



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E DA INFORMAÇÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
LINHA DE PESQUISA: ANÁLISE URBANO-REGIONAL**

**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**

**ANÁLISE DOS CUSTOS AMBIENTAIS DO PORTO DO RIO GRANDE (SUPRG):  
UM ESTUDO DE CASO**

**FERNANDO AGUSTINHO BALANSIN**

**RIO GRANDE, SETEMBRO DE 2011**



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E DA INFORMAÇÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
LINHA DE PESQUISA: ANÁLISE URBANO-REGIONAL**

**FERNANDO AGUSTINHO BALANSIN**

**ANÁLISE DOS CUSTOS AMBIENTAIS DO PORTO DO RIO GRANDE (SUPRG):  
UM ESTUDO DE CASO**

**Dissertação apresentada ao Programa de  
Pós-Graduação em Geografia da Universi-  
dade Federal do Rio Grande como requisito  
parcial para obtenção do grau de Mestre em  
Geografia.**

**Orientador:**

**Prof. Dr. Marcelo V. De La Rocha Domingues**

**Rio Grande  
Setembro 2011**

Ficha catalográfica

---

BALANSIN, Fernando Agostinho. **ANÁLISE DOS CUSTOS AMBIENTAIS DO  
PORTO DO RIO GRANDE (SUPRG): UM ESTUDO DE CASO**

Rio Grande, Universidade Federal do Rio Grande - FURG. Dissertação de mestrado em Geografia, 2011.

**FERNANDO AGUSTINHO BALANSIN**

**ANÁLISE DOS CUSTOS AMBIENTAIS DO PORTO DO RIO GRANDE (SUPRG):  
UM ESTUDO DE CASO**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE**

**SETEMBRO DE 2011**

**BANCA EXAMINADORA**

---

**Professor Doutor Marcelo Vinícius De La Rocha Domingues (presidente) –  
PPGEO/FURG**

---

**Prof. Dr. Rogério Leandro Lima da Silveira  
PPG em Desenvolvimento Regional – UNISC**

---

**Professor Doutor Pedro Quevedo de Souza Neto – PPGEO/FURG**

---

**Professor Doutor Milton Lafourcade Asmus (Suplente) – FURG**

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a meus familiares pelo apoio incondicional que me deram, desde os estudos iniciais, ao desenvolvimento dos trabalhos, até a conclusão da presente dissertação. Minha companheira, esposa e amiga Carmen, que contribuiu sobremaneira com a sua experiência no âmbito portuário bem como fornecendo apoio para acreditar em seguir em frente, aceitando os desafios encontrados. Minha filha de coração, Audrey, pelo apreço e entendimento dos dias que passei isolado e não pude fazer parte das brincadeiras. E ao Pedro, o mais novo integrante da família, que, se exigiu mais cuidado e atenção, revelou em mim capacidades desconhecidas, fontes de motivação.

Agradeço aos professores do Programa de Pós-Graduação em Geografia da FURG, os quais contribuíram com apoio material e institucional, proporcionando o ambiente adequado para pensar, imaginar, investigar, discutir e escrever, em especial ao meu orientador, Professor Doutor Marcelo Vinícius de La Rocha Domingues, pelo entendimento, saber e contribuições – em situações aparentemente sem saída – para a concretização desta dissertação.

Agradeço à equipe da Divisão de Meio Ambiente, Saúde e Segurança da Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG), tendo à frente da Divisão, na ocasião da pesquisa, o Msc. Biol. Celso Elias Corradi, o qual disponibilizou grande quantidade de documentos para a elucidação do presente trabalho.

Agradecimento especial ao Sr. Jorge Luiz Leal da Rosa, contador e chefe do setor de contabilidade da SUPRG, objeto central deste trabalho, o qual foi imprescindível para a consecução do mesmo. Foi responsável, conjuntamente com o pesquisador, do levantamento, análise legal, classificação e elucidação dos dados existentes no setor de contabilidade da SUPRG relativos às contas ambientais registradas.

Cabe destacar o apreço de vários setores que fizeram parte da presente dissertação na SUPRG, os quais sempre se mostraram cooperativos e interessados em esclarecer as dúvidas. Ressalto – e lhes agradeço – os setores de: orçamento,

patrimônio, contratos, protocolo, planejamento, biblioteca do porto, arquivo e vários outros funcionários que, anonimamente, contribuíram de alguma forma para a elaboração do presente trabalho, o qual, sem o apoio considerado, não teria sido possível desenvolver.

Agradeço também às instituições que me forneceram dados para compor o objeto de estudo proposto: Biblioteca Rio-Grandense, Justiça Federal de Rio Grande, Ministério Público Estadual e Federal.

Por fim, agradeço à Universidade Federal do Rio Grande, por incentivar e permitir o desenvolvimento de projetos desta magnitude, priorizando, ao mesmo tempo, a busca pela qualificação dos servidores, mas também prestando à sociedade na qual está inserida um importante trabalho, o de desvelar a realidade ambiental portuária cada vez mais amiúde, sob diferentes enfoques.

*A maior ilusão consiste em crer que conhecemos o presente porque nos encontramos nele. O futuro nasce do presente. Quer dizer, a primeira dificuldade de pensar o futuro é a dificuldade de pensar o presente. A cegueira sobre o presente nos torna cegos ao futuro.*

Edgar Morin

## RESUMO

A finalidade primeira desta dissertação é o estudo de caso envolvendo o levantamento, análise e classificação das despesas de origem em questões ambientais geradas no âmbito da Superintendência do Porto do Rio Grande – SUPRG, obrigações estas que devem estar de acordo com as exigências legais para que o Porto possa desenvolver suas atividades-fins. Sendo os portos objetos técnicos por excelência, isto é, “nós” logísticos nas malhas de circulação que estruturam os territórios e, portanto, suas economias, formando redes de fluxos em âmbito cada vez mais global, devem os mesmos acompanhar as imposições legais de ordem ambiental engendradas e acordadas nos fóruns internacionais com vistas a um desenvolvimento socioeconômico mais harmonioso com o meio ambiente. Como consequência, quando os portos se encontram envolvidos com acidentes ambientais em suas instalações ou na área de influência direta de suas atividades, a dimensão local deixa de ser apenas o foco do dilema ambiental, e o fato adquire, muitas vezes, amplitude internacional, em casos de maior gravidade. Nesse sentido, a presente dissertação faz considerações e enumera a legislação e os acordos internacionais que advêm desses acidentes ocorridos principalmente no âmbito do transporte marítimo. Constitui o objeto de estudo o Porto do Rio Grande, no Estado do Rio Grande do Sul, considerado pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República como um dos portos mais ambientalmente responsáveis no contexto portuário nacional, um entre poucos com licença ambiental do IBAMA para operar. Conduz este trabalho a evidenciação dos acidentes em decorrência da atividade portuária, a discussão em torno do tema e a descrição da composição dos valores despendidos pela SUPRG para, de acordo com os órgãos normatizadores, atender a legislação ambiental, as diversas condicionantes para obtenção da licença de operação da Superintendência e demais obrigações ambientais.

**PALAVRAS-CHAVE:** acidentes ambientais, legislação ambiental portuária, contabilidade ambiental, custos ambientais.



## **ABSTRACT**

This Master's thesis is aimed at developing a case study through the collection, analysis and classification of environmental costs generated in the Port of Rio Grande - SUPRG, southern Brazil. These costs are obligations that comply with legal requirements so that the Port can develop its activities. Since ports are technical objects par excellence, i.e. logistical 'nodes' in the meshes of circulation structuring territories, by forming networks in an increasingly global context, their economies must follow the environmental legal enforcements created and agreed in international forums with a view to a more harmonious socioeconomic development regarding the environment. Therefore, when ports are involved in environmental accidents at their facilities or within an area of direct influence, the local becomes not only the focus of environmental dilemma, but often acquires an international scale, when the accident is of major scale. Moreover, this study presents considerations as well as lists the legislation and international agreements arising from such accidents mainly related to maritime transport. The Port of Rio Grande is considered by the Special Secretariat of Ports of the Presidency as one of the most environmentally responsible ports in the national context, one of the few ports to have IBAMA (Brazilian environmental authority) permit to operate. Whereas local accidents due to port activity are pointed out, the composition and description of the amounts spent by SUPRG to meet the environmental law according to the standard-setting bodies are discussed, and the various conditions for issue of the Port operation permit are brought up, among other environmental obligations.

**KEYWORDS:** environmental accidents, port environmental legislation, environmental accounting, environmental costs.

<b>LISTAS DE ILUSTRAÇÕES</b>	<b>Página</b>
Mapa de localização dos Portos Brasileiros.....	42
Mapa do Porto do Rio Grande.....	43
Mapa da Zona Portuária (Geral).....	46
Mapa da Zona Portuária – Porto Velho.....	47
Mapa da Zona Portuária – Porto Novo.....	48
Mapa da Zona Portuária – SuperPorto.....	49
Mapa da Zona Portuária – São José do Norte.....	50
Foto do navio <i>Tasman Spirit</i> – derrame de óleo.....	57
Foto dos destroços do navio <i>Torrey Canyon</i> - derrame de óleo.....	60
Foto dos destroços navio <i>Amoco Cadiz</i> – derrame de óleo.....	66
Foto de navio de container <i>roll-on roll-off</i> sinistrado.....	73
Foto do navio <i>Kamari</i> .....	102
Foto do navio-tanque <i>Bahamas</i> .....	107
Foto do navio <i>Sea Lady</i> .....	117
Foto do navio mercante <i>Düden</i> .....	127

## **LISTA DE QUADROS, GRÁFICOS E TABELAS**

Quadro 1 – Contas relacionados com despesas ambientais. (1996-2004)...	148
Gráfico 1 – Despesas totais X despesas ambientais.....	150
Tabela 1 – Percentuais das despesas ambientais X despesas totais.....	150
Gráfico 2 – Despesas ambientais no período de 1996 à 2004.....	151
Quadro 2 – Classificação da despesa ambiental de 1996 à 2004.....	151
Tabela 2 – Balanço Orçamentário da Suprg de 1996 – 2004.....	154
Quadro 3 – Contas relacionadas com despesas ambientais. (2005-2010)...	166
Quadro 4 – Classificação e totalização da despesa ambiental.....	167
Gráfico 3 – Despesas totais X despesas ambientais.....	168
Tabela 3 – Percentuais das despesas ambientais X despesas totais.....	169
Gráfico 4 – Despesas ambientais no período de 2005 à 2010.....	169
Quadro 5 – Classificação da despesa ambiental de 2005 à 2010.....	170
Tabela 4 – Balanço Orçamentário da Suprg de 2005 à 2004.....	171

## LISTAS DE SIGLAS

ACP – Ação Civil Pública  
ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária  
CAP – Conselho de Autoridade Portuária  
CEFET – Centro Federal de Educação Tecnológica  
CFC – Conselho Federal de Contabilidade  
CIRG – Centro de Indústrias de Rio Grande  
CIRM – Comissão Interministerial para os Recursos do Mar  
CNI – Confederação Nacional da Indústria  
CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente  
CONSEMA – Conselho Estadual do Meio Ambiente  
CTBS – Comitê Técnico para a Bacia do Sudeste  
DEPRC – Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais  
DMASS – Divisão e Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Porto do Rio Grande  
DNIT – Departamento de Infraestrutura de Transportes  
DPC – Diretoria de Portos e Costas  
FEPAM – Fundação Estadual de Proteção Ambiental Henrique Luis Roessler  
FURG – Fundação Universidade Federal do Rio Grande  
IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis  
IMCO – Organização Consultiva Marítima Intergovernamental  
IMO – Organização Marítima Internacional  
ISPS CODE – Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias  
ITF – Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes  
LESTA – Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário  
MMA – Ministério do Meio Ambiente  
MTE – Ministério do Trabalho e Emprego  
NORMAM – Normas da Autoridade Marítima  
OGMO – Órgão Gestor da Mão-de-Obra  
PAM – Plano de Ajuda Mútua  
PNGC – Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro  
PNMA – Política Nacional do Meio Ambiente

PNRM – Política Nacional para os Recursos do Mar

PPRA – Programa de Prevenção de Riscos Ambientais

SEAMB – Serviço de Emergência Ambiental da FEPAM

SEP – Secretaria Especial de Portos

SISNAMA – Sistema Nacional do Meio Ambiente

SOLAS – Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	15
<b>I – Justificativa</b> .....	24
<b>II – Objetivo geral</b> .....	24
<b>III – Objetivos específicos</b> .....	25
<b>VI – Da problemática</b> .....	25
<b>V – Referenciais teóricos</b> .....	26
<b>VI – Metodologia</b> .....	29
<b>VI – Estrutura do trabalho</b> .....	31
<b>Capítulo 1 – O Porto do Rio Grande</b> .....	33
<b>1.1 Histórico</b> .....	33
<b>1.2 Localização</b> .....	41
<b>1.3 Estrutura portuária</b> .....	44
1.3.1 Operadores portuários .....	51
1.3.2 O Órgão Gestor de Mão-de-Obra .....	53
<b>Capítulo 2 – A problemática ambiental portuária</b> .....	55
<b>2.1 Introdução</b> .....	55
<b>2.2 O contexto internacional</b> .....	56
2.2.1 Principais convenções internacionais .....	62
<b>2.3 O contexto nacional</b> .....	75
<b>Capítulo 3 – A problemática ambiental no Porto do Rio Grande</b> .....	87
<b>3.1 Marco inicial da questão ambiental no Porto do Rio Grande – considerações</b> .....	87
<b>3.2 Definição do objeto de estudo e a abrangência ambiental</b> .....	91
<b>3.3 Sinopse dos acidentes ambientais no Porto Organizado do Rio Grande</b> .....	97
<b>3.4 Cenário dos acidentes ambientais no Porto Organizado do Rio Grande no período de 1993 a 2010</b> .....	100
<b>Capítulo 4 – RECURSOS EMPENHADOS, MONTANTE DE PESSOAL E PATRIMÔNIO DESTINADOS PELA SUPRG AO ATENDIMENTO DA LEGISLAÇÃO AMBIENTAL (Período: 1996–2004)</b> .....	130
<b>4.1 – Breve histórico – “contabilidade ambiental”</b> .....	130
<b>4.2 Definições de custos ambientais, ativo e passivo ambiental</b> .....	137
<b>4.3 Empenhos liquidados e pagos no período de 1996–2004</b> .....	141
4.3.1 Sistematização dos dados e considerações .....	141
4.3.2 Contabilidade Pública .....	145
4.3.3 Evidenciação das despesas relacionadas com as exigências ambientais	147

<b>Capítulo 5 – RECURSOS EMPENHADOS, MONTANTE DE PESSOAL E PATRIMÔNIO DESTINADOS PELA SUPRG AO ATENDIMENTO DA LEGISLAÇÃO AMBIENTAL (Período: 2005–2010)</b> .....	156
<b>5.1 Introdução</b> .....	156
<b>5.2 Contratos assinados pela SUPRG destinados ao atendimento dos condicionantes da licença de operação e demandas ambientais</b> .....	158
5.2.1 Monitoramento ambiental do Porto do Rio Grande .....	159
5.2.2 Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande .....	163
5.2.3 Monitoramento ambiental da dragagem de aprofundamento do canal do Porto do Rio Grande .....	164
<b>5.3 Identificação, classificação e montante das despesas legalmente empenhadas com a legislação ambiental no período de 2005 a 2010.....</b>	164
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	176
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	184
<b>APÊNDICE 1</b> .....	190
<b>APÊNDICE 2</b> .....	197
<b>APÊNDICE 3</b> .....	220
<b>APÊNDICE 4</b> .....	224
<b>ANEXO 1</b> .....	244
<b>ANEXO 2</b> .....	249

## INTRODUÇÃO

De acordo com Baudrillard<sup>1</sup>, “vivemos o tempo dos objetos”, o que significa que “vivemos segundo o seu ritmo e sua incessante sucessão”. Para Santos<sup>2</sup> (1997, p. 170),

é assim que o espaço está sempre mudando em sua fisionomia, em sua fisiologia, em sua estrutura, em suas aparências e em suas relações. A celeridade das mudanças deve-se, substancialmente, à multiplicidade de vetores que o percorrem, à rapidez de sua substituição, à novidade das forças que portam e à sua incidência sobre os objetos. Estes, mesmo recentes, são rapidamente trocados, revalorizados ou desvalorizados.

O espaço definido por Santos (2008, p. 28)<sup>3</sup> deve ser considerado como um conjunto indissociável, de que participam, de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais, e de outro, a vida que os preenche e os anima, ou seja, a sociedade em movimento. O conteúdo (da sociedade) não é independente da forma (os objetos geográficos), e cada forma encerra uma fração do conteúdo. O espaço, por conseguinte, é isto: um conjunto de formas contendo cada qual frações da sociedade em movimento.

O espaço “é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificiais, povoado por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade, e cada vez mais tendentes a fins estranhos ao lugar e seus habitantes” (SANTOS, 2008, p. 63). Um conjunto de objetos e de relações que se realizam sobre esses objetos – não entre eles especificamente, mas para as quais eles servem de intermediários. Os objetos ajudam a concretizar uma série de relações. O espaço é resultado da ação dos

---

<sup>1</sup> “Vivemos a era dos objetos: quero dizer que vivemos ao seu ritmo e segundo sua incessante sucessão. Somos nós que os vemos hoje nascer, perfazer-se e morrer, enquanto em todas as civilizações anteriores eram os objetos, instrumentos ou monumentos que sobreviviam às gerações humanas”. BAUDRILLARD, 1970, p. 18, apud SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

<sup>2</sup> SANTOS, op. cit., p. 170.

<sup>3</sup> SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo: EDUSP, 2008. p. 28.

homens sobre o próprio espaço, intermediados pelos objetos, naturais e artificiais (SANTOS, op. cit., p. 78).

Sartre (1969)<sup>4</sup> “considera que o objeto atual é um objeto que se tornou sujeito. Esse objeto-ator nos aponta comportamentos, porque ele próprio é um sistema, um mecanismo que apenas funciona se obedecemos às regras próprias pré-determinadas”.

Santos (2008, p. 73) nos diz que “há uma sistematicidade do objeto moderno, o qual se relaciona com um sistema maior. Passamos dos objetos, geográfica e funcionalmente isolados, para os objetos agrupados sistematicamente e também sistêmicos “.

Para Santos (1997, p.51),

Os objetos técnicos atuais se encontram praticamente em todas as latitudes e longitudes. A universalidade é, também, resultado de que o sistema técnico funciona no nível global. Vida sistêmica e autoexpansão são correlatos, já que as atividades correspondentes tendem a se difundir largamente, graças à sua competitividade. No início o espaço era a natureza selvagem, formada por objetos naturais, que ao longo da história vão sendo substituídos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados e, depois, cibernéticos, fazendo com que a natureza artificial tenda a funcionar como uma máquina. Através da presença dos objetos técnicos – hidroelétricas, fábricas, portos, estradas de rodagem, estradas de ferro, cidades –, o espaço é marcado por esses acréscimos, que lhe dão um conteúdo extremamente técnico.

No mundo de hoje, segundo Madeleine Akhrich, é frequentemente impossível ao homem comum distinguir claramente as obras da natureza e as obras dos homens e indicar onde termina o puramente técnico e onde começa o puramente social. De fato, os objetos técnicos com que diariamente lidamos “não são carne nem peixe”, eles são um ente intermediário em que se associam “homens, produtos, utensílios, máquinas, moedas...”<sup>5</sup>.

Para Jacques Prades<sup>6</sup>, o objeto técnico resulta de uma produção metodicamente obtida. É o resultado de um encontro, uma síntese, em que a inteligência do homem busca a forma de realizar materialmente o instrumento

<sup>4</sup> SARTRE, Jean Paul. *L'imagination* (1936). Paris: Presses Universitaires de France, 1969 (apud SANTOS, 1997, p. 170).

<sup>5</sup> AKRICH, Madeleine. Comment décrire les objets techniques?. *Techniques et Culture*, n. 9, p. 49-64, juin-juil. 1978 (apud SANTOS, 1997, p. 81).

<sup>6</sup> PRADES, Jacques (dir.). *La technoscience, les tractures des discours*. Paris: L' Harmattan, 1992 (apud SANTOS, 1997, p. 172).



compatível com uma função. Trata-se da busca e um arranjo, de um material e de uma forma, que permitam à sociedade realizar-se plenamente mediante a mencionada função. Um objeto técnico nasce porque uma série de operações, intelectuais, técnicas, materiais, sociais e políticas convergem para a sua produção. É o que Simondon<sup>7</sup> chama de operações de convergências.

Em nenhuma outra fase da história do mundo, os objetos foram criados, como hoje, para exercer uma precisa função predeterminada, um objetivo claramente estabelecido de antemão, mediante uma intencionalidade científica e tecnicamente produzida, que é o fundamento de sua eficácia. Da mesma forma, cada objeto é também localizado de forma adequada a que produza os resultados que dele se esperam<sup>8</sup>.

Essa intencionalidade dos objetos fez um sociólogo como Maffesoli<sup>9</sup> exclamar um dia: “os objetos não mais nos obedecem”.

Para Santos (1997, p. 173),

No passado, os objetos obedeciam a nós no lugar onde estávamos, e onde os criávamos. Hoje, no lugar onde estamos, os objetos não mais nos obedecem, mas sugerem o papel a desempenhar, porque são instalados obedecendo a uma lógica que nos é estranha, uma fonte de alienação. Sua funcionalidade é extrema, mas seus fins últimos nos escapam. Essa intencionalidade é mercantil, mas não raro é, também, simbólica. Quando dizem que as hidrelétricas vêm trazer, para um país ou para uma região, a esperança de salvação da economia, a integração no mundo, a segurança do progresso, tudo isso são símbolos que nos permitem aceitar a racionalidade do objeto que, na realidade, ao contrário, pode exatamente vir destroçar a nossa relação com a natureza e impor relações desiguais<sup>10</sup>.

Assim são os portos marítimos – objetos técnicos – que, pela sua complexidade, geradora em potencial de danos ambientais, exigem que se tenha um constante e aprimorado acompanhamento ambiental de monitoramento, e uma legislação em constante consonância com os acordos internacionais. Pois, de acordo com a CCA-IMO<sup>11</sup>, “O transporte marítimo talvez seja a mais internacional e

<sup>7</sup> SIMONDON, Gilbert. *Du mode d'existence des objets techniques* (1958, 1969). Édition augmentée d'une préface de John Hart et d'une postface de Yves Deforge. Paris: Aubier, 1989 (apud SANTOS, op. cit., 1997 p. 172).

<sup>8</sup> SANTOS, 1997.p.173

<sup>9</sup> MAFFESOLI, Michel. Tóquio cria o barroco pós-moderno. *Folha de São Paulo*, Ilustrada, 12 fev. 1989, p. E1 (apud SANTOS, 1997, p. 173).

<sup>10</sup> SANTOS, 1997, p. 173.

<sup>11</sup> Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional (CCA-IMO). Disponível em : <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/>> Acesso em: 21 jun. 2011.

uma das mais perigosas das indústrias do mundo. Haja vista que a melhor maneira para aumentar a segurança no mar seria a adoção de regulamentos internacionais, a serem cumpridos por todas as nações envolvidas com o transporte marítimo, essa necessidade deu origem à criação da Organização Marítima Internacional (IMO)”.

De acordo com Humbert (1991, p. 55 apud Santos 2009, p.81),

no passado, os objetos revelavam propósitos de cada sociedade e eram os seus meios próprios à realização dos seus próprios fins. Já no mundo de hoje, as ações chamadas racionais tomam com frequência esse nome a partir da racionalidade alheia. Essas ações racionais são cada vez mais numerosas. Sua racionalidade deve-se, em grande parte, à própria natureza dos objetos técnicos, cuja vocação original é, exatamente, servir a uma ação racional, ação que se quer precisa, graças às técnicas concretas.

Santos (2009, p. 81) complementa que, “as ações são cada vez mais precisas e, também, mais cegas, porque obedientes a um projeto alheio. Em virtude do papel dos objetos técnicos, a ação é cada vez mais racional, mas a sua razão é, frequentemente, uma razão técnica”.

Graças à interdependência entre ciência, técnica e produção em nossos dias, o objeto técnico é cada vez mais eficaz. Nas palavras de Simondon<sup>12</sup>, construir um objeto técnico é preparar uma disponibilidade. A sua produção não implica utilização imediata. Ele pode ficar em repouso dias, semanas, meses ou anos, até que a energia social venha incluí-lo no movimento da vida<sup>13</sup>.

De acordo com Simondon (1958, 1989, p. 247, apud Santos 2009, p. 218),

“[...] O objeto técnico pode ser lido como portador de uma informação definida; se for apenas utilizado, empregado e, por conseguinte, sujeito, não poderá trazer nenhuma informação, não mais que um livro que fosse empregado como cunha ou pedestal. O objeto técnico apreciado e conhecido segundo a sua essência, isto é, segundo o ato humano de invenção que o fundou, penetrado de inteligibilidade funcional, valorizado segundo as suas normas internas, traz consigo uma informação pura. Pode-se chamar de informação pura aquela que não é eventual, aquela que só pode ser compreendida se o sujeito que a recebe suscitar nela uma forma análoga às formas trazidas pelo suporte da informação; o que se conhece no objeto técnico é a forma, cristalização material de um esquema operatório e de um pensamento que resolveu um problema.”

<sup>12</sup> SIMONDON, 1989, apud SANTOS, op. cit., 1997, p. 170.

<sup>13</sup> Inferem-se aqui considerações semelhantes ao objeto técnico – Porto do Rio Grande (entenda-se o Porto organizado), planejado há muito tempo e num processo contínuo, mas demorado, cheio de desafios, expectativas, chegando-se ao formato que possui nos dias atuais.

Concretude e conteúdo em informação são, juntos, sinônimos de intencionalidade na sua concepção, isto é, da busca de adequação entre a estrutura, a natureza interna do objeto e a função a que se destina, essa extrema adaptação a uma ação planejada que torna possível sua exatidão e eficácia. E esta também depende do arranjo espacial em que o objeto se encontra.

Conforme Santos (2009, p. 218-219),

Objetos técnicos concretos, universalizados, sistêmicos, informados, intencionais são mais numerosos e diversos que em qualquer outro momento da história. O número e a qualidade de fluxos que os atravessam é exponencialmente superior ao que se verificava no período anterior [...]. Graças aos progressos recentes da ciência e da tecnologia, e, mais precisamente, aos formidáveis avanços da informática, vivemos num mundo onde objetos infinitamente pequenos e objetos incomensuravelmente grandes convivem e colaboram.

Os objetos técnicos estão inseridos num sistema mais amplo, funcionando sistemicamente. Um porto seria incapaz de existir se não fosse servido por um sistema multimodal de transportes, por redes técnicas materiais e imateriais, sistemas de transportes públicos com horários regulares e conhecidos; seria inoperante se, no seu próprio interior, as atividades não estivessem subordinadas a uma coordenação. De acordo com Santos (1997, p. 176), “as diversas peças do conjunto realizam tarefas às vezes aparentemente estanques, mas complementares, característica de muitos objetos complexos e sistêmicos”.

Para o autor, “os objetos técnicos são originariamente criados para comunicar entre si e para responder a uma finalidade, desejada por quem os concebe e quem os implanta; ainda que desde logo sejam susceptíveis de outros tipos de utilização, sua energia é a informação” (SANTOS, op. cit., p. 176).

Para Raffestin, o território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente (por exemplo, pela representação), o ator “territorializa” o espaço. Lefebvre mostra muito bem como é o mecanismo para passar do espaço ao território: “A produção de um espaço, o território nacional, espaço físico, balizado, modificado, transformado pelas redes, circuitos e fluxos que aí se instalam: rodovias, canais, estradas de ferro, circuitos comerciais e bancários, auto-estradas e rotas aéreas etc.” (RAFFESTIN,

1993, p. 143)<sup>14</sup>. O território, nessa perspectiva, é um espaço onde se projetou um trabalho, seja energia e informação, e que, por consequência, revela relações marcadas pelo poder. O espaço é a “prisão original”, o território é a prisão que os homens constroem para si. Na análise de Raffestin (id., ibid.), o espaço é como se fosse uma matéria-prima, preexiste a qualquer ação, é um local de possibilidades, é a realidade material sujeita a qualquer conhecimento e a qualquer prática dos quais será o objeto a partir do momento em que um ator manifeste a intenção de dele se apoderar, onde o território é uma produção a partir do espaço.

Segundo Santos (1997, p. 177),

Os sistemas técnicos do mundo presente tendem a competir vantajosamente com os sistemas técnicos precedentemente instalados, para impor ao uso do território ainda mais racionalidade instrumental. Nesse sentido, poderíamos dizer que, num território como o do Brasil, há espaços trabalhados segundo racionalidades duras, precisas, densas, e espaços trabalhados segundo racionalidades moles, tolerantes, tênues. Nestes a racionalidade instrumental é fraca ou espasmódica, enquanto em outras áreas, como, no Brasil, a maior parte do estado de São Paulo, tal racionalidade é uma presença e uma necessidade permanentes. Os espaços inteligentes, espaços de racionalidade, coincidem com as frações do território marcadas pelo uso da ciência, da tecnologia e da informação.

Tal similaridade se pode fazer com o Porto do Rio Grande, no qual coincide o uso da ciência, da tecnologia e da informação, uma presença e necessidade permanentes, mutantes no tempo (Porto Velho, Porto Novo e Superporto). Conforme Santos (op. cit., p. 177),

os objetos preexistentes vêm-se envelhecidos pela aparição dos objetos tecnicamente mais avançados, dotados de qualidade operacional superior, advindo daí o constante aprimoramento do objeto técnico<sup>15</sup>. Para tanto, o que conduz a esse envelhecimento rápido do patrimônio técnico é a doutrina e a prática da competitividade. Esta induz a um uso acelerado, e rapidamente substituído, de novos-novos-novos objetos, de novas-novas-novas

<sup>14</sup> RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. Tradução: Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

<sup>15</sup> J. Chesneaus (1983, p. 258, apud SANTOS, 2009, p. 194) fala das quatro leis de Partant, a quarta das quais é a “lei da banalização planetária”: Desde que um progresso nas técnicas de produção é realizado em algum lugar sobre um ponto particular, o resto do mundo deve alinhar-se para continuar competitivo. Nesse sentido, é em nossa época que se torna completamente verdadeira a frase de Marx no *Manifesto Comunista*: ‘A burguesia molda o mundo à sua imagem’, (‘La bourgeoisie façonne Le monde à son image’).

formas de organização. Entretanto, não vem da técnica esta necessidade frenética de competitividade, mas da política produzida pelos atores globais, isto é, empresas globais, bancos globais, instituições globais.

Neste contexto, o Porto do Rio Grande, um objeto técnico por excelência, um nó de rede, ao qual convergem diversas malhas de redes, está em constante aprimoramento para atender aos diversos atores envolvidos, necessitando cada vez mais de respostas rápidas às demandas comerciais, condição primeira para viabilizar a articulação/integração dos diversos mercados.

Segundo Santos (1996, p. 211),

com os recentes progressos da ciência e da tecnologia e com as novas possibilidades abertas à informação, a montagem das redes supõe uma antevisão das funções que poderão exercer, e isso tanto inclui a sua forma material como as suas regras de gestão, cujo conteúdo técnico permite comunicações permanentes, precisas e rápidas entre os principais atores da cena mundial, graças à revolução técnica presidida pelas telecomunicações e pelos computadores. “A imagem de um mundo apanhado nas malhas das redes de empresas capazes de observar e de intervir vinte e quatro horas por dia no mundo inteiro para gerar os seus lucros não pertence totalmente ao domínio da ficção científica” (FOUQUIN, 1993, p. 2-3, apud SANTOS, 2009, p. 266).

Como propõe Claudette Junqueira<sup>16</sup>, “é nesse sentido que se deve entender que esse espaço da conectividade seja organizado pelo discurso, quando se refere a um espaço reticular que preside uma sociabilidade à distância.” Esse discurso é a linguagem das normas e ordens que atores longínquos fazem repercutir instantânea e imperativamente sobre outros lugares distantes<sup>17</sup>.

Para Santos (1996, p. 215),

as redes seriam incompreensíveis se apenas as enxergássemos a partir de suas manifestações locais ou regionais. Mas estas são também indispensáveis para entender como trabalham as redes à escala do mundo. Conforme escreveu F. Braudel<sup>18</sup>, a partir do

<sup>16</sup> JUNQUEIRA, Claudette B. A rede dos lugares. In: ENCONTRO INTERNACIONAL: Lugar, formação sócio-espacial, mundo. *Anais...* São Paulo: ANPEGE, 1994.

<sup>17</sup> Conforme escreve P. Musso (1994, p. 256), “as redes depositam uma camada ‘geológica’ suplementar às ‘terras-história’ acrescentando uma topologia à ‘topografia’, dando nascimento a um espaço ‘contemporâneo do tempo real’”. A noção de rede também se aplica à economia mundial” (MARGOLIN, 1991, p. 96), e sua configuração ultrapassa as fronteiras nacionais (OMINAMI, 1986, p. 176), apud SANTOS, 2009, p. 212.

<sup>18</sup> BRAUDEL, Fernand. *Le temps du monde*, Tome. III de *Civilization matérielle, économie et capitalisme, XV-XVIII siècle*. Paris: Armand Collin, 1979. p. 57 (apud SANTOS 1996, p. 215).

movimento privilegiado que desejamos iluminar, podemos descobrir o movimento global através dos movimentos particulares, já que “todos esses ciclos são contemporâneos e sincronizados; eles coexistem, estão misturados e somam ou subtraem seus movimentos diante das oscilações do conjunto”.

Segundo Dias (2005, p.14) a “palavra rede provém do latim *retis*, aparecendo no século XII para designar o conjunto de fios entrelaçados, linhas e nós”. Semelhante definição encontra-se nos principais dicionários brasileiros, significando: entrelaçamento de fios, cordas, arames, etc.

Para Musso (2001, p. 197) a idéia de rede existia desde a mitologia, através do imaginário da tecelagem e do labirinto, mas a medicina de Hipócrates a associa definitivamente à metáfora do organismo, onde “todas as veias comunicam e escorrem umas nas outras”<sup>19</sup>.

