição na Lagoa Rodrigo de Freitas	2005	Porto do Rio de Janeiro

**DELOS**  
**Revista Desarrollo Local Sostenible**

<b>Cursos Oferecidos pela Superintendência do Ensino Profissional Marítimo – SEPM</b>	<b>Ano</b>	<b>Participação/Portos</b>
Pombo - Da História de Cher Ami à Realidade Portuária	2004	Porto de Salvador
A Pesca Predatória com Explosivo na Baía de Todos os Santos	2004	Porto de Salvador
Educação Ambiental para Portuários e Aquaviários de Salvador	2005	Porto de Salvador
Responsabilidade Civil Objetiva: dos Atos Ilícitos Causados ao Meio ambiente	2009	Porto de São Francisco do Sul
Projeto de Educação Ambiental para o Porto Organizado de São Sebastião: "Mudando o Rumo das Coisas"	2005	Porto de São Sebastião
Água de Lastro	2004	Porto de Santos
Transportando para o Mundo com Consciência	-	Porto de Santos
Contaminação Ambiental na Descarga de Granéis Sólidos	2004	Porto de Santos
Impactos Ambientais nas Áreas de Estuário	-	Porto de Santos
Degradação Ambiental e Direito	2004	Porto de Santos
A Degradação Ambiental no Porto de Santos	-	Porto de Santos
Sinantrópicos na Área Portuária	-	Porto de Santos
Gestão Ambiental Portuária	2005	Porto de Santos
<b>Cursos Oferecidos pelo Ministério do Meio Ambiente</b>	<b>Período</b>	<b>Participação/Portos</b>
Gestão Ambiental Portuária	16 a 20/04/2001	Portos de Vila do Conde, Itaquí, Maceió, Rio de Janeiro, Itaguaí, Santos, Paranaguá e Rio Grande
Gerenciamento Ambiental Portuário	10 a 14/12/2001	Porto de Rio Grande/RS
Gerenciamento Ambiental Portuário	15 a 20/09/2002	Portos de Paranaguá e Antonina
Qualidade Ambiental e Atividade Portuária no Brasil	7 a 10/02/ 2006	Porto de Vitória
Qualidade Ambiental e Atividade Portuária no Brasil	24 a 28/07/2006	Portos de Salvador, Aratú e Ilhéus
Qualidade Ambiental e Atividade Portuária no Brasil	03 a 6/10/2006	Portos de Fortaleza e Pecém

Fonte: ANTAQ (2012b) e SEPM (2012).

As atividades desenvolvidas durante os cursos promovidos pelo Ministério do Meio Ambiente (Quadro 1) consistiram em: a) atividades em sala de aula (leitura de material técnico sobre legislação ambiental, gerenciamento de riscos, controle ambiental nos portos, planejamento, modelos e princípios de gestão ambiental e avaliação); b) atividades em grupo e aplicação de testes de acompanhamentos da aprendizagem; c) saídas de campo, quando os “agentes portuários” (trabalhadores) tinham a função de identificar os impactos provocados pelo sistema portuário sobre a qualidade do ar, água, solo e sedimentos, organismos marinhos e fluviais, e na segurança e saúde a longo e curto prazo (de baixo, médio e/ou alto impacto); e, d) ações e/ou tomadas de decisões para solucionar esses problemas.

Os cursos do SEPM foram realizados, sobretudo de cunho teórico, com o objetivo de oferecer capacitação para o planejamento e a operacionalização das ações que envolvem a prevenção e o controle ambiental.

Segundo ANTAQ (2011), a elaboração e a execução (desses cursos) do PNCAP tiveram influência do “*Trian Sean-coast Programme*”, que é uma rede mundial de formação de “recursos humanos na área de desenvolvimento costeiro e oceânico, coordenado e criado pela *Division of the Law of the Sea*, das Nações Unidas. O objetivo do programa seria capacitar o pessoal envolvido com o ambiente costeiro para que estes possam realizar o “desenvolvimento da região”; processo que resultou na elaboração de uma agenda ambiental portuária brasileira (ANTAQ, 2011), em 1998. Porém foi mais como marco legal do que efetivamente ações pelo poder público de caráter contínuo, isto é, como política pública ambiental portuária continuada, que se iniciou em 2001. Essa Agenda propunha um desenvolvimento de um modelo de gestão ambiental portuária pautado nas políticas de meio ambiente, orientando-se “ainda” pelas convenções internacionais e pelo Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro<sup>7</sup> (CUNHA, 2006a; 2007; CUNHA; VIEIRA; REGO, 2007)

A agenda ambiental portuária brasileira foi aprovada em 1998, pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), por meio da Resolução da CIRM, nº 006/98 (CIRM, 1998; SÁ, 2008; LOPES, 2011; MOSSINI, 2005; CASTRO; ALMEIDA, 2012). Esse documento da CIRM, segundo Cunha (2006b), estabelece parâmetros para o comportamento ambiental dos portos e prevê novas funções de coordenação, apontando para a elaboração e o desenvolvimento do PNCAP.

No entanto, as suas atividades do PNCAP iniciam-se em 1995 (de forma fragmentada) como resultado da cooperação de três instituições:

- A Fundação Universidade Federal do Rio Grande (FURG), que sedia o Programa, fornecendo a equipe e infra-estrutura;
- A Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), que promove a difusão dos objetivos, articula as atividades do Programa junto aos órgãos governamentais e gestiona a obtenção de recursos financeiros para o desenvolvimento e oferecimento dos cursos; e,
- A Organização das Nações Unidas (ONU), através da Divisão de Assuntos Oceânicos e da Lei do Mar (DOALOS), responsável pelo treinamento da equipe, validação dos cursos e aplicação correta da metodologia.

A formação desse grupo interinstitucional foi fortemente influenciada pelo Grupo Executivo de Modernização Portuária (GEMPO). Grupo esse responsável por elaborar, implantar e monitorar o Programa Integrado de Modernização Portuária (que se dava a partir de 1993, com a lei de Modernização dos Portos - Lei 8.630/1993) e composto pelos seguintes Órgãos do Poder Público: Ministério dos Transportes; Ministério do Trabalho e Emprego; Ministério da Fazenda; Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio; Marinha do Brasil; e, o Ministério Público do Trabalho (GALVÃO, 2009; DIEGUEZ, 2007).

---

<sup>7</sup> Por muito tempo se pensou (ou ainda se pensa) superficialmente que a agenda ambiental portuária brasileira estava ligada ao Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro Brasileiro, cuja finalidade era buscar o estabelecimento de normas gerais visando à gestão ambiental da Zona Costeira do País, lançando as bases para a formulação de políticas, planos e programas estaduais e municipais, a incorporação da dimensão ambiental nas políticas setoriais voltadas à gestão integrada dos ambientes costeiros e marinhos. Outra compreensão superficial acerca da inserção da agenda ambiental portuária brasileira é associada a convenções marítimas internacionais como norteadora e a ideia reguladora, entre elas: a) *International Convention on Load Lines*, 1966; b) *International Convention on Tonnage Measurement of Ships*, 1969; c) *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea*, 1972; d) *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*, 1973; e) *International Convention for the Safety of Life at Sea*, 1974; f) *Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention*, 1976; g) *International Convention on Standards for Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, 1978 (SAENGSUPAVANICH et al, 2009).

Essa gestão ambiental portuária entra definitivamente na agenda pública Brasileira enquanto Política Pública Ambiental Portuária *continuum*

Em 29 de abril de 2009, por meio da Portaria nº 104, a Secretaria de Portos da Presidência da República, como órgão responsável pela formulação de políticas e diretrizes para o subsetor portuário, publicou as disposições para criação e estruturação do Setor de Gestão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho - SGA - nos portos e terminais marítimos, bem como naqueles outorgados às Companhias Docas. A referida Portaria determina que o SGA deverá estar vinculado diretamente ao Diretor-Presidente do porto e que sua equipe deverá ser de caráter multidisciplinar e composta de profissionais de nível superior e técnico com competências relacionadas à natureza e à complexidade das questões de meio ambiente, segurança e saúde características do porto (ANTAQ, 2011, s.p).

Esse marco regulatório foi elemento para se buscar o aprimoramento da gestão ambiental e da Agenda Ambiental Portuária que se pautam ou se caracterizam por treze “ações”, para serem executadas, a partir de seis objetivos considerados estruturantes visando à adequação do subsetor portuário aos parâmetros ambientais vigentes. Os seis objetivos são:

**Quadro 3: Características das ações da agenda (pública) ambiental portuário brasileira**

Objetivos Gerais	Objetivos Específicos
I. Promover o controle ambiental da atividade portuária.	a) identificar os impactos; b) promover a conformidade com a base na legislação; c) identificar responsabilidades e as formas de atuação e de controle; d) se estruturar com aquisição de equipamentos, instalações e recursos humanos e financeiros; e, e) constituir uma base de informações que lhe permitisse trabalhar em base seguras e subsidiar ações de melhoria.
II. Inserir as atividades portuárias no âmbito do gerenciamento costeiro.	O objetivo “Inserir as atividades portuárias no âmbito do gerenciamento costeiro” definiu como ação compatibilizar os Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) aos Planos Estaduais de Gerenciamento Costeiro (PEG). Essa compatibilização foi baseada nos preceitos do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), que foi regulamentado pelo Decreto n. 5.300, de 07 de dezembro de 2004, onde são dispostos os regramentos para o uso e ocupação do solo na zona costeira e, também, os critérios de gestão da orla marítima.
III. Implementar unidades de gerenciamento ambiental nos portos organizados.	O objetivo “III” faz parte do objetivo do Programa Nacional de Capacitação Ambiental Portuária (PNCAP), presente no Objetivo VI, da Agenda Ambiental Portuária.
IV. Implementar os setores de gerenciamento ambiental nas instalações portuárias fora do porto organizado.	Este objetivo entrelaça com o objetivo III, mais precisamente a uma Agenda Ambiental Local. Plano de ação, pactuado com os principais atores regionais, com base no diálogo com as agências ambientais, governos locais, movimentos ambientalistas e outros grupos de interesse, pescadores e outros segmentos econômicos diretamente interessados na atividade portuária e/ou em seus desdobramentos nos ambientes de utilização comum.
V. Regulamentar os procedimentos da operação portuária, adequando-os aos	Quando a Agenda faz referência aos procedimentos da operação portuária, entende-se tratar daqueles necessários ao adequado controle ambiental da atividade portuária, hoje previsto em vasta legislação, com destaque para: Avaliação do Impacto Ambiental – AIA; Estudo de Impacto Ambiental e seu

Objetivos Gerais	Objetivos Específicos
padrões ambientais.	relatório – EIA/RIMA; Plano de Controle Ambiental – PCA; Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos; Gerenciamento de Efluentes; Controle de Emissões Atmosféricas; Gerenciamento de Riscos de Poluição; Plano de Emergência Individual – PEI; Auditoria Ambiental; Educação Ambiental; Programa de Capacitação e Treinamento; Monitoramento Ambiental; Gerenciamento de Resíduos de Dragagem; Planos de Recuperação de Áreas Degradadas – PRAD.
VI. Capacitar recursos humanos para a gestão ambiental portuária.	O objetivo trata da capacitação de recursos humanos para a gestão ambiental portuária. A gestão ambiental nos portos, organizados passa pela capacitação permanente de seu corpo técnico para tratar dos temas ambientais, enfocando princípios e ferramentas cabíveis. Neste sentido, foi elaborado, em outubro de 1999, no âmbito do Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro (GI-GERCO), o Termo de Referência do Programa Nacional de Capacitação Ambiental Portuária - PNCAP, com o objetivo de delinear as ações e estratégias necessárias à definição da base conceitual/metodológica do conteúdo programático geral e dos mecanismos institucionais necessários ao gerenciamento e execução do Programa

Fonte: Elaborado a partir ANTAQ (2011)

Para Kitzmann (2009) e Kitzmann e Asmus (2006), a construção de uma Agenda Ambiental Portuária teria como objetivo (de forma geral, da qual converge com ao exposto no quadro acima):

- Proteger a comunidade e o ambiente local dos impactos portuários negativos;
- Utilizar as melhores tecnologias disponíveis para minimizar os impactos portuários e explorar novas soluções tecnológicas;
- Promover a sustentabilidade nas ações relacionadas à instalação e operação dos terminais;
- Distinguir o porto como um líder ambiental e de cumprimento da legislação;
- Engajar e educar a comunidade sobre o desenvolvimento do porto e seus programas ambientais;
- Ampliar o conhecimento dos trabalhadores portuários no tocante à identificação dos impactos ambientais decorrentes das atividades portuárias;
- Envolver os trabalhadores no processo de sensibilização, na formação de valores e atitudes e na aquisição de conhecimentos;
- Incentivar a avaliação e a tomada de decisão na resolução de situações-problema e conflitos reais, e na simulação de papéis;
- Construir cenários desejados, idealizados e possíveis.