De acordo com DIAS (2005, p. 15),

a associação entre a rede e o organismo atravessa toda a história das representações de rede, para designar tanto o corpo na sua totalidade – como organizador de fluxos ou de tecidos – quanto uma parte sua, notadamente o cérebro<sup>20</sup>. A grande ruptura que introduz novo conceito de rede acontece na segunda metade do século XVIII e se caracteriza pela sua “saída do corpo”. Com isso, engenheiros cartógrafos, frequentemente militares, empregam o termo rede no sentido moderno de rede de comunicação e representam o território como um plano de linhas imaginárias ordenadas em rede, para matematizá-lo e construir o mapa. Essas formalizações da ordem reticular com base numa visão geométrica e matemática do espaço foram o prelúdio necessário à formação do conceito de rede que se torna logo operacional, como artefato fabricado pelos engenheiros para cobrir um território. Desde então, a rede não é mais somente observada sobre o corpo humano – como malha ou tecido -, ou no seu interior. Ela pode ser objetivada como matriz técnica – infraestrutura rodoviária, estrada de ferro, telegrafia, modificando a relação com o espaço e com o tempo. Se até aquele momento a história da rede esteve ligada a uma referência ao organismo, a seguir ela estará também ligada a uma referência à técnica.

<sup>19</sup> MUSSO, P. Genèse et critique de la notion de réseau. In: PARROCHIA, D. (org.) *Penser les réseaux*. Seysserl: Champ Vallon, 2001. p. 197 (apud DIAS; 2005. p 14).

<sup>20</sup> Investigando sobre os fundamentos do pensamento *saint-simoniano*, Dias e Silveira (2005, p. 16) revelam que esse filósofo partiu da idéia de que o corpo humano se solidifica e morre quando a circulação é suspensa. Por meio dessa analogia de organismo-rede, ele estabeleceu um instrumento de análise para desenvolver uma ciência política e formular um projeto para melhorar de forma geral o território francês, o qual se resumiria em traçar sobre esse território (organismo) as redes observadas sobre o corpo humano de modo a assegurar a circulação dos fluxos, enriquecendo o país e aumentando a melhoria das condições da vida de toda a população.

Lucien Sfez<sup>21</sup> diz que “muito antes de o termo ter ganho tal extensão no nosso mundo contemporâneo, Gilbert Simondon tinha já percebido e analisado a importância dessa noção de reticulação (agir em rede) e a necessidade de tratar o modo técnico como um modo de conhecimento em rede.”

Para Santos (1996, p. 210-211), pode-se admitir, *grosso modo*, pelo menos três momentos na produção e na vida das redes. Um largo período pré-mecânico, um período mecânico intermediário e a fase atual.

No primeiro momento, as redes existentes serviam a uma pequena vida de reações. O espectro do consumo era limitado. Exceto para uns poucos indivíduos, as sociedades locais tinham suas necessidades localmente satisfeitas. Os itens trocados eram pouco numerosos e as trocas pouco frequentes. A competitividade entre grupos territoriais era praticamente inexistente, em períodos normais. O tempo vivido como um tempo lento.

No segundo momento, cuja afirmação coincide com os albores da modernidade, as redes assumem o seu nome, mediante o caráter deliberado de sua criação. O desenvolvimento das técnicas é uma nova etapa nesse segundo momento, o consumo se amplia, mas o faz moderadamente. As modernidades se localizam de modo discreto. O progresso técnico tem utilização limitada. O comércio é direta ou indiretamente controlado pelo Estado. Se a respectiva formação socioeconômica se estende além dos oceanos, essa expansão é limitada a alguns fins. O “mercado mundial” é a soma dos mercados coloniais. Graças à colonização, o comércio internacional é “fechado”. As redes buscam mundializar-se, e fisicamente o fazem, mas seu funcionamento é limitado. As fronteiras são um fato econômico, financeiro, fiscal, diplomático, militar, além de político.

A chamada pós-modernidade, período técnico-científico-informacional, marca um terceiro momento nessa evolução. Os suportes das redes encontram-se, agora, parcialmente no território, nas forças naturais dominadas pelo homem (o espectro eletromagnético) e parcialmente nas forças recentemente elaboradas pela inteligência e contidas nos objetos técnicos (por exemplo, o computador). Desse modo, quando o fenômeno de rede se torna absoluto, é abusivamente que ele conserva esse nome. Na realidade, nem há mais propriamente redes; seus suportes são pontos (*nós de redes* – por exemplo, os portos).

Para Castells (1996)<sup>22</sup>, uma rede é um conjunto de nós interconectados. Um nó é um ponto no qual uma curva apresenta uma interseção com ela mesma. É

<sup>21</sup> SFEZ, Lucien. *Técnica e ideologia: uma questão de poder*. Lisboa: Instituto Piaget, 2002. Col. Epistemologia e Sociedade, 194. p. 68.

<sup>22</sup> CASTELLS, M. *The rise of the network society*. Oxford: Blackwell, 1996 (apud RANDOLPH, 1999, p. 43).

através da conexidade que a rede solidariza os elementos, entretanto, simultaneamente a esta capacidade de solidarizar, está também a de excluir.

O objeto técnico, Porto do Rio Grande, que é perpassado por inúmeras redes, desenha um sistema intrincado de relações e de hierarquias, contudo neste rol de rotinas de fazer do porto, existe a necessária atenção com a acuidade ambiental, disposta em lei, mas sujeita aos ditames políticos nacionais e internacionais, culminando com o registro destas informações/obrigações na contabilidade da Autarquia estadual, a qual será estudada adiante.

## **I – Justificativa**

A partir das dificuldades e do foco seguido, a problemática do custo da gestão ambiental no Porto do Rio Grande (SUPRG), formulou-se a seguinte questão: Qual o custo da gestão ambiental – em valores monetários –, destinados ao atendimento da legislação ambiental no Porto do Rio Grande? Justifica-se tal questionamento tendo em vista ser o porto rio-grandino o primeiro porto brasileiro a obter junto ao IBAMA o licenciamento ambiental para a sua operação<sup>23</sup>. Como as questões ambientais passaram a fazer parte do rol dos aspectos a serem considerados na análise e avaliação da competitividade e eficiência das empresas em âmbito internacional, um porto público ter certificação ambiental para funcionar coloca-o, *a priori*, em vantagem competitiva em relação aos seus congêneres nacionais perante os atores do comércio e transporte marítimo mundiais, justificando-se, assim, a presente dissertação.

## **II – Objetivo geral**

Analisar os custos envolvendo a questão ambiental no Porto do Rio Grande (SUPRG), sendo o porto um objeto técnico, que distribui fluxos num emaranhado de redes, se fez necessário também, observar a abrangência na qual estão identificadas as despesas ambientais levantadas no sistema interno de sua Contabilidade Pública, decorrentes em diversas situações, dos acordos internacionais os quais o são ratificados pelo Brasil. Fatores de dimensões mundiais

---

<sup>23</sup> Licenciamento ambiental federal. Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/licenciamento/> Acesso em: 29 jul. 2011.



interferem diretamente nestes dispêndios aqui realizados pelo Porto Rio-grandino, e através da política estabelecida pela Organização Marítima Internacional, - a qual cria obrigações a serem atendidas a nível portuário local – propõem a criação da legislação nacional ao atendimento destes acordos.

Se o Porto Rio-grandino, é obrigado, segundo a legislação, como os demais portos brasileiros, a obter a licença de Operação e demais licenças necessárias, junto ao IBAMA, contribuir para o debate das questões ambientais portuárias e entender o complexo sistema que envolve o entendimento desta legislação, perpassando por demais atores envolvidos é que se propõem este estudo de “análise dos custos ambientais do Porto Rio-grandino.

### **III – Objetivos específicos**

Neste sentido, os objetivos desta dissertação são:

1. Identificar as despesas empenhadas e pagas em obediência à legislação ambiental.
2. Classificar as despesas, agrupando-as de acordo com a legislação ou condicionante de Licença IBAMA a que se referiam.
3. Quantificar as despesas após realizados os dois passos acima, demonstrando o numerário exigido à SUPRG para as despesas identificadas e classificadas.

### **IV – Da Problemática**

Solidarizar lugares e regiões, este o papel precípua de um porto, nó de rede por excelência. Por desempenhar atividades não só comerciais, mas também industriais, a maioria dos portos marítimos mundiais, por sua complexidade funcional e muitas vezes por seu gigantismo físico, transformaram-se ao longo do tempo em importantes agentes de degradação ambiental. O Porto do Rio Grande, o maior e funcionalmente mais complexo porto do sul do Brasil, não foge a essa realidade portuária mundial. Compreender como este porto passou a enfrentar sua problemática ambiental era algo que se impunha.

Neste sentido, e considerando sua importância econômica para a cidade e a região, surgiu a idéia do estudo dos custos da gestão ambiental do porto, temática mais afeita ao nosso perfil profissional, formado na área das Ciências

Administrativas. O primeiro desafio como profissional dessa área foi buscar na Geografia uma possibilidade de discutir um tema de grande relevância socioeconômica e socioambiental, sem, no entanto, penetrar nos meandros teórico-metodológicos das chamadas “Ciências Ambientais” propriamente ditas, mas que significasse uma contribuição efetiva para a gestão de uma instituição pública, neste caso, a Superintendência do Porto do Rio Grande - SUPRG, que cumpre papel estratégico em âmbito econômico local, regional e nacional, fortemente ligada ao comércio internacional.

Trata-se, no nosso entendimento, de uma contribuição mais à Geografia Econômica do que à Geografia Ambiental, no sentido de que busca compreender como uma empresa pública estratégica para o desenvolvimento regional enfrenta no dia-a-dia de sua gestão a problemática ambiental por ela gerada como consequência de suas atividades-fins.

A grande dificuldade ao fazer a escolha do objeto de análise, “Custos ambientais”, foi em virtude da legislação, visto que a Lei 4.320/1964<sup>24</sup> não contempla registros na contabilidade pública que identifiquem tais lançamentos; a sistemática é completamente diversa da utilizada pela iniciativa privada, com balanços ou demonstrativos que não possuem, em seu plano de contas, itens de natureza ambiental. A partir daí, a solução metodológica encontrada foi correlacionar as despesas efetuadas pela SUPRG ao atendimento da legislação ambiental, e a utilização de definições dos custos ambientais, elaborada por diversos autores, bem como outras definições utilizadas nas empresas privadas.

## **V – Referenciais teóricos**

Buscar entender um complexo sistema portuário, sua operação e influência, sendo o imperativo comercial, modificador do espaço, do território e da paisagem, causador em potencial de danos ambientais, se fez necessário buscar amparo nas considerações e definições de Milton Santos e demais autores, a respeito do objeto técnico – o Porto de Rio Grande - o qual convergem diversas malhas de redes materiais e imateriais, as quais para Claude Raffestin (1993, p. 204), são “instrumentos por excelência do poder”. Sob essa premissa, observei os meandros

---

<sup>24</sup> A referida lei normatiza a contabilidade pública, a qual entre várias atribuições, institui o plano de contas – o registro do tipo de despesa efetuado.

geopolíticos que envolvem as decisões no seio da Organização Marítima Internacional, os quais participam diversos países, inclusive o Brasil, no sentido de normatizar tratados internacionais, os quais acabam influenciando na elaboração da legislação interna dos países participantes, no tocante a proteção ambiental marítima, comércio marítimo internacional etc.. E evidenciando, a política estabelecida pelos países hegemônicos, nem sempre salutar para com o meio ambiente, mas sim de cunho estritamente econômico e de proteção a sua legislação interna. Neste sentido, busquei nos estudos de Robson José Calixto, várias contribuições a esta dissertação.

Com o intuito de realizar um breve levantamento histórico do Porto Rio-grandino, encontrei nos estudos de Francisco das Neves Alves, relatos que foram aqui neste trabalho considerados.

A fim de compor o presente trabalho, com evidências que julguei necessário, realizei pesquisa na Biblioteca Rio-grandense, no jornal “agora”, de circulação local (cidade de Rio Grande) e regional, com o intuito de demonstrar os acidentes ambientais ocorridos no Porto Organizado do Rio Grande, os quais influenciaram de certa maneira, nos estudos para a elaboração dos condicionantes emitidos pelo IBAMA, nas várias licenças ambientais em favor do porto rio-grandino.

No desenvolvimento da pesquisa, vários autores da área contábil serviram de suporte para definições apresentadas nesta dissertação, em se tratando de conceitos utilizados na contabilidade das empresas privadas, as principais contribuições foram de Maísa de Souza Ribeiro, João Eduardo Prudêncio Tinoco e Maria Elisabeth Pereira Kraemer, entre outros. As contribuições para o entendimento da Contabilidade Pública as mais significativas foram as de Lino Martins da Silva.

A par do aporte teórico aqui desenvolvido, a legislação ambiental, permeou todos os escritos deste trabalho, e, um dos marcos iniciais da proteção ao meio ambiente no Brasil, por exemplo, se deu com a edição da Lei 6.938, de 1981, a qual estabeleceu a Política Nacional do Meio Ambiente, tendo como objetivo principal “a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no país, condições ao desenvolvimento socioeconômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana”. Define ainda a expressão “meio ambiente” como: “o conjunto de condições, leis, influências de ordem física, química e biológica que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas”. Na Constituição Brasileira, promulgada em 1988, o legislador

estabeleceu que o meio ambiente saudável constitui-se em direito dos brasileiros, cabendo ao governo e à coletividade o dever de preservá-lo para as presentes e futuras gerações. Em seu artigo 225, a Constituição determina as incumbências do Poder Público para assegurar o mencionado direito, entre elas, as mencionadas nos incisos IV a VI. O inciso IV dispõe sobre o estudo prévio do impacto ambiental, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativo impacto ambiental.

Nesse sentido, a Política Nacional do Meio Ambiente estabeleceu, entre os critérios básicos para licenciamento das atividades que utilizem recursos ambientais, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras, e dos empreendimentos capazes de causar degradação ambiental, a apresentação de um Estudo de Impacto Ambiental – EIA, e posteriores conclusões através do Relatório de Impacto Ambiental – RIMA<sup>25</sup>. As atividades que provocam modificações do meio ambiente foram descritas na resolução CONAMA n. 001<sup>26</sup> e complementadas pela resolução n. 011, ambas de 1986, evidenciando no artigo 2º, inciso III, os portos e terminais de minério, petróleo e produtos químicos.

Em se tratando do objeto de estudo desta dissertação, o Porto do Rio Grande, representado pela SUPRG, autarquia estadual de direito público, responsável pela exploração e administração do Porto do Rio Grande (Convênio de Delegação, firmado pelo Governo Federal com o Estado do Rio Grande do Sul) realizou, como resultado do acordo firmado entre o então DEPRC e o Ministério Público estadual na ação civil pública, o Estudo do Impacto Ambiental do Porto do Rio Grande.

Envolver o conhecimento, destacando as conexões que aqui se fizeram necessárias, para realizar o estudo focado na análise dos custos ambientais, é um dos desafios que permeou este pesquisador, contemplar o todo de uma forma universal e voltar-se a análise peculiar, de um porto público, sujeito a ditames políticos tanto local e regional, como também nacional e internacional.

---

<sup>25</sup> RIBEIRO, Maisa de Souza. *Contabilidade ambiental*. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2010. p. 28.

<sup>26</sup> A Resolução CONAMA n. 001 define também a expressão “impacto ambiental”: qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, provocada por qualquer forma de matéria ou energia decorrente das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetem a saúde, segurança e bem-estar da população; as atividades sociais; a biota; as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente e a qualidade dos recursos ambientais.

## VI - Metodologia

A metodologia utilizada, quanto à forma de abordagem, pode ser classificada como qualitativa e quantitativa, pois, através da análise qualitativa, identifica, descreve e classifica, as contas existentes na contabilidade geral da SUPRG em atendimento a legislação ambiental, e é quantitativa, visto que no decorrer dos levantamentos, totaliza ano a ano e também nos dois períodos considerados (1996-2004 e 2005 -2010), os valores inerentes aos gastos aplicados pelo Porto do Rio Grande visando atender a exigência da legislação ambiental. O procedimento de levantamento de dados, também, se fez necessário em vários sistemas internos da Suprg e relatados/analizados nos demais capítulos deste trabalho. A pesquisa é também bibliográfica, constituindo-se principalmente de livros, artigos de periódicos, além de material disponibilizado na Internet. É também documental, pois foi elaborada através de pesquisa em materiais que não receberam tratamento analítico ou que podem ser reelaborados de acordo com os objetivos da pesquisa; e é um estudo de caso, pois envolve um estudo profundo, exaustivo e diretamente ligado à contabilidade pública da SUPRG, relacionada com as contas de despesas registradas em atendimento à legislação ambiental. Segundo Yin (2010), quanto mais as questões da pesquisa procuram explicar alguma circunstância do presente, mais o método do estudo de caso será relevante. O método também é relevante quando suas questões exigirem uma descrição ampla e “profunda” de algum fenômeno social. Em resumo, o método do estudo de caso permite que os investigadores retenham as características holísticas e significativas dos eventos da vida real.

Assim, e para se ter uma visão real dos custos da gestão ambiental no porto rio-grandino, adotou-se o recorte temporal que se estende de 1996 a 2010, justificando-se o mesmo a partir de pesquisa realizada em vários órgãos, entre eles o Ministério Público Estadual, o qual representou através da Ação Civil Pública nº 13.615/165, de 1993, o marco inicial da presente pesquisa, visto que o acordo judicial originou o Estudo de Impacto Ambiental do Porto do Rio Grande e outras obrigações, tendo sido efetuadas as primeiras despesas significativas com a questão ambiental portuária no ano de 1996. Da mesma maneira, e de uma forma elucidativa, foram as contribuições do Ministério Público Federal, visto que, da forma como foram citados fatos pretéritos na Ação Civil Pública n.º 2008.71.01.001393-6, relacionados com as licenças ambientais obtidas pela SUPRG junto ao IBAMA –

pela minuciosa apresentação de detalhes nas informações – em nenhum outro lugar seria possível obter, com tal riqueza de detalhes, informações pertinentes.

Também, com intuito de obter informações para a pesquisa, em matéria de infrações ambientais cometidas pela SUPRG, foi consultado e enviada correspondência ao escritório do IBAMA – Rio Grande, o qual posteriormente informou que a mesma havia sido enviada ao IBAMA de Porto Alegre (RS) para encaminhamentos. Como o período solicitado envolveu um tempo de levantamentos demorado, até o término da pesquisa não se obteve resposta. Mesmo assim, cabe ressaltar toda a presteza de esclarecimentos quando em conversas com o chefe do escritório local do IBAMA.

Seguindo o planejamento da metodologia aqui desenvolvida na pesquisa, obteve-se junto à Divisão de Meio Ambiente da SUPRG o histórico das licenças emitidas pelo IBAMA em favor desta. Com isso foi possível relacionar não apenas a licença de operação do porto (obtida em 1997) e conseqüentemente as despesas ao cumprimento de seus condicionantes, mas também as despesas legalmente empenhadas nas demais licenças ambientais - e seus condicionantes - obtidas pela Suprg no corte temporal deste estudo (ver anexo 2). Buscou-se ainda na referida Divisão um comparativo de bens patrimoniais, em valores monetários, disponível e necessário ao atendimento as demandas ambientais, no final do ano de 2004, e carga patrimonial no final de 2010, para possíveis comparações e conclusões.

Como os registros contábeis existentes na contabilidade da SUPRG – onde foram levantados os dados - nem sempre eram precisos no entendimento necessário deste estudo, consistindo muitas vezes em apenas um resumo das contas, foi necessária também a pesquisa através do sistema interno do porto, na justificativa de compra, para identificar a que a despesa se referia e a que condicionante de licença, por exemplo, estava relacionada. Levantaram-se também na contabilidade, através do sistema interno, os valores de pessoal concernentes à Divisão de Meio Ambiente; bem como os dispêndios com materiais, realizados pela Divisão de Meio Ambiente a partir de 2006<sup>27</sup>, visto que se tornava mais prático, quando da análise da contabilidade geral da SUPRG, analisar somente os serviços empenhados e pagos em obediência à legislação ambiental.

---

<sup>27</sup> A Divisão de Meio Ambiente somente foi implantada a partir de 2007 na SUPRG; antes dessa data configurava-se como assessoria ambiental.

No que tange a informações e definições correspondentes ao objeto da pesquisa, foram consultados diversos professores do Instituto de Ciências Econômicas, Administrativas e Contábeis da FURG – de disciplinas de custos, gestão pública e ligados à área econômica com ênfase ambiental.

Realizou-se ainda, a partir de 2005, a confrontação, a partir da assinatura dos contratos pela SUPRG, dos valores empenhados e pagos, para identificar a que eram destinados tais recursos nos contratos. Também foram feitas pesquisas no setor de protocolo e arquivo da SUPRG, para esclarecer a que legislação ambiental o processo de compra procurava atender.

Enfim, buscaram-se informações em vários setores da SUPRG no intuito de fornecer subsídios ao processo metodológico acima exposto, respaldado principalmente no amparo bibliográfico citado adiante e demais órgãos consultados.

A não existência de trabalhos científicos com este enfoque, apresentando procedimentos metodológicos claros ao seu enfrentamento, obrigou-nos a desenvolver uma metodologia própria de sistematização e análise dos dados levantados, consistindo a mesma, no nosso entendimento, em uma importante contribuição deste trabalho.

## **VII – Estrutura do trabalho**

Procurando satisfazer ao objeto de pesquisa proposto, estruturou-se a dissertação da seguinte forma: no primeiro capítulo apresenta-se o Porto do Rio Grande, sua localização e como a temática ambiental portuária passou a ter crescente relevância no seio da comunidade.

No segundo capítulo, coloca-se a problemática portuária no mundo e no Brasil. A legislação oriunda de organismos multilaterais, como a IMO, a qual, por conseguinte, acabou interferindo na elaboração da legislação interna dos países signatários, revelando a importância de tais organismos norteadores das políticas no âmbito internacional. Sendo o Porto do Rio Grande um objeto técnico, um nó de rede, voltado sobremaneira ao comércio mundial, a interferência dessas políticas que são ditadas em fóruns internacionais acabam refletindo diretamente no contexto local, exigindo adaptações ao atendimento das mesmas.

No terceiro capítulo, analisa-se a problemática ambiental no Porto do Rio Grande, bem como efetua-se levantamento bibliográfico e de documentos legais, balizadores da análise dos custos ambientais que se realiza nos capítulos posteriores.

No quarto capítulo, apresenta-se um breve histórico da contabilidade ambiental conjuntamente com os encaminhamentos dados à questão ambiental mundial. Procura-se dar definições concernentes de expressões e siglas muito utilizadas na contabilidade geral, discussões de autores sobre o tema, definições e entendimentos a respeito da Lei 4320/1964, a qual norteia e é o diploma básico aplicável no âmbito das três esferas públicas, em termos de regramento da contabilidade pública, orçamento público, etc. Ocorre também neste capítulo a análise das despesas ambientais legalmente empenhadas e efetivamente pagas, compreendendo o período de 1996 a 2004.

No quinto capítulo é feita a análise das despesas legalmente empenhadas e efetivamente pagas referentes ao período de 2005 a 2010, tendo sido evidenciada a vontade política na criação da atividade de Gestão Ambiental por parte da administração do Porto do Rio Grande. Faz-se a correlação dos maiores dispêndios com os contratos que lhes deram origem, comparação necessária, pois a correlação clarifica e é um atestado de aferição de que despesas legais ambientais tenham sido, nesta pesquisa, esquecidas ou levantadas sem o amparo legal, visto que tais contratos são objeto de auditoria dos Tribunais de Contas do Estado.

Por fim, são feitos encaminhamentos a respeito das conclusões pertinentes a que se chegou, bem como as considerações finais.



## CAPÍTULO 1

### O PORTO DO RIO GRANDE

#### 1.1 Histórico

A história da cidade do Rio Grande está intimamente ligada ao seu estabelecimento portuário. Em 19 de fevereiro de 1737<sup>28</sup> deram-se os passos iniciais para a fundação da cidade, com a chegada do Brigadeiro José da Silva Paes, engenheiro militar português, e desde então sua história está associada ao desenvolvimento do porto<sup>29</sup>.

O início da construção do Porto Velho<sup>30</sup> do Rio Grande data de 1869<sup>31</sup> e sua inauguração aconteceu em 11 de outubro de 1872. O Decreto n.º 1746<sup>32</sup>, promulgado em 13 de outubro de 1869, constituiria um dos dispositivos mais recorrentes e citados nos atos legais referentes a temas portuários ao longo das várias décadas seguintes. Por esse diploma legal, ficava o Governo autorizado a contratar a construção, nos diferentes portos do Império, de docas e armazéns para carga, descarga, guarda e conservação de mercadoria de importação e exportação. Com a promulgação do Decreto é que de fato procedeu-se ao início das contratações de serviços e fornecedores com o objetivo da construção do cais do Porto Velho, visto que anteriormente a isso o porto rio-grandino não passava de um simples ancoradouro em precárias condições.

<sup>28</sup> ALVES, Francisco das Neves. *Porto e Barra do Rio Grande: história, memória e cultura portuária*. Porto Alegre: CORAG, 2008. 2v. 740 p. (pág. 26).

<sup>29</sup> NEVES, H. A. P. *A importância do Porto do Rio Grande na economia do Rio Grande do Sul (1890-1930)*. Curitiba, 1980. Dissertação [Mestrado em História do Brasil] – UFPR. 197p.

<sup>30</sup> Atualmente o Porto Velho faz parte do Porto Organizado do Rio Grande, conjuntamente com o Porto Novo, Superporto e também a área considerada no município de São José do Norte para tal finalidade.

<sup>31</sup> Principais portos do Brasil. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Portos/RioGrande.pdf> acesso em 22 de jun de 2011.

<sup>32</sup> ALVES, 2008, v. 1, págs.103 e 104.

Nos anos que se seguiram, o porto foi objeto de estudos de melhorias, e os primeiros estudos de solução definitiva de fixação da barra<sup>33</sup> foram idealizados pelo engenheiro John Hawkshaw, e editados como publicação oficial em 1875<sup>34</sup>. Segundo o engenheiro, a principal necessidade do porto seria melhorar a barra, obtendo-se maior profundidade de água e mais segurança para os navios que a demandassem. Entretanto, o único meio que considerava possível para atingir esse intento era a construção de quebra-mares partindo do litoral para o oceano e dispostos de um e de outro lado da barra<sup>35</sup>.

As condições legais para os trabalhos da Compagnie Francaise du Port de Rio Grande do Sul foram dadas por meio do Decreto n.º 7007, de 2 de julho de 1908, o qual concedia autorização àquela companhia para funcionar no país<sup>36</sup> e estipulava as obrigações a que estaria sujeita.

Em março de 1913, foi anunciada a inauguração dos melhoramentos da Barra e do Porto, entretanto a data-chave de transposição da barra foi a visita em 1º de março de 1915 do navio-escola *Benjamin Constant*, de grande calado, que a transpôs sem o menor embarço<sup>37</sup>, marcando a primeira transposição oficial da Barra. No decorrer dos meses seguintes as verificações da profundidade da barra por parte da Companhia Francesa demonstravam resultados extremamente positivos, viabilizando em 15 de novembro de 1915 a inauguração do Novo Porto.

Um dos fatos relevantes, de acordo com Alves (2008, p, 438) e talvez o principal fomentador da permanência da administração do Porto sob a tutela do Estado do Rio Grande do Sul até os dias atuais, foi a edição do Decreto n.º 13.691, de 9 de julho de 1919, o qual após negociações governamentais, aprovou as cláusulas para a transferência ao Estado do Rio Grande do Sul dos contratos da

---

<sup>33</sup> Segundo o *Novo Dicionário da Língua Portuguesa* de Aurélio Buarque de Holanda Ferreira, consiste no acúmulo de material aluviônico, paralelo à costa, no ponto onde há o equilíbrio entre a corrente marítima e a fluvial; é considerada também a entrada estreita de um porto, em geral obstruída; banco ou coroa de areia ou de outros sedimentos trazidos pelos rios e depositados nas suas bocas e nas dos estuários.

<sup>34</sup> HAWKSHAW, John. *Melhoramentos dos portos do Brasil* – Relatórios. Rio de Janeiro: Tipografia G. Leuzinger & Filhos, 1875. p. 54-68 (apud ALVES, 2008, v. 1, p. 125).

<sup>35</sup> O COMMERCIAL, 18-19 out. 1875; O COMMERCIAL, 20 out. 1875; DIARIO DO RIO GRANDE, 20 out. 1875 (apud ALVES, 2008, v. 1, p. 126).

<sup>36</sup> LA COMPAGNIE FRANÇAISE DU PORT DE RIO GRANDE DO SUL. Cessionária das Obras da Barra e de Melhoramento do Porto do Rio Grande do Sul. *Coleção de Leis, Decretos e mais atos do Governo Federal do Brasil, referentes ou interessando à Companhia no período de 1906-1909, organizado pela representação da mesma no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Inglesa, 1910. p. 84-127 (apud ALVES, 2008, v. 1, p. 336).

<sup>37</sup> ECHO DO SUL, 2 mar. 1915. (apud ALVES, 2008, v.1, p. 377).

Companhia Francesa relativos à Barra e Porto do Rio Grande<sup>38</sup>. Conforme o Decreto, a União cederia gratuitamente ao Estado para serem utilizados na conclusão e conservação das obras da Barra todas as instalações, maquinismos e aparelhos que fossem transferidos pela Companhia Francesa. O Estado teria uso de todas as obras do Porto do Rio Grande a que se referia o contrato até 31 de dezembro de 1973, e, no caso de ser construída a segunda seção do Porto (na área do Porto Novo), até 31 de dezembro de 1995.

Do ponto de vista administrativo, o setor portuário sul-rio-grandense passaria por transformações a partir do início dos anos 50. Pela Lei n.º 1561<sup>39</sup>, de 1º de outubro de 1951, o Governo do Rio Grande do Sul criou o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC), entidade autárquica, ligada à Secretaria de Obras Públicas. A esse importante órgão competia, entre outras atribuições: planejar, executar e fiscalizar todos os serviços concernentes à construção, melhoramentos, ampliação, conservação etc. A regulamentação dessa lei viria a ser aprovada pelo Decreto n.º 3085<sup>40</sup>, de 26 de julho de 1952, o qual ampliava e detalhava as competências do órgão.

Em 1961, foi organizado pelo DEPRC um Plano Hidroviário para o Estado do Rio Grande do Sul. Ao definir a sua política portuária, o governo gaúcho considerava que era da maior conveniência aproveitar ao máximo as possibilidades de desenvolvimento do transporte hidroviário marítimo, o mais barato entre os tipos de transporte. Quanto ao acesso ao porto rio-grandino, relatava-se que as profundidades eram então satisfatórias, mas a tendência de crescimento dos navios em geral e dos petroleiros em particular fazia prever a necessidade de, futuramente, ser removido o banco da Barra para obtenção de maior calado no canal e maior segurança na entrada das embarcações<sup>41</sup>.

As políticas governamentais colocadas em prática desde o início dos anos 70 acabariam por influir no projeto de expansão do sistema portuário rio-grandino. A cidade já vivia os efeitos de uma crise de natureza socioeconômica e a necessidade

---

<sup>38</sup> INSPETORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS. Porto do Rio Grande do Sul. *Coletânea de leis, documentos e demais atos oficiais relativos ao Porto do Rio Grande do Sul, concedido ao Estado do Rio Grande do Sul*. Rio de Janeiro, 1926. p. 447-460.

<sup>39</sup> DEPARTAMENTO ESTADUAL E PORTOS, RIOS E CANAIS. Lei n.º 1561, de 1º de outubro de 1951. Porto Alegre: Imprensa Oficial, 1956. p.3. (apud ALVES, 2008, v. 2, p. 543).

<sup>40</sup> Idem, p. 15 e 34-35.

<sup>41</sup> DEPARTAMENTO ESTADUAL E PORTOS, RIOS E CANAIS. *Plano hidroviário do Estado do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1961. p. 55, 102 e 210. (apud ALVES, 2008, v.2, p. 569).

de uma reestruturação portuária, os quais passavam a exigir pelo menos três condições técnicas fundamentais. Uma delas estava ligada às dimensões médias dos navios, que aumentaram no comprimento e na tonelagem, exigindo profundidades cada vez maiores. Outra questão estava ligada ao tráfego marítimo, cuja lentidão por muito tempo não apresentara inconveniente, mas que ficava cada vez mais submetido à dura lei da velocidade, sendo as manobras de carga e descarga necessárias cada vez mais rápidas, evitando perda de tempo. Além destas, a organização dos portos deveria prestar-se a condições muito diferentes, segundo as cargas e o papel particular do porto, que tendia assim a especializar-se na totalidade ou em parte<sup>42</sup>.

A política desenvolvimentista na cidade do Rio Grande se refletiria na proposta de aproveitamento da área de expansão portuária do Rio Grande, com a criação de um porto continental. Surgia a partir do Ministério dos Transportes o projeto denominado “Superporto da cidade do Rio Grande”, o qual estava inserido na política dos corredores de exportação, constituindo um complexo industrial-portuário e fazendo parte dos macroprojetos infraestruturais de tal planificação. Surgiria assim, por iniciativa do Governo Federal, o corredor de Exportação do Extremo Sul, alicerçado no Porto do Rio Grande, e que teria como objetivo fundamental agilizar as exportações de soja e seus derivados da região do Alto Uruguai para o mercado internacional, numa época de expansão dessa produção<sup>43</sup>. A construção do Superporto estava identificada com a noção de não ser apenas um porto grande, mas, acima de tudo, um porto rápido, com elevada produtividade circulatória. Desse modo, desde a sua projeção, trazia embutida essa filosofia de ser um grande “nó” em uma rede multimodal de transporte, capaz de receber e despachar grandes volumes de carga diversificada através de seus terminais especializados num curtíssimo espaço de tempo, reduzindo a permanência dos navios no porto.

Além dos investimentos diretos no Superporto, o processo integrado de produção-armazenamento-transporte exigia, para a sua operacionalização, um sistema de comunicações capaz de viabilizar a interação entre os diferentes atores

---

<sup>42</sup> CÉLÉRIER, Pierre. *Os portos marítimos*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1962, p. 16. (apud ALVES, 2008, v.2, p. 603).

<sup>43</sup> DOMINGUES, Marcelo Vinicius de La Rocha. *Superporto do Rio Grande: plano e realidade – elementos para uma discussão*. Rio de Janeiro, 1995. Dissertação [Mestrado] – Universidade Federal do Rio de Janeiro. p 16, 28, 40, 47,48, 50 e 59.

nele envolvidos. Dessa forma, o Governo Federal buscou a implantação também das redes imateriais – comunicações –, uma vez que somente por esses meios se conseguiria atingir a sincronização e o controle no tempo das diferentes velocidades de circulação inerentes ao sistema<sup>44</sup>.