Essas características de ações consolidaram-se com a aprovação de um marco regulatório (jurídico), a Portaria da Secretaria Especial dos Portos (SEP<sup>8</sup>), nº104, de 29 de abril de 2009, que dispõe sobre a criação e a estruturação de um setor de gestão ambiental e de segurança e Saúde no Trabalho, por meio de uma avaliação contínua, qualitativa e quantitativa, das práticas, dos procedimentos e dos processos de desempenho ambiental de portos públicos e terminais privados.

---

<sup>8</sup> Essa secretaria é responsável pela formulação de políticas e pela execução de medidas, projetos e programas de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura dos portos marítimos. Compete ainda à SEP/PR a participação no planejamento estratégico e a aprovação dos planos de outorgas. A SEP foi criada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, por meio da Lei nº 11.518/07, devido, segundo Brito (2010), o presidente “estava incomodado com a situação do setor portuário, logo mostrou que alguns gargalos precisavam ser removidos”, e certamente passavam pela desburocratização desse setor ao criar uma Secretaria específica de transporte que, apesar de vinculada ao Ministério dos Transportes, tinha sua autonomia.

Mas qual o interesse da área empresarial portuária em virtude de sua adesão e luta na configuração de agenda ambiental portuária, e de sua crescente “consciência” para proteção ambiental (GOULIELMOS, 2000)?<sup>9</sup>

#### **4 INTERESSES SUBJACENTES DA ÁREA EMPRESARIAL PORTUÁRIA: UMA ANÁLISE A PARTIR DE ESTUDO DA COMPANHIA DOCAS DO PARÁ (CDP)**

Diversos países e empresas portuárias vêm realizando iniciativas a fim de promover conservação, prevenção e controle ambiental de áreas portuário-marítimas (BATEMAN, 1996; COGNETTI, 1998; WOOLDRIDGE, MCMULLEN; HOWE, 1999; BAILEY; SOLOMON, 2004; MORA *et al*, 2005; SAENGSPAVANICH *et al*, 2009).

Na Europa, envolvem-se pelo menos 150 portos e terminais com formação de uma rede integrada de gestão ambiental (KITZMANN; ASMUS, 2006). Nos portos do Reino Unido, por exemplo, segundo Wooldridge, McMullen e Howe (1999), operam um regime sistemático de inserção de uma série de iniciativas de organização, planejamento e pesquisa, para: o monitoramento, a medição físico-química e biológica; e, a identificação da vulnerabilidade e sensibilidade dos habitats para operações portuárias, por meio de indicadores biológicos, tais como a ocorrência de determinadas espécies, índices de riqueza de espécies e (bio)diversidade (WOOLDRIDGE, MCMULLEN; HOWE, 1999; MORA *et al*, 2005). Tudo isso como forma de efetivação de protocolos de gestão, capazes de integrar, de forma harmoniosa, as dimensões socioeconômica, normativa, os imperativos técnicos e os ambientais, dentro do que seria o porto moderno (sustentável) (GILMAN, 2003; WOOLDRIDGE, MCMULLEN; HOWE, 1999; BERGQVIST; EGELSZANDÉN, 2012).

No entanto, cabe enfatizar, que essas “iniciativas”, isto é, essas estratégias efetivas de políticas ambientais portuárias, têm, segundo Cunha (2006a) de serem analisadas pelo prisma da negociação/“jogo”, com/de diferentes grupos de interesses, que sofrem a influência e, por sua vez, podem influenciar o campo de atividades das empresas, questionando ou contribuindo para consolidar sua legitimidade (CUNHA, 2006a; 2006b). Isso porque apesar das políticas ambientais serem fortemente conduzidas pelo “Estado” (DEBRIE; LETILLEUL; PAROLA, 2013), sobretudo no Brasil (por meio da ANTAQ), há uma forte presença do mercado, na “regulação” econômica dos países (GALVÃO, 2009).

A ANTAQ “serve” apenas como mediadora/reguladora dos interesses desse Campo, denominado por Rodrigues (2012), de campo marítimo-portuário, isto é, um sistema autônomo que apresenta suas acepções linguísticas específicas, mecanismos genéricos, e que tem interações e conflitos, cuja competência é: a preservação do seu (sub)campo; a aparição de produtos sociais relativamente independentes de suas condicionantes sociais; e, a (re)produção de suas verdades cristalizadas (BOURDIEU, 2011). Eles são formados, segundo o Quadro 4 abaixo, da seguinte forma:

---

<sup>9</sup> Essa indagação é instigante, pois há uma concepção ingênua e equivocada, como de Kaiser, Bezerra e Castro (2013) que enfatiza que no “Brasil as políticas ambientais são desenvolvidas de forma democrática e participativa”; quando na verdade a participação exercida é mais consultiva que deliberativa. A democracia relaciona-se ao reforço na legitimação dos interesses já dominantes (LIMA, 2011) e violação de direitos sociais e humanos, por exemplo, no caso do licenciamento ambiental da construção da hidrelétrica de Belo Monte. No entanto, é importante deixar claro que houve avanços, entre eles: “[...] aos aspectos institucionais e legais, na tendência à descentralização política no sentido do deslocamento de atribuições e de poderes para os níveis estaduais e municipais e também no sentido do compartilhamento de aspectos da gestão ambiental com entidades da sociedade civil e do setor privado e, por último, na construção e no fortalecimento da noção de desenvolvimento sustentável como recurso político na negociação dos conflitos que emergem da articulação entre o desenvolvimento e o ambiente” (LIMA, 2011, p.124).