No início dos anos 80, era anunciado mais um projeto de vulto para o Porto do Rio Grande, pois, diante do incremento na utilização de contêineres, planejava-se a instalação de diversas estruturas compatíveis com o transporte nesses “cofres de carga”<sup>45</sup>.

De acordo com Neves (2008, p, 625), ao término dos governos militares, o contexto portuário na cidade do Rio Grande era o da afirmação da expansão iniciada nos anos 70, buscando-se aprimorar cada vez mais as atividades no Superporto. As necessidades de conservação, entretanto, continuavam sendo extremamente recorrentes, o que exigia significativa quantidade de recursos, os quais escasseavam diante das dificuldades econômico-financeiras pelas quais passava o país.

A Nova República iniciaria ainda sob a égide de um Plano Nacional de Desenvolvimento, e, no que tange à política portuária, vigorava o Plano Diretor Portuário, traçado durante os governos militares e revisado e ampliado em 1979, com previsão até 1988. Sob o novo regime, em 1986, houve nova reformulação e ampliação, sendo elaborado o Plano de Desenvolvimento Portuário, para o período 1987-1996, com o objetivo de implementar melhorias e construir novas instalações, a fim de reduzir o custo global dos transportes. Ainda de uma forma geral, foi traçado o Programa de Desenvolvimento do Setor de Transportes (PRODEST), o qual diagnosticara a inexistência de uma política portuária nacional. O PRODEST atuaria em três frentes, no tocante aos portos: racionalização das operações portuárias, novos investimentos e capacitação de recursos humanos. Como as metas planejadas não foram cumpridas, o governo elaboraria um planejamento que apontava para a descentralização e privatização do setor<sup>46</sup>.

A crescente tendência de desestatização passaria por incremento ainda maior a partir de março de 1990, quando vários órgãos públicos foram extintos, inclusive a

---

<sup>44</sup> DOMINGUES, op. cit., p. 2, 6, 9,20, 57 e 123.

<sup>45</sup> RIO GRANDE (jornal), 6 abr. 1980 (apud ALVES, 2008, v.2, p. 619).

<sup>46</sup> GOULART FILHO, Alcides. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 16, n. 3 (31), p. 475-476 e 479, dez. 2007 (apud ALVES, 2008, v.2, p. 627).

PORTOBRÁS<sup>47</sup>. Para o segmento portuário, a extinção da entidade marcaria o início de uma confusão administrativa e uma rápida deterioração das estruturas. Mas a reforma foi ainda mais ampla, pois o Ministério dos Transportes foi extinto e reduzido a uma Secretaria inserida no Ministério da Infraestrutura, criando limitações administrativas, paralisações de trabalhos e uma série de incertezas.

Em abril de 1991, seria formada uma comissão para estudar a transferência do órgão portuário estadual, DEPRC, para o município de Rio Grande, apesar de pressões em contrário. O Governo do Estado viria a assinar a mudança do DEPRC para o Rio Grande, sob a declaração de que tal ato tinha a finalidade de modernizar e recuperar a capacidade de transporte do Porto de Rio Grande<sup>48</sup>.

Somente em 1993, a política voltada aos portos voltaria a ter novo impulso, com a promulgação de uma nova legislação, a qual seria conhecida como Lei de Modernização dos Portos, que dispunha acerca do regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, incumbindo à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado. A Lei n.º 8630<sup>49</sup>, de fevereiro de 1993, definia as estruturas administrativas (Administração do Porto Organizado e Conselho de Autoridade Portuária) e as relações de trabalho (Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso), sendo voltada basicamente para os portos públicos, em particular para a reestruturação da atividade ali executada, baseando-se em princípios de desregulamentação, descentralização e desfederalização que norteavam a reforma do Estado<sup>50</sup>. A partir dessa denominada modernização, se desencadearia um processo de adaptação à nova realidade portuária.

A mencionada Lei de Modernização dos Portos traria profundas consequências para a organização portuária rio-grandina. Além da necessária adaptação à lei, em agosto de 1994 viria a expirar o prazo do contrato de concessão dos portos ao Estado do Rio Grande do Sul. Visando aos ajustes àquela regulamentação legal, tal prazo foi prorrogado até 31 de março de 1997. Esse processo de adequação tornava-se fundamental, tendo em vista a natureza das

---

<sup>47</sup> MEDIDA PROVISÓRIA n.151, de 15 de março de 1990. Subsecretaria de Informações. [www.senado.gov.br](http://www.senado.gov.br).

<sup>48</sup> ALVES, 2008, v. 2, p. 637.

<sup>49</sup> LEI N.º 8630, de 2 de fevereiro de 1993. Subsecretaria de Informações. [www.senado.gov.br](http://www.senado.gov.br).

<sup>50</sup> PORTO, Marcos Maia. Desenho institucional e modelos de gestão portuária: o caso brasileiro. In: SILVA, Gerardo; COCCO Giuseppe (Orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. p. 225-229, 232 e 236 (apud ALVES, v.2, 2008, p. 628).

transformações propostas, que em muito alteravam o funcionamento dos portos, como no caso da questão da operação portuária, que passaria a ser feita totalmente por operadores portuários privados<sup>51</sup>.

Em 1995, seria criado o Grupo Executivo para Modernização dos Portos (GEMPO), com a finalidade de coordenar as providências necessárias à modernização do Sistema Portuário Brasileiro, em especial a efetivação plena das disposições estabelecidas pela lei de fevereiro de 1993<sup>52</sup>.

O sistema portuário rio-grandino, a partir de 18 de janeiro de 1996, desligava-se do DEPRC e passava a ser administrado pela Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG), entidade autárquica, com personalidade jurídica de direito público, sediada na cidade do Rio Grande, vinculada à Secretaria Estadual dos Transportes e sujeita à supervisão desta<sup>53</sup>.

Em 27 de março de 1997, foi assinado o Convênio n.º 001/97 – Portos/97, que delegou ao Estado do Rio Grande do Sul a administração e exploração dos portos de Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre e Cachoeira do Sul. O acordo entre os governos Federal e Estadual previa que a área do Porto Organizado no Rio Grande ficaria assim constituída: pelas instalações portuárias terrestres existentes na margem direita do Canal do Norte, desde o enraizamento do Molhe Oeste até a extremidade oeste do Cais de Saneamento, inclusive. Passavam a fazer parte dessa área o Porto Velho, o Porto Novo e a Quarta Secção da Barra, abrangendo todos os cais, docas, píeres, armazéns, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária, os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao Patrimônio do Porto do Rio Grande ou sob sua guarda e responsabilidade, bem como, na margem do Canal do Norte, os terrenos de marinha e seus acrescidos, desde o enraizamento do Molhe Leste até o paralelo 32º sul. Ainda, a infraestrutura de proteção e acesso aquaviários compreenderia, além dos Molhes Oeste e Leste, as áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a este, até as margens das instalações terrestres do Porto Organizado, existentes ou que viessem a ser

---

<sup>51</sup> SUPERINTENDÊNCIA do Porto do Rio Grande. [www.portoriogrande.com.br](http://www.portoriogrande.com.br).

<sup>52</sup> DECRETO N.º 1467, de 27 e abril de 1995. Subsecretaria de Informações. [www.senado.gov.br](http://www.senado.gov.br).

<sup>53</sup> LEI N.º 10.722, de 18 de janeiro de 1996. Assembléia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul. Sistema Legis. [www.al.rs.gov.br](http://www.al.rs.gov.br).

construídas e mantidas pela administração do Porto ou outro órgão do poder público<sup>54</sup>.

Com respeito à legislação portuária, de acordo com Neves (2008, p. 629) em 2001 era promulgada lei que dispunha sobre a reestruturação do transporte aquaviário e terrestre e criava o Conselho Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes<sup>55</sup>. Mais adiante, seria instituída a Secretaria Especial de Portos<sup>56</sup>, tendo por competência assessorar direta e imediatamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários marítimos e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e terminais portuários marítimos, bem como dos outorgados às companhias docas.

Nesse quadro, era premente a necessidade cada vez maior de modernização e reestruturação portuária; os portos deveriam assumir rapidamente uma nova função, de organizar e gerenciar fluxos contínuos de bens para a produção e o consumo, a partir de redes de empresas que se estendem de maneira difusa e flexível pelos territórios. Dessa forma, a crescente containerização das cargas viria a facilitar tecnologicamente esse processo, resguardando a possibilidade de um uso intensivo de equipamentos automatizados e de vinculação à cadeia logística e transporte multimodal. A mudança institucional do estatuto dos portos e a reorganização produtiva do trabalho portuário também apontavam na direção de uma perspectiva que exigia um desempenho mais qualificado dos serviços portuários, a qualidade tornava-se mais importante do que a quantidade e os portos tendiam a emancipar-se, num processo geral de descentralização e desverticalização de sua subordinação a uma determinada cadeia de valorização industrial<sup>57</sup>.

A aceleração da produtividade mundial foi favorável aos portos, pois o transporte multiplicou-se, havendo uma intensificação fenomenal da circulação das mercadorias, fator que os beneficiou diretamente, pois esse acelerar não se limitava

---

<sup>54</sup> SUPERINTENDÊNCIA do Porto do Rio Grande. [www.portoriogrande.com.br](http://www.portoriogrande.com.br).

<sup>55</sup> LEI N.º 10.233, de 5 de junho de 2001. Subsecretaria de Informações. [www.senado.gov.br](http://www.senado.gov.br).

<sup>56</sup> LEI N.º 11.518, de 5 de setembro de 2007. Subsecretaria de Informações. [www.senado.gov.br](http://www.senado.gov.br).

<sup>57</sup> SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe. Introdução. In: SILVA; COCCO, 1999, p.17. (apud ALVES, 2008, v. 2, p. 630).



aos bens necessários a este ou aquele mercado nacional, mas concernia, daí em diante, às múltiplas frações dos processos de produção deslocalizados pelo mundo afora. Nessa linha, as cidades portuárias, a partir do comércio marítimo internacional, impunham-se como protagonistas centrais da globalização. Assim, além do transporte, as praças portuárias, como locais de passagem obrigatória dos inúmeros fluxos do novo processo de circulação, desenvolviam novas competências e um papel econômico central, captando não somente as trocas de mercadorias, mas também, e sobretudo, as trocas de informação que essas praças portuárias acompanhavam necessariamente. Dessa maneira, o cruzamento desses dados materiais e imateriais colocava as cidades portuárias em uma posição privilegiada de coordenação e de interfaces dos mercados regionais com a mundialização<sup>58</sup>.

## 1.2 Localização

O Porto Organizado do Rio Grande, o porto marítimo mais meridional do Brasil<sup>59</sup>, está localizado na margem oeste do Canal do Norte – escoadouro natural de toda a bacia hidrográfica da Laguna dos Patos – o qual liga a Laguna dos Patos ao Oceano Atlântico, no Rio Grande do Sul. O Plano de Zoneamento das Áreas do Porto Organizado, aprovado pelo Conselho de Autoridade Portuária do Porto do Rio Grande (elaborado em 2008), delimita as áreas e setores portuários em quatro zonas distintas, na margem oeste do Canal do Norte, adjacente à extremidade da restinga, onde se situa o centro administrativo de Rio Grande (Porto Velho e Porto Novo), no pontal da Mangueira até a raiz do molhe oeste (Superporto) e na margem leste do canal da barra de Rio Grande entre o vértice 44 e o vértice 47<sup>60</sup> (São José do Norte).

O Decreto Federal de 25 de julho de 2005, baseado no conceito de “Área do porto organizado” da Lei 8.630/93 (Inciso IV, Art. 1º), definiu como está constituído o Porto Organizado do Rio Grande, no Estado do Rio Grande do Sul:

---

<sup>58</sup> BAUDOUIN, Thierry. A cidade portuária na mundialização. In: SILVA; COCCO, 1999, p. 31. (apud ALVES, 2008, v. 2, p. 631).

<sup>59</sup> Ver localização de acordo com as Coordenadas Geográficas dos Vértices da Poligonal da Área do Porto Organizado de Rio Grande, constantes do Decreto de 25 de julho de 2005.

<sup>60</sup> Plano de Zoneamento das Áreas do Porto Organizado do Rio Grande, de acordo com a definição do Decreto Federal de 25 de julho de 2005.

Art.1º A área do Porto Organizado de Rio Grande, no Estado do Rio Grande do Sul, é aquela constituída:

I - pelas instalações portuárias terrestres nos Municípios de Rio Grande e São José do Norte, tais como cais, docas, píeres de atracação, armazéns, pátios, edificações em geral, vias e passeios, e terrenos ao longo das faixas marginais, abrangidos pela poligonal da área do porto organizado e destinados a atividade portuária, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Rio Grande;

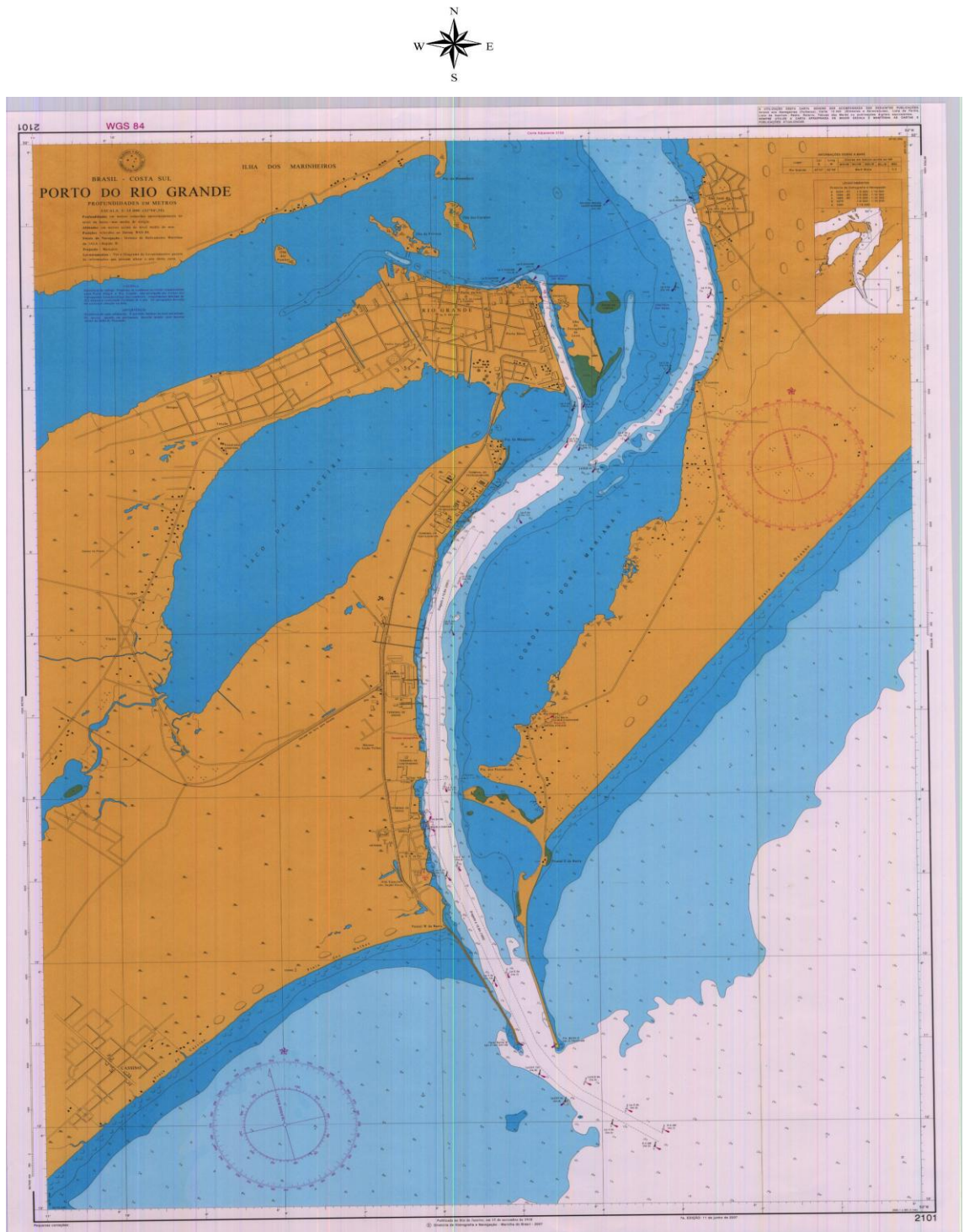
II - pela infraestrutura de proteção e acessos aquaviários, nela compreendida o canal de acesso, a bacia de evolução, a área de fundeio interna ao Porto de Rio Grande e os molhes leste e oeste; [...]

### Mapa de localização dos portos brasileiros<sup>61</sup>



<sup>61</sup> Portos: localização dos portos brasileiros. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br/Portal/localizaportos.asp>>. Acesso em: 20 jun 2011.

## Mapa do Porto do Rio Grande



Fonte: Marinha do Brasil, carta náutica 2101, referente ao Porto Organizado do Rio Grande. Carta náutica original, 1/250 (centímetro/metro). Acima reduzida, obedece uma escala aproximada de 1:1400 (centímetro/metro).

### 1.3 Estrutura portuária

Conforme o Plano de Zoneamento do Porto Organizado do Rio Grande, o porto é composto por quatro áreas: Porto Velho<sup>62</sup>, Porto Novo, Superporto e São José do Norte.

As áreas do Porto Velho, de acordo com o Zoneamento Portuário, destinam-se a:

1. Área de Carga Geral para Navegação Interior
2. Área de Ensino e Pesquisa
3. Área de Turismo e Lazer
4. Terminal de Passageiros
5. Área Pesqueira
6. Área Militar
7. Área de Serviços

As áreas do Porto Novo, de acordo com o Zoneamento Portuário destinam-se a:

1. Área de Turismo, Lazer e Preservação Ambiental
2. Área Militar
3. Área de Carga Geral
4. Área de “Roll-On/Roll-Off”
5. Área de Contêineres e Fertilizantes
6. Área de Construção e Reparo Naval
7. Área de Expansão

As áreas do Superporto, de acordo com o Zoneamento Portuário, destinam-se a:

1. Área de Serviços
2. Área de Granéis Líquidos e Fertilizantes
3. Área de Construção e Reparo Naval
4. Área de Granéis Agrícolas
5. Área de Contêineres
6. Área de Ligação Rio Grande/São José do Norte
7. Área de Produtos Florestais
8. Terminal Pesqueiro
9. Base Naval

---

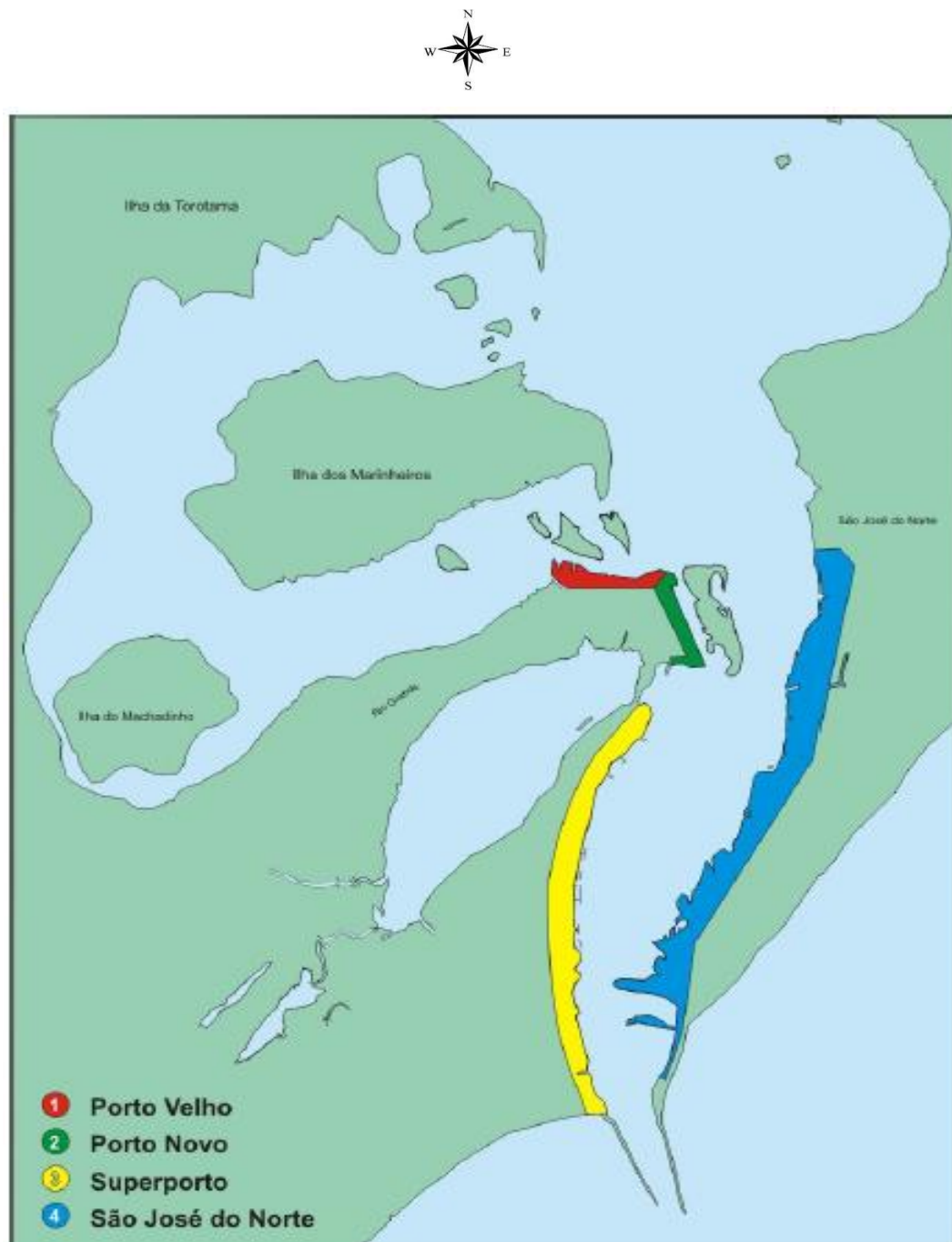
<sup>62</sup> Em maio de 1920, cristalizava-se a expressão “Porto Velho” em referência ao estabelecimento portuário original (ALVES, 2008, v. 2, p. 450).

10. Área de Exploração Portuária
11. Área Ocupada com Fins Residenciais e Industriais
12. Área de Administração e Manejo Ambiental
13. Área de Armazenagem de Cargas Especiais

As áreas consideradas em São José do Norte de acordo com o Zoneamento Portuário destinam-se a:

1. Área de Produtos Florestais
2. Área de Carga Geral
3. Área de expansão
4. Área de expansão

## Porto Velho, Porto Novo, Superporto e São José do Norte



Fonte: SUPRG. De acordo com a carta náutica 2101, referente ao Porto Organizado do Rio Grande, este mapa ilustrativo, a escala aproximada é de 1:1870 (cm/m).

## Zona Portuária: Porto Velho



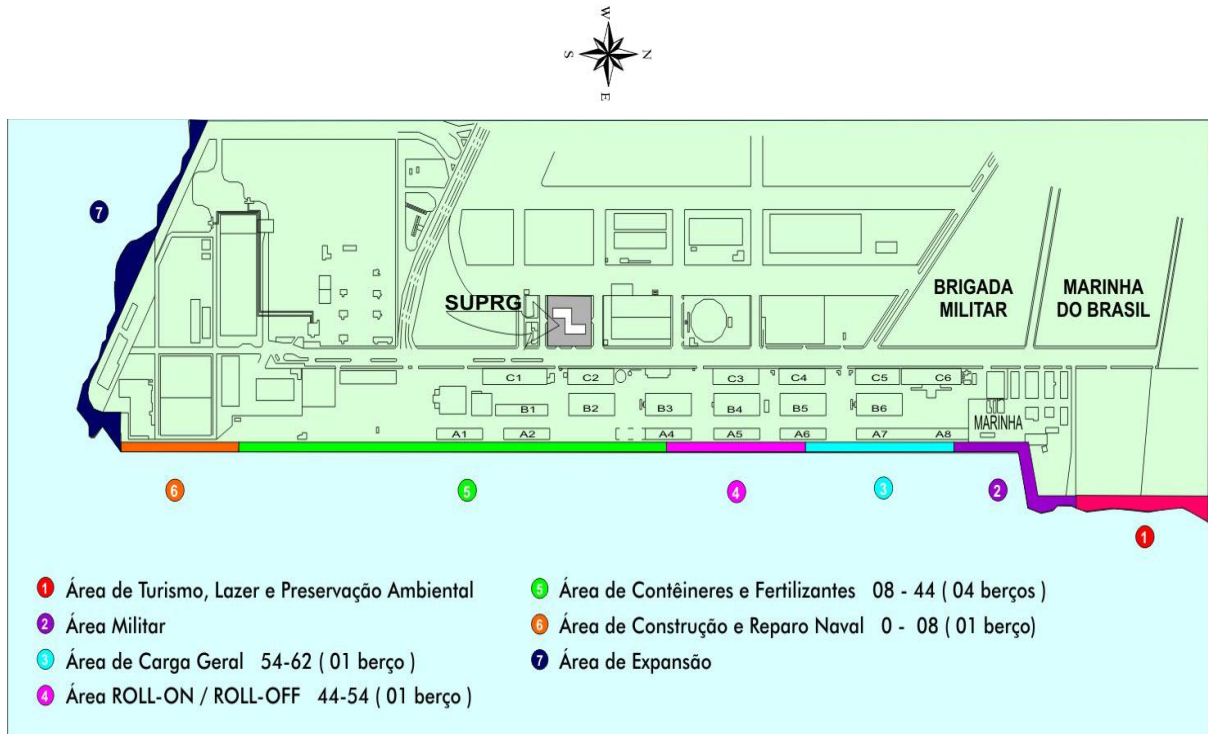
De acordo com a carta náutica 2101, referente ao Porto Organizado do Rio Grande, este mapa ilustrativo do Porto Velho, a escala aproximada é de 1:250 (cm/m). Zoneamento portuário estabelecido pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP) de Rio Grande em 2009.

### ZONA PORTUÁRIA: PORTO VELHO

TRECHO	DESIGNAÇÃO	LOCALIZAÇÃO	DESTINAÇÃO
01	ÁREA DE CARGA GERAL PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR	-Extremidade Oeste do Cais de Saneamento – Trecho entre prolongamento da Rua Gen. Portinho e extremidade do antigo entreposto de pesca.	Carga e Descarga de Produtos Hortifrutigranjeiros e Materiais de Construção
02	ÁREA DE ENSINO E PESQUISA	Extremidade Oeste do Cais de Saneamento - Trecho entre extremidade do antigo entreposto de pesca e o prolongamento da Rua Visconde de Paranaguá	Atividades de Ensino, Pesquisa e Administração da Frota Oceanográfica da FURG
03	ÁREA DE TURISMO E LAZER	Cais de Saneamento – Trecho entre as Ruas Visconde de Paranaguá e Gen. Netto. Porto Velho – Trecho entre as Ruas Gen. Netto e Coronel Sampaio, incluindo Armazéns 1,2,3,4 e 5	Atividades Institucionais, Culturais, Recreativas e Turísticas com a valorização do Patrimônio Histórico-Cultural. Atracação de barcos pesqueiros (atividade operacional limitada).
04	TERMINAL DE PASSAGEIROS	Armazém 1 do Porto Velho	Recepção, embarque e desembarque de passageiros para a travessia RG/SJN e passeios turísticos de barcos.
05	ÁREA PESQUEIRA	Trecho entre Ruas Cel. Sampaio e Alm. Garnier	Atividades operacionais e industriais pesqueiras
06	ÁREA MILITAR	Capitania dos Portos e V. Distrito Naval	Atividades Militares do V Distrito Naval
07	ÁREA DE SERVIÇOS	Extremidade Leste da Área Militar	Prestação de serviços às atividades marítimo-portuárias

Fonte: SUPRG.

## Zona Portuária: Porto Novo



De acordo com a carta náutica 2101, referente ao Porto Organizado do Rio Grande, neste mapa ilustrativo do Porto Novo, a escala aproximada é de 1/167 (cm/m). Zoneamento portuário estabelecido pelo CAP/Rio Grande em 2009.

### ZONA PORTUÁRIA: PORTO NOVO

TRECHO	DESIGNAÇÃO	LOCALIZAÇÃO	DESTINAÇÃO
01	ÁREA DE TURISMO, LAZER E PREZERVAÇÃO AMBIENTAL	Extremidade Norte do Porto Novo (C.R. Rio Grande e C.N. Honório Bicalho)	Atividades Sócio-desportivas e de administração e manejo ambiental.
02	ÁREA MILITAR	Área da Marinha do Brasil (Antigas Oficinas do DEPRC)	Atividades Militares do V Distrito Naval
03	ÁREA DE CARGA GERAL	Área compreendida entre os cabeços 54 e 62. 01 berço de atracação	Operações de carga e descarga de carga geral.
04	ÁREA "ROLL-ON/ROLL-OFF"	Área compreendida entre os cabeços 44 e 54. 01 berço de atracação	Operações de carga e descarga de veículos, maquinário agrícola, ônibus e outras cargas rodantes.
05	ÁREA DE CONTÊINERES E FERTILIZANTES	Área compreendida entre os cabeços 08 e 44. 04 berços de atracação	Operação de carga e descarga de contêineres. Operações de carga e descarga de fertilizantes (matérias-primas e derivados)
06	ÁREA DE CONSTRUÇÃO E REPARO NAVAL	Área compreendida entre os cabeços 00 e 08. 01 berço de atracação	Atividades de construção e reparos navais
07	ÁREA DE EXPANSÃO	Área compreendida entre a extremidade sul do Porto Novo e a extremidade do TGL (Rua Alípio Cadaval)	Operações portuárias em geral

Fonte: SUPRG



## Zona Portuária: Superporto

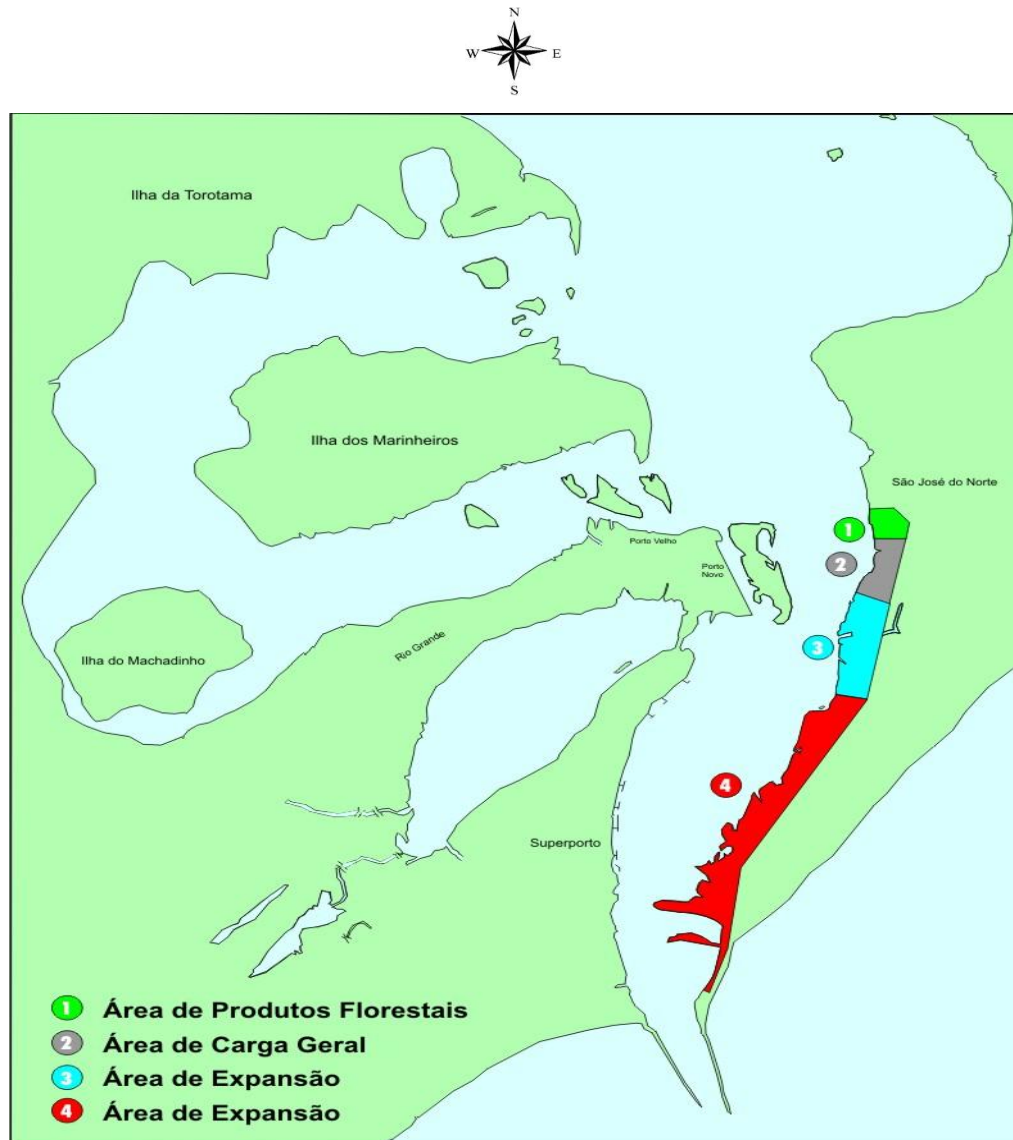


De acordo com a carta náutica 2101, referente ao Porto Organizado do Rio Grande, este mapa ilustrativo do Superporto, a escala aproximada é de 1:750 (cm/m). Zoneamento portuário estabelecido pelo CAP/Rio Grande em 2009.