**Quadro 4: “Atores” e funções do setor portuário**

<b>Grupos</b>	<b>Funções</b>
Armadores	São conhecidos como <i>megacarriers</i> . São os “donos” das principais rotas mundiais (Leste-Oeste e Norte-Sul) e dos navios. Além disso, têm domínio sobre todo o bloco marítimo-portuário, pois fazem pesados investimentos em navios, terminais portuários, redes de agentes comerciais mundiais e custos fixos proporcionais às cargas (VELASCO; LIMA, 1999).
Praticagem	Prestam serviço de auxílio oferecido aos navegantes dos navios estrangeiros ou de estados brasileiros, que geralmente apresentam dificuldades ao tráfego livre e seguro de embarcações.
OGMO	É o órgão que mantém o controle da matrícula dos portuários-, aplicam penalidades e quantificam o número de trabalhadores necessários para os operadores portuários. Ao mesmo tempo efetuam a remuneração, recolhem os encargos e zelam pelo cumprimento das normas de segurança e saúde (BRASIL, 2001).
Agências Marítimas	São empresas responsáveis pelo agenciamento operacional (atendimento a linhas regulares). A empresa se encarrega da cobrança de fretes e do envio de informações aos armadores sobre clientes e afretadores.
Agências de Navegação	São empresas que despacham mercadorias em escalas nacional e internacional, algumas fluviais. Possuem alto grau de especialização no transporte marítimo contemporizado, no agenciamento de barcos, afretamentos, armazenagem e transporte de mercadorias.
Companhias Docas	São empresas públicas, autarquia ou sociedade de economia mista ligada aos governos estaduais ou municipais. São responsáveis por administrar e explorar comercialmente os portos organizados.
Operadores portuários	Pessoa jurídica pré-qualificada para operar carga e descarga de mercadoria por meio da contratação de trabalhos portuários avulsos, registrados no OGMO.

Fonte: dos autores do artigo

Esses grupos possuem interesses “asociados a estas posiciones, a reconocerse mutuamente y a reconocerse en un mismo proyecto (político u otro)” (BOURDIEU, 1997, p. 49). Entre os interesses estão: (1) a intensidade de carga de trabalho, dada pelas quantidades movimentadas ou pelo volume de atendimentos realizados; (2) a eficácia do serviço aos usuários e clientes; (3) a eficiência, medida pela produção ou grau de produtividade na oferta do serviço, em termos de rapidez ou velocidade e presteza; (4) a qualidade: entendida como satisfação, confiança e segurança do serviço ao cliente, atendendo suas necessidades e desejos; e, por fim, (5) a economicidade, dada pelo nível dos preços dos serviços, possibilitando sua comparação com outros portos e a análise evolutiva (SOARES, 2009).

O estudo da Companhia Docas Pará (CDP), então, é fundamental para entender os interesses subjacentes do setor empresarial portuário, e a lógica da introdução da dimensão ambiental na política institucional portuária, e conseqüentemente a brasileira.

#### **4.1 COMPANHIA DOCAS DO PARÁ: INTERESSES SUBJACENTES DE UM “CAMPO”**

A CDP é uma empresa, uma Sociedade de Economia Mista desde 1969 (que tem como acionista majoritário o Governo Federal), e que, a partir de 1976, também se torna uma Sociedade por Ações, com 2.047.786.413 ações sem valor nominal, sendo

1.023.893.207 em ações ordinárias e 1.023.893.206, em ações preferenciais. Hoje, a CDP possui um “Capital Social” de R\$ 314.972.144,85 (CDP, 2012a).

No Estatuto Social (Capítulo II, Objeto Social e Competência, Art.3), a empresa tem por objeto social realizar, em harmonia com os planos e programas da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP/PR), a administração e a exploração comercial dos portos organizados e demais instalações portuárias do Estado do Pará (CDP, 2012a). De forma bem ampla, a CDP desempenha, além das atividades de exploração e organização Portos, o controle sobre as Hidrovias da Amazônia Oriental (CDP, 2010).

A CDP possui sob sua responsabilidade a exploração e administração dos portos de Belém, de Vila do Conde, de Santarém, de Altamira, de Itaituba, de Óbidos, além do Terminal Petroquímico de Miramar e do Terminal Portuário de Outeiro. Esses portos integram o sistema conhecido como Sistema Docas ou Companhias Docas, empresas de economia mista, ligadas (vinculada) diretamente à Secretaria Especial de Portos (SEP), desde 2007 (CDP, 2008; SEP, 2011).

A CDP insere, de forma incipiente, a dimensão ambiental no ano 2000, como relata um funcionário responsável pela Gerência Ambiental (GERAMB): “[...] quando da aprovação da Lei nº 9.966/00, a qual dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências”. A partir de 2003, houve a elaboração e execução de projetos de gerenciamento de resíduos sólidos, visando à obtenção de licença ambiental para operação e instalação de empresas nos portos, como houve também a capacitação, sobretudo da Educação Ambiental (EA) e de gestão ambiental para seu corpo funcional, em quase todas suas unidades portuárias.

Um dos interesses subjacentes estava em adequar-se às exigências legais (atuais) para funcionamento dos portos (obtenção): de Licenças de Operação (LO); de licenciamento de dragagem (em caso de execução); de instalação de unidades de gestão ambiental; de plano de emergência individual (PEI); de plano de gerenciamento de resíduos sólidos (PGRS); de auditoria ambiental; de programa de gerenciamento de riscos; de plano de controle de emergência e programa de prevenção de riscos ambientais; e, de controle e monitoramento ambiental (KITZMANN; ASMUS, 2006, p.1046-7).

No entanto, dentro de um contexto de interesses subjacentes mais profundos (sob esse enfoque em que o tópico aborda) estava a busca da acumulação do capital simbólico (reconhecimento/crédito/notoriedade) (BOURDIEU, 1997) pela CDP; e que pode evidenciada nos discursos dos seus representantes: da Gerência Ambiental, da Diretora da Gestão Portuária da CDP e da coordenadora de programas de gestão ambiental por meio da EA do Porto de Vila do Conde e de Miramar (em informativos institucionais) sobre o processo de gestão ambiental:

Inicialmente, era a obtenção das Licenças de Operação e, atualmente, é tornar a CDP uma empresa com **comportamento ético**, contribuindo para o desenvolvimento econômico, melhorando a qualidade de vida de seus empregados, da comunidade local e da sociedade como um todo. [Gerência Ambiental].

A CDP tem um desafio maior, que ultrapassa o cumprimento da legislação ambiental. A meta é a **aquisição de um selo** de responsabilidade social e ambiental garantindo a qualidade dos serviços da empresa (CDP, 2008).

[...] A CDP, que através dos projetos (de EA) requalifica suas relações com seus funcionários, e comunidade do entorno de seus

empreendimentos, transformando-se em **referência para Educação Ambiental Portuária no Brasil** [...] (SILVA, 2008, p.1). [grifo nosso].