### ZONA PORTUARIA: SUPERPORTO

TRECHO	DESIGNAÇÃO	LOCALIZAÇÃO	DESTINAÇÃO
01	ÁREA DE SERVIÇOS	Extremidade Norte da área do Superporto – Pontal da Mangueira	Prestação de serviços às atividades marítimo-portuárias
02	ÁREA DE GRANÉIS LÍQUIDOS E FERTILIZANTES	Área compreendida entre o Terminal da Copesul e a Área de Expansão da Bunge, situada ao sul do Terminal Yara Brasil (Trevo) inclusive.	Carga e descarga de petróleo e fertilizantes, com o manejo de matérias-primas e derivados. Suprimento a rebocadores que trabalham na atividade de exploração e produção de petróleo
03	ÁREA DE CONSTRUÇÃO E REPARO NAVAL	Áreas compreendidas entre a Área de Granéis Líquidos e Fertilizantes e Área de Granéis Agrícolas, e entre a Área de Granéis Agrícolas e Área de Contêineres, exclusive.	Atividades de construção e reparo navais.
04	ÁREA DE GRANÉIS AGRÍCOLAS	Área entre os terminais de produtos agrícolas da Bunge e da Termasa, mais 135m ao sul da Termasa, e o Centro Rodoviário inclusive.	Carga e descarga de produtos agrícolas, como soja, trigo, arroz e outros. Prestação de serviços às atividades marítimo-portuárias em áreas ociosas (entre terminais).
05	ÁREA DE CONTÊINERES	Área situada ao sul da área para expansão da Construção e Reparo Navais (3.3), incluindo as instalações do TECON.	Carga e descarga de Contêineres
06	ÁREA DE LIGAÇÃO RIO GRANDE / SÃO JOSÉ DO NORTE	Área situada ao sul do Terminal de Contêineres e ao norte da Área de Produtos Florestais	
07	ÁREA DE PRODUTOS FLORESTAIS	Área compreendida entre o TECON e o Terminal Pesqueiro da Leal Santos	Carga e descarga de produtos florestais e derivados
08	TERMINAL PESQUEIRO	Terminal da Leal Santos	Carga e descarga de pescados
09	BASE NAVAL	Área Militar da Base Naval, com pier	Atividades Militares do V Distrito Naval
10	ÁREA PARA EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA	Área situada ao sul da Base Naval até a área de Administração e Manejo Ambiental com frente para a Laguna dos Patos.	Atividades Portuárias em geral
11	ÁREA OCUPADA COM FINS RESIDENCIAIS E INDUSTRIAIS	Área localizada ao Sul da Base Naval até a área de Administração e Manejo Ambiental, com frente para a Av. Maximiano da Fonseca.	Finalidade residencial e industrial
12	ÁREA DE ADMINISTRAÇÃO E MANEJO AMBIENTAL	Extremidade Sul do Superporto, contígua à Povoação da Barra, na raiz do Molhe Oeste.	Atividades de Turismo e lazer com administração e manejo ambiental
13	ÁREA DE ARMAZENAGEM DE CARGAS ESPECIAIS	Área da 4ª Seção da Barra, junto a Via 9, antiga Zona de Processamento de Exportação – ZPE	Armazenagem de Cargas Especiais - ACE

## Zona Portuária: São José do Norte



De acordo com a carta náutica 2101, referente ao Porto Organizado do Rio Grande, este mapa ilustrativo da zona portuária de São José do Norte, a escala aproximada é de 1:2250 (cm/m). Zoneamento portuário estabelecido pelo CAP/Rio Grande em 2009.

TRECHO	DESIGNAÇÃO	LOCALIZAÇÃO	DESTINAÇÃO
01	ÁREA DE PRODUTOS FLORESTAIS	Margem leste do Canal da Barra do Rio Grande, entre as coordenadas V_44 e A1 da Planta 2143 PO DETALHE SJNORTE	Destinada à movimentação de produtos florestais.
02	ÁREA DE CARGA GERAL	Margem leste do Canal da Barra do Rio Grande, entre a coordenada A1 e A2 da Planta 2143 PO DETALHE SJNORTE	Destinada à atividade portuária em geral.
03	ÁREA DE EXPANSÃO	Margem leste do Canal da Barra do Rio Grande, entre a coordenada V-47 e A2 da Planta 2143 PO DETALHE SJNORTE	Destinada à atividade portuária em geral.
04	ÁREA DE EXPANSÃO	Margem leste do Canal da Barra do Rio Grande, entre a raiz do Molhe Leste e a coordenada V-47 da Planta 2143 PO DETALHE SJNORTE	Destinada à atividade portuária em geral.

Fonte: SUPRG

### **1.3.1 Operadores portuários**

Aprovada na 167ª Reunião Ordinária do Conselho de Autoridade Portuária do Porto do Rio Grande, em 15.12.2009, a Deliberação nº 05/2009, estabeleceu os procedimentos e os requisitos para atender a pré-qualificação de Operador Portuário junto à SUPRG, nos termos do Art. 9º da Lei nº 8.630/93. A deliberação acima citada, em consonância com a Lei 8.630/1993, define:

2.1.1. Porto Organizado: construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária.

2.1.2. Operação Portuária: a de movimentação de passageiros ou a de movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, realizada na área do porto organizado por operadores portuários.

2.1.3. Operador Portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado.

2.1.4. Área do Porto Organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e píeres de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como: guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI da Lei 8.630/93.

2.1.5. Administração do Porto: a entidade incumbida de administrar o Porto Organizado do Rio Grande, na forma de autoridade portuária, sob a designação de Superintendência do Porto do Rio Grande – SUPRG.

Atualmente o porto rio-grandino possui 21 (vinte um) Operadores Portuários cadastrados. Para se pré-qualificar como Operador Portuário do Porto do Rio Grande, uma empresa deverá cumprir com os procedimentos determinados na Norma de Pré-Qualificação do Operador Portuário que consta na Deliberação n.º 05/2009, a qual condiciona, além de outras disposições, a assinatura de um termo de responsabilidade transcrito a seguir.

## TERMO DE RESPONSABILIDADE<sup>63</sup>

A empresa [...], estabelecida à [...], inscrita no CGC/MF sob o número [...], por seu representante legal, abaixo identificado, requer a sua pré-qualificação como OPERADOR PORTUÁRIO junto à SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE – SUPRG e, desde já, assume a responsabilidade pelo cumprimento e atendimento das seguintes obrigações:

I. Obedecer ao Regulamento de Exploração do Porto do Rio Grande e cumprir as determinações emanadas da Autoridade Portuária, assim como as deliberações baixadas pelo CAP/RG;

II. Responder perante a SUPRG pelos danos comprovadamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a mesma seja titular ou que, sendo de propriedade de terceiros, se encontre ao seu ou sob sua guarda;

III. Responder perante o armador ou operador da embarcação, pelas avarias provocadas na embarcação ou equipamentos colocados à sua disposição, ou na mercadoria dada ao transporte;

IV. Responder perante o proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

V. Responder perante o OGMO/RG pela remuneração dos trabalhadores portuários avulsos engajados conforme requisições de serviços que realizar, assim como pelos respectivos encargos e obrigações delas decorrentes;

VI. Responder pela preservação do meio ambiente, cumprindo rigorosamente toda a legislação e normas relativas à matéria;

VII. Cumprir todas as disposições legais e normativas referentes a Medicina e Segurança do Trabalho, bem como as normas técnicas operacionais aplicáveis;

VIII. Aprimorar permanentemente os serviços prestados, com vistas à aplicação de novas técnicas de movimentação e manuseio de cargas, investindo em tecnologia que envolva instalações, equipamentos e recursos humanos.

---

<sup>63</sup> Normas de pré-qualificação do operador portuário. Disponível em: <[http://www.portoriogrande.com.br/site/estrutura\\_portuaria\\_operadores\\_portuarios.php](http://www.portoriogrande.com.br/site/estrutura_portuaria_operadores_portuarios.php)>. Acesso em: 25 jun. 2011.

### 1.3.2 O Órgão Gestor de Mão-de-Obra<sup>64</sup>

O Órgão de Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso do Porto Organizado do Rio Grande (OGMO Rio Grande) é uma entidade constituída nos termos da Lei n.º 8.630/93, sob a forma de associação civil sem fins lucrativos, constituído em novembro de 1994.

Entre as suas finalidades legais, constam: a administração do fornecimento de mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; a manutenção do cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso; a promoção do treinamento e habilitação profissional do trabalhador portuário avulso, inscrevendo-o no cadastro; seleção e registro do trabalhador portuário avulso; estabelecimento do número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso; expedição dos documentos de identificação do trabalhador portuário avulso; arrecadação e repasse, aos respectivos beneficiários, dos valores devidos pelos Operadores Portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

De acordo com Granato<sup>65</sup>, entende-se por porto um sistema que consiste em um conjunto de estruturas portuárias (galpões, píeres, atracadouros, navios, etc.) e seu funcionamento (carga, descarga, dragagem, transporte de cargas, depósitos, aspectos relacionados com a segurança do trabalhador, estrutura gerencial, etc.). Um sistema portuário corresponde a uma área onde múltiplos agentes operacionais e produtos de natureza variada repartem um mesmo espaço geográfico, com responsabilidades distintas e interligadas, como, por exemplo, carga e descarga de produtos a granel, tais como fertilizantes, grânéis líquidos, destacando-se a manipulação de cargas de risco.

Conforme Porto e Teixeira<sup>66</sup>, historicamente os portos têm ocupado os centros econômicos e urbanos das nações litorâneas. Com o passar do tempo, ocorreram mudanças na economia global, avanços na tecnologia e na percepção de

---

<sup>64</sup> OGMO/RG. Disponível em:

<[http://www.portoriogrande.com.br/site/estrutura\\_portuaria\\_omgorg.php](http://www.portoriogrande.com.br/site/estrutura_portuaria_omgorg.php)>. Acesso em 25 jun. 2011.

<sup>65</sup> GRANATO, Flavia Cristina. *Subsídios técnicos para o estabelecimento de um plano de gerenciamento ambiental integrado do processo de dragagem do Porto do Rio Grande – RS*. Rio Grande, 2005. Dissertação [Mestrado em Oceanografia Física, Química e Geológica] – Universidade Federal do Rio Grande.

<sup>66</sup> PORTO, M. M.; TEIXEIRA, S. G. *Portos e meio ambiente*. São Paulo: Ed. Aduaneiras, 2002.

que o meio ambiente foi profundamente alterado em virtude da natureza das atividades portuárias e a sua relação com a comunidade e a região.

Nesse sentido, o Porto do Rio Grande concentra e distribui fluxos. Nó<sup>67</sup> maior em uma rede ampliada de circulação (uma vez que o porto mantém relações comerciais com portos espalhados por todos os continentes), o sítio portuário aparece como o *locus* privilegiado para a valorização capitalista, pois a sua posição no seio das grandes rotas do comércio internacional viabiliza e fortalece a integração regional/nacional com o mercado global.

As metrópoles e os grandes organismos portuários e aeroportuários emergem como locais privilegiados, pois formam ou tendem a formar nodosidades territoriais fortes, sendo perpassados por uma complexa malha de redes de todos os tipos<sup>68</sup>. Os vultosos capitais recentemente investidos no Porto do Rio Grande convergem para concretizar essa tendência.

E, como ocorre nos diversos portos mundiais<sup>69</sup>, os sistemas de engenharia tendem a se universalizar, pelo menos quanto ao seu uso. Com a evolução desses sistemas, a noção de tempo muda, mais coisas se produzem em menos tempo, transbordam-se mais objetos em menos tempo. Altera-se a relação capital-trabalho, levando ao aumento do número de técnicos, administradores e outros trabalhadores terciários.

Em suma, o porto rio-grandino está cristalizado nestas características do mundo visível, e identifica-se nestas considerações aqui mencionadas, de um mundo invisível mais real que o mundo real. Assim, de acordo com as abordagens da complexidade de Edgar Morin<sup>70</sup>, citando Pascal: “todas as coisas sendo causadas e causantes, ajudadas e ajudantes, mediatas e imediatas, e todas elas se conservando através de uma ligação natural e insensível que une as mais afastadas e as mais diferentes, eu considero impossível conhecer as partes sem conhecer o todo, não mais que conhecer o todo sem conhecer *singularmente* as partes”.

Dentre as dimensões multifacetadas da atividade portuária em todo o mundo, isto é, dentre as coisas causadas e causantes, ganhou relevo, nos últimos vinte e cinco anos, a problemática ambiental portuária. Essa temática, ainda pouco abordada no contexto nacional, porém central nesta dissertação, será abordada a seguir.

---

<sup>67</sup> DOMINGUES, 1995, p. 82.

<sup>68</sup> DOMINGUES, op. cit., p. 260.

<sup>69</sup> SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo: EDUSP, 2008. p. 90.

<sup>70</sup> MORIN, Edgar. *Introdução ao pensamento complexo*. 3. ed. Porto Alegre: Sulina, 2007. p. 103.

## CAPÍTULO 2

### A PROBLEMÁTICA AMBIENTAL PORTUÁRIA

#### 2.1 Introdução

As relações entre as atividades portuárias e as questões ambientais são complexas, já que se desenvolve toda uma gama de estrutura econômica, social e ambiental<sup>71</sup>, para atender um determinado fim, que é o comércio em geral, composto de uma tipologia de cargas variadas, bem como de navios, impactando o sistema portuário onde quer que se encontre. Assim, a atividade portuária é de grande importância ao desenvolvimento da sociedade. Administrar esse emaranhado de interesses, que movimentam vultosos valores econômicos, uma quantidade expressiva de atores envolvidos, uma vasta e complexa legislação ambiental – nacional e internacional – é o desafio que se coloca ao Porto Organizado<sup>72</sup> do Rio Grande, que busca um desenvolvimento que esteja de acordo com os anseios dos atores envolvidos, da sociedade organizada, da obediência às normas legais e, em muitos casos, aos excessivos e extenuantes formalismos burocráticos de um ente público.

Conforme Cunha (2006)<sup>73</sup>, as atividades portuárias estão na origem de amplas transformações dos ambientes regionais e carregam constantemente vasto potencial de impactos. As dragagens e a disposição dos materiais dragados somam-se neste rol a acidentes com derramamento de produtos; geração de resíduos sólidos; contaminações por lavagens de embarcações e drenagens de instalações;

---

<sup>71</sup> SILVA, Jeferson Valdir; CYPRIANI, Leandro Paulo. A atividade portuária e as questões ambientais: abordagem jurídica. *Revista Eletrônica Direito e Política*, Itajaí, v. 1, n. 1, p. 257-258, 3. quadr. 2006. Disponível em: <<http://www.univali.br/direitoepolitica>>. Acesso em: 25 maio 2011.

<sup>72</sup> O Inciso IV, Art. 1º, da Lei 8630/93, define o que é “porto organizado”.

<sup>73</sup> CUNHA, I. A. Agenda ambiental portuária: a competitividade dos portos e a negociação de conflitos. *Revista Brasileira de Oceanografia*, v. 5, p. 34-39, 2006.

introdução de organismos exóticos nocivos embarcados em outras partes do planeta nas águas de lastro dos navios; lançamento de efluentes líquidos e gasosos. Ressalta-se também os projetos de expansão de instalações portuárias, os quais acarretam: alterações na dinâmica costeira - induzindo processos erosivos e alterações na linha de costa - supressão de manguezais e outros ecossistemas; aterros, dragagens, alterações na paisagem, comprometimento de outros usos dos recursos ambientais, como turismo, pesca e transporte local.

A discussão a ser apresentada visa proceder a análise da legislação ambiental incidente no Porto do Rio Grande, originada no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO) e nacional nas três esferas de governo: Federal, Estadual e Municipal, com a indicação da legislação que direta ou indiretamente possa vir a incidir no Porto Organizado<sup>74</sup> do Rio Grande, apresentando tópicos mais importantes de acordos internacionais e da legislação federal (e os diversos órgãos normativos).

De acordo com o exposto, neste capítulo, se busca considerar e discorrer a respeito da legislação internacional, no âmbito da IMO<sup>75</sup>, e também contextualizar a legislação portuária nacional pertinente, sobre a regulação ambiental das atividades marítimas e portuárias, as quais, por conseguinte, com influencia direta no Porto Organizado rio grandino são geradoras de custos ambientais, sendo o porto obrigado a cumprir, principalmente e inclusive, para atender aos acordos internacionais promulgados pelo Brasil, pois é país participante na formulação e signatário dos mesmos.

## 2.2 O contexto internacional

Para Calixto (2007)<sup>76</sup>, poucas organizações multilaterais têm tanta importância para o Brasil como a Organização Marítima Internacional (IMO), pois todas as discussões realizadas, todas as decisões lá tomadas têm impacto sobre as atividades portuárias, o transporte marítimo, a indústria naval, o setor de comunicações marítimas e a indústria do petróleo nacional; portanto, sobre atividades nevrálgicas para o crescimento do país e com implicações diretas e

---

<sup>74</sup> Conforme decreto não numerado de 25 de julho de 2005, que dispõe sobre o porto organizado.

<sup>75</sup> Organização Marítima Internacional.

<sup>76</sup> CALIXTO, Robson José. *Incidentes marítimos: história, direito marítimo e perspectiva num mundo em reforma da ordem internacional*. 2. ed. São Paulo: Lex, 2007. p. 19.



indiretas não só para cada cidadão, visto como consumidor, mas também para toda a nação. As decisões geralmente tomadas nessa Organização se conectam a avanços tecnológicos e ao redesenho das embarcações, implicando custos, quer para as empresas de navegação, quer para seus proprietários e afretadores. Tais custos acabam desembocando no aumento do custo do frete, dos combustíveis, e assim, para toda a cadeia de preços.



Destroços do navio *Tasman Spirit* – derrame de óleo. Disponível em: <http://www.itopf.com/about/> acesso em 01 de jul de 2011.

As Convenções da IMO traçam linhas gerais de regulação (prescrições) para que seus países-membros possam instituir regras para internalizar a proteção ambiental, segundo seus princípios e diretrizes. Em função da intrínseca relação entre a atividade marítima e a portuária, para melhor atingir seus objetivos de proteção ambiental, as Convenções da IMO resolveram tratar também da interface porto-navio. Foi nesse contexto que a SOLAS<sup>77</sup> trouxe para a atividade portuária o código de segurança ISPS Code<sup>78</sup> sobre atos de terrorismo e outros às instalações

---

<sup>77</sup> Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar

<sup>78</sup> Código Internacional para a proteção de Navio e Instalações Portuárias. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/ISPSversaoportugues.pdf>. Acesso em: 29 mar. 2010.

portuárias. Uma das mais recentes convenções de combate à poluição ambiental é a Convenção de Água de Lastro e Sedimentos de Navios, que estabelece um controle sobre esse veículo de introdução de espécies não nativas em ambientes aquáticos estrangeiros. Enquanto não se chega a uma fórmula de tratamento dessa água de lastro pelas embarcações, a IMO recomenda a troca da água de lastro em área oceânica (a partir das 200 milhas náuticas), procedimento que foi instituído no Brasil pela Marinha, por meio da NORMAM 20<sup>79</sup>.

No plano internacional, as primeiras medidas preventivas e corretivas para preservação dos mares deu origem a convenções aos danos de poluição por óleo, causados por navios. A OILPOL 54 é a primeira convenção internacional reconhecida, visando a prevenir a contaminação por óleo transportado por navios, realizada pelo governo britânico em 1954, por iniciativa do Conselho Econômico e Social das Nações Unidas. Naquela época, os assuntos marítimos tinham como fórum principal a Organização Consultiva Marítima Intergovernamental (Intergovernmental Maritime Consultative Organization – IMCO), criada em 1948, especializada na segurança da navegação. A segunda convenção mais importante a seguir foi a Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS), de 1960 – discutida em 1914 e 1948, mas que passou a vigorar apenas em 1965, abordando entre outros temas importantes, a segurança da navegação, o transporte de cargas a granel, o transporte de substâncias perigosas e os navios nucleares<sup>80</sup>.

Da IMCO surgiu a Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization – IMO)<sup>81</sup>, promovendo 47 convenções internacionais, protocolos e emendas sobre Segurança da Vida Humana no Mar, Proteção do Meio Marinho, Transporte de Carga e Facilitação do Transporte Marítimo, entre as quais se destacam a CLC/69, MARPOL 73/78 e a OPRC 90<sup>82</sup>. A IMO também vem

---

<sup>79</sup> VALOIS, Nayara. *Proposição do uso de indicadores ambientais na avaliação de desempenho de portos brasileiros*. Dissertação de mestrado. Disponível em: <[http://www.aguadelastrobrasil.org.br/arquivos/Dissert\\_final\\_Nayara\\_Valois.pdf](http://www.aguadelastrobrasil.org.br/arquivos/Dissert_final_Nayara_Valois.pdf)>. Acesso em: 28 mar. 2010.

<sup>80</sup> Legislação internacional – Principais convenções internacionais sobre poluição por óleo no mar. Disponível em: <[http://www.cetesb.sp.gov.br/emergencia/acidentes/vazamento/legislacao/legislacao\\_int.asp](http://www.cetesb.sp.gov.br/emergencia/acidentes/vazamento/legislacao/legislacao_int.asp)> Acesso em: 25 mar. 2010.

<sup>81</sup> Fato ocorrido na 9ª assembléia, em 14 de dezembro de 1975, adotando a Resolução A.358(IX), alterando a sua estrutura e retirando o termo “Consultivo” que dava a impressão equivocada de não ser capaz de tomar decisões e agir, e alterando também sua estrutura organizacional com a institucionalização do Comitê Legal e do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho.

<sup>82</sup> CLC/69: Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo; MARPOL 73/78: Convenção Internacional para Prevenção da Poluição Causada por

elaborando extensa série de publicações, realizando conferências, organizando cursos e treinamentos, além de oferecer assistência técnica aos países-membros na implantação de planos de contingência, entre outros temas.

Grandes incidentes ambientais, ou de magnitude catastrófica, influenciaram a aprovação dessas convenções internacionais e a formação da legislação pertinente, as quais, por sua vez, influenciaram as ações de prevenção e de resposta a esses incidentes. O imperativo econômico, aliado ao menor custo de transporte, por exemplo, com o aumento do tamanho dos navios e o decorrente aumento de carga transportada, apesar da existência de maior segurança nos navios, sob a exigência de acordos internacionais firmados entre os países signatários da IMO, os portos e os mares estão sujeitos a inúmeros e graves acidentes, por conta de um comércio que se diversifica e intensifica a utilização desse modal de transporte.

Os sucessivos fechamentos do canal de Suez<sup>83</sup> na década de 60 e 70 do século XX, ocasionados pelos conflitos constantes nos países limítrofes, levaram a indústria, governos e organizações a adotar alternativas para embarque e distribuição de petróleo, fazendo até mesmo com que os petroleiros retomassem a passagem pelo Cabo da Boa Esperança (ao sul da África), o que implicou o aumento de trajeto, do tempo de navegação e do consumo de combustível para a realização das viagens. O percurso e o tempo maiores exigiram que os petroleiros fossem ampliados em suas dimensões para transportar cargas ainda maiores (acima de 100.000 toneladas), visando a compensar a redução das margens de lucro, principalmente para as companhias exploradoras e transportadoras de petróleo. Isso também significou, para esse tipo de navio, o surgimento de problemas de instabilidade, de fadiga e de gases gerados no processo de limpeza dos tanques (FAITH, 1998, apud CALIXTO, 2007, p. 48).

No dia 18 de março de 1967, carregando entre 117.000 e 120.000 toneladas de óleo cru do Kuwait, o navio petroleiro *Torrey Canyon* atingiu os perigosos arrecifes Seven Stones a oeste do Canal da Mancha, nas proximidades de Land's End e Scilly Isles, Inglaterra, abrindo um buraco no fundo do seu casco e

---

Navios. OPRC 90: Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo.

<sup>83</sup> O Canal de Suez se estende de Porto Said, no Mar Mediterrâneo, até Porto Tawfiq, no Golfo de Suez, conectando-se a partir daí com o Mar Vermelho, perfazendo aproximadamente 170km. Sua importância está no fato de permitir uma navegação mais curta entre a Europa e a Ásia, ligando o Oceano Atlântico ao Oceano Índico e escoando, *inter alia*, quase 30% do óleo dos países árabes.

derramando sua carga. O desastre ambiental<sup>84</sup> foi ainda pior pela inexperiência e despreparo ao atendimento daquele tipo de cenário pelas autoridades competentes, em termos de contenção, de limpeza ambiental e de reabilitação da vida selvagem.



Destroços do navio *Torrey Canyon*. Disponível em: <http://www.itopf.com/about/membership/> acesso em 01 de jul de 2011.

Esse incidente motivou a CLC/69<sup>85</sup> e também a MARPOL 73/78.

Uma das questões mais complexas e obscuras no setor de transporte marítimo se refere à caracterização da responsabilidade da companhia proprietária do navio ou de seu operador quando ocorre um incidente. É comum verificar-se que um navio é de uma companhia baseada num país “A”, mas seu registro está num país “B”, e opera em águas internacionais entre os países “C” e “D”. Além disso, troca de nome e de país de registro toda vez que ocorre um incidente que, pela severidade de seus danos, ganha as manchetes de jornais e televisões, ocultando os personagens da cadeia de responsabilidade, dificultando o estabelecimento da relação “responsabilidade civil” e “culpa” ou “atividade” e “risco a terceiros” e a reparação por prejuízos e danos (CALIXTO, 2007, p. 61).

Para Alderton e Winchester (2002)<sup>86</sup>, as exigências quanto à segurança da navegação, preocupações ambientais e ocupacionais e inspeções mais efetivas têm como resposta a busca da conformidade por parte dos tradicionais países de “bandeira de conveniência”<sup>87</sup>, por padrões internacionalmente aceitos, entretanto

<sup>84</sup> Ver mais sobre o acidente, inclusive sobre o acordo de compensação (TOVALOP) consultar o sitio <http://www.itopf.com/>.

<sup>85</sup> Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo. A CLC/69 entrou em vigor em 19 de junho de 1975.

<sup>86</sup> ALDERTON, T.; WINCHESTER, N. Globalisation and de-regulation in the maritime industry. *Marine Policy*: the International Journal of Ocean Affairs. Pergamon, v. 26, n. 1, Jan. 2002.

<sup>87</sup> “Bandeira de conveniência” – registro do navio em um país onde as taxas e impostos são mais baixos e as normas são menos exigentes, tornando a operação do navio mais econômica, se comparada aos gastos no atendimento às exigências do país de origem de seu armador ou da organização ao qual está vinculado.

oportunizando o surgimento das “tripulações de conveniência”, formadas por indivíduos de diferentes nacionalidades e línguas maternas, e ainda, registros mais competitivos, em termos de benesses, que competem entre si pelo mercado.

No sentido de atestar e avaliar a segurança operacional dos navios, sendo responsável por estabelecer e por monitorar a incorporação dos padrões de segurança, garantindo a conformidade de regras e requerimentos para atendimento de seguradores, donos de cargas e autoridades governamentais, é que existem as Sociedades Classificadoras. São definidas pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil (DPC) em sua Norma nº 6, de 2000, como “empresas, organismos e entidades reconhecidas para atuar (...) na implementação e fiscalização das Convenções e Códigos Internacionais e Normas (...) relativas à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição ambiental”.

Com a II Guerra Mundial e o surgimento da guerra fria, houve um acréscimo substancial de produção de armamentos (muitos nucleares), principalmente pelos Estados Unidos e Rússia. Ao fim desse período a preocupação voltou-se para o armazenamento seguro de resíduos nucleares, seu isolamento, evitando-se sua liberação para o meio ambiente<sup>88</sup>. Conforme O’Riordan (2000, apud CALIXTO, 2007, p. 72), durante e após a 2ª Guerra Mundial, os mares e oceanos foram considerados como repositórios mais seguros do que os locais selecionados em terra para disposição de resíduos industriais, de munições e armas químicas. Na ocasião, os efeitos a longo prazo de artefatos não explodidos, de gases venenosos, da fuga de emissões e da possibilidade de acidentes não eram de grande prioridade, o que reforça as assertivas de Light (1996, apud CALIXTO, 2007, p. 73) sobre os interesses em jogo e a forma como eram encarados os temas ecológicos.

Com o advento do encontro de Estocolmo, Suécia, em junho de 1972, para a Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente Humano, é que foi abordada a questão do controle da poluição marinha, em particular o alijamento no mar.

A partir dessa Conferência de Estocolmo, bem como da mudança de comportamento à época, é que o direito internacional moveu-se na direção da proibição do uso dos mares e dos oceanos como depósitos finais de resíduos,

---

<sup>88</sup> As disposições nos mares de Kara e de Barents, pela antiga União Soviética, incluem seis reatores de submarinos nucleares contendo combustível usado, uma estrutura de proteção do reator do quebra-gelo *Lênin* contendo combustível usado, dez reatores nucleares sem combustível etc. segundo Sokke (1999, apud CALIXTO, 2007, p. 80). Sete dos reatores nucleares representam extremo perigo, pois não foi possível remover o combustível, usado antes da disposição final.

originando a Convenção de Londres de 1972. Esta proporcionou regras de caráter proibitivo, que visavam a proteger o ambiente marinho. Rediscutida em vários encontros e entranhada pelo “Princípio da Precaução” proveniente da Declaração da Rio-92, é que o alijamento viria a ser autorizado através de disposição no mar pelo viés do licenciamento e gestão ambiental. Modificada de forma significativa a partir de 1994, 95 e 96, a LC/72 em seu protocolo de 1996 demonstrava que se estava dando ênfase à redução da necessidade de operações de alijamento<sup>89</sup>, também disciplinando as dragagens. O Brasil ainda não ratificou o protocolo de 1996 (entrou em vigor em 2006) da LC/72, mas já dispõe da Resolução nº 344/2004 do Conselho Nacional do Meio Ambiente sobre Gestão de Material Dragado.

### 2.2.1 Principais convenções internacionais

A Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) foi a primeira convenção, ocorrida em 1914, em função do acidente ocorrido com o navio *Titanic*, entretanto nunca entraria em vigor porque logo eclodiria a 1ª guerra mundial bem como carecia de um acordo mais efetivo entre as nações e os setores organizados da sociedade, legitimando e cooptando cooperação internacional para sua implantação. Depois da primeira Convenção, mais quatro Solas foram escritas, atualizadas e consolidadas, (1929, 1948, 1960, e 1974). A Convenção SOLAS-1974 é uma nova versão da Convenção SOLAS-1960, incorporando suas emendas. Estabelece padrões mínimos para a construção de navios, dotação de equipamentos de segurança, procedimentos de emergência, inspeções e emissão de certificados. Os países signatários são responsáveis por assegurar que navios sob sua bandeira atendam às exigências prevista pela Convenção (CALIXTO, 2007, p. 34). No Brasil, essa convenção foi aprovada por meio do Decreto 87.186, de 18/05/1982. No ano de 1987, ocorreu mais um trágico acidente, desta vez com o navio *roll-on/roll-off – ferry* de passageiros *Herald of Free Enterprise*, que, após partir da Bélgica para Dover, na costa leste da Inglaterra, teve seu convés de carros invadido por toneladas de água do mar, já que as portas da proa foram deixadas abertas. Os relatos do naufrágio descrevem uma noite de terror e pânico, quando 193 pessoas perderam a vida. Logo a seguir ao acidente, o

---

<sup>89</sup> O Anexo 2 do protocolo apresenta algumas diretrizes: auditoria de prevenção de resíduos; manejo de resíduos; análises das propriedades químicas, físicas e biológicas; seleção do local de alijamento; avaliação de efeitos potenciais; monitoramento. (CALIXTO, 2007, p. 89).

governo britânico solicitou à IMO medidas imediatas para adoção de emendas à SOLAS, que foram inseridas em abril de 1988, originando o ISM Code<sup>90</sup>, o qual incorporou as preocupações mundiais com o transporte marítimo de passageiros e prevenção de danos ambientais, consolidado em 1998. O Diário Oficial da União (Brasil), nº 137, de 20/07/10 (seção 1, p. 17) publicou a Portaria nº 03/Sec-IMO de 13/07/10 contendo o texto em português consolidado, incluídas as emendas adotadas até 4 de dezembro de 2008, que entraram em vigor a partir de 01/07/10 (CALIXTO, 2007, p. 37).

A Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição do Mar por Óleo (Oilpoll) foi adotada em 12 de maio de 1954. Segundo Calixto (2007, p. 97), numa época em que a mistura água-óleo resultante da lavagem dos tanques dos petroleiros era descartada diretamente no mar, estas medidas foram as primeiras em termos de controle da poluição marinha por óleo, apesar de apresentar regras que mais excetuam do que obrigam, a peculiaridade dessa Convenção é de que serviria de modelo para tratados posteriores. Como a IMCO passou a existir a partir de 17 de março de 1958, a Organização pôde desde o início administrar e acompanhar a implantação da Oilpol, a qual, por conseguinte, se encaminharia para adotar a sistematização de conceitos de proteção ambiental nas décadas posteriores.

A Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC/69), realizada em Bruxelas em 1969, procurou fixar regras que deveriam valer internacionalmente, sobre a responsabilidade do proprietário do navio, sobre a constituição de fundo relativo à sua responsabilidade e sobre a apresentação de reclamações e compensação correlatas a derramamentos de óleo de navios (CALIXTO, 2007, p. 50). Excluía, contudo, os derramamentos dos derivados claros como gasolina, óleo diesel e querosene, criando assim um sistema de seguro compulsório, que se aplica aos navios petroleiros dos países signatários a essa Convenção. Está ratificada por 79 países, entre eles o Brasil, excluindo-se os Estados Unidos. No Brasil, foi promulgada por meio do Decreto Federal 79.437, de 28/03/71, e teve sua aplicação regulamentada pelo Decreto Federal 83.540, de 04/06/79, que traz como destaque os seguintes artigos:

---

<sup>90</sup> Código Internacional para o Gerenciamento da Operação Segura de Navios e para a Prevenção da Poluição.

Art. 2º: O proprietário de um navio que transporte óleo a granel como carga, é civilmente responsável pelos danos causados por poluição por óleo no território nacional, incluindo o mar territorial;

[...]

Art. 6º: Os órgãos estaduais de controle do meio ambiente que tenham jurisdição na área onde ocorrer o incidente executarão, em articulação com o IBAMA, as medidas preventivas e corretivas necessárias à redução dos danos causados por poluição por óleo, bem como supervisionarão as medidas adotadas pelo proprietário do navio, concernentes a essa redução dos danos.

[...]

Art. 8º, §1º: Qualquer incidente deverá ser comunicado imediatamente à Capitania dos Portos da área, a qual deverá participar o fato aos órgãos de meio ambiente, federais e estaduais, com urgência<sup>91</sup>.

Como nem a convenção CLC/69 e discussões posteriores de 1971 e nem as de 1992 se aplicam a derramamentos de óleo do *bunker* (*bunker oil*<sup>92</sup>) de navios que não sejam petroleiros, foi adotada a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil para Danos de Poluição por Óleo de *Bunker* (Convenção *Bunker*), em 23 de março de 2001, para responder às compensações relativas aos incidentes com derramamento do óleo do *bunker*, completando a lacuna que havia nesse sistema. Um dos aspectos principais da Convenção *Bunker* é a possibilidade de uma reclamação para compensação a ser endereçada diretamente contra o segurador. Segundo Calixto (2007, p. 60), o Brasil foi o primeiro país a assinar a convenção, em 1º de outubro de 2001, no entanto não cogita, atualmente, ratificá-la.

O Comitê de Aspectos Legais da IMO estabeleceu na Convenção de Bruxelas a criação do Fundo Internacional de Compensação por Danos pela Poluição por Óleo (IOPC Fund), que entrou em vigor em 1978. O propósito desse fundo é prover indenizações cujos valores excedam o limite de responsabilidade do armador, estabelecido pela CLC/69. Os recursos são provenientes de uma taxa sobre a quantidade de petróleo importado por ano, transportado por via marítima, e contam com o patrocínio de empresas e pessoas jurídicas que utilizam óleo cru e outros óleos pesados. As indenizações têm como teto o valor de US\$ 81,8 milhões. Essa Convenção foi ratificada por 56 países, os quais também são signatários da CLC/69.

<sup>91</sup> MARTINS, Alcídnei Aparecido. *Poluições causadas por navios*. Juiz de Fora, 2006. Monografia – Instituto de Estudos Tecnológicos, Universidade Presidente Antônio Carlos. p. 32.

<sup>92</sup> *Bunker oil* significa, para essa Convenção, qualquer forma de hidrocarboneto mineral, inclusive óleo lubrificante, utilizado ou destinado para utilização na operação ou propulsão do navio e quaisquer resíduos do mesmo óleo. É o óleo combustível marítimo (CALIXTO, 2007, p. 59).



Embora o governo brasileiro tenha assinado a CLC/69, ainda não ratificou a sua participação nesse Fundo<sup>93</sup>.

A Convenção sobre a Prevenção de Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, de 1972 (LC-72 – Convenção de Londres), regulamenta o alijamento de resíduos e outras matérias no mar por navios e plataformas. Essa convenção foi primeiramente promulgada no Brasil, por meio do Decreto nº 87.566, de 16 de setembro de 1982, e prevê as seguintes exigências para os países signatários:

1. Promoção, individual e coletivamente, do controle efetivo de todas as fontes de contaminação do meio marinho e comprometimento especial em relação à adoção de medidas possíveis para impedir a contaminação do mar pelo alijamento de resíduos e outras substâncias que possam gerar perigos para a saúde humana, prejudicar os recursos biológicos e a vida marinha, bem como danificar as condições ou interferir em outras aplicações legítimas do mar.
2. Adoção, de acordo com o disposto na Convenção e segundo suas possibilidades científicas, técnicas e econômicas, de medidas eficazes, individual e coletivamente, para impedir a contaminação do mar, causada pelo alijamento, harmonizando suas políticas a tal respeito<sup>94</sup>. Requer que se diga que as muitas resoluções adotadas e emendas introduzidas ampliaram muito o tema abordado originalmente, e seus signatários não se prendiam mais a aspectos regulatórios e restritivos do alijamento no mar, mas começavam a apontar para as práticas de gestão ambiental que levam à própria redução da produção de resíduos.

Em 17 de julho de 2008, o Presidente da República promulgou emendas à LC-72 (Convenção de Londres), por meio do Decreto nº 6.511 (com exceção ao protocolo de 1996).

A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, de 1973, alterada posteriormente pelo Protocolo de 1978 e por uma série de emendas a partir de 1984 (MARPOL 73/78), regulamentada no Brasil pelo Decreto

---

<sup>93</sup> Legislação internacional – Principais convenções internacionais sobre poluição por óleo no mar. Disponível em: <[http://www.cetesb.sp.gov.br/emergencia/acidentes/vazamento/legislacao/legislacao\\_int.asp](http://www.cetesb.sp.gov.br/emergencia/acidentes/vazamento/legislacao/legislacao_int.asp)>. Acesso em: 25 mar. 2010.

<sup>94</sup> [http://www.meioambiente.pr.gov.br/arquivos/File/colit/vol\\_1\\_legis\\_amb.pdf](http://www.meioambiente.pr.gov.br/arquivos/File/colit/vol_1_legis_amb.pdf) Acesso em: 07 dez. 2009.

n.º 2.508, de 04 de março de 1998<sup>95</sup>, visa a introduzir regras específicas para estender a prevenção da poluição do mar às cargas perigosas ou equivalentes às dos hidrocarbonetos. As regras da MARPOL geralmente passam por um processo dinâmico de aperfeiçoamento em função das inovações tecnológicas, científicas e políticas. Sua edição foi motivada principalmente pelo acidente com o petroleiro *Torrey Canyon*<sup>96</sup>, que encalhou perto da Inglaterra em 1967, liberando mais de 100.000t de óleo, atingindo áreas costeiras inglesas e francesas, causando mortandade de aves e prejuízos à pesca e ao turismo. Foi alterada em 1978, depois de outro acidente, o do petroleiro *Amoco Cadiz*<sup>97</sup>, que liberou em torno de 223.000t de óleo.



Destróços do navio *Amoco Cadiz*. Disponível em: <http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/case-histories/alist.html#atlantic> Acesso em: 01 jul. 2011.

A MARPOL 73/78 contempla atualmente cinco anexos e um em discussão:

Anexo I - Regras para prevenção da poluição por óleo, a primeira a entrar em vigor (ver nota sobre Regra 13G – “casco duplo” na sequência deste texto);

Anexo II - Regras para o controle da poluição por substâncias nocivas líquidas transportadas a granel;

<sup>95</sup> [http://www.cetesb.sp.gov.br/emergencia/acidentes/vazamento/legislacao/legislacao\\_int.asp](http://www.cetesb.sp.gov.br/emergencia/acidentes/vazamento/legislacao/legislacao_int.asp) Acesso em: 25 mar. 2010.

<sup>96</sup> Idem. Acesso em: 16 maio 2010.

<sup>97</sup> “O primeiro navio de salvatagem a chegar à cena, a pedido, quase quatro horas depois, foi um rebocador alemão chamado *Pacific*. A partir daí seguiu-se uma negociação em inglês, entre os dois comandantes (um italiano e um alemão) que, pelo visto, não dominavam inteiramente esse idioma. O comandante do rebocador queria mobilizar uma operação de salvamento completa, enquanto o comandante do *Amoco Cadiz* queria pagar apenas pelo reboque e somente após autorização dos seus chefes em Chicago sendo que, nessas conversas, as cifras rondavam ao redor de US\$ 100,00. No dia seguinte aos fatos, sem uma solução, o navio parte-se em dois”. (CALIXTO, 2007. p. 103).

Anexo III - Regras para prevenção da poluição ocasionada por substâncias nocivas transportadas por mar em embalagens (fardos, contêineres, tanques portáteis ou vagões-tanques ferroviários e rodoviários);

Anexo IV - Regras para a prevenção da poluição por esgotos proveniente de navios;

Anexo V - Regras para prevenção da poluição por lixo proveniente de navios;

Anexo VI - ainda em discussão - Regras para prevenção da poluição por emissões gasosas proveniente dos navios.

De acordo com a MARPOL, entende-se por substância nociva “qualquer substância que, se despejada no mar, é capaz de gerar riscos para a saúde humana, danificar os recursos biológicos e a vida marinha, prejudicar as atividades recreativas ou interferir com outras utilizações legítimas do mar e inclui toda substância sujeita a controle pela presente convenção”.

As principais medidas acordadas referem-se a:

- Necessidade de realizar vistorias iniciais, periódicas e intermediárias nos navios;

- Proibição da descarga de óleo ou misturas oleosas no mar, a menos que o petroleiro esteja a mais de 50 milhas náuticas da terra mais próxima, navegando em sua rota; que o regime de descarga do conteúdo não exceda 60 litros por milha náutica. A descarga poderá ser feita desde que o navio possua sistemas de monitoramento e controle de descarga de óleo e separador de água/óleo em operação;

- Proibição da descarga de óleo ou misturas oleosas no mar para os demais navios, com arqueação maior ou igual a 400 toneladas, provenientes dos tanques de combustíveis e dos porões de compartimentos de máquinas, a menos que estejam a mais de 12 milhas náuticas da terra mais próxima, navegando em sua rota; que o conteúdo seja menor ou igual a 100ppm e que possua em operação, sistema de monitoramento e controle de descarga de óleo, equipamento e sistema de filtragem de óleo entre suas instalações;

- Comprometimento dos governos dos países signatários em assegurar a instalação de equipamentos e meios de recebimento da descarga de resíduos de óleo e misturas oleosas como sobras de petroleiros e de outros navios, nos terminais de carregamento de petróleo e derivados, nos portos de reparo, entre outros tipos de portos;

- Necessidade de dotar os petroleiros novos, isto é, cujo contrato de construção tenha sido assinado após 31/12/75, de tonelage maior ou igual a 70 mil, de tanques de lastro segregado, ou seja, tanques diferenciados, completamente separados dos sistemas de óleo de carga e combustível, destinado ao transporte de lastro ou outras cargas que não sejam óleo, misturas oleosas e substâncias nocivas;

- Obrigatoriedade de possuir o livro de registro de óleo, seja como parte ou não do diário náutico, no qual serão feitas anotações relativas a todas as movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas, inclusive as entregas efetuadas às instalações de recebimento. Esse livro é válido para os petroleiros de arqueação bruta maior ou igual a 150 toneladas e nos cargueiros de arqueação maior ou igual a 400 toneladas. Todas essas operações deverão ser assinadas pelo oficial ou pelo tripulante responsável;

- Procedimentos para descarga de substâncias nocivas líquidas;

- Procedimentos para embalagem, marcação, etiquetagem, documentação necessária e estivagem de substâncias prejudiciais transportadas por mar na forma de embalagens.

O governo brasileiro aprovou com restrições os textos dessa Convenção, por meio do Decreto Legislativo nº 2508, de 04/03/1998.

Um assunto de grande importância relativo à MARPOL é a regulamentação sobre navios de casco duplo, estabelecida a partir de 1992. A IMO, durante a 46ª sessão do MEPC – Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho, realizada em abril de 2001, reafirmou a determinação de que os navios entregues a partir de 06/07/1996 deveriam ser do tipo casco duplo – regra 13G do Anexo I. De acordo com as novas regras, o limite de vida útil dos petroleiros foi reduzido de 30 para 25 anos (graças à atuação do representante brasileiro<sup>98</sup>), devendo ser intensificadas as vistorias nas embarcações, visando a preservar navios com boas condições de manutenção.

A Convenção de Paris 1974<sup>99</sup> foi assinada pela Comunidade Européia e mais 14 países europeus margeados pelo Atlântico Nordeste (a essa época ainda muitos países europeus não pertenciam à Comunidade Européia). Foi ratificada por todos os países, exceto a Bélgica, a Irlanda e Luxemburgo. O formato da Convenção de

---

<sup>98</sup> Legislação internacional – Principais convenções internacionais sobre poluição por óleo no mar. Disponível em: [http://www.cetesb.sp.gov.br/emergencia/acidentes/vazamento/legislacao/legislacao\\_int.asp](http://www.cetesb.sp.gov.br/emergencia/acidentes/vazamento/legislacao/legislacao_int.asp) Acesso em: 12 de dez. 2010.

<sup>99</sup> Idem. Acesso em: 25 mar. 2010.

Paris é similar às de Oslo e de Londres, mas aplicável à poluição proveniente de fontes terrestres, particularmente por meio de tubulações. Começou a vigorar em maio de 1978, sendo o principal instrumento internacional a respeito da prevenção da poluição por portos e terminais, entre outras fontes terrestres.

A Convenção Internacional sobre Preparo, Responsabilidade e Cooperação em Casos de Poluição por Óleo (OPRC 1990<sup>100</sup>) foi estabelecida pela IMO em 30/11/90, motivada pelo acidente ocorrido com o petroleiro *Exxon Valdez* no Alasca, em 1989, e pelo derramamento de óleo provocado por forças militares do Iraque durante a Segunda Guerra do Golfo Pérsico. Foi adotada em Londres em 30/11/1990 e aprovada no Brasil pelo Poder Executivo através do Decreto 2870 de 10 de dezembro de 1998. Entretanto, o Brasil, não ratificou o Protocolo sobre Preparo, Resposta e Cooperação em caso de Poluição por Substâncias Nocivas e Potencialmente Perigosas de 2000 (CALIXTO, 2007, p. 105-126).

Principais medidas:

- A cooperação internacional e ajuda mútua: os países signatários concordam em cooperar e prover assistência em casos de acidentes;
- A notificação por poluição: os países concordam em assegurar que navios, plataformas, aeronaves, portos e terminais marítimos notifiquem incidentes com poluição por óleo ao país costeiro mais próximo ou à autoridade competente, conforme o caso, assim como comuniquem aos países vizinhos em caso de risco;
- A exigência de planos de emergência para controle da poluição por óleo para: (1) navios-tanque de 150 GT<sup>101</sup> ou mais e outros navios de 400 GT ou mais, (2) instalações fixas ou flutuantes ou estruturas de exploração, exploração, produção de óleo e, (3) instalações de portos ou terminais que apresentem risco de acidente e poluição por óleo;
- A gestão regional e nacional: os países devem estabelecer um sistema nacional de resposta imediata e eficiente em caso de acidentes com poluição por óleo; como requisitos mínimos, constam o plano nacional de contingência, a designação de pontos focais operacionais e autoridades responsáveis pela prevenção e resposta a acidentes com poluição por óleo.

---

<sup>100</sup>Estudo do Impacto Ambiental do Porto de Paranaguá. Disponível em: [http://www.meioambiente.pr.gov.br/arquivos/File/colit/vol\\_I legis\\_amb.pdf](http://www.meioambiente.pr.gov.br/arquivos/File/colit/vol_I legis_amb.pdf) Acesso em: 07 dez. 2009.

<sup>101</sup> *Gross tonnage* – tonelagem bruta.

Além disso, cada Parte, no limite de suas possibilidades, individualmente ou mediante cooperação bilateral ou multilateral e, se for o caso, em cooperação com as indústrias do petróleo e do transporte marítimo, as autoridades portuárias e outras entidades pertinentes, estabelecerá o seguinte:

- Um nível mínimo de equipamento para combater vazamento de óleo, colocado em pontos preestabelecidos, estimado em função dos riscos previsíveis, bem como programas para o uso desse equipamento;
- Um programa para os exercícios de organizações de resposta a incidentes de poluição por óleo e o treinamento do pessoal correspondente;
- Planos pormenorizados e meios de comunicação para resposta a um incidente de poluição por óleo (tais meios deverão estar permanentemente prontos a operar), e um mecanismo ou arranjo que coordene a resposta a um incidente de poluição por óleo, com, se apropriado, os meios para mobilizar os recursos necessários.

Para disciplinar o transporte e manuseio de resíduos entre países, realizou-se em 1993, na Suíça, a Convenção de Basileia<sup>102</sup>, da qual o Brasil é signatário e a ratificou através do Decreto 875, de 19/07/93. Os objetivos principais da Convenção: estabelecer obrigações com vistas a reduzir os movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos ao mínimo, com manejo eficiente e ambientalmente seguro; minimizar a quantidade e toxicidade dos resíduos gerados; preparar seu tratamento (depósito e recuperação) ambientalmente seguro e próximo da fonte geradora, e assistir os países em desenvolvimento na implementação dessas disposições.

Para atingir seu objetivo principal, as partes devem assegurar que a geração de resíduos seja reduzida ao mínimo, e que o gerador destes cumpra suas tarefas quanto ao transporte e disposição final de forma a proteger a saúde humana e o meio ambiente, devendo tomar consideração para que os resíduos sejam depositados no Estado pelo qual foram gerados, assegurando instalações ambientalmente adequadas para a deposição final. Os Estados devem impedir a importação de resíduos perigosos se tiverem razões para crer que estes não serão administrados de forma ambientalmente saudável (devem, por exemplo, exigir que

---

<sup>102</sup> Disponível em: [http://www.cetesb.sp.gov.br/emergencia/acidentes/vazamento/legislacao/legislacao\\_int\\_b.asp](http://www.cetesb.sp.gov.br/emergencia/acidentes/vazamento/legislacao/legislacao_int_b.asp) Acesso em: 25 mar. 2010. Ver também dissertação de Mestrado de ZIGLIO, Luciana. *A Convenção de Basileia e o destino dos resíduos sólidos no Brasil*. São Paulo, 2005. Dissertação [Mestrado em Geografia] – FFLCH-USP. Disponível em: [http://www.estig.ipbeja.pt/~ac\\_direito/teseBasileia.pdf](http://www.estig.ipbeja.pt/~ac_direito/teseBasileia.pdf) Acesso em: 01 jul. 2011.

sejam embalados, etiquetados e transportados em conformidade com normas e padrões internacionais aceitos e reconhecidos; devem seguir as especificações do Código da IMO, por exemplo) e proibir definitivamente quando essa importação não for consentida pelos Estados envolvidos ou quando for negociada com um Estado-parte que não tenha assinado a Convenção.

É qualificada como “a constituição dos oceanos” a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar<sup>103</sup>. Realizada em 1982, em Montego Bay, Jamaica, entrou em vigor em 1994. Tem como objetivos principais estabelecer normas para as zonas oceânicas internacionais, limites territoriais marítimos, direitos de navegação, jurisdição econômica, direitos de exploração de recursos, gerenciamento e proteção ao ambiente marinho. Desde que essa Convenção passou a vigir, suas disposições adquiriram a eficácia de tratados internacionais. O governo brasileiro é signatário, por meio do Decreto Federal nº 99.165, de 12/03/90. Compreende 17 partes (sendo a primeira um texto introdutório) e nove anexos, abordando disposições sobre as áreas marítimas como Mar Territorial, Zona Contígua e Zona Econômica Exclusiva, entre outras; sobre questões específicas referentes a determinados espaços marítimos utilizados para navegação internacional, ao regime das ilhas, a mares fechados ou semifechados; sobre o direito de acesso ao mar; sobre a proteção e preservação do meio marinho e investigação científica, entre outros tópicos. Os anexos apresentam temas que necessitaram de maior aprofundamento e pormenorização, como regras sobre a solução de controvérsias, tais como conciliação, estatuto do Tribunal Internacional do Direito do Mar, arbitragem e participação de organizações internacionais.

No âmbito desse documento, destacam-se alguns artigos isoladamente e Parte do Capítulo XII (194 a 201), por abordarem diretamente a proteção e preservação do meio marinho:

Art. 24: sobre os deveres do Estado costeiro: “o Estado Costeiro dará a devida publicidade a qualquer perigo de que tenha conhecimento e que ameace a navegação no seu mar territorial”;

Art. 25: sobre os direitos de proteção do Estado costeiro: “o Estado Costeiro pode tomar, no seu mar territorial, as medidas necessárias para impedir toda a passagem que não seja inocente”;

---

<sup>103</sup> Disponível em: [http://www.cetesb.sp.gov.br/emergencia/acidentes/vazamento/legislacao/legislacao\\_int\\_b.asp](http://www.cetesb.sp.gov.br/emergencia/acidentes/vazamento/legislacao/legislacao_int_b.asp) Acesso em: 17 maio 2010.

Art. 28: aborda sobre jurisdição civil em relação aos navios estrangeiros: “o Estado Costeiro não pode tomar contra este navio medidas executórias ou medidas cautelares em matéria civil, a não ser que essas medidas sejam tomadas por força de obrigações assumidas pelo navio ou de responsabilidade em que o mesmo haja incorrido durante a navegação ou devido a esta quando da sua passagem pelas águas do Estado Costeiro”.

Art. 194: dispõe sobre medidas para prevenir, reduzir e controlar a poluição do mar;

Art. 197: aborda a cooperação no plano mundial ou regional, diretamente ou por intermédio de organizações internacionais competentes, para a proteção e preservação do ambiente marinho;

Art. 199: ressalta a importância de os Estados costeiros elaborarem e promoverem planos de emergência para enfrentar incidentes de poluição no meio marinho.

Art. 200: estimula os Estados a participar ativamente dos programas regionais e mundiais, com vista a adquirir os conhecimentos necessários para avaliação da natureza e grau de poluição, efeitos da exposição à mesma, seu trajeto, riscos e soluções aplicáveis;

Art. 201: estimula o estabelecimento de critérios científicos apropriados para a formulação e elaboração de regras, bem como práticas e procedimentos recomendados para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho.

A Organização Marítima Internacional (IMO) publicou, em 1995, edição revisada de recomendações de segurança para o transporte de cargas contendo produtos perigosos, assim como para as atividades correlatas, em áreas portuárias, tendo inclusive adotado, recentemente, simbologia específica para identificação de produtos potencialmente perigosos ao meio ambiente marinho (Código da IMO para o Transporte de Mercadorias Perigosas e Manual de Recomendações da IMO para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas e Atividades Correlatas na Área Portuária<sup>104</sup>).

Essas recomendações complementam e orientam para a correta aplicação das exigências previstas no Código da IMO para o transporte marítimo de produtos perigosos na Convenção MARPOL 73/78.

---

<sup>104</sup> Disponível em: [https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes\\_e\\_codigos/convencoes](https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes_e_codigos/convencoes) Acesso em: 25 mar. 2010.



O Código é revisto a cada dois anos, gerando um conjunto de emendas que entram em vigor dois anos após a sua adoção. Cada emenda recebe um número sequencial, ao qual são acrescentados os dois últimos algarismos do ano de sua adoção. O objetivo do manual é produzir um instrumento de capacitação da Autoridade Portuária para o manuseio da carga perigosa. Essa capacitação é imprescindível não só em virtude dos aspectos ambientais envolvidos, mas também pelos aspectos de saúde e segurança do trabalhador.

A Convenção Internacional sobre Responsabilidade e Compensação por Danos Ligados ao Transporte de Substâncias Nocivas e Potencialmente Perigosas por Mar (Convenção HNS<sup>105</sup>), foi aprovada pela IMO em maio de 1996. Define as cargas ditas perigosas e compartilha com a indústria de transporte de cargas e os interessados envolvidos as consequências de um possível acidente.



Navio de container *roll-on roll-off* sinistrado. Disponível em: <http://www.itopf.com/spill-compensation/hns-convention/> acesso em 01 de jul de 2011.]

A Convenção Internacional sobre controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Navios<sup>106</sup> foi concluída em Londres, a 5 de outubro de 2001, tendo como propósito maior a redução ou eliminação dos efeitos nocivos ao meio ambiente marinho e à saúde humana causados por sistemas antiincrustantes em navios (tintas especiais que impedem a fixação de organismos em estruturas submersas, como bactérias, microalgas, cracas e mexilhões). No Brasil, o controle de sistemas antiincrustantes danosos em navios tem como referência a NORMAM 23, da

<sup>105</sup> Disponível em: <http://www.itopf.com/spill-compensation/hns-convention/> Acesso em: 27 jun. 2011.

<sup>106</sup> Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N23/Intro.pdf> Acesso em: 25 mar. 2010.

Diretoria de Portos e Costas – Marinha do Brasil. Entretanto, está em vias de ser ratificada no Brasil essa convenção, pois “em 11/11/2009, foi apresentado, na CCJC (Comissão de Constituição e Justiça da Câmara dos Deputados), o Parecer do Dep. Sérgio Barradas Carneiro, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa”<sup>107</sup>.

A Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, de 2004<sup>108</sup>, estabelece que as Partes Contratantes comprometem-se a cumprir seus dispositivos, visando a prevenir, minimizar e, por fim, eliminar a transferência de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos através do controle e gerenciamento da água de lastro dos navios e dos sedimentos nela contidos. O sistema inicial terá como base fundamental a troca da água de lastro de acordo com a Resolução de Assembléia da Organização Marítima Internacional (IMO) A.868(20), de 1997 e com a Convenção Internacional de Controle e Gestão da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, adotada em fevereiro de 2004 e assinada pelo Brasil em 25 de janeiro de 2005, e será aplicado a todos os navios que possam descarregar água de lastro nas águas jurisdicionais brasileiras. As isenções e exceções serão abordadas em itens específicos. O gerenciamento de água de lastro dos navios tem como referência, no Brasil, a NORMAM 20, da Diretoria de Portos e Costas – Marinha do Brasil, a qual recomenda a troca oceânica de água de lastro a partir das 200 milhas náuticas.

Existe a necessidade evidente do desenvolvimento de novas tecnologias de gerenciamento da água de lastro e equipamentos, uma vez que medidas operacionais como a troca oceânica da água de lastro não são plenamente satisfatórias. Novos métodos de gerenciamento de água de lastro poderão ser aceitos como alternativas, desde que assegurem, pelo menos, o mesmo nível de proteção ao meio ambiente, à saúde humana, à propriedade e aos recursos naturais, e sejam aprovados pelo Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho (MEPC) da IMO.

A Convenção Internacional para a Reciclagem de Navios Segura e Ambientalmente Adequada, de 2009<sup>109</sup>, trata do meio ambiente, da saúde

---

<sup>107</sup> Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=449052>. Acesso em: 12 out. 2010.

<sup>108</sup> Disponível em: [https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N\\_20/Introducao.pdf](https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_20/Introducao.pdf) Acesso em: 25 mar. 2010.

<sup>109</sup> Disponível em: [https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes\\_e\\_codigos/convencoes](https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes_e_codigos/convencoes) Acesso em: 25 mar. 2010.

ocupacional e dos riscos com a segurança relacionados à reciclagem de navios, levando em consideração as características particulares do transporte marítimo e a necessidade de assegurar a retirada suave de navios que tenham chegado ao final de sua vida operacional. Adotada em Hong Kong em 15/05/2009, no Brasil ainda não foi ratificada.

### **2.3 O contexto nacional**

No Brasil, o Artigo 84, inciso VIII, da Constituição Federal cuida de acordos, tratados e convenções internacionais, competindo privativamente ao Presidente da República a celebração dos mesmos, sujeito ao referendo do Congresso Nacional, cuja competência é exclusiva, nos termos do Artigo 49, inciso I.

Com isso, firmados pelo Presidente da República e ratificados pelo Congresso Nacional, os acordos e tratados internacionais<sup>110</sup> passam a ter valor legal, no âmbito do Estado Brasileiro, como lei especial, derogando a legislação ordinária e, portanto, no que não conflitarem com os dispositivos constitucionais, sobrepor-se-ão à legislação ordinária interna.

O Artigo 22 da Constituição Federal reservou à União a competência privativa para legislar sobre o enunciado dos assuntos ali elencados, entre os quais o regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial. O Artigo 23 diz que é competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas. Concorre também para isso o Artigo 24, excetuando os municípios, cujas competências são declaradas no Artigo 30: compete aos municípios, entre outras atribuições, suplementar a legislação federal e estadual, promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano.

Assim, mesmo quando se tratar de matérias previstas no inciso VIII da Constituição, que envolvam assuntos ambientais, os municípios devem estar atentos às normas federais e estaduais incidentes, para não as contrariar.

A regulamentação das questões pertinentes à gestão ambiental das atividades portuárias, no Brasil, está fragmentada em diversos dispositivos legais,

---

<sup>110</sup> <http://www2.mre.gov.br/dai/imo.htm> Ministério das Relações Exteriores – Atos Multilaterais Assinados pelo Brasil no Âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO). Acesso em 29 mar. 2010.

entre eles, as resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, Ministério do Trabalho e Emprego – MTE e demais normatizações dos diversos órgãos governamentais (federais, estaduais, municipais) que atuam na área portuária.

De acordo com a Constituição Federal, é competência da União explorar os portos brasileiros (Art. 21, inciso XII, alínea f) e legislar sobre o regime dos mesmos (Art. 22, X), entretanto, na maioria das vezes o Estado outorga, através da concessão ou autorização, a exploração dos serviços portuários a terceiros, bem como a entes da federação (estados e municípios).

O Capítulo VI, Artigo 225, *caput*, da Constituição, dispõe: “Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”. Considera-se que o Estado tem atribuições específicas de defesa e de preservação, inclusive dispostas no § 1º desse artigo, entretanto impõe a todos e a todas a obrigação de defender e preservar o meio ambiente, não sendo exclusividade apenas do Poder Público, mas de toda a coletividade, inclusive a defesa do meio ambiente onde o porto esteja localizado.

O marco legal para o Direito Ambiental brasileiro foi a edição da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que estabeleceu princípios, instrumentos e objetivos da Política Nacional de Meio Ambiente, definindo poluição, meio ambiente e degradação ambiental. O Artigo 2º diz que a Política Nacional do Meio ambiente “tem por objetivo a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando a assegurar, no País, condições ao desenvolvimento socioeconômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana”. O Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, órgão colegiado que reúne a coletividade e o Poder Público, também foi criado pela mesma lei, assim como o Sistema Nacional do Meio Ambiente – SISNAMA, o qual se caracteriza por ser uma proposta de ações integradas e orgânicas dos órgãos ambientais públicos,

sejam da União, dos Estados ou dos Municípios, no controle e combate à degradação ambiental<sup>111</sup>.

Um fundamental instrumento processual foi a edição da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, a qual disciplina a Ação Civil Pública, utilizada principalmente pelas organizações ecológicas não-governamentais e pelo Ministério Público para a defesa dos chamados interesses difusos, aqueles que pertencem a todos e a ninguém individualmente, como o ambiente, os bens de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico.

“Visando a orientar a utilização nacional dos recursos na Zona Costeira, de forma a contribuir para elevar a qualidade da vida de sua população, e a proteção do seu patrimônio natural, histórico, étnico e cultural”, prevendo o zoneamento de usos e atividades nesta zona, surge o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), instituído pela Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, como parte integrante da Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM) e da Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA) (BRASIL, 1988). Entre os objetivos da gestão da zona costeira, destaca-se o de nortear a formulação de políticas, planos e programas federais, estaduais e municipais (PPPs) destinados à zona costeira.

A Lei de Modernização dos Portos, também conhecida como Lei dos Portos (Lei nº 8.630, de fevereiro de 1993), estabeleceu duas modalidades de exploração da instalação portuária: uso público e uso privativo, sendo que este último se subdivide em outras duas categorias: de uso exclusivo, nos casos em que se destina à movimentação de cargas próprias, e de uso misto, quando se tratar de movimentação de cargas próprias e de terceiros. Com a privatização, a Lei nº 8.630/93 cria a figura do operador portuário, pessoa jurídica com a função de realizar as operações portuárias, cuja pré-qualificação para o desempenho dessas atividades é obtida junto à Administração do Porto. A referida lei altera também o sistema de gerenciamento da mão-de-obra “avulsa”, na medida em que introduz o contrato coletivo de trabalho com função deliberativa e o Órgão Gestor da Mão-de-Obra (OGMO) com função executiva. Por meio dessa lei, o Legislativo transferiu para o Contrato, Acordo, ou Convenção Coletiva de Trabalho o poder de estabelecer regras ou normas na gestão do relacionamento capital/trabalho no universo

---

<sup>111</sup> MARTINS, Sérgio Roberto; SOLER, Antônio Carlos Porciúncula; SOARES, Alexandre Soares. *O desafio da sustentabilidade: um debate socioambiental no Brasil*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2001. p. 157-182.

portuário. Com a lei ocorre a extinção da Portobrás – empresa que administrava os portos do país – refletindo com isso a tendência de retirada do governo da gestão portuária.

A mencionada Lei prevê que o arrendamento será sujeito ao Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, e atribui ao Conselho de Autoridade Portuária a tarefa de assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente. Determina ainda que a Administração do Porto fiscalize as operações portuárias, observando para que estas sejam realizadas respeitando o meio ambiente.

No que tange à Administração do Porto, o aspecto mais revolucionário é a criação do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), que traduz em toda a plenitude a intenção de delegar à comunidade local, tanto a supervisão da atuação da Administração do porto, quanto a atribuição do planejamento e das decisões sobre o desenvolvimento de cada porto organizado.

Um dos objetivos gerais da Lei dos Portos é a descentralização das decisões do gerenciamento portuário, o que requer para isso que a administração esteja dotada de equipe treinada para desenvolver e operar um sistema de gerenciamento ambiental.

O Artigo 32 da Lei mencionada determina a criação de Centros de Treinamento Profissional para a capacitação de pessoal, visando ao desempenho de funções e ocupações peculiares às operações portuárias, bem como de atividades correlatas, e em paralelo pode ser implementado um programa efetivo de treinamento ambiental da força de trabalho, tanto operacional como administrativa nos portos.

O Ministério dos Transportes, à luz da Lei 8.630, permaneceu com as atribuições de formular, coordenar e supervisionar as políticas nacionais para os portos e deverá, entre outras atribuições: determinar as condições em que a concessão ou autorização se processará; acompanhar e controlar o desempenho operacional do porto; ordenar o planejamento participativo do desenvolvimento e atuação do porto, e cobrar os resultados previstos. Entretanto, vale ressaltar que em cada uma dessas tarefas caberão aspectos de controle ambiental que forem arrolados.

A vasta legislação ambiental levou o governo federal a estabelecer, em 1998, um protocolo de intenções na chamada Agenda Ambiental Portuária que visa, entre outros aspectos, à adequação dos portos à legislação ambiental. A aprovação da Agenda Ambiental Portuária inaugurou uma fase de compromissos da atividade com

a gestão ambiental dos portos brasileiros e se constitui de uma série de ações voltadas para modificar e implementar um perfil de atividade, adequando-a às diretrizes para preservação do meio ambiente. A Agenda Ambiental Portuária foi criada através da Resolução nº 006/98 da CIRM (Comissão Interministerial para os Recursos do Mar).

Segundo Cunha (2006), essa agenda propõe o desenvolvimento de um modelo de gestão ambiental portuária pautado nas políticas de meio ambiente, recursos do mar e recursos hídricos, orientando-se ainda pelas convenções internacionais e pelo Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro. As propostas de ampliação dos portos devem compatibilizar-se com o zoneamento ecológico-econômico da costa e os Planos de Desenvolvimento e Zoneamento devem ser concebidos de acordo com os planos diretores municipais e propostas de revitalização de áreas portuárias.

A Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000<sup>112</sup>, 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. Conhecida como Lei do Óleo, abarca inúmeros preceitos das discussões da IMO, procedimentos e definições existentes nas Convenções citadas neste trabalho. Essa Lei está inserida nos planos e programas exigidos para o Licenciamento Ambiental Portuário.

Em 2001, com a delegação da exploração dos portos para os estados e municípios onde se localizam, surgiu a necessidade da criação de um órgão regulador apropriado para o setor no âmbito federal. Assim, por meio da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, foram criados a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). À ANTAQ coube, entre outras atribuições, representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais. Coube à ANTAQ, também, estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas, bem como normas e padrões

---

<sup>112</sup> Sítio da Presidência da República Federativa do Brasil. Legislação. Leis Ordinárias. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L9966.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9966.htm)> Acesso em: 06 dez. 2009. Legislação internacional – Principais convenções internacionais sobre poluição por óleo no mar. Disponível em: <[http://www.cetesb.sp.gov.br/emergencia/acidentes/vazamento/legislacao/legislacao\\_int.asp](http://www.cetesb.sp.gov.br/emergencia/acidentes/vazamento/legislacao/legislacao_int.asp)> Acesso em: 25 mar. 2010.

a serem observados pelas autoridades portuárias. Ao DNIT coube implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade e ampliação, mediante construção de novas vias e terminais, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na mencionada Lei.