O primeiro motivo do uso ou inserção da gestão ambiental (por meio da EA) é a acumulação de capital simbólico, como forma de conseguir a legitimação do *modus operandi portuário* (RODRIGUES, 2012), para mostrar suas ações como sustentáveis. Isso se daria porque o campo portuário “só existe apenas na e pela estima, pelo reconhecimento, pela crença, pelo crédito, pela confiança dos outros, logrando perpetuar-se, apenas na medida em que consegue obter a crença em sua existência” (BOURDIEU, 2001, p.202). Dessa forma, obtendo lucros simbólicos referentes à postura “pró-ambiente” (FONSECA; BURSZTYN, 2007), isto é, se “criando” uma boa imagem da empresa, e conseqüentemente o aumento do preço de suas ações e a confiança dos investidores (FILLLOL *et al*, 2012),.

Essa captura de uma boa imagem ao setor é confirmada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ (2011) (agência que é responsável por organizar/mediar às regras e as normas do jogo do campo portuário):

É importante que a matéria ambiental alcance o nível de decisão da organização, sendo incorporada às questões estratégicas da atividade, tornando-se assunto relevante e criando uma imagem de boas práticas ambientais da instituição. Trata-se, por exemplo, de dar respostas imediatas às demandas nesse campo, como nos casos de acidentes com cargas poluentes. Os acidentes ambientais, quaisquer que sejam suas proporções, denigrem a imagem da instituição, atingindo seus aspectos comerciais (ANTAQ, 2011, [s.p.]).

No que se refere aos aspectos comerciais, a matéria ambiental é fundamental, porque sua ausência pode fragilizar: a relação com os parceiros desse campo (que no caso da CDP, são as grandes empresas como Albrás, Alunorte, Cargill, Bunge e Vale); a atração de novos parceiros para arrendamento da área portuária; e, a valorização das ações na bolsa de valores de todos os componentes do campo portuário (ANTAQ, 2011).

Essa preocupação é constante porque o *modus operandi* portuário é insustentável, com altos riscos socioambientais de:

- Vazamento de combustíveis inflamáveis e óleo na água,
- Encalhes e derramamento da carga, como a soda cáustica;
- Transferência de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos,
- Ruídos e poeira na circulação de caminhões;
- Resíduos gerados dentro dos navios e deixados nos portos de destino;
- Queda de contêiner sobre trabalhadores;
- Atropelamento na área portuária;
- Problemas ergonômicos, devido o trabalho intensivo (CDP, 2012b);
- Poluição do ar por fábricas e do tráfego de caminhões dentro dos portos;
- Poluição promovida pelos navios, por meio de resíduos oleosos e ruído subaquático; e,
- Erosão da área costeira dos portos, devido alterações hidrodinâmico promovidas pelos navios (SAENGSPAVANICH *et al*, 2009; POFFO, 2007).

O segundo interesse subjacente da entrada nesse “jogo de solidariedade” (BOURDIEU, 2004) está relacionado ao primeiro motivo, a trocas econômicas, pois, segundo Bourdieu (2004), todo campo busca ganhos imateriais (acumulação de capital simbólico) e materiais (econômicos). Isso porque, no atual cenário de alta competitividade portuária intraregional (FILLLOL *et al*, 2012), a inserção da dimensão ambiental no setor portuário, por meio da gestão ambiental, e na CDP, é fonte de

vantagem competitiva e saúde empresarial com o aumento da produtividade, como sinaliza o trabalho de Louzada (2005).

O terceiro interesse é o 'ajustamento' (BOURDIEU, 1996) do trabalho, isto é, a gestão ambiental foi e é instrumento para qualificação maciça permanente do trabalhador portuário, com a finalidade de estimular o engajamento participativo, principalmente para gestão ambiental dos negócios da empresa por meio do gerenciamento de riscos, de resíduos sólidos e de efluentes líquidos (RODRIGUES, 2012).

Essa qualificação, segundo Guedes (2005), deve ser permanente no sistema de gestão ambiental portuária, com vistas a estimular o “**comprometimento de todos** os empregados. Para isso é fundamental o treinamento e a educação ambiental em todos os níveis hierárquicos da empresa” (GUEDES, 2005, p.80, negrito nosso). No entanto, os treinamentos se reduzem aos trabalhadores portuários, por exemplo, nos portos da CDP, do qual são usadas para evitar perda de capital simbólico da empr, em caso de um possível acidente ambiental de grandes proporções. Isso acontece, segundo Bourdieu (2001), pois para haver “eficácia simbólica” (ganhos imateriais e materiais) do campo são necessários atos de conhecimento prático pelos agentes (no caso aqui, dos trabalhadores), com estratégias de universalização, por invocação de princípios e razões supostas. Assim o discurso de “comprometimento de todos”, configura-se como instrumento de autopublicização do campo portuário para mostrar a união sinérgica entre todos os níveis hierárquicos da empresa a uma causa, apesar das ações EA e de gestão ambiental não serem direcionadas a todos os níveis hierárquicos, como também mostrar que não se está buscando o lucro, como quem é totalmente “desinteressado” (BOURDIEU, 2003).

Engajamentos participativos (atos de conhecimento prático), por meio de mudanças de atitudes individuais e coletivas, dos trabalhadores, são demonstrados nos discurso dos entrevistados:

[...] Como posso dizer, porque tivéssemos mais cuidado, cuidado não só mesmo com a gente, com o companheiro, mais com o **próprio produto, derrame do produto, passamos trabalhar com cuidado.** [...] **Houve derrame, porque antigamente isso aqui, derramava a gente não queria saber, era pago e acabou.** Hoje em dia não. Hoje temos mais aquele cuidado, entendeu, com o próprio companheiro, mais com próprio produto que estamos trabalhando. Derramava, derramou, derramou! Deixa, falava, acabou. Hoje temos cuidado para que não aconteça mais isso. [Trabalhador Portuário 1]

Aumentou a consciência. [...] Antigamente o pessoal terminavam jogava [no rio]. Até resíduo de combustível, antigamente, de combustível era jogado no rio. Antigamente desconectava o mangote dentro d'água. Porque é o seguinte [explicação sobre como funciona o trabalho no terminal petroquímica de miramar nos píers]: tem a balsa e tem o porto; a balsa tem tomada de bordo e o porto tem tomada de terra, aí tem o mangote que liga as duas tomadas. E pra haver transferência de combustível tem de ligar os dois mangotes. **O combustível circula dentro daquele mangote, antigamente a gente jogava dentro d'água.** Agora a gente joga dentro do saco tanque. [Trabalhador Plantonista 1] (Grifo nosso)