Instituído pela Lei 6.938/81, o CONAMA, órgão consultivo e deliberativo do Sistema Nacional do Meio Ambiente – SISNAMA, define, através de suas resoluções, os empreendimentos potencialmente causadores de impacto ambiental nacional ou regional, estabelece os requisitos mínimos e o termo de referência para realização de auditorias ambientais, as diretrizes gerais e os procedimentos mínimos para a avaliação do material a ser dragado em águas jurisdicionais brasileiras, entre outras atribuições.

Vinculada ao Ministério da Saúde, de relevante influência nos portos, cabem à Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA, entre outras atribuições, as atividades de vigilância epidemiológica e de controle de vetores relativos a portos, aeroportos e fronteiras, as quais serão executadas sob orientação técnica e normativa da área de vigilância epidemiológica e ambiental do Ministério da Saúde. No tocante ao Porto do Rio Grande, as atribuições mais importantes são: o estacionamento, controle de vetores, gestão de resíduos sólidos, vigilância epidemiológica de enfermidades e controle de potabilidade da água<sup>113</sup>.

De influência direta no trabalho operacional do Porto Organizado do Rio Grande e uma das mais importantes, a Norma Regulamentadora (NR) nº 29, de dezembro de 1997, da Secretaria de Segurança e Medicina do Trabalho, subordinada ao Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), tem por objetivo regular a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilitar os primeiros socorros a acidentados e alcançar as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores portuários em operações tanto a bordo como em terra, assim como aos demais trabalhadores que exerçam atividades nos portos organizados e instalações portuárias de uso privativo e retroportuárias, situadas dentro ou fora da área do porto organizado.

---

<sup>113</sup> WOLF, M. A. D. *Análise da gestão ambiental no porto do Rio Grande e seus impactos sobre o ecossistema do estuário da Lagoa dos Patos*. Rio Grande, 2008 [Monografia] – Universidade Federal do Rio Grande. p. 26.



Entre as atribuições da administração portuária (NR citada acima), dentro dos limites da área do porto organizado, compete zelar para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente (o que inclui divulgar à guarda portuária toda a relação de cargas perigosas recebidas do armador ou seu preposto), criar e coordenar o Plano de Controle de Emergência (PCE) e participar do Plano de Ajuda Mútua (PAM). No caso do Porto do Rio Grande (SUPRG), terminais privados e empresas do Distrito Industrial, a articulação para o combate a emergências que interfiram em seu conjunto, estruturado pelo Plano de Auxílio Mútuo (PAM), tem apresentado resultados satisfatórios no combate a sinistros, principalmente no pronto atendimento aos acidentes de derrame de óleo por navios nos terminais do porto organizado<sup>114</sup>.

Ao Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO ou empregador, conforme a mesma NR 29, compete elaborar e implementar o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA no ambiente de trabalho portuário.

As Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) da Diretoria de Portos e Costas (DPC), Marinha do Brasil – Ministério da Defesa, têm por objetivo determinar parâmetros com vistas à proteção ambiental e, quando for o caso, adequação às normas internacionais no âmbito da legislação IMO. As principais Normas NORMAM estão enumeradas no Apêndice 1 desta dissertação.

A NORMAM nº 11, de 20 de janeiro de 2004<sup>115</sup>, estabelece procedimentos para padronizar a emissão de parecer atinente à realização de obras sob, sobre e às margens das águas jurisdicionais brasileiras (AJB) e também padronizar a autorização para as atividades de dragagem e de emissão de parecer atinente a aterros em águas jurisdicionais brasileiras (AJB).

A NORMAM nº 20, de 27 de junho de 2005<sup>116</sup>, dispõe que o Gerenciamento da Água de Lastro de navios se aplica a todos os navios, nacionais ou estrangeiros, dotados de tanques/porões de água de lastro, que utilizam os portos e terminais brasileiros. Representa a internalização dos tratados junto à IMO.

É essencial que os procedimentos de Gerenciamento da Água de Lastro e dos sedimentos nela contidos sejam eficazes e, ao mesmo tempo, ambientalmente seguros, viáveis, que não gerem custos e atrasos desnecessários para o navio e

---

<sup>114</sup> Fonte: Porto do Rio Grande.

<sup>115</sup> Disponível em: [https://www.dpc.mar.mil.br/normam/tabela\\_normam.htm](https://www.dpc.mar.mil.br/normam/tabela_normam.htm) secom@dpc.mar.mil.br  
Acesso em: 06 dez. 2009.

<sup>116</sup> Idem.

para sua carga nem impliquem riscos à segurança da embarcação, dos tripulantes e da navegação.

A NORMAM nº 23, de 7 de agosto de 2007<sup>117</sup>, à luz da Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Embarcações (AFS – *Antifouling System*) e das normas emanadas pela IMO, tem como propósito estabelecer procedimentos referentes ao controle do uso de sistemas antiincrustantes danosos ao meio ambiente marinho ou à saúde humana, de caráter obrigatório, para as embarcações brasileiras cujas obras vivas (incrustações na área submersa do casco) necessitam ser pintadas com sistemas antiincrustantes e para as embarcações estrangeiras que docarem no Brasil para pintura das obras vivas, ou que forem afretadas em regime de AIT (Atestado de Inscrição Temporária).

A Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA)<sup>118</sup> estabeleceu várias atribuições para a Autoridade Marítima, sendo, portanto, o fundamento para a elaboração da NORMAM 23. À medida que novos métodos para vistoria, inspeção e análise forem desenvolvidos, assim como novos sistemas antiincrustantes nocivos ao meio ambiente marinho forem identificados, estas NORMAM serão complementadas e aperfeiçoadas, a fim de atender às novas situações.

A Secretaria Especial de Portos (SEP) foi criada pela Lei nº 11.518, de 05 de setembro de 2007<sup>119</sup>. Tem como atribuições assessorar direta e imediatamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários marítimos e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e terminais portuários marítimos, bem como dos outorgados às Companhias Docas.

Por meio da Portaria SEP nº 104, 29 de abril de 2009, foi determinada a criação e estruturação do Setor de Gestão Ambiental e de Segurança e Saúde do Trabalho nos portos e terminais marítimos, bem como naqueles outorgados às Companhias Docas. No Porto do Rio Grande, através da Ordem de Serviço nº 009, de 07 de agosto de 2007 (SUPRG), o órgão de assessoria ambiental seria elevado à categoria de Divisão de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho, denotando

---

<sup>117</sup> Idem.

<sup>118</sup> Ver Apêndice 1, Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

<sup>119</sup> Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil/\\_Ato2007-2010/2007/Lei/L11518.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11518.htm) Acesso em: 1 abr. 2010.

já uma relativa importância que a administração do porto rio-grandino dedicava à questão ambiental portuária.

Considerando a numerosa legislação ambiental incidente nas operações, estrutura, e na própria orla marítima onde o porto está inserido, poder-se-ia concluir que esta seria suficiente para evitar, controlar e amenizar os impactos ambientais. Entretanto, Kitzmann e Asmus (2006)<sup>120</sup> argumentam: “se nos últimos anos houve melhorias na gestão ambiental nos portos brasileiros, muito se deve ao esforço individual de cada porto em face do pouco realizado pelo poder público nessa área. A grande diversidade de agências reguladoras da atividade portuária, ao atuarem desarticuladamente, geram conflitos de gestão, como se observa no licenciamento ambiental, na dragagem e na capacitação ambiental, entre tantas outras questões”. Acredita-se que um dos caminhos para uma salutar política ambiental seja a construção da Agenda Ambiental dos Portos em âmbito local<sup>121</sup>, adotando compromissos nas atividades com os diferentes atores para uma gestão ambiental de fato.

O Ministério do Meio Ambiente (MMA) e a ANTAQ começaram a promover o desenvolvimento e implantação de agendas ambientais locais dos portos. A orientação proposta pelo MMA indica que as agendas deverão ser desenvolvidas como planos de gestão pactuados entre as administrações portuárias, os órgãos ambientais, os governos locais, grupos da população afetados pelas operações e/ou interessados na pauta de discussões. Para Cunha<sup>122</sup> (2006, p. 1034), há possibilidades de ganhos mútuos numa agenda ambiental para os portos, pois no desenvolvimento de fóruns de negociação ambiental se registram grandes linhas de comportamentos dentro das seguintes orientações:

- As agências ambientais esperam que as atividades econômicas incorporem os regulamentos ambientais em suas práticas;

---

<sup>120</sup> KITZMANN, Dione; ASMUS, Milton L. Gestão ambiental portuária: desafios e possibilidades. *Revista de Administração Pública*, Rio de Janeiro, n. 6, 2006.

<sup>121</sup> A Agenda Ambiental Portuária é um instrumento do Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro e Marinho (Gercom) e tem como objetivo adequar os portos nacionais aos novos padrões ambientais vigentes no país. A implantação da Agenda em Rio Grande, reuniu convidados da área portuária e de órgãos públicos municipais, estaduais e federais, sendo uma das condicionantes da renovação da Licença de Operação do Ibama, concedida em 21 de outubro de 2005. A primeira reunião de implantação da Agenda Ambiental do Porto do Rio Grande ocorreu em 16 e 17 de janeiro de 2006, com posterior envio de propostas ao Ministério do Meio Ambiente para a sua aprovação.

<sup>122</sup> Sociólogo; doutor em Saúde Ambiental pela USP; professor-assistente do Mestrado em Gestão de Negócios da Universidade Católica de Santos (Unisantos). E-mail: icarocunha@unisantos.br

- As empresas esperam que o enquadramento nos regulamentos ambientais respeite as necessidades econômicas e limites de suas atividades;

- O público espera ser levado em consideração pelos regulamentos e pelas atividades econômicas (SUSKIND et al., 2000, apud CUNHA, 2006, p. 1034).

Segundo Kitzmann e Asmus (2006, p. 1051-1052), a “política ambiental de uma instituição é a declaração onde estão princípios e intenções em relação ao seu desempenho ambiental, devendo prover a estrutura para a ação e a definição de seus objetivos e metas”. Nesse sentido, citam o porto de Long Beach, o qual estabeleceu quatro princípios na sua política ambiental que deverão guiar os seus esforços ambientais: 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, e engajar e educar a comunidade sobre o desenvolvimento do porto e seus programas ambientais.

Logo, observa-se a necessidade contínua de uma política eficiente, a médio e longo prazo, abrangendo os processos sociais, tecnológicos e ambientais que ocorrem nos portos, para dar respaldo aos problemas ambientais cada vez mais complexos que surgem na área portuária.

Em atenção ao manuseio da literatura e as discussões existentes no âmbito da IMO, observa-se cada vez mais necessária a participação dos dirigentes brasileiros nos grupos de trabalho abertos nesse organismo, visto que cada vez mais, sem uma efetiva participação brasileira, em prol das leis domésticas, dos países formados em blocos (União Européia), ou mesmo dos EUA, o rol compressor das decisões sobrepuja os anseios dos demais países em desenvolvimento. O caso mais pertinente ocorreu quando da 46ª Sessão do Comitê de Proteção do Ambiente Marinho (MEPC), em Londres, de 22 a 27 de abril de 2001, na sede da IMO: o documento a ser discutido, elaborado pelo secretariado da IMO, estava evidenciado como um documento de “pré-acordo” a respeito das emendas à Regra 13G (regras de navios de casco duplo) do Anexo I da MARPOL 73/78, restando apenas a sua aprovação. Entretanto, graças ao duro embate político provocado principalmente pela delegação brasileira, o pré-acordo foi colocado novamente sob discussão e teve outro encaminhamento (CALIXTO, 2007, p. 136).

Os inúmeros tratados e convenções descritos são frequentemente revistos pela IMO, à luz de acidentes que ocorrem no mundo todo, entretanto o esperado é que realmente se produzam de fato as mudanças de atitudes e comportamentos, e que a legislação seja internalizada nos países e realmente praticada no cotidiano das atividades.

A segurança marítima e a prestação de assistência aos casos de acidentes em que há ameaça à vida humana, à propriedade ou o risco de poluição ambiental são temas que vêm norteando muitas reuniões técnicas entre representantes de vários países costeiros desde o início do século XX. Dessas reuniões resultaram as convenções internacionais, e, a partir da promulgação destas pelos países signatários, surgiram leis específicas. Muitas leis federais e estaduais voltadas à preservação dos mares foram criadas independentemente dessas convenções, por uma série de outros motivos, mas todas têm algo em comum: regulamentar o uso pacífico dos oceanos. Por uso pacífico dos oceanos entende-se que deve ser evitada a poluição decorrente de atividades marítimas e terrestres, a exploração descuidada dos recursos minerais e biológicos, bem como a manipulação de instrumentos bélicos (CNIO, 1998)<sup>123</sup>. No entanto, bem se sabe que não basta a lei existir, é preciso que seja divulgada e compreendida.

Observado o contexto internacional, a regulamentação no âmbito da IMO, da legislação nacional e diversas normas dos órgãos que têm obrigação legal de intervir no Porto Organizado do Rio Grande a fim de evitar acidentes, coibir condutas que provoquem degradação ambiental<sup>124</sup> e atuar para a mitigação dos impactos ambientais, é que se consegue identificar um pouco a origem, evidenciada mais adiante (capítulos 4 e 5), no levantamento dos recursos destinados pela SUPRG nas referidas contas da sua contabilidade, identificadas como sendo as despesas legalmente empenhadas ao atendimento da legislação ambiental<sup>125</sup>.

---

<sup>123</sup> CNIO. *Os usos dos oceanos no século XXI: a contribuição brasileira*. Relatório final à Comissão Nacional Independente sobre os Oceanos (CNIO). 2. ed. Rio de Janeiro, 1998. 133p.

<sup>124</sup> Definida no artigo 3º da Lei nº 6.938/1981.

<sup>125</sup> Segundo Bergamini Júnior (Contabilidade e riscos ambientais. *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, v. 6, n. 11, p. 4, jun. 1999. Disponível em: <[http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev1105.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev1105.pdf)>. Acesso em: 13 jun. 2011), frente a uma ausência de definição clara de custos ambientais (no caso da SUPRG, por ser uma Autarquia de Direito Público, a nomenclatura utilizada no registro dos lançamentos contábeis, apoiada na Lei 4320/1964, é Despesa) que dificulta o processo de implementação da contabilidade ambiental, a metodologia desenvolvida consiste na evidenciação dos custos ambientais ao atendimento dos diversos itens constantes da licença de operação e demais legislação ambiental correlata.

No capítulo a seguir, procede-se à descrição da problemática ambiental dos vários acidentes ambientais acontecidos no Porto do Rio Grande no período de 1993 até 2010, situando o período inicial à época da edição da Lei nº 8.630/93, a Lei de Modernização dos Portos.

## CAPÍTULO 3

### A PROBLEMÁTICA AMBIENTAL NO PORTO DO RIO GRANDE

Neste capítulo serão apresentadas as primeiras iniciativas jurídico-administrativas voltadas ao enquadramento da questão ambiental no dia-a-dia do Porto do Rio Grande, bem como os acidentes marítimos no âmbito de sua área de influência (área do porto organizado) que contribuíram para que, mediante a pressão exercida pelo Ministério Público Estadual, o Porto rio-grandino assumisse uma postura de vanguarda em âmbito nacional quanto ao trato da problemática ambiental.

#### **3.1 Marco inicial da questão ambiental no Porto do Rio Grande – considerações**

Em 07 de novembro de 1991, foi instaurado pela promotoria de Defesa Comunitária (estadual), o inquérito civil nº 21/91, com a finalidade de apurar fatos atentatórios ao patrimônio público, aos trabalhadores que desenvolviam suas atividades na orla portuária e danos ao patrimônio ambiental, em razão de matérias jornalísticas veiculadas na imprensa local e estadual, que noticiavam o depósito de cargas tóxicas e perigosas nas dependências do armazém A-5 do cais do porto local. Tal inquérito originou a Ação Civil Pública 13.615/165, de 1993, que, após várias diligências feitas pelo Ministério Público no porto rio-grandino, verificou o desenvolvimento de atividades potencialmente perigosas e poluentes, sendo para tal imposto<sup>126</sup> o prévio licenciamento ambiental do empreendimento, não só para instalação como também para operação, sendo necessária ainda a realização de Análise de Risco das atividades.

Tendo em vista que era movimentado e armazenado um montante considerável de produtos inflamáveis, peróxidos orgânicos, venenosos, corrosivos e

---

<sup>126</sup> RIO GRANDE DO SUL. Ministério Público Estadual, Ação Civil Pública 13.615/165. Rio Grande, 04 fev. 1993. p. 3.

outros relatados no processo, evidenciando uma omissão do réu, então Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC), em atender as normas ambientais atinentes a essas atividades, desdenhando a potencialidade danosa e os riscos que adviriam à comunidade como um todo, a possibilidade de ocorrência de danos ambientais de proporções não delineáveis, bem como a precariedade das instalações existentes no armazém A-5, é que o Ministério Público Estadual moveu-se no sentido de requerer que a ré, às suas expensas, providenciasse junto à FEPAM<sup>127</sup> a obtenção da licença de instalação e operação de suas atividades, além de outras ações de melhoria nas dependências do armazém A-5.

Após laudos periciais imprecisos e duvidosos quanto à aplicabilidade específica da legislação ambiental, ocasionados inclusive pela contratação de uma empresa especializada a qual forneceu dados superficiais e inconclusivos, aliados às dúbias interpretações das ações a serem tomadas, descritas pela FEPAM, a Ação Civil Pública nº 13.615/165 originou um Protocolo Judicial de Acordo e Cooperação, celebrado entre o DEPRC e o Ministério Público, com o objetivo de pôr fim à ação, de modo a solucionar os problemas ambientais apontados, bem como outros que necessitavam ser corrigidos em razão da atividade portuária. A justificativa do mencionado Acordo foi, principalmente, em decorrência e obediência a imposição legal – considerando os fatos elencados na mencionada ACP – em consonância com a Constituição do Estado do Rio Grande do Sul, e em respeito à legislação brasileira e às normas técnicas definidas pelos órgãos federais e estaduais de proteção ambiental para depósito de cargas tóxicas oriundas da importação, assim como do auto de infração lavrado pela FEPAM em 01 de outubro de 1992, por transgressão a disposições legais atinentes à proteção ambiental no Armazém A-5 e no Píer Petroleiro, ambos no porto da cidade do Rio Grande.

O objeto do compromisso principal do Acordo judicial se referia ao controle e eliminação da poluição existente na totalidade das instalações do Porto do Rio Grande e suas áreas de influência direta e indireta, ocasionando uma série de responsabilidades ao DEPRC e disciplinando atividades a desempenhar com prazos definidos.

Entre os vários compromissos assumidos, destacava-se o de contratar, agora já sob a égide da Lei nº 8666/93<sup>128</sup>, um consultor engenheiro químico especializado

---

<sup>127</sup> Fundação Estadual de Proteção Ambiental Henrique Luis Roessler.

<sup>128</sup> Lei que rege os certames licitatórios, bem como os contratos, na área Pública.



em transporte e armazenamento de cargas tóxicas e eliminação de resíduos perigosos, com obrigações várias<sup>129</sup>, entre elas o de estabelecer um plano de combate a emergências em conjunto com a Defesa Civil.

Um dos principais compromissos assumidos, a contar no prazo máximo de 60 dias, era o de contratar a Fundação Universidade do Rio Grande – FURG para realizar o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e seu correspondente Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) da integralidade da área do Porto do Rio Grande, de acordo com a Resolução nº 001/86 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) para, no máximo de 15 (quinze) meses, apresentar suas conclusões e encaminhamento para licenciamento junto aos órgãos ambientais competentes.

O DEPRC assumiria o compromisso, a partir de então, de centrar sua função gestora, operacional e ambiental do Porto do Rio Grande, em um sistema de Geoprocessamento, o qual conteria todas as informações operacionais atualizadas (operações normais e de emergência), administrativas e de monitoramento ambiental, visando a otimizar as operações portuárias e manter permanentemente informadas as autoridades ambientais, Defesa Civil e usuários autorizados do Sistema.

Outro compromisso assumido pelo DEPRC foi o de contratar um perito especializado em questões ambientais, em mútuo acordo com o Ministério Público (MP), para a fiscalização dos trabalhos do protocolo judicial acordado. O perito teria como atribuição entregar ao MP e ao DEPRC relatórios mensais de fiscalização e regularidade das atividades do DEPRC, com o objetivo de atestar a consecução do Acordo firmado legalmente em 07 de outubro de 1994, entretanto esta data foi alterada, em face da evolução lenta do programa estabelecido para cumprimento do mencionado Acordo, devido a dificuldades geradas por fatores externos, tornando-se a data marco para início das atividades em 15 de maio de 1995.

Em 22 de março de 1996, o acordo firmado entre MP e DEPRC viria a ser conduzido pela Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG – órgão criado em substituição ao DEPRC) no sentido de assumir a parte passiva (responsabilidades) relativa ao Termo de Cooperação firmado, requerendo, através de uma declaração expressa, fosse declarado judicialmente não mais o DEPRC e

---

<sup>129</sup> Ver páginas 106 e 107 da Ação Civil Pública 13.615/165. Rio Grande, 04 de fev. de 1993.

sim a SUPRG a pessoa jurídica responsável pela implementação do Programa acordado.

As mudanças a partir de então não ficariam apenas no nome que administraria o Porto do Rio Grande, pois o porto passava por um processo de modernização e reestruturação, após a implantação e adequação da Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8630/93), gerando ainda dúvidas e ações judiciais quanto à aplicação da mesma frente aos diversos atores envolvidos; também estava em andamento um plano de demissão voluntária proporcionado pelo governo do Estado do Rio Grande do Sul, fato este que representou uma redução de 60% dos quadros da Autarquia e dificultou os trabalhos referentes à concretização do acordo assumido judicialmente pela SUPRG. Cabe mencionar também que a autarquia permanece até os dias de hoje sem quadro próprio, entretanto, na expectativa da aprovação de concursos públicos para provimento das vagas do extinto DEPRC. A solução encontrada ou a existente possível foi a contratação de estagiários e vários cargos comissionados para atender as demandas da área ambiental do porto rio-grandino.

Como consequência e reconhecimento pelos trabalhos realizados na área ambiental, em conjunto, pela SUPRG e o Ministério Público Estadual, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA concedeu a Licença de Operação nº 03/97, considerando o Porto do Rio Grande o primeiro a possuir autorização ambiental para desenvolver suas atividades-fins. Consequentemente, foi também o primeiro porto do país a fazer um Estudo e um Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA), com base nos quais foram estipuladas condicionantes a serem cumpridas para a renovação da Licença nº 03/97.

As ações na área de Meio Ambiente desenvolvidas pelo porto rio-grandino desde então o colocam na vanguarda entre os portos brasileiros, sendo referência nacional para alguns projetos desenvolvidos nessa área. O setor ambiental do Porto do Rio Grande configurava-se desde o Protocolo Judicial de Acordo e Cooperação, como assessoria ambiental<sup>130</sup>, entretanto, com o intuito da adequação à legislação ambiental com vistas a maior eficiência e eficácia dos procedimentos administrativos e operacionais, através da Ordem de Serviço nº 009, de 2007, a Superintendência do Porto do Rio Grande criou a Divisão de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do

---

<sup>130</sup> Fonte: Divisão de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho do Porto do Rio Grande.

Trabalho, à qual compete planejar, organizar, dirigir e controlar as atividades referentes ao Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho da Superintendência do Porto do Rio Grande e do Porto Organizado como um todo, contando com profissionais preparados e qualificados para realizar monitoramentos, desenvolver projetos e atender as questões ambientais pertinentes às áreas do Porto Organizado. De acordo com a Portaria da Secretaria Especial de Portos nº 104/2009, essa estruturação passaria a ser obrigatória em todos os portos e terminais marítimos, inclusive os outorgados às Companhias Docas.

### **3.2 Definição do objeto de estudo e a abrangência ambiental**

A Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG), objeto de estudo desta dissertação, é uma Autarquia Estadual vinculada à Secretaria da Infraestrutura e Logística do Estado do Rio Grande do Sul (RS), criada pela Lei 10.722, de 18 de janeiro de 1996, e tem por incumbência administrar o Porto do Rio Grande, na qualidade de executor da concessão da União ao Estado, como autoridade portuária executiva, coordenando e fiscalizando as diversas entidades atuantes no Porto Organizado, nos termos da Lei Federal nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993; sendo responsável pela exploração e administração do Porto do Rio Grande, na forma do Convênio de Delegação nº 001 - PORTOS/97, firmado pelo Governo Federal com o Estado do Rio Grande do Sul em 1997.

Logo, em consonância e importância para esclarecimentos posteriores, faz-se necessária a definição do ente objeto de estudo, a qual é uma Autarquia. De acordo com Hely Lopes Meirelles,

Autarquias são entes administrativos autônomos, criados por lei, com personalidade jurídica de direito público interno, patrimônio próprio e atribuições estatais específicas. São entes autônomos, mas não são autonomias. Inconfundível é autonomia com autarquia: aquela legisla para si; esta administra a si própria, segundo as leis editadas pela entidade que a criou<sup>131</sup>.

Em sua expressão mais peculiar, as chamadas autarquias administrativas são serviços públicos descentralizados que se destacaram do conjunto da administração

---

<sup>131</sup> As autarquias no ordenamento jurídico. Disponível em: <http://www.professoramorim.com.br/texto.asp?id=371> Acesso em: 27 fev. 2011.

estatal para se organizarem de acordo com as necessidades dos serviços que visam executar.

Entrementes, Diógenes Gasparini (apud MELLO, 1998, p. 104), a respeito do controle das autarquias, faz uma ressalva:

Esses controles não vedam nem inibem, por parte da autarquia, a propositura de medidas judiciais contra os atos abusivos da Administração Pública a que pertence. A autarquia é pessoa jurídica de direito público e como pessoa é sujeito de direitos e obrigações. Pode, ademais, não se conformar com os atos de tutela, por entendê-los ilegais, e tomar, em juízo, as medidas cabíveis com o fito de anulá-los<sup>132</sup>.

Neste enfoque, buscou-se dar uma visão sobre o ente que está sob estudo nesta dissertação, requerendo que se diga que, como ente público, está sujeito, nos registros gerais da contabilidade, à Lei nº 4320/1964. Assim, nosso estudo está diretamente relacionado aos dispêndios realizados pela SUPRG em atendimento da legislação ambiental, verificados nos registros de contabilidade dessa autarquia.

Desta forma é que, em se tratando de um ente controlado pelo Estado, mas detentor de certa autonomia, tem grande relevância para a autarquia o Decreto estadual n.º 33959/1991, que disciplina a obrigatoriedade do Caixa Único no Estado do Rio Grande do Sul, influenciando a situação financeira da autarquia, visto que uma das premissas básicas do Caixa Único está relacionada à centralização da arrecadação geral do Estado, de modo que podem ser retidos recursos da SUPRG que poderiam ser aplicados diretamente no Porto do Rio Grande, inclusive no atendimento das demandas ambientais.

Visando a ser reconhecida a autonomia da Superintendência do Porto do Rio Grande sobre suas receitas financeiras, a Promotoria de Justiça Especializada ingressou na Justiça, em 2006, com uma ação civil pública<sup>133</sup>, pedindo a inconstitucionalidade do Decreto nº 33959/1991 e a anulação do cumprimento do Contrato de Repasse Temporário de Recursos Voluntários Disponíveis, celebrado em 1996 entre a SUPRG e Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Solicitava também que o Estado deixasse de interferir na gerência da contabilidade da SUPRG

---

<sup>132</sup> MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo*. 10. ed. São Paulo: Malheiros, 1998.

<sup>133</sup> *Jornal Agora*, Rio Grande, p. 3, 24 nov. 2006.

e liberasse os recursos provenientes de arrecadações do porto, que estavam retidos no Caixa Único.

A partir dessa representação, o Promotor passou a coletar dados; verificou os riscos e prejuízos sofridos pelo porto rio-grandino devido à centralização de suas receitas no Caixa Único do Estado e citou alguns exemplos: a falta de dragagem no canal de acesso ao porto, as dificuldades operacionais da SUPRG, atraso na implantação das normas de segurança exigidas pelo ISPS Code, a inexistência de corpo técnico na SUPRG e a falta de autonomia de licitação<sup>134</sup>. Conforme o Promotor, foram consideradas também manifestações da ANTAQ, Contadoria e Auditoria Geral do Estado e Tribunal de Contas do Estado, sobre a ilegalidade da retenção dos valores no Caixa Único. Segundo ele, essas entidades notificaram o governador a se abster desse procedimento, que impõe o risco de a União (Brasil) romper o contrato de concessão do porto (Convênio de Delegação nº 001 - PORTOS/97).

A Licença de Operação nº 03/97, expedida em 10 de janeiro de 1997, com validade de 365 dias, continha as seguintes condicionantes:

1. A concessão da licença deverá ser publicada, conforme a Resolução nº 006/86 do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA.
2. O Estudo de Impacto Ambiental e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA deverão ser apresentados até o dia 01 de março de 1997, em consonância com o Termo de Referência específico.
3. A Superintendência do Porto de Rio Grande deverá requerer renovação desta licença num prazo de 30 (trinta) dias antes da sua expiração.
4. O não cumprimento da condicionante nº 2 no prazo determinado acarretará a imediata suspensão desta Licença de Operação<sup>135</sup>.

Destas, se originariam mais 15 condicionantes, nos meses seguintes.

A primeira renovação da Licença, pelo IBAMA, ocorreria em 14 de maio de 1998, por um período de 1460 dias a partir dessa data, determinando vários condicionantes<sup>136</sup> que o empreendedor (SUPRG) deveria acatar. Especialmente os

---

<sup>134</sup> Foi atendida em tese, somente com a edição do Decreto nº 45.516 de 22 jul. 2009, permitindo procedimentos licitatórios à SUPRG, na modalidade Convite, necessários para aquisição de materiais, equipamentos e serviços. Para tal, a modalidade Convite aplica-se para a aquisição bens materiais até o valor de oitenta mil reais, e para obras e serviços, cento e cinquenta mil reais.

<sup>135</sup> Conforme Ofício IBAMA/DIRCOF/DEREL nº 03/97, encaminhado à SUPRG em 10 jan. 1997.

<sup>136</sup> Conforme Ofício IBAMA/DIRPED/PALA, encaminhado a SUPRG em 14 de maio de 1998.

que dizem respeito ao monitoramento das operações de dragagem realizadas no porto do Rio Grande, e também condicionantes específicos que exigiam procedimentos a serem adotados num prazo de 180 dias, demandando a contratação de técnicos, empresas ou órgãos com competência para a apresentação de relatórios e estudos suplementares ao Estudo de Impacto Ambiental realizado pela Fundação Universidade do Rio Grande. Conforme a ACP<sup>137</sup> impetrada pelo Ministério Público Federal, mesmo não atendidas as recomendações constantes no EIA/RIMA, foi renovada a Licença de Operação, durante a vigência qual a SUPRG deveria, por exemplo, apresentar programa de monitoramento da atividade de dragagem, fazer testes de bioacumulação de metais pesados em peixes, bem como acompanhar trabalhos relacionados às alterações morfológicas dos principais organismos aquáticos do estuário.

Realizado o EIA/RIMA do Porto do Rio Grande, de acordo com a Resolução 001/86 do CONAMA<sup>138</sup>, e concluído em 1997, o mencionado estudo recomendou também uma série de medidas em termos de mitigação de impactos, riscos das atividades portuárias e seu gerenciamento, melhorias da infraestrutura etc., condicionantes que exigiram/exigem recursos para serem atendidas.

Segundo Kitzman (2000, p 15)<sup>139</sup>, a Análise Preliminar de Riscos – APR, realizada no contexto do EIA/RIMA do Porto do Rio Grande, indicou que o maior risco ligado às operações rotineiras seria o derrame de óleo diesel ou de óleo de soja e o derrame de alguma carga perigosa no estuário, como consequência de um acidente náutico de grande porte. Essa APR se ateu aos riscos inerentes às instalações fixas em terra. Quanto à navegação no estuário, foi realizada uma analogia com um estudo realizado na Grã-Bretanha<sup>140</sup>, considerado aplicável ao porto do Rio Grande. O estudo envolveu as operações de navegação, atracação e operação de navios com cargas tóxicas diversas, sendo analisados os cenários acidentais de encalhe, colisão entre navios e colisão de navio com píer. Foi concluído que o risco associado às operações estudadas estava na faixa do tolerável. Assim, o EIA/RIMA concluiu que “os riscos gerados pela navegação no

<sup>137</sup> Relatos do Processo nº 2008.71.01.001393-6/RS, p. 03 e 04, autor: Ministério Público Federal.

<sup>138</sup> Conselho Nacional do Meio Ambiente.

<sup>139</sup> KITZMANN, Dione Iara Silveira. *Capacitação e educação ambiental dos trabalhadores portuários avulsos (TPA's) do Porto do Rio Grande, RS: uma visão integrada*. Rio Grande, out. 2000. Dissertação [Mestrado] – Fundação Universidade Federal do Rio Grande.

<sup>140</sup> O estudo em questão é o capítulo referente a portos, constante no relatório *Major hazard aspects of the transport of dangerous substances* - Advisory Committee on Dangerous Substances, apud Kitzmann, 2000, p. 15.

Porto do Rio Grande podem ser considerados como toleráveis pelos padrões britânicos”. No entanto, o estudo inglês ressalta que “os padrões de gerenciamento, comunicação e treinamento devem ser elevados para minimizar as possibilidades de falhas humanas que possam levar a grandes acidentes”. O fato ocorrido com o navio bandeira maltesa *Bahamas* na área portuária de Rio Grande (entre agosto de 1998 e abril de 1999) é um exemplo do que pode ocorrer quando esses padrões não são levados em conta. O incidente em questão ocorreu por falhas em todos esses padrões recomendados e não devido a qualquer um dos cenários analisados no EIA/RIMA.