Esse “ajustamento” do trabalho, verificado no discurso dos trabalhadores, é corroborado no Boletim Informativo sobre os cursos promovidos pelo projeto gestão ambiental no Terminal Petroquímico de Miramar (da CDP): “o principal objetivo dessas atividades é construir um processo de sensibilização dos funcionários para a necessidade de inserir em seu cotidiano de trabalho as preocupações relativas à conservação e preservação ambiental [...]” (SILVA, 2008, p.2). Dimensões de “ajustamento” do trabalho,

no entanto, “asfixiado” no trabalho de Nunes, Silva e Araújo (2013), sobretudo, por serem participantes-membros da elaboração e execução dos programas de EA aos portos da CDP até hoje. Ou vista de forma mais crítica, por serem doxósofos (BOURDIEU, 1998), o “técnico-da-opinião-que-se-crê-cientista” que apresenta os problemas da política nos próprios termos em que se apresentam os homens de negócios, os políticos e os jornalistas, isto é, exatamente os que podem pagar pesquisas)<sup>10</sup>.

Em síntese, os interesses subjacentes de inserção da dimensão ambiental é alcançar boas performances, incluindo a melhoria na taxa de transferência de portos ou terminal, lucratividade, eficiência e operação mais ágil (VENUS, 2011), devido aos menores investimentos em tecnologias, ações e planejamentos ambientais para mitigar, minimizar e/ou compensar impactos ambientais sistêmicos (ANTAQ, 2012a; 2012b.) e maiores ganhos comerciais e financeiros pelos ganhos de *performance* (por meio da estratégia, do planejamento, da gestão eficiente dos fluxos) (BICHOU; GRAY, 2004; LUN, 2011).

Assim a mobilização da pauta ambiental no setor portuário (GILMAN, 2003), seria não tornar a dimensão ambiental um “obstáculo ambiental ao desenvolvimentismo”, ao progresso econômico (KAISER; BEZERRA; CASTRO, 2013). Além disso, esse abraço a pauta ambiental do setor portuário seria um elemento de legitimação do *modus operandi* (ACSELRAD; PINTO, 2009).

Por tanto, o que estaria em jogo no campo portuário é, sobretudo, as próprias representações sociais do que significaria o meio ambiente e como são estabelecidas as relações ontológicas construídas sobre seres humanos e natureza, tentando mostrar um aparente consenso sobre a questão ambiental (FONSECA; BURSZTYN, 2007).

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A política ambiental portuária brasileira apresenta-se: 1-estimuladora de ações proativas juntos aos trabalhadores, com o desenvolvimento de novas lideranças mais conscientes e socialmente responsáveis para o gerenciamento de riscos, como uma forma de evitar a perda de capital simbólico da empresa; 2- incorporadora e melhoradora do clima organizacional; 3-motivadora de forma sinérgica do aumento da autoestima de todos os participantes; e, 4-promovedora de reconhecimento e orgulho pela participação em projetos socioambientais, isto é, do engajamento participativo do trabalhador.

Há, dentro dessa política ambiental portuária, a perspectiva sistêmica e inter-setorial de ação, da qual a questão ambiental é abordada como objetivo estratégico do Governo: pela articulação da dimensão econômica, infraestrutural e ambiental que poderia ser conseguido no contexto de um sistema de parceria público-privada. Política visualizada nos megaprojetos de infraestrutura do governo federal brasileiro, como Programa de Aceleração do Crescimento - PAC e Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana – IIRSA (LOURENÇO; BORGES, 2012), cujas ações (estão conectados) são a conservação ambiental e criação de Portos modernos na área de interesse comum, especialmente na Pan-Amazônia – com planos (perversos) para gestão e logística: programa de qualidade, sistemas de informação e telemática, meio ambiente e seguridade (RODRIGUES, 2012).

Um exemplo da política ambiental portuária, com o objetivo estratégico supracitado, é o ajustamento (normatização pela ANTAQ), com a criação do Índice de Desempenho Ambiental – IDA, que terá quatro indicadores globais: econômico-

---

<sup>10</sup> Poderiam ser chamados de Doxósofos cooptados, que seria dialogando com Löwy (2008, p.9), “*Le prétendu capitalisme vert n’est qu’une manoeuvre publicitaire, une étiquette visant à vendre une marchandise, ou, dans les meilleurs des cas, une initiative locale équivalente à une goutte d’eau sur le sol aride du désert capitaliste*”.

operacional, sociológico-cultural, físico-químico e biológico-ecológico, que têm por objetivo avaliar a governança ambiental, gestão das operações portuárias, educação e saúde pública, consumo de água, qualidade do ar e ruído e biodiversidade -, monitoramento da flora e fauna na área do porto e entorno (Resolução nº 2650 - ANTAQ, de 26 de setembro de 2012 - Aprova os instrumentos de acompanhamento e controle de gestão ambiental em instalações portuárias).

A gestão ambiental portuária estaria imersa nas categorias econômico-operacional e na sociológico-cultural, na qual seria uma forma de contribuir para monitorizar impactos e riscos e resolver ou prevenir os problemas emergentes, além de fornecer ao corpo funcional portuário “uma direção clara para trabalhar”. Assim, esse índice é próprio elemento “indicador” da insustentabilidade, da legitimação do sistema produtivo, já que essa política de 'responsabilidade ambiental' deve de ser tratada de forma absolutamente diferenciada entre os distintos agentes econômicos e sujeitos sociais (ACSELRAD, 2012) no que diz respeito às lógicas de uso, e do por que de sua inserção no setor portuário.

Com isso, é necessário refletirmos de que é impossível a compatibilidade/ sustentabilidade (socio)ambiental e racionalidade (sustentabilidade) econômica, já que a crise ambiental é a manifestação da lógica “produtiva destrutiva” do processo de produção e acumulação do modo capitalista de produção. No entanto, é o novo ideário de “visão moderna de sustentabilidade ambiental”, e especialmente propagada na política ambiental portuária brasileira.

## REFERÊNCIAS

ACSELRAD, H. Ambientalismo espetáculo?. **Ciência Hoje**, v.50, p.66-68, 2012.

ACSELRAD, H.; PINTO, R. G. A gestão empresarial do risco social e a neutralização da crítica. **Praia Vermelha**, v.19, p.51-64, 2009.

ANTAQ - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Anuário Estatístico Aquaviário**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Anuario2012/index.htm>>. Acesso em: 12 mar. 2013.

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Meio Ambiente - Agenda Ambiental Portuária**. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/Portal/MeioAmbiente\\_AgendasAmbientais.asp](http://www.antaq.gov.br/Portal/MeioAmbiente_AgendasAmbientais.asp)>. Acesso em: 18 Dez. 2012a.

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **O porto verde: modelo ambiental portuário**. Brasília: ANTAQ, 2011.

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **PNCAP - Programa Nacional de Capacitação Ambiental Portuária**. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/Portal/MeioAmbiente\\_PNCAP\\_Capacitacoes.asp](http://www.antaq.gov.br/Portal/MeioAmbiente_PNCAP_Capacitacoes.asp)> Acesso em: 10 Nov. 2012b.

ASSIS, L. F. S. de. Interdisciplinaridade: necessidade das ciências modernas e imperativo das questões ambientais. In: PHILIPPI JR., A.; TUCCI, C. E. M.; HOGAN

- D. J.; NAVEGANTES, R. **Interdisciplinaridade em Ciências Ambientais**. São Paulo: Signus Editora, 2000. p.171-184.
- BAILEY, D.; SOLOMON, G. Pollution prevention at ports: clearing the air. **Environmental Impact Assessment Review**, n.24, p.749-774, 2004.
- BATEMAN, S. Environmental issues in Australia ports. **Ocean & Coastal Management**, v 33, n.1-3, p. 229-247, 1996,
- BERGQVIST, R.; EGELS-ZANDÉN, N. Green port dues - The case of hinterland transport. **Research in Transportation Business & Management**, v.5, p, 85-91. 2012.
- BICHOU, K.; GRAY, R. A logistics and supply chain management approach to port performance measurement. **Maritime Policy & Management**, v.31, n.1, p.47-67. 2004.
- BOURDIEU, P. **O poder simbólico**. São Paulo: Bertrand Brasil/DIFEL, 1989.
- BOURDIEU, P. **Razones prácticas** - sobre la teoría de la acción. Barcelona: Anagrama, 1997.
- BOURDIEU, P. **Contrafogos**: táticas para enfrentar a invasão neoliberal. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.
- BOURDIEU, P. **Meditações pascalianas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.
- BOURDIEU, P. **Questões de sociologia**. Lisboa: Fim de Século, 2003.
- BOURDIEU, P. **Coisas ditas**. São Paulo: Brasiliense, 2004.
- BOURDIEU, P. **El campo científico**. Disponível em:<<http://www.iec.unq.edu.ar/pdf/revista/RedesNro%2002/02.07.%20Dossier,%20EI%20campo%20cientifico%20%28Pierre%20Bourdieu%29.pdf>>. Acesso em: 28 de jul. 2011.
- BRITO, P. **Ciclo de palestras**: Portos. Brasília: Presidência da República, Secretaria de Assuntos Estratégicos, 2010.
- CASTRO, S. M.; ALMEIDA, J. R. Dragagem e conflitos ambientais em portos clássicos e modernos: uma revisão. **Sociedade & Natureza**, v.24 n.3, p.519-534, 2012.
- CHIZZOTTI, A. Pesquisa Qualitativa em Ciências Humanas e Sociais. **Revista Portuguesa de Educação**, v.16, n.2, p.221-236, 2003.
- CHLOMOUDIS, C. I.; KARALIS, V. A.; PALLIS, A. A. Port reorganisation and the worlds of production theory. **European Journal of Transport & Infrastructure Research**, v.3, n.1, p.77-94, 2003.
- CIRM - Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. **Agenda Ambiental Portuária**. Brasília, 1998.

- COGNETTI, G. Environmental control and port management: funding, technology and professional training. **Marine Pollution Bulletin**, v. 36, p. 862-863, 1998.
- COMPANHIA DOCAS DO PARÁ (CDP). **Autoridade Portuária**. Disponível em: <<http://www.cdp.com.br/index.php>>. Acesso em: 30 mar. 2012b.
- COMPANHIA DOCAS DO PARÁ (CDP). **Relatório de Gestão do Exercício de 2007**. Belém, 2008.
- COMPANHIA DOCAS DO PARÁ (CDP). **Relatório de Gestão do Exercício de 2009**. Belém, 2010.
- CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ. **Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR):** Unidade Portuária de Belém, Vila do Conde e Santarém. Belém: CDP, 2012b (impresso).
- CUNHA, I. A. Agenda Ambiental Portuária: a Competitividade dos Portos e a Negociação de Conflitos. **Gerenciamento Costeiro Integrado**, v.5, p.34-39, 2006a.
- CUNHA, I. A. Fronteiras da gestão: os conflitos ambientais das atividades portuárias. **Revista de Administração Pública**, v.40, p.1019-1040, 2006b.
- CUNHA, I. A. Negociação ambiental em áreas portuárias e sustentabilidade. **São Paulo em Perspectiva**, v. 20, p. 59-70, 2007.
- CUNHA, I. A.; VIEIRA, J. P.; REGO, E. H. Sustentabilidade da atividade portuária rumo à agenda ambiental para o porto do canal de São Sebastião. **eGesta**, v.3, n.1, p.7-32, 2007.
- DEBRIE, J.; LETILLEUL, V. L.; PAROLA, F. Shaping port governance: the territorial trajectories of reform. **Journal of Transport Geography**, n.27, p.56–65, 2013.
- FONSECA, I. F.; BURSZTYN, M. Mercadores de moralidade: a retórica ambientalista e a prática do desenvolvimento sustentável. **Ambiente e Sociedade**, v.10, p.169-186, 2007.
- GALVÃO, C. B. **Os portos marítimos na mundialização do capital**. 115f. Dissertação (Mestrado em Economia) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2009.
- GILMAN, S. Sustainability and national policy in UK port development. **Maritime Policy & Management**, v.30, n.4, p.275–291, 2003.
- GOULIELMOS, A. M. European policy on port environmental protection. **Global Nest**, v.2, n.2, p.189-197, 2000.
- KAISER, I. M.; BEZERRA, B. S.; CASTRO, L. I. S. Is the environmental policies procedures a barrier to development of inland navigation and port management? A case of study in Brazil. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, v. 47, p.78-86. 2013.