As gestões do IBAMA<sup>141</sup> no sentido de fazer a autoridade portuária implementar alguns dos mencionados instrumentos de controle ambiental no Porto Organizado do Rio Grande remontam ao ano de 2002, no qual tiveram início as tratativas relativas à segunda Renovação da Licença de Operação 03/97. De acordo com o Parecer Técnico nº 95/2005 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA, já em fevereiro de 2002 o IBAMA instava a SUPRG a realizar o Estudo de Análise de Risco, um Programa de Gerenciamento de Risco para todo o complexo portuário (Porto Velho e Porto Novo), incluindo um Plano de Ação de Emergência, assim como a apresentar relatórios das atividades do Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos. Em resposta encaminhada pela SUPRG em maio de 2002 a adequação às exigências não atendia ao solicitado. O parecer técnico do IBAMA nº 08/2003, elaborado em janeiro de 2003, concluiu que a regularização do empreendimento exigia a apresentação do Estudo de Análise de Risco – EAR; do Programa de Gerenciamento de Risco – PGR, incluindo o Plano de Ação de Emergência e o esclarecimento do destino dos resíduos tóxicos e daqueles provenientes de embarcações e terminais. Em Dezembro de 2003, por meio do ofício nº 063/2003-COLIC/CGLIC/DILIQ/IBAMA, o IBAMA reiterou as exigências citadas.

Em maio de 2004, dando continuidade ao processo de segunda renovação da L. O. nº 03/97, uma vistoria técnica da equipe de licenciamento ambiental (IBAMA) à área portuária colheu subsídios para a formulação das condicionantes a integrar a pretendida licença, sem prejuízo do atendimento às exigências pendentes. Quanto às exigências pendentes, a SUPRG apresentou, em novembro de 2004, documentação relativa ao atendimento de algumas e não apresentou documentação

---

<sup>141</sup> Relatos do Processo nº 2008.71.01.001393-6/RS, p. 05. Autor: Ministério Público Federal.

consistente a outras. Frente à inobservância ou incapacidade em atender as exigências, o IBAMA incorporou à segunda renovação da Licença de Operação nº 03/97 condicionantes<sup>142</sup> que obrigam a SUPRG a fazê-lo. Por exemplo, a apresentação do Plano de Gerenciamento de Riscos foi convertida em sua condicionante nº 2.5 e a implantação – imediata – do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, em sua condicionante nº 2.7. Como alternativa “emergencial” à ausência de Estudo de Análise de Risco, sugeriu então o Instituto a incorporação dos Estudos de Análise de Riscos dos Terminais e Instalações Portuárias e a consolidação dos Planos de Emergência Individuais em um Plano de Contingência local (condicionante 2.3).

Em 21 de outubro de 2005<sup>143</sup>, o IBAMA expediu a renovação da licença de operação nº 03/97, por mais oito anos, referente à continuidade das atividades de gestão e operações portuárias realizadas na área do Porto Organizado do Rio Grande, contemplando, ainda, as operações de dragagem de manutenção do calado nos canais de navegação, bacias de evolução e cais de atracação, bem como a operação da ampliação do cais do Porto Novo. De acordo com a ACP 2008.71.01.001393-6/RS, mesmo ciente de que as exigências estabelecidas para a renovação da licença não foram atendidas, o IBAMA autorizou a SUPRG a manter a “continuidade das atividades de gestão e operações portuárias realizadas na área do Porto Organizado do Rio Grande”.

De acordo com a Resolução CONAMA n.º 237, compete ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA o licenciamento ambiental do Porto do Rio Grande (SUPRG), bem como a análise ao atendimento das condicionantes da licença de operação, imputando-lhe multas em caso de descumprimento.

No caso da Licença de Instalação nº 163/02<sup>144</sup>, expedida pelo IBAMA para obra no cais do Porto Novo, através da análise, a SUPRG foi submetida a 13

---

<sup>142</sup> Relatos do Processo nº 2008.71.01.001393-6/RS, p. 05. Autor: Ministério Público Federal.

<sup>143</sup> Conforme Ofício IBAMA, encaminhado à SUPRG em 21 out. 2005.

<sup>144</sup> Renovação da Licença de Instalação em 10 de março de 2004, relativa à construção do cais estaqueado, com aproximadamente 450m de extensão e 7,80m de largura, para melhoramento do cais do Porto Novo, localizado no município de Rio Grande/RS. Esta Renovação autorizou ainda a execução das atividades de dragagem no volume estimado de 32.500m<sup>3</sup>. O material oriundo da dragagem foi depositado na região da “Coroa do Boi”.



condicionantes, das quais, segundo a ACP<sup>145</sup>, a Superintendência não atendeu a sete. Foi lavrada multa contra a autarquia por tal descumprimento.

Ainda por meio dos relatos da mencionada ACP, por ocasião do licenciamento da dragagem emergencial de 745.000m<sup>3</sup> de sedimentos, em 12 de novembro de 2003, as condicionantes da Licença de Operação nº 355/2003, de um total de 17, não foram satisfatoriamente atendidas, sendo novamente emitida multa pelo IBAMA contra a SUPRG.

No que tange à regularização ambiental, a SUPRG obteve ainda a Licença de Operação nº 325/2003, de junho de 2003, válida por 12 meses, emitida pelo IBAMA, com 19 condicionantes, autorizando a dragagem emergencial de 2.185.000m<sup>3</sup> de sedimentos no canal de acesso ao Porto do Rio Grande – Trechos I e II.

### **3.3 Sinopse dos acidentes ambientais no Porto Organizado do Rio Grande**

Ao definir as questões globais para o futuro, Rosseti (1997)<sup>146</sup> considera que estas estão relacionadas a quatro<sup>147</sup> *macroconflitos*, dos quais dois (competitividade e expansão do emprego; e expansão da produção e preservação ambiental) estão diretamente relacionados com o que está ocorrendo no sistema portuário brasileiro em geral e no porto do Rio Grande em particular. Por sua vez, a busca da expansão da produção significa o aumento do potencial de impacto ambiental dos sítios portuários, devido à expansão física e intensificação dos fluxos comerciais (operacionais), conforme verificado no estudo de impacto ambiental do Porto do Rio Grande (TAGLIANI; ASMUS, 1997)<sup>148</sup>.

Nesse sentido, ano após ano, a movimentação de carga no porto do Rio Grande registra importantes aumentos percentuais em relação aos exercícios anteriores; em paralelo, há um incremento na quantidade e tamanho dos navios que ingressam no porto, perfazendo um cenário, em conjunto com as condições meteorológicas, de aumento da exposição a riscos (riscos de manobra). As intempéries podem ocasionar: pouca visibilidade, ventos fortes, chuva intensa e

---

<sup>145</sup> Relatos do Processo nº 2008.71.01.001393-6/RS. p. 05. Autor: Ministério Público Federal.

<sup>146</sup> Apud KITZMANN, 2000, p. 7-8.

<sup>147</sup> Os outros dois *macroconflitos* são: a consolidação da nova ordem geopolítica; e a universalização do desenvolvimento (ROSSETI, 1997, apud KITZMANN, 2000, p. 8

<sup>148</sup> TAGLIANI, P.R.A.; ASMUS, M.L. (Coords.). *Estudo de impacto ambiental do Porto de Rio Grande*, RS. Fundação Universidade do Rio Grande. Documento Técnico, 1997. 850p.

marolas, o radar dos navios não capta (ou confunde) as bóias que demarcam o canal de acesso ao porto, bem como em condições de correnteza forte de vazante (sentido-norte sul) ou enchente (sentido sul-norte) pode ocorrer o deslocamento das bóias de sinalização da posição original no canal navegável. Verifica-se, também, o fluxo de embarcações comuns (barcos pesqueiros) que circulam no mesmo local e que não estão bem equipadas, favorecendo sobremaneira situações de risco.

Donaire<sup>149</sup> (1999, p. 20) pondera que, em muitos casos o crescimento econômico está afeto à deterioração física do ambiente, a condições insalubres de trabalho, exposição a substâncias tóxicas, discriminação a certos grupos sociais, deterioração urbana e outros problemas sociais. De acordo com o exposto e com a finalidade de demonstrar os acidentes ambientais originados pela atividade portuária direta, principalmente aqueles ocasionados pela atividade econômica de movimentação de cargas diversas, existentes nos terminais do Porto Organizado do Rio Grande, é que se realizou a coleta de dados, tendo como marco inicial a edição da Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8630) de 1993 até 2010, os quais em decorrência originaram, ao Porto do Rio Grande, despesas ambientais de reparação e contenção - muitas vezes de difícil identificação do causador do dano ambiental - comumente noticiados nos jornais locais os quais serão relatados a seguir.

A pesquisa de coleta de dados, foi realizada no jornal *Agora*, da cidade do Rio Grande, de 1993 até 2010, a fim de evidenciar os acidentes ocorridos no porto do Rio Grande nesse período, a partir da entrada em vigor da Lei de Modernização dos Portos, a qual mudou consideravelmente a atuação dos atores portuários, entretanto com ênfase limitada<sup>150</sup> em relação ao atendimento das demandas com o meio ambiente.

Na época o porto rio-grandino passava por importantes definições, como a transferência da direção geral do então DEPRC de Porto Alegre para Rio Grande, dúvidas sobre o futuro da concessão, com a perspectiva do término do contrato com o Governo Federal que findaria em 1994, tendo sido inclusive cogitada, na época da homologação da Lei de Modernização dos Portos, a municipalização do porto, pois

---

<sup>149</sup> DONAIRE, Denis. *Gestão ambiental na empresa*. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1999. p. 20.

<sup>150</sup> Lei 8.630/1993. Seção II – Da Administração do Porto Organizado. Art. 33. A Administração do Porto Organizado é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado. Parágrafo 1º: Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do Porto: Inciso VII – fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente.

verificava-se através de denúncias em jornais<sup>151</sup> o desleixo das administrações do DEPRC e do Governo do Estado para com o sucateamento do porto rio-grandino e a existência de dificuldades financeiras irreversíveis, e que o DEPRC, conforme o então Diretor-Geral, Vidal Áureo Mendonça, “só não estaria falido porque era um ente público”.

Também data de 1993 o início da Ação Civil Pública 13.615/165, a qual redundou na obrigação do porto em destinar recursos para mitigar os impactos da sua atividade. Nesse sentido, observados os acidentes, é que as autoridades e órgãos ambientais já demonstravam a preocupação pela inexistência de maior atenção para com o meio ambiente no porto rio-grandino, devido também ao grande número de navios contendo os mais diversos produtos tóxicos, que circulavam no porto.

Sem um zoneamento específico que determinasse, entre outras definições, a operação por tipologias de cargas nos diversos locais do porto e terminais existentes à época, por denúncia da Secretaria de Saúde do município do Rio Grande e também da Promotoria Estadual, a FEPAM interditou uma área pertencente ao DEPRC, localizada na região central do município de Rio Grande, que estava sendo usada para o descarregamento de farelo de soja por um operador portuário, fato que vinha causando incômodo respiratório aos moradores e trabalhadores das redondezas. Efetuada a vistoria, a FEPAM acabou optando pela imediata suspensão do descarregamento do produto no local<sup>152</sup>, exigindo que fosse destinado local adequado para tal atividade, demonstrando as primeiras ações efetivas dos órgãos ambientais com vistas ao enquadramento de parâmetros estipulados pelas normas ambientais ao porto rio-grandino.

No ano de 1993 era garantido o Conselho de Autoridade Portuária – CAP para o município de Rio Grande, independente das demais cidades portuárias do Estado do Rio Grande do Sul, pois na época a Secretaria Estadual dos Transportes insistia em que se deveria centralizar em um único Conselho com sede em Porto Alegre.

No mesmo ano de 1993, o porto marítimo gaúcho, após ter rebaixado de 40 para 38 pés o calado do seu canal de acesso na Barra, teve também reduzido o calado do canal de acesso ao Porto Novo de 29 para 26 pés, com a falta de recursos para dragagem nos dois pontos, confirmando o assoreamento do canal de

---

<sup>151</sup> Jornal *Agora*. Rio Grande, 16 mar. 1993, p.1.

<sup>152</sup> Jornal *Agora*. Rio Grande, 16 abr. 1993, p. 3.

acesso ao porto, reduzindo a capacidade de operação e expondo a riscos a navegação, pois havia relatos de que alguns navios “entravam arrastando”, sugerindo a existência da formação de “bancos” em alguns pontos do canal.

### **3.4 Cenário dos acidentes ambientais no Porto Organizado do Rio Grande no período de 1993 a 2010**

Considerando a escassa bibliografia referente aos acidentes ambientais ocorridos no Porto do Rio Grande no período de 1993 a 2010, optou-se por realizar a pesquisa na Biblioteca Rio-Grandense, especificamente no jornal *Agora*, diário de circulação local (Rio Grande) e regional. Os fatos noticiados – de relevância ambiental –, envolvendo também circunstâncias acidentais, ou que foram propensos a provocar acidentes ambientais, compreendem diferentes locais, desde o perímetro delineado no zoneamento portuário – o Porto Organizado do Rio Grande –, zonas limítrofes e áreas de influência dos impactos diretos e indiretos da atividade portuária.

O que se verificou no início do levantamento dos dados, foi o despreparo dos órgãos públicos a essas circunstâncias acidentais, ocasionado em alguns casos por falta de regulação da legislação ambiental ou pelo despreparo e falta de pessoal para atender as múltiplas funções da atividade portuária. Relatos de um jornal local, à época, nos fornece um exemplo, disso, pois quando de um acidente com botijões de carga inflamável na orla portuária, um representante do sindicato dos condutores de veículos rodoviários que prestava serviços ao DEPRC relatou que o condutor a quem era solicitado o serviço de transporte nem sequer ficava sabendo que tipo de carga seria transportada<sup>153</sup>.

A seguir, apresentamos sinopses de notícias e relatórios relacionados aos fatos mais relevantes – acidentes e outros – de natureza ambiental, circunscritos ao período de 1993 a 2010, recorte temporal considerado para os propósitos deste trabalho:

1- Em agosto de 1993, o Diretor do Museu Oceanográfico de Rio Grande relatava o aparecimento de mais de 200 pinguins mortos na praia do Cassino – balneário pertencente ao município do Rio Grande – e adjacências do porto rio-

---

<sup>153</sup> ACIDENTE com botijões de carga inflamável na orla portuária. Jornal *Agora*. Rio Grande, 02 jul. 1993, p. 3.

grandino, encontrados com o corpo coberto de óleo<sup>154</sup>. O oceanólogo Lauro Barcellos, diretor do Museu, frente à situação, expôs sua indignação, “As pessoas pensam que o oceano é lata de lixo e tudo jogam nele, inclusive o óleo dos navios, que acaba provocando o stress nesses animais que estão em trânsito”. Na ocasião a equipe do Museu encontrou também um leão-marinho no Saco da Mangueira, muito debilitado. Nessa época o porto rio-grandino não contava ainda com o monitoramento ambiental dessas espécies, atividade que surgiu anos mais tarde.

Com certa frequência, à época, manchas de óleo seriam avistadas na orla portuária, e em outubro de 1993 foram registradas manchas de óleo combustível de navio no cais do Armazém A-1, no Porto de Rio Grande. Cerca de 200 litros de óleo foram removidos pelo então DEPRC, a pedido da FEPAM. Entretanto, apesar das vistorias em navios que se encontravam próximos do local, não foi definida a origem do óleo derramado.

2- Novamente, agora em março de 1994, um problema ocorrido durante o abastecimento de combustível no navio *Hawk One*, de bandeira cipriota, causou um derramamento de óleo na área próxima ao Armazém 4 do Porto do Rio Grande. Logo que foi detectado o derramamento, o Comando da Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul comunicou à FEPAM e ao IBAMA, os quais vistoriaram o local para apurar as causas do acidente e tomar medidas de segurança para conter e retirar a mancha de óleo. O navio foi multado e somente liberado após o pagamento da multa e a apuração das causas do acidente<sup>155</sup>.

3- Em consequência de um acidente de trânsito, a carga tóxica (trióxido de arsênio) de um caminhão ficou exposta por vários dias, no acostamento da rodovia BR392, em março de 1994. O produto é nocivo a saúde humana: em contato com a pele, determina o aparecimento de dermatites, inchaços, queimações e erupções. Em contato com os olhos, causa conjuntivite e até mesmo a cegueira. Durante os trabalhos de remoção do produto tóxico, supervisionado pelo engenheiro químico Mauro Moura, da FEPAM, ficou evidente o despreparo da empresa autuada, pois os trabalhadores contratados para esse serviço se mostravam resistentes ao uso dos equipamentos de segurança e não constituíam mão-de-obra especializada<sup>156</sup>.

---

<sup>154</sup> PINGUINS morrem na praia e leão-marinho aparece no Saco da Mangueira. *Jornal Agora*. Rio Grande, 05 ago. 1993, p. 3.

<sup>155</sup> NAVIO multado por derramar óleo no mar. *Jornal Agora*. Rio Grande, 12 e 13 mar. 1994, p. 3.

<sup>156</sup> ACIDENTE com carga tóxica. *Jornal Agora*. Rio Grande, 23 mar. 1994, p. 3.

4- Com uma carga de 138 mil toneladas de minério de ferro e 2350 toneladas de óleo combustível, e correndo o risco de afundar, o navio *Kamari*, de 261 metros de comprimento, foi fundeado, em abril de 1994, a sudeste de Rio Grande, após ter saído de águas uruguaias, onde aguardava reparos.



Foto: navio *Kamari*<sup>157</sup>

Na continuidade da operação de remoção do navio, entretanto, o mesmo foi tomado pela Marinha do Brasil, haja vista a resistência do comandante do navio e seus tripulantes – tendo inclusive vários tripulantes abandonado o navio – na colaboração para a remoção para águas mais seguras da costa gaúcha. A atuação da Marinha nesse caso foi respaldada na Constituição Federal e em instrumentos legais e acordos internacionais, principalmente na Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar, a fim de evitar ou minimizar o risco de desastre ambiental, garantir a segurança da navegação e prevenir danos a terceiros. O maior risco, além dos enumerados acima, estava na hipótese de esse navio estar transportando lixo atômico sob o minério de ferro, fato que gerou maior comoção, pois os diversos órgãos estaduais e federais não possuíam condições técnicas para realizar a avaliação da carga. Apesar de todos os esforços no sentido de reparar as fissuras, o navio acabou afundando a 75 milhas da costa gaúcha, à profundidade de 86 metros, com a carga e mais 2.350 toneladas de óleo combustível<sup>158</sup>.

5- Um acidente com o navio *Focomar*, de bandeira das Bahamas, em 19 de maio de 1994, causou o encalhe da embarcação em um banco de areia na saída do canal da Barra de Rio Grande, a cerca de três quilômetros fora da barra. A carga de

<sup>157</sup> Disponível em: [http://www.marinetraffic.com/ais/pt/showallphotos.aspx?imo=9399492#top\\_photo](http://www.marinetraffic.com/ais/pt/showallphotos.aspx?imo=9399492#top_photo). Acesso em: 26 jun. 2011.

<sup>158</sup> NAVIO de bandeira cipriota pode afundar na costa de Rio Grande. *Jornal Agora*. Rio Grande, 16 e 17 abr. 1994, p. 5.

soja era destinada a Itália. O acidente, provocado pela descida da âncora em momento indevido, pode ter ocorrido por um erro do operador ou desentendimento entre a tripulação (suspeita-se de “tripulação considerada como de conveniência”)<sup>159</sup>.

6- O navio *Lady Jannicke*, de bandeira norueguesa, foi autuado e multado pela Capitania dos Portos, por poluir as águas do canal de acesso ao Superporto do Rio Grande. O navio atracou no cais na manhã de segunda-feira, 23 de maio de 1994, e no dia seguinte os tripulantes iniciaram uma operação de limpeza dos porões, que possuíam resíduos de óleo de soja. A gerência da FEPAM também foi acionada, e explicou que a substância encontrada na água é resultante da reação do óleo de soja com os produtos usados na limpeza dos porões, caracterizando a agressão ambiental. Entretanto, a gerente da FEPAM informou que, devido ao baixo valor das multas, alguns navios ignoram as regras sobre esse procedimento<sup>160</sup>.

7- Em artigo publicado no jornal *O Estado de São Paulo*, o consultor da Diretoria de Portos e Costas da Autoridade Marítima, João Francisco Chagas, alerta que, depois de serem expulsos do tráfego do Hemisfério Norte, os proprietários de embarcações sem condições mínimas de segurança estão utilizando seus navios nas costas brasileiras, aumentando os riscos de acidentes no litoral. Ele lembra que começam a se tornar comuns as notícias da presença de navios com padrões de segurança “sub standard” em portos brasileiros e alerta que a falta de vigilância e de providências enérgicas pode resultar na dura pena de o Brasil se tornar um paraíso de “sucatas navegantes”<sup>161</sup>.

8- A preocupação com embarcações que transportavam combustíveis líquidos derivados de petróleo e álcool a granel levou a Diretoria de Portos e Costas (DPC), em conjunto com o Comitê Técnico para a Bacia do Sudeste – CTBS<sup>162</sup>, em novembro de 1994, a estabelecer requisitos mínimos para a construção dessas embarcações, as quais passaram a adotar fundo e costado duplo na região dos

---

<sup>159</sup> ACIDENTE causa avarias em navio na saída da barra. *Jornal Agora*. Rio Grande, 20 maio 1994, p. 3.

<sup>160</sup> CAPITANIA e FEPAM multam navio que poluiu águas do canal. *Jornal Agora*. Rio Grande, 26 maio 1994, p. 3.

<sup>161</sup> ARTIGO do jornal “O Estado de São Paulo”. *Jornal Agora*. Rio Grande, 26 maio 1994, p. 7.

<sup>162</sup> O CTBS assessora o Capitão dos Portos em assuntos que afetam a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção da poluição nas águas.

tanques de carga, a fim de prevenir a poluição das águas em caso de avaria proveniente de acidente de navegação<sup>163</sup>.

9- A Inspetoria dos Portos do Ministério da Saúde em Rio Grande, responsável pela inspeção nos portos e navios que aqui aportam, a 02 de maio de 1995 demonstrava a preocupação com o lixo naval: “todos sabem que o lixo naval existe, e muitas vezes é jogado pelos tripulantes de navios em alto mar”. A legislação à época existente dizia que o lixo poderia ser recolhido por empresas especializadas e enterradas num local previamente determinado pelos órgãos de saúde no Município, entretanto não existia legislação que exigisse a retirada desse lixo do navio, fato constatado frequentemente nas fiscalizações desse órgão<sup>164</sup>.

10- Atracou no Porto de Rio Grande, no dia 18 de maio de 1995, o navio de bandeira malaia *Mulpha Sibú*, que esteve no porto de Durban, na África do Sul, no último dia 2 e depois veio para o Estado do Rio Grande do Sul, chegando primeiro a Porto Alegre, onde carregou 23 mil toneladas de soja e farelo. Embora todo o lixo proveniente do exterior tenha sido incinerado em Porto Alegre, a Inspetoria de Saúde dos Portos em Rio Grande, através do médico-chefe Paulo Ricardo Nunes, determinou que todo o lixo acumulado desde a saída do porto da Capital gaúcha fosse incinerado a bordo do navio. A determinação da incineração se deu à época, devido a ocorrência do vírus “Ebola”, que causou muitas mortes no oeste da África. A tripulação do navio era composta por filipinos, indianos e paquistaneses<sup>165</sup>.

11- Um tripulante ucraniano de 25 anos, maquinista do navio *Azija*, de bandeira cipriota, atracado no Terminal da Incobrasa, do Porto de Rio Grande, em junho de 1995, foi internado na UTI da Santa Casa de Rio Grande, com malária, e seu estado foi atestado como grave. O fato mobilizou, além da Inspetoria de Saúde dos Portos e vários médicos rio-grandinos, o setor de Epidemiologia da Secretaria de Saúde e do Meio Ambiente do Estado, o qual enviou técnicos ao Município para acompanhar o caso. Em virtude de não ser doença comum, os medicamentos para o paciente foram solicitados junto ao Ministério da Saúde, o qual acionou o Serviço de

---

<sup>163</sup> NORMAS para o transporte de combustíveis líquidos derivados de petróleo e álcool a granel. *Jornal Agora*. Rio Grande, 05 e 06 nov. 1994, p. 3.

<sup>164</sup> LIXO naval: Inspetoria dos Portos quer atuar na fiscalização. *Jornal Agora*. Rio Grande, 01 e 02 maio 1995, p. 4.

<sup>165</sup> NAVIO “Mulpha Sibú” teve seu lixo incinerado a bordo. *Jornal Agora*. Rio Grande, 18 maio 1995, p. 4.



Epidemiologia do Estado do Rio Grande do Sul, que enviou de Porto Alegre os medicamentos necessários<sup>166</sup>.

12- O chefe da equipe de fiscalização do IBAMA, em 24 de abril de 1996, autuou o comandante do navio norte-americano *Frances Hammer* e a empresa Astro Martine, por causar degradação ambiental e fazer com que o corpo d'água ficasse com qualidade inferior à classificação oficial. A autuação resultou de um derrame de óleo de motor ocorrido junto ao cais de fertilizantes, no Porto Novo, quando a empresa Astro Martine fazia uma limpeza nos tanques do navio. O chefe da equipe do IBAMA informou também que a empresa autuada foi obrigada a limpar o local e coletar o óleo derramado, perfazendo 200 litros<sup>167</sup>.

13- Entre 5 e 8 de agosto de 1996, contando com palestrantes nacionais e internacionais, realizou-se o Seminário Internacional sobre Resíduos Sólidos de Portos, Aeroportos e Fronteiras. O seminário, organizado pelo Posto Portuário de Rio Grande – Serviço de Vigilância Sanitária, pelo Mestrado em Educação Ambiental da FURG e pela Seccional Regional Sul da Associação Brasileira de Engenharia Ambiental – ABES, teve entre os palestrantes o consultor da Organização Marítima Internacional – IMO Francisco Pizzaro (Chile), que falou sobre os guias latino-americanos de recepção de resíduos sólidos e sua relação com o convênio MARPOL 73/78<sup>168</sup>.

14- Em setembro de 1996, o armazém A-5 do Porto de Rio Grande, usado para armazenamento de cargas tóxicas ou perigosas, foi interditado pela Vigilância Sanitária, por estar fora dos padrões sanitários exigidos e abrigar produtos diversos daqueles para cujo armazenamento fora designado e licenciado pela FEPAM<sup>169</sup>.

15- Em dezembro de 1996, o Ministério da Marinha, por meio da Diretoria de Portos e Costas – DPC, resolveu editar e divulgar uma lista dos navios mercantes estrangeiros que visitam os portos brasileiros e apresentam elevado índice de detenção, deficiências, restrições e impedimento de carregamento. De acordo com a DPC, no Brasil, os acidentes envolvendo graneleiros (embarcações que transportam produtos sólidos soltos, como minérios, grãos e cereais), em passado recente, acarretaram elevados prejuízos para a economia nacional e para a administração

---

<sup>166</sup> TRIPULANTE chega a Rio Grande com malária. *Jornal Agora*. Rio Grande, 08 jun. 1995, p. 3.

<sup>167</sup> RESPONSÁVEIS pelo derrame de óleo são multados pelo IBAMA. *Jornal Agora*. Rio Grande, 26 abr. 1996, p. 3.

<sup>168</sup> SEMINÁRIO sobre resíduos sólidos. *Jornal Agora*. Rio Grande, 08 ago. 1996, p. 3.

<sup>169</sup> VIGILÂNCIA Sanitária interdita armazém A-5 do porto. *Jornal Agora*. Rio Grande, 20 set. 1996, p. 1.

pública. Em todos os acidentes ocorridos na costa brasileira há incidência de problemas estruturais e foram constatadas condições precárias de conservação dos navios graneleiros, apesar de mantidos em classe por Sociedades Classificadoras reconhecidas pelos seus países de bandeira<sup>170</sup>.

16- A SUPRG realizou, em meados de 1997, a operação de retirada de 3,6 mil litros de óleo Ascarel, produto altamente tóxico e cancerígeno, do Armazém A-5 do porto. O Ascarel, óleo isolante, durante 20 anos foi utilizado nos transformadores da rede elétrica do porto, mas foi substituído por outros óleos (sintéticos) sem essa propriedade maligna. O produto estava guardado havia um ano no A-5. A SUPRG fez uma licitação e contratou uma empresa especializada em prestação de serviços na área de meio ambiente, para a retirada do produto do armazém. Como o óleo estava acondicionado em tonéis, segundo o engenheiro de segurança do porto, tanto o óleo como os tonéis tiveram de ser incinerados. A medida visava a adequar o porto às normas de segurança e não agressão ao meio ambiente. Após novo acondicionamento, o produto foi embarcado pelo porto de Rio Grande com destino à Inglaterra, depois seguiu por via rodoviária para o País de Gales, para ser incinerado em câmaras especiais, a 1200°C<sup>171</sup>.

17- O Código Internacional para o Gerenciamento da Operação Segura de Navios e para a Prevenção da Poluição – ISM CODE entrou em vigor em julho de 1998. No Brasil, segundo a DPC, órgão da Marinha responsável pela fiscalização do cumprimento do código no País, a partir de então passou a ser exigido como parte da rotina da fiscalização das embarcações. Os proprietários de navios que não procederem ao cumprimento das normas, como consequência, encontrarão dificuldades em contratar seguros, visto que as seguradoras começam a exigir o certificado<sup>172</sup>.

18- Durante uma operação de descarga, em julho de 1998, um contêiner foi colocado em cima de um caminhão a ser transportado até a área de importação, mas, segundo informações dos operadores, o eixo do caminhão quebrou, provocando a queda do contêiner. Em consequência do acidente, vazaram duas embalagens de 100 litros de ácido fórmico na linha de cais do Porto Novo, próximo ao Armazém A-4. Para neutralizar a ação do ácido, foi colocada areia sobre o

---

<sup>170</sup> DPC quer evitar carregamento de navios precários. *Jornal Agora*. Rio Grande, 05 dez. 1996, p. 3.

<sup>171</sup> PORTO começa retirada de carga tóxica do A-5. *Jornal Agora*, Rio Grande, 11 jun. 1997, p. 3.

<sup>172</sup> ISM CODE já está em vigor. *Jornal Agora*, 24 jul. 1998, p. 3.

produto derramado e a área foi isolada para evitar a aproximação de pessoas. O ácido é corrosivo e em contato direto provoca queimaduras na pele, irritação nos olhos, mucosa da boca e vias respiratórias. Em contato com a umidade do ar, exala um cheiro forte, que pode causar náuseas e tontura. A areia usada para neutralizar a ação do produto será colocada em embalagem apropriada e depositada em local a ser definido pelo IBAMA. A área em que caiu o ácido ficará interditada por três dias, até os resquícios do produto se evaporarem totalmente<sup>173</sup>.

19- Às 22 horas do dia 30 de agosto de 1998, a Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul, na cidade do Rio Grande, foi informada por um guarda portuário que o navio-tanque *Bahamas*, carregado com ácido sulfúrico, estava adernado no terminal da empresa Fertisul, no porto local<sup>174</sup>.



Fonte: Marinha do Brasil<sup>175</sup>

As primeiras constatações eram de problemas nas bombas, que originaram vazamento de ácido e possível comprometimento da integridade do navio. Nessas circunstâncias, a Capitania dos Portos informou o ocorrido ao Corpo de Bombeiros, às Agências Ambientais e ao Ministério Público e decidiu que a tripulação deveria

<sup>173</sup> ÁCIDO fórmico foi removido para o armazém A-5. *Jornal Agora*. Rio Grande, 14 jul. 1998, p. 5.

<sup>174</sup> [https://www.dpc.mar.mil.br/cipanave/rel\\_acidentes/bahamas/BR/Portugues.pdf](https://www.dpc.mar.mil.br/cipanave/rel_acidentes/bahamas/BR/Portugues.pdf) Relatório de investigação do acidente. Acesso em 29 de abr. 2010.

<sup>175</sup> Disponível em: [https://www.dpc.mar.mil.br/cipanave/rel\\_acidentes.htm](https://www.dpc.mar.mil.br/cipanave/rel_acidentes.htm) Acesso em: 27 jun. 2011.

permanecer nas proximidades do navio de forma a auxiliar as autoridades locais. Os armadores do *Bahamas* contrataram a empresa de salvatagem holandesa SmitTak na tentativa de controlar o acidente. Após uma vistoria no local, a SmitTak sugeriu que a única forma de evitar um acidente de grandes proporções (pela reação química de toneladas de ácido sulfúrico) seria o alijamento da carga de ácido sulfúrico.

Após uma breve inspeção, em 1º de setembro, o mestre de salvatagem da SmitTak verificou que alguns tanques ainda não tinham sido contaminados e tentou descarregá-los para tanques em terra. Durante essa operação o ácido destruiu a mangueira, o que mostrou que de fato esses tanques também haviam sido contaminados com água. No mesmo dia muitas autoridades locais reuniram-se com o mestre de salvatagem da SmitTak a fim de avaliar a situação e determinar o que poderia ser feito. Devido à falta de informações suficientes, o grupo não pôde chegar a uma ação conclusiva.

Em 02 setembro de 1998, obtidas mais informações, os órgãos e autoridades envolvidos, com o acréscimo dos técnicos da Fundação Universidade de Rio Grande (FURG), formaram uma comissão para gerenciar a situação, coordenados por representante da Defesa Civil.

Os fatores avaliados de forma a ser tomada a decisão foram:

- A reação química do ácido sulfúrico com a estrutura do navio estava gerando uma grande quantidade de hidrogênio dentro dos tanques contaminados, o que significava alto risco de uma explosão de grande monta;
- Não havia qualquer reservatório em terra apropriado para receber a mistura de ácido sulfúrico naquela concentração (por volta de 60%);
- A transferência do líquido para os tanques da indústria de fertilizantes foi considerada, mas houve consenso de que isso poderia representar ainda maior perigo para a população local;
- A empresa SmitTak e representantes do P&I<sup>176</sup>, após contactarem agentes marítimos em todo o mundo, chegaram à conclusão de que não haveria um navio apropriado disponível em curto espaço de tempo para receber a mistura ácida;
- O processo corrosivo da estrutura, devido ao ataque do ácido, poderia levar a um vazamento incontrolável de poluentes para o canal;

---

<sup>176</sup> Liverpool & London Protection and Indemnity Association Ltd. (Seguradora do Bahamas)

- O contato do ácido com os materiais da estrutura do navio poderia gerar poluentes perigosos, como metais pesados; e

- A idéia de neutralizar a solução pelo uso de um alcalino ou pedra calcária foi considerada não exequível, uma vez que a quantidade necessária de material pronto para ser usado (pó) não estaria disponível em curto espaço de tempo.