- KITZMANN D.; ASMUS M. Gestão ambiental portuária: desafios e possibilidades. **Revista de Administração Pública**, v.40, n.6, p.965-1192, 2006.
- KITZMANN, D. I. S. **Ambientalização sistêmica na gestão e na educação ambiental: estudo de caso com o ensino profissional marítimo - EPM**. 2009. 239f. Tese (Doutorado em Educação Ambiental) - Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental, Universidade Federal de Rio Grande, Rio Grande, 2009.
- LEFF, E. Complexidade, interdisciplinaridade e saber ambiental. In: PHILIPPI JR., A.; TUCCI, C. E. M.; HOGAN D. J.; NAVEGANTES, R. **Interdisciplinaridade em Ciências Ambientais**. São Paulo: Signus Editora, 2000. p.19-51.
- LIMA, G. F. C. A institucionalização das políticas e da gestão ambiental no Brasil: avanços, obstáculos e contradições. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, n.23, p.121-132, 2011.
- LIMA, T. P. **Investimentos em Portos Brasileiros - Infra Portos**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/palestras/ApresentacaoDrTiagoIntermodalMarioPovia.pdf>>. Acesso em: 19 maio de 2012.
- LOPES, C. P. **Competitividade sustentável na atividade portuária: São Sebastião Litoral Norte do Estado de São Paulo**. 118f. 2011. Dissertação (Mestrado em Mestrado em Administração) - Universidade Católica de Santos, Santos, 2011.
- LOURENÇO S. C.; BORGES, L. R. M. Discurso e políticas ambientais brasileiras e bolivianas aplicadas a grandes obras infraestruturais. **Cadernos PROLAM/USP**, Ano 11, v.2, p. 61-76, 2012,
- LÖWY, M. Crise ecologique, capitalisme, altermondialisme. Un point de vue eco-socialiste. **Novos Cadernos NAEA**, v.11, n.2, p.5-14. 2008.
- LUN, Y.H. V. Green management practices and firm performance: a case of container terminal operations. **Resources, Conservation and Recycling**, v.55, n.6, p.559-566. 2011.
- MONIÉ, F.; VIDAL, S. M. S. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, v.40, n.6, p. 975-995, 2006.
- MORA, E. P.-; OREJAS, J. M. D.; SUBIRATS; A.; IBÁÑEZ, S.; ALVAREZ, P. Development of a system of indicators for sustainable port management. **Marine Pollution Bulletin**, n.50, p.1649-1660, 2005.
- MORIN, E. **Introdução ao pensamento complexo**. 3ª ed. Porto Alegre: ED. Sulina, 2006.
- MOSSINI, E. **Gestão ambiental portuária: estudo de conflito sócio-ambiental**. 165f. Dissertação (Mestrado em Gestão de Negócios)- Universidade Católica de Santos, Santos, 2005.
- NUNES, A. R. S.; SILVA, M. L.; ARAÚJO, M. L. Educação ambiental portuária: trajetórias educativas da companhia docas do Pará (terminal petroquímico de Miramar) em

Belém/ PA. **Revista Eletrônica Mestrado em. Educação Ambiental**, v. especial, p.80-92, 2013.

POFFO, Í. R. F. **Gerenciamento de riscos socioambientais no complexo portuário de Santos na ótica ecossistêmica**. 159f. Tese (Doutorado em Ciência Ambiental)- Programa de Pós-Graduação em Ciência Ambiental, Universidade de São Paulo, 2007

REDIN, E.; SILVEIRA, P. R. C. Política ambiental brasileira: limitações e desafios. **Caderno de Pesquisa Interdisciplinar em Ciências Humanas**, v.13, n.103, p.163-188, 2012.

RODRIGUES, J. C. **Educação Ambiental e estratégias empresariais na área portuária: um estudo da Companhia Docas do Pará (CDP)**. 219f. 2012. Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais)- Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais, Universidade Federal do Pará, Belém, 2012.

SÁ, M. E. M. de. **Análise comparativa entre os portos de Recife e Suape: desafios para a gestão ambiental**. 2008. 110f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente)- Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2008.

SAENGSUPAVANICH, C.; COOWANITWONG, N.; GALLARDO, W G.; LERTSUCHATAVANICH, C. Environmental performance evaluation of an industrial port and estate: ISO14001, port state control-derived indicators. **Journal of Cleaner Production**, n.17, p.154-161, 2009.

SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS (SEP). Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/>>. Acesso em: 30 jun. 2011.

SEPM. Superintendência do Ensino Profissional Marítimo. **Educação Ambiental - Curso de Educação Ambiental: uma introdução à gestão ambiental portuária**. Disponível em: <[https://www.dpc.mar.mil.br/epm/portuarios/Ed\\_Ambiental/indice.htm](https://www.dpc.mar.mil.br/epm/portuarios/Ed_Ambiental/indice.htm)>. Acesso em: 12 Dez.2012.

SILVA, D. J. da. O paradigma transdisciplinar: uma perspectiva metodológica para a pesquisa ambiental. In: PHILIPPI JR., A.; TUCCI, C. E. M.; HOGAN D. J.; NAVEGANTES, R. **Interdisciplinaridade em Ciências Ambientais**. São Paulo: Signus Editora, 2000. p.71-94.

SILVA, M. L. Projeto de educação ambiental: Terminal Petroquímico de Miramar. **Boletim Informativo**, GEAM, Ano 1, n.1, p.1-4, Belém. 2008.

SIQUEIRA, L. C. Política ambiental para quem?. **Ambiente e Sociedade**, v.11, n.2, p.425-437, 2008.

SOARES, C. R. **Os Portos de Paranaguá (PR) e Itajaí (SC): análise comparativa das suas relações com as cidades de inserção, da estrutura operacional atual e das condições sócio-ambientais das regiões de entorno**. 2009. 204f. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento)- Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009.

VARELA, C. A. Instrumentos de Políticas Ambientais, casos de aplicação e seus Impactos para as Empresas e para a Sociedade. **Revista do Centro de Ciências Administrativas**, v.14, n.2, p.251-262, 2008.

VENUS, L. Y. H. Green management practices and firm performance: a case of container terminal operations. **Resources, Conservation and Recycling**, n.55, p.559-566, 2011.

WOOLDRIDGE, C. F., MCMULLEN, C.; HOWE, V. Environmental management of ports and harbours - implementation of policy through scientific monitoring. **Marine Policy**, v.23, n.4-5, p. 413- 425, 1999.

ZENDRON, P.; CATERMOL, F. O *boom* exportador brasileiro e sua base de exportadores. **Revista do BNDES**, v.13, n.25, p.87-114, 2006.