A comissão decidiu então aceitar a solução que causaria o mínimo risco para as pessoas e para o meio ambiente, e autorizou a SmitTak a descarregar a mistura ácida dos tanques do *Bahamas* dentro do canal, de forma monitorada e controlada pelos técnicos da FURG e seguindo parâmetros preestabelecidos. A descarga ácida ocorreu de 02 a 13 de setembro de 1998, quando foi interrompida por uma ordem judicial, em consideração a um relatório elaborado pelo representante do Departamento de Química da FURG na Comissão, o qual apontou que poderia haver outra forma de resolver o problema, uma vez que naquela altura o risco de explosão estava quase dentro dos limites aceitáveis.

No dia 22 outubro de 1998 a Justiça Federal requisitou em Rio Grande o navio-tanque *Yeros*, registrado no Panamá, com base no Artigo 5º, XXV, da Constituição Federal, para receber a carga do *Bahamas* e descarregá-la em alto-mar, em uma área pré-definida, estabelecida pela Autoridade Ambiental Brasileira. A Autoridade Marítima Brasileira emitiu uma Autorização especial, conforme requerida pela Convenção sobre a Prevenção de Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e outras matérias (Convenção de Londres, 1972). A requisição do *Yeros* foi suspensa em 20 de janeiro de 1999, após 10 viagens para a área de descarga, tão logo as autoridades locais verificaram que a concentração de mistura ácida a bordo do *Bahamas* estava dentro dos limites aceitáveis.

Em 20 de abril de 1999, a Autoridade Marítima Brasileira emitiu uma permissão especial para a remoção do navio-tanque *Bahamas* para fora do porto, para descarregamento em uma posição previamente determinada em águas internacionais, conduzido por rebocadores providos pela empresa SmitTak<sup>177</sup>.

Três meses depois do acidente, em novembro de 1998, foi celebrado um contrato entre a Fundação Estadual de Proteção Ambiental Henrique Luís Roessler – FEPAM e a Fundação Universidade do Rio Grande – FURG, para desenvolver um

---

<sup>177</sup>Relatório de Investigação do Acidente, disponível em: [https://www.dpc.mar.mil.br/cipanave/rel\\_acidentes/bahamas/BR/Portugues.pdf](https://www.dpc.mar.mil.br/cipanave/rel_acidentes/bahamas/BR/Portugues.pdf) acesso em 29 abr. 2010.

monitoramento emergencial para avaliar os efeitos diretos do derramamento de ácido a partir do navio *Bahamas*, na área provavelmente impactada no estuário da Lagoa dos Patos/RS<sup>178</sup>. Os estudos realizados conduziram a algumas conclusões:

- Nos sedimentos superficiais foram constatados, na área próxima ao navio-tanque *Bahamas*, níveis de mercúrio considerados elevados em comparação com valores de referência. As análises de mercúrio realizadas nos sedimentos sub-superficiais indicaram concentrações igualmente elevadas de mercúrio, demonstrando a existência de um processo de contaminação já anterior ao acidente. Também as cracas analisadas apresentaram concentrações de metais acima dos níveis aceitáveis, especialmente na área próxima ao NT *Bahamas* (cracas são organismos marinhos amplamente utilizados como bioindicadores). Cabe observar, no entanto, que valores de cádmio, zinco e cobre anteriormente analisados (1984 a 1987) nesse grupo de organismos não apresentavam concentrações elevadas. De acordo com o referido monitoramento, embora os níveis de contaminação por metais estivessem dentro do limite tolerável nos animais examinados, o processo de bioacumulação de metais pesados, pesticidas e outros produtos químicos, através da cadeia trófica, pode ser lento e gradual, recomendando-se novas análises em intervalos regulares de tempo<sup>179</sup>.

Conforme consta na resolução do Conselho Estadual do Meio Ambiente – CONSEMA nº 07/1998<sup>180</sup>, a respeito do acidente com o *Bahamas*, ficou claro que o terminal portuário que operava com a carga tóxica, bem como as demais instalações do Porto do Rio Grande, revelaram-se incapazes de prevenir ou mitigar de forma satisfatória os danos sociais e ambientais provocados pelo derramamento de ácido sulfúrico. Ficou clara a necessidade de prevenir, de forma efetiva, futuros danos ao ambiente provocados por este tipo de atividade, com a criação de instrumentos legais capazes de servir de ferramentas para a justa aplicação da legislação ambiental.

Após mais de 12 anos, a Justiça Federal do Rio Grande do Sul decidiu, a 20 de janeiro de 2011<sup>181</sup>, pela condenação das empresas responsáveis pelo vazamento

---

<sup>178</sup> Monitoramento emergencial dos efeitos diretos do derramamento de ácido no navio *Bahamas* na provável área impactada do estuário da Lagoa dos Patos. FURG, Nov/Dez 1998.

<sup>179</sup> *Ibid.*, p.116.

<sup>180</sup> Licenciamento Ambiental, disponível em: <http://www.fepam.rs.gov.br/consema/Res07-98.asp>  
Acesso em: 29 abr. 2010.

<sup>181</sup> Embora esse evento já esteja fora do corte temporal estipulado para este estudo, cabe citá-lo como desdobramento daquele que foi o mais relevante acidente ambiental da história do porto do Rio Grande.

de ácido sulfúrico do navio *Bahamas*, em 1998<sup>182</sup>. As empresas Bunge Fertilizantes, importadora da carga, Chemoil International Limited, operadora da embarcação, e Genesis Navigation, proprietária do navio, foram condenadas a pagar indenização fixada em 20 milhões de reais. As empresas Chemoil e Genesis foram responsabilizadas pelo fato de assumirem o risco do dano ambiental decorrente das atividades por elas desempenhadas. Já a Bunge Fertilizantes responde na condição de sucessora das empresas Manah S. A. e Fertilizantes Serrana S.A (Fertisul), destinatárias do ácido que se encontrava no navio durante o vazamento. Segundo o Juiz Federal substituto Rafael Wolff, se a carga não fosse importada pela empresa, a mistura jamais teria sido despejada na Lagoa dos Patos. A sentença é fundamentada no fato de ser obrigação das empresas condenadas arcar com os prejuízos causados por qualquer evento danoso durante atividade potencialmente poluidora, já que estas se beneficiam dos negócios praticados.

O valor fixado, de acordo com o juiz que prolatou a sentença, tem como objetivo prevenir a ocorrência de novos danos e não prejudica, nem inviabiliza as atividades das empresas responsáveis. Com a incidência de juros e atualização monetária, estima-se que o valor da causa esteja atualmente em 45 milhões de reais. Da decisão, de primeira instância, cabe recurso.

20- Objetivando manter e, se possível, melhorar a qualidade ambiental do porto rio-grandino, a SUPRG assinou, em 1999, contrato de prestação de serviços com a Fundação Universidade Federal do Rio Grande (FURG), para execução de controle de qualidade no porto. De acordo com o assessor ambiental da SUPRG à época, os técnicos da FURG deveriam realizar mensalmente saídas na área portuária para coletar sedimentos e água, entre outros elementos, para analisá-los e controlar a situação de cada um. Conforme o Assessor, a FURG passaria a emitir anualmente uma carta ambiental do porto e a trabalhar as variações de forma a obter, em médio prazo, as condições de qualidade do porto rio-grandino. A intenção era, entre outras, verificar a existência de contaminação nos sedimentos; analisar a composição das partículas, no intuito de definir os locais em que o material retirado com a dragagem poderia ser despejado sem prejuízos ao meio ambiente e se teria utilização futura em outra atividade<sup>183</sup>.

---

<sup>182</sup> Jornal *Agora*. Rio Grande, 22 e 23 jan. 2011, p. 3.

<sup>183</sup> SUPRG busca qualidade ambiental no porto. Jornal *Agora*. Rio Grande, 18 fev. 2000, p. 3.

21- O posto do IBAMA de Rio Grande aplicou uma multa no valor de R\$ 5 milhões à proprietária do navio *Grozny*, de bandeira de Malta, do qual vazaram cerca de 300 litros de óleo de soja no Canal do Rio Grande no dia 26 de abril de 2000, depois de ter atracado em um terminal privado do porto do Rio Grande. O vazamento ocorreu devido a um pequeno rasgo no casco da embarcação. Conforme o funcionário do IBAMA, foi um vazamento de pequeno porte. O alto valor da multa, segundo ele, se deve a modificações ocorridas na legislação, que a partir de então prevê multas bem mais severas para qualquer acontecimento que possa causar um tipo qualquer de poluição. “O óleo de soja é natural, mas houve um derramamento e não deixa de ser um tipo de poluição, de transtorno”, disse o funcionário do IBAMA<sup>184</sup>.

22- Uma das formas adotadas pela administração da SUPRG para solucionar os problemas ambientais a respeito das cargas perigosas à época (agosto/2000) foi a realização de reuniões constantes com os assessores técnicos da Superintendência Regional do IBAMA/RS. Conforme sua assessora, Leda Famer, no armazém A-5 do porto estavam depositados produtos químicos que se tornaram resíduos, exigindo a mesma destinação que é dada às cargas perigosas. Por isso exige cuidado no manejo, transporte e destinação final, além da adequação do armazenamento. No que tange à destinação final, foi necessário conhecer primeiro a classificação dos resíduos. Nesse sentido, a SUPRG contratou o Centro Federal de Educação Tecnológica (CEFET) para fazer a classificação<sup>185</sup>. Realizada a classificação, realizou-se reunião entre IBAMA, FEPAM, Receita Federal, Vigilância Sanitária e SUPRG, para definição de um cronograma para acompanhamento, internalização e remoção até o destino final, relatou a técnica<sup>186</sup>.

23- A decisão da SUPRG em promover uma dragagem emergencial em 2000, foi cercada de cuidados para com o meio ambiente da orla portuária. A SUPRG exigiu, conforme determina a legislação, que a empresa responsável pelo serviço contratasse uma empresa especializada para manter o monitoramento de todo o processo. Conforme Paulo Maier, assessor ambiental da SUPRG à época, foi realizada pela Fundação Universidade Federal do Rio Grande uma sondagem

---

<sup>184</sup> IBAMA multa navio no porto do Rio Grande. *Jornal Agora*. Rio Grande, 28 abr. 2000, p. 5.

<sup>185</sup> Valor identificado na contabilidade da SUPRG como despesa em atendimento à legislação ambiental, em 08/08/2000, e empenho no valor de R\$500,00 pago à Fundação de Apoio ao CEFET.

<sup>186</sup> IBAMA e SUPRG agilizam solução para cargas perigosas. *Jornal Agora*. Rio Grande, 06 e 07 maio 2000, p. 3.



geológica-geoquímica-geotécnica do material dragado. Através de coleta dos sedimentos em vários pontos dos canais, análises e testes químicos, foi possível obter o nível de contaminação e vislumbrar a possibilidade de utilização deste material. Outro parecer técnico da FURG mostrou a análise de correntes, ondas e períodos de tempestades, visando a indicar a área onde seria despejado o material dragado<sup>187</sup>.

24- O navio *Rhea*, de bandeira maltesa, fundeado no dia 9 de julho de 2000 em uma área próxima ao município de São José do Norte (há mais de um mês), inspecionado pela Marinha, apresentou várias irregularidades, entre as quais: separadores de óleo e água danificados; rede de descarga de esgotos (material líquido não utilizado, como óleo queimado) ligada direto no costado (parede lateral externa), luzes de emergência com problemas, bombas de incêndio e de emergência inoperantes. Entretanto, o que mais preocupou a Capitania foi o acúmulo de lixo a bordo. Segundo o assessor ambiental da SUPRG à época, Paulo Maier, a Resolução nº 005/93 do CONAMA determina que todo resíduo deve ter destinação adequada, do contrário não pode ser retirado, e o porto ainda estava buscando licenciamento para instalação de um incinerador. O objetivo da Resolução do CONAMA é impedir a introdução no País de doenças vindas de fora, frisou o assessor ambiental<sup>188</sup>.

25- Uma falha técnica no navio *Intrépido*, de bandeira brasileira, provocou o derramamento de 430 litros de óleo *bunker* (combustível marítimo) em agosto de 2001, no Canal da Barra de Rio Grande. O navio estava atracado no cais do Terminal de Contêineres (TECON), onde descarregou 157 contêineres, e recebia combustível quando ocorreu o acidente. O vazamento ocorreu pela válvula de dreno da caixa coletora do lado oposto ao do recebimento de combustível. De acordo com o Capitão-de-Mar-e-Guerra Marco Antonio Fernandes, da Capitania dos Portos, foram chamados para o terminal os técnicos da Petrobras, que colocaram barreiras de contenção no local e providenciaram a retirada do produto da água com o uso de sugador de um caminhão-tanque, mas uma mancha de 165 metros lineares escapou

---

<sup>187</sup> DRAGAGENS terão monitoramento ambiental. *Jornal Agora*. Rio Grande, 06 e 07 maio 2000, p. 3.

<sup>188</sup> LIXO a bordo do navio "Rhea" preocupa a Capitania. *Jornal Agora*. Rio Grande, 09 ago. 2000, p. 3.

antes da instalação das barreiras e foi parar na beira da praia da 4ª Secção da Barra (entrada do Porto do Rio Grande), onde moram pescadores<sup>189</sup>.

26- Uma empresa especializada no transporte de granéis líquidos químicos desde o Píer Petroleiro até empresas do Distrito Industrial de Rio Grande foi multada em abril de 2001 em 210 mil reais, pelo rompimento de uma tubovia, que ocorreu duas vezes. Vazaram mais de 80 mil litros de ácido sulfúrico. As multas foram: 10 mil reais pela falta de licença para operação da linha e 200 mil reais pelos vazamentos e agravantes – não comunicação do acidente às autoridades, falta de preparo para resolução do problema e até resistência em acatar orientação da autoridade, informou o Diretor-Presidente da FEPAM, Nilvo Luís da Silva<sup>190</sup>.

27- O navio pesqueiro coreano *Chung*, atracado no Porto Velho de Rio Grande, em julho de 2001, incomodou os moradores das proximidades do local. O motivo da reclamação foi o barulho causado pelo navio, que opera 24 horas por dia. Após diversas reclamações, a SUPRG foi até o navio averiguar a situação. Segundo o chefe da Divisão de Operações do porto à época, Walter Fernandes, o barulho advém das câmaras frigoríficas instaladas dentro do navio, que funcionam 24 horas por dia. A SUPRG exigiu que o ruído fosse sanado e, caso a empresa não providenciasse solução para o problema, o navio seria penalizado e até mesmo não mais seria autorizado a atracar no Porto de Rio Grande<sup>191</sup>.

28- Informado da existência de uma mancha de óleo junto ao cais do Porto Velho em agosto de 2001, o assessor ambiental da SUPRG à época, Paulo Maier, e técnicos do setor de segurança estiveram no local e retiraram o óleo, com o auxílio de um caminhão a vácuo. Maier informou ser quase impossível determinar a origem do vazamento, mas a Capitania dos Portos coletou amostras para análise<sup>192</sup>.

29- A Diretoria dos Portos e Costas (DPC), em conformidade com o acordo conhecido como Viña Del Mar, que abrange todos os países da América Latina, com exceção do Paraguai, realiza no Porto de Rio Grande, com frequência, vistorias em navios graneleiros com mais de 15 anos e 20.000 toneladas de arqueação bruta. O

---

<sup>189</sup> NAVIO causa vazamento de óleo no porto de Rio Grande. *Jornal Agora*. Rio Grande, 17 e 18 mar. 2000, p. 3.

<sup>190</sup> FEPAM multa empresa Macra em R\$ 210 mil. *Jornal Agora*. Rio Grande, 06 abr. 2001, p. 5.

<sup>191</sup> NAVIO coreano incomoda moradores do centro. *Jornal Agora*. Rio Grande, 26 jul. 2001, p. 7.

<sup>192</sup> MANCHA de óleo no cais do Porto Velho. *Jornal Agora*. Rio Grande, 07 ago. 2001, p. 7.

objetivo do projeto, iniciado em agosto de 2001, é verificar as condições dos navios para evitar acidentes, principalmente os que causam danos ambientais<sup>193</sup>.

30- Visando a buscar o apoio dos trabalhadores da orla portuária rio-grandina para uma campanha contra os navios de bandeira de conveniência, a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) e as federações nacionais dos Marítimos, dos Avulsos, Portuários e Estivadores realizaram em outubro de 2001, entre outros eventos, uma palestra sobre o assunto. O palestrante foi o presidente da ITF, Ricardo Ponzi. Foram também realizadas várias ações no período da campanha<sup>194</sup>.

31- Em 16 de outubro de 2001, a Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul fez análises de amostras de óleo que apareceu próximo ao cais do Porto Novo, a fim de identificar a origem do óleo e os responsáveis pelo derrame. A SUPRG aguardava a identificação da origem do produto para buscar o ressarcimento dos custos da limpeza e da destinação do material retirado no canal<sup>195</sup>.

32- O aparecimento de uma mancha de óleo em torno do cais do Porto Velho, no início da noite de sexta-feira, 5 de julho de 2002, e o forte cheiro de diesel chamaram a atenção de funcionários e mobilizaram a assessoria ambiental da SUPRG. De acordo com a assessora ambiental da SUPRG à época, Lice Fronza, “a estimativa é que tenham sido derramados na área entre 100 e 150 litros de óleo diesel, mas o produto se dispersa muito rápido e deixa apenas uma película fina sobre a água. A mancha se distribuía entre as embarcações atracadas no Porto Velho e uma parte foi absorvida pelos aguapés e lixo acumulados na área”. Salientou ainda que os aguapés e lixo sujos de óleo retirados do local foram colocados em sacos de lixo e armazenados temporariamente no porto, e posteriormente seriam encaminhados ao aterro sanitário de produtos perigosos, em Gravataí – RS<sup>196</sup>.

33- Nova mancha de óleo apareceria na área do Porto Velho em 08 de julho de 2002. Dessa vez, ocorreu em uma das pontas do cais e foi bem menor que a registrada na sexta-feira, relatada acima. A estimativa aproximada foi de 15 litros, além disso, era óleo “queimado”, ou seja, proveniente de motores de embarcações

---

<sup>193</sup> GRANELEIROS sofrerão inspeção concentrada. *Jornal Agora*. Rio Grande, 07 ago. 2001. p. 7.

<sup>194</sup> NAVIOS de bandeira de conveniência são objeto de campanha. *Jornal Agora*. Rio Grande, 06 e 07 out. 2001, p. 3.

<sup>195</sup> MANCHA de óleo no porto. *Jornal Agora*. Rio Grande, 16 out. 2001, p. 3.

<sup>196</sup> MANCHA de óleo no porto velho mobiliza a SUPRG. *Jornal Agora*. Rio Grande, 09 jul. 2002, p. 3.

que, ao trocar o óleo, descartam os resíduos no estuário da Lagoa dos Patos ou no Canal de Rio Grande. Ainda de acordo com a assessora ambiental da SUPRG, a destinação correta desse produto seria colocá-lo em tonéis e encaminhá-lo à Superintendência. Mais uma vez, foi providenciada a instalação de bóias de absorção em torno da mancha, mas uma parte se dispersou na água. A SUPRG solicitou à Capitania dos Portos uma pesquisa junto aos barcos atracados no Porto, em ambos os casos, para tentar descobrir a origem do óleo<sup>197</sup>.

34- O superintendente do Porto do Rio Grande, em meados de julho de 2002, assinou portaria proibindo operações de abastecimento de combustíveis nas embarcações atracadas entre o cais do Porto Velho e a extremidade oeste do Cais de Saneamento, área pertencente ao Porto Organizado do Rio Grande. A medida se fez necessária em razão dos vários acidentes com derrame de óleo ocorridos nos últimos meses naquela área. Segundo o superintendente, “sempre que ocorrem estes tipos de acidentes, tem sido muito difícil identificar a embarcação causadora do derrame e os custos da retirada do óleo e recuperação do ambiente são arcados pela Superintendência do Porto, incluindo pessoal e equipamentos utilizados, muitos alugados de empresas ou instituições”. Além dos custos imediatos a cada operação de retirada de óleo, existe o risco também do acionamento da SUPRG como autoridade portuária, por parte dos órgãos ambientais, causando mais um prejuízo ao órgão público estadual, salientou o superintendente<sup>198</sup>.

35- A Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul negou, no dia 04 de outubro de 2002, o pedido do navio *Sea Lady*, de bandeira panamenha, de entrar em um dos terminais do Porto do Rio Grande. Além disso, o navio foi detido e só poderá seguir viagem após regularizar sua situação.

---

<sup>197</sup> Nova mancha de óleo no Canal de Rio Grande. *Jornal Agora*. Rio Grande, 09 jul. 2002, p. 3.

<sup>198</sup> SUPRG proíbe abastecimento de embarcações no Porto Velho. *Jornal Agora*. Rio Grande, 17 jul. 2002, p. 5.

Foto: *Sea Lady*<sup>199</sup>

A decisão da Marinha baseou-se no resultado da inspeção naval realizada na embarcação no dia anterior, que apontou em torno de 50 irregularidades no *Sea Lady*. Entre os problemas detectados no navio estão: falta de pessoal qualificado para operar com a carga – 16 mil toneladas de ácido sulfúrico; canalização com vazamentos e risco de incêndio na praça de máquinas, entre outros<sup>200</sup>.

36- O navio *Bunga Saga Dua*, de bandeira malaia, encalhou no dia 10 de dezembro de 2002 na “boca” da Barra, a mais ou menos 200 metros da ponta do Molhe Oeste. A embarcação, com 224 metros de comprimento e carregada com 55.600 toneladas de farelo de soja, ficou meio atravessada na saída do canal de acesso ao porto<sup>201</sup>.

37- A SUPRG, em dezembro de 2002, enviou a aterros sanitários cerca de 20 toneladas de resíduos oriundos de cargas que foram importadas na última década, mas por falta de condições de consumo acabaram não chegando aos seus destinos. Esses materiais ficaram armazenados durante anos no porto, deteriorando-se e

<sup>199</sup> Disponível em: [http://www.marinetraffic.com/ais/pt/showallphotos.aspx?imo=9259599#top\\_photo](http://www.marinetraffic.com/ais/pt/showallphotos.aspx?imo=9259599#top_photo) acesso em 26 de jun de 2011.

<sup>200</sup> CAPITANIA proíbe entrada do navio “Sea Lady” no porto. *Jornal Agora*. Rio Grande, 05 e 06 out. 2002, p. 3.

<sup>201</sup> NAVIO de 224 metros encalha na saída dos molhes da barra. *Jornal Agora*. Rio Grande, 11 dez. 2002, p. 3.

provocando riscos à saúde e ao meio ambiente. A maior parte dessas cargas estava em contêineres mal vedados e com infiltração, expostas a contaminação. Os resíduos seguirão via rodoviária por empresa cadastrada no órgão ambiental para os aterros sanitários classe 2 (produtos não inertes, que reagem com água, liberam gás, mas sob controle não são perigosos) e classe 1 (produtos perigosos). O aterro classe 2 fica em Sapucaia do Sul e o de produtos perigosos está sediado em Gravataí<sup>202</sup>.

38- O navio *Star Hoyanger*, de bandeira norueguesa, encalhou no canal de acesso ao Porto Novo, na madrugada de 11 de abril de 2003, quando manobrava para entrar e atracar de popa no cais comercial para operar. Conforme explicou o técnico da SUPRG, ao girar, o navio saiu do canal, bateu na bóia 1 e as amarras (que são de aço) da bóia se enrolaram na hélice, fazendo a máquina do navio parar. Na hora do acidente, a velocidade do vento era de 60 quilômetros por hora. O *Star Hoyanger*, de 199,9 metros de comprimento e 31 de largura, estava vazio. Procedente de Gibraltar, entrou no porto rio-grandino para carregar 2000 toneladas de celulose e 567 toneladas de madeira<sup>203</sup>.

39- A Capitania dos Portos abriu inquérito para apurar as causas do incêndio ocorrido na sala de compressores do navio *Gurupá*, em julho de 2003, quando a embarcação estava fundeada fora da Barra de Rio Grande aguardando para entrar no Píer da Petrobras. Um compressor e a canalização da sala de compressores explodiram, rasgando as laterais do compartimento. O *Gurupá* estava carregado com 4000 toneladas de GLP (gás de cozinha), procedente de Bahía Branca, Argentina, e seria descarregado no Píer Petroleiro (da Petrobras) no Superporto rio-grandino<sup>204</sup>.

40- Conforme levantamento da SUPRG em 2003, com vistas à necessidade de dragagem do canal de acesso ao porto rio-grandino, as dragas retiraram do fundo do canal de acesso ao porto em torno de 564 mil metros cúbicos de sedimentos (lama). De acordo com o superintendente da SUPRG, esse lixo não foi despejado em alto-mar como os demais sedimentos retirados pelas dragas, mas foi recolhido e colocado em local adequado<sup>205</sup>.

---

<sup>202</sup> PORTO dá destinação a 20 toneladas de resíduos. *Jornal Agora*. Rio Grande, 10 dez. 2002, p. 3.

<sup>203</sup> NAVIO encalha no canal de acesso ao porto novo. *Jornal Agora*. Rio Grande, 12 e 13 abr. 2003, p. 3.

<sup>204</sup> CAPITANIA investiga acidente no navio Gurupá. *Jornal Agora*. Rio Grande, 08 jul. 2003, p. 3.

<sup>205</sup> DRAGAGEM já retirou 564 mil metros cúbicos de lama. *Jornal Agora*. Rio Grande, 15 jul. 2003, p. 3.

41- Os Ministérios Públicos Federal e Estadual buscaram, em abril de 2004, junto com os governos estadual, municipal e federal, através de diversos órgãos públicos, ajustar um planejamento de dragagem para o Porto de Rio Grande para vários anos, evitando que a cada nova dragagem fosse necessário um estudo e licenciamento ambiental, haja vista que essa licença específica muitas vezes atrasa o trabalho, devido à necessidade de novos estudos e acompanhamentos técnicos<sup>206</sup>.

42- A SUPRG promoveu em 9 de junho de 2004, na sala de reuniões de sua sede, uma palestra sobre controle de água de lastro, ministrada pela especialista Marestela Schneider, da Gerência Geral de Portos, Aeroportos e Fronteiras da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), e dirigida a toda a comunidade portuária, órgãos públicos, agentes marítimos e outros agentes envolvidos na operação portuária e navegação. Conforme o então assessor ambiental da SUPRG, Celso Corradi, trata-se de um tema em discussão junto à Organização Marítima Internacional (IMO) devido ao potencial de contaminação por agentes patogênicos e exóticos que podem ser levados de um país a outro. A ANVISA desenvolveu, em 2003, um método para o enfrentamento do problema, com procedimentos práticos para detecção dos contaminantes e identificação da origem da água. Conforme o assessor técnico da SUPRG, Newton Quintas, é um método a ser aplicado antes de o navio entrar no porto e que foi testado em nove portos brasileiros, incluindo o de Rio Grande<sup>207</sup>.

43- Em 07 de dezembro de 2004, o aparecimento de uma mancha de óleo no canal, em parte da área do cais da Estação Naval de Rio Grande (próximo ao terminal de contêineres), mobilizou militares da Marinha. A descoberta da mancha foi feita pelos militares, que imediatamente iniciaram o monitoramento do local e adotaram medidas para minimizar danos ambientais que pudessem ocorrer<sup>208</sup>.

44- O governo brasileiro aderiu à Convenção Internacional sobre Controle de Água de Lastro e Sedimentos de Navios, em Londres, em 25 de fevereiro de 2005. O Brasil foi o segundo país a assinar o acordo que visa a reduzir a introdução de espécies exóticas através do despejo de água de lastro em ecossistemas diferentes. O plano de controle pretende determinar que a troca da água de lastro seja feita em alto-mar, no mínimo a 200 milhas de distância da costa ou a 200 metros de

---

<sup>206</sup> MINISTÉRIO Público, IBAMA e Governo tentam ajustar um plano de dragagem. *Jornal Agora*. Rio Grande, 28 abr. 2004, p. 3.

<sup>207</sup> ÁGUA de lastro foi tema de palestra no porto. *Jornal Agora*. Rio Grande, 08 jun. 2004, p. 5.

<sup>208</sup> MANCHA de óleo no canal mobiliza Marinha. *Jornal Agora*. Rio Grande, 07 dez. 2004, p. 3.

profundidade. Além disso, a substituição deverá ser feita por três vezes durante a viagem, pois assim será possível alcançar 95% da eficiência. A nova Convenção, discutida há mais de 10 anos, atende às preocupações do Brasil, especialmente quanto aos padrões de controle biologicamente mais rigorosos<sup>209</sup>.

45- A SUPRG, através do Programa de Educação Ambiental, promoveu no Armazém A-5 do Porto Velho o treinamento obrigatório de 60 horas para a sua segunda turma de funcionários, entretanto o objetivo é permitir que todos os funcionários recebam o treinamento. O curso, ministrado por técnicos ligados ao Mestrado de Educação Ambiental da FURG, tem como temas noções sobre gestão ambiental, principalmente na área de gastos de recursos (energia, água, combustível, material de escritório, entre outros), reciclagem de resíduos sólidos e o ecossistema. O Programa de Educação Ambiental, lançado em 8 de abril de 2005, possui quatro linhas de ação, sendo a primeira centrada nos funcionários e comunidade portuária (operadores, prestadores de serviços e empresas); a segunda, nos estudantes da rede municipal de ensino; a terceira, na comunidade situada nas proximidades do Porto Organizado; a quarta, nos alunos participantes do Projeto Escola no Porto<sup>210</sup>.

46- No dia 25 de outubro de 2005, o navio *King Duckling*, de bandeira panamenha, teve uma pane elétrica que ocasionou a perda de propulsão e de governo. O navio desatracou do terminal da Bianchini<sup>211</sup>, onde recebeu 51 mil toneladas de farelo de soja, e nas proximidades da saída dos Molhes da Barra sofreu a pane. A embarcação foi direcionada para o lado direito e ancorada. No momento em que era retirada pelo rebocador, como havia saído do canal, chegou a encalhar<sup>212</sup>.

47- A implantação da Agenda Ambiental Portuária em Rio Grande reuniu convidados da área portuária e de órgãos públicos municipais, estaduais e federais, e é uma das condicionantes da renovação da Licença de Operação do IBAMA, concedida em 21 de outubro de 2005. A Agenda Ambiental Portuária é um instrumento do Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro e Marinho (GERCON) e tem como objetivo adequar os portos nacionais aos novos padrões

---

<sup>209</sup> BRASIL firma acordo sobre água de lastro. *Jornal Agora*. Rio Grande, 04 fev. 2005, p. 5.

<sup>210</sup> EDUCAÇÃO ambiental: Porto treina nova turma de funcionários. *Jornal Agora*. Rio Grande, 13 jul. 2005, p. 3.

<sup>211</sup> Terminal privado do Porto Organizado do Rio Grande.

<sup>212</sup> CAPITANIA apura causas de acidente com navio. *Jornal Agora*. Rio Grande, 27 out. 2005, p. 3.



ambientais vigentes no país. Conforme o assessor ambiental da SUPRG na ocasião, Celso Corradi, após o primeiro encontro de 16 de janeiro de 2006, serão realizados outros encontros, que visam a discutir com os participantes os procedimentos a serem adotados em relação ao meio ambiente portuário. A implantação da agenda em Rio Grande é uma iniciativa do Ministério do Meio Ambiente (MMA), que pretende ampliar a experiência para os outros portos brasileiros. A iniciativa conta com o apoio da SUPRG, do IBAMA, FEPAM e do Programa de Manejo Integrado do Estuário da Lagoa dos Patos – Programa Costa Sul<sup>213</sup>.

48- A fiscalização do IBAMA autuou a SUPRG, em julho de 2006, por autorizar uma obra irregular e por causar dificuldades à fiscalização. De acordo com o analista ambiental do IBAMA de Pelotas, Luis Eduardo Torma Burgueño, que presta apoio ao escritório regional do IBAMA em Rio Grande, foram feitos dois autos de infrações e definida multa de 150 mil reais à SUPRG. Conforme ele, os autos de infração se referem a uma obra de enrocamento iniciada pela Praticagem da Barra na raiz do Molhe Oeste, que é uma área de preservação permanente e de responsabilidade da SUPRG, e ao fato de a fiscalização ter sido dificultada<sup>214</sup>.

49- O navio *Great Mary*, de bandeira das Ilhas Marshall, encalhou em 16 de julho de 2007, na área de fundeio Alfa do Porto Organizado do Rio Grande. O navio estava fora da Barra, aguardando para entrar em um terminal do porto e descarregar matéria-prima para fertilizantes. Como estava com pouco combustível e água, entrou na área do porto organizado para abastecer e receber água e fundeou na área Alfa. Em seguida, a força da correnteza o deslocou da área de fundeio para o lado, onde há mais areia, vindo a encalhar. A embarcação veio da Espanha e estava carregada com 31 mil toneladas de matéria-prima para fertilizantes. As primeiras vistorias não identificaram nenhuma avaria no navio, entretanto a Capitania dos Portos está averiguando o incidente<sup>215</sup>.

50- O transporte de ureia na área portuária rio-grandina está se tornando um grave problema. Segundo a Polícia Rodoviária Federal, em apenas dois dias já aconteceram 12 acidentes no trecho da BR-392, entre o Porto Novo e a Ponte dos Franceses, sendo que uma das pessoas envolvidas sofreu traumatismo craniano. O superintendente da SUPRG informou que já está tomando as providências que lhe

---

<sup>213</sup> PORTO rio-grandino implantará agenda ambiental portuária. *Jornal Agora*. Rio Grande, 16 jan. 2006, p. 5.

<sup>214</sup> SUPRG é multada pelo IBAMA em R\$ 150 mil. *Jornal Agora*. Rio Grande, 29 e 30 jul. 2006, p. 3.

<sup>215</sup> NAVIO encalha em área de fundeio do porto. *Jornal Agora*. Rio Grande, 17 jul. 2007, p. 3.

competem, não autorizando mais a saída de caminhões do porto com carga acima do limite<sup>216</sup>.

51- Dentro do inquérito que apura as causas do rompimento das espias (cabos de amarração) do navio de bandeira panamenha *Navios ARC*, em setembro de 2007, a Capitania dos Portos ouviu depoimentos do comandante da embarcação, do imediato e de um segundo oficial. Conforme o Ten. Rubem Dario, Chefe do Departamento de Segurança do Tráfego Aquaviário da Capitania dos Portos, eles reconheceram que os cabos se partiram, mas não definiram o que causou o rompimento. Uma espia se rompeu e forçou outras três, que também se partiram. Outras duas tiveram que ser soltas para não se romperem. Em consequência, a embarcação, que estava atracada no cais da Tergrasa, no Superporto, recebendo soja, atravessou o canal de acesso e encalhou em um banco de areia, na lateral do canal<sup>217</sup>.

52- Devido ao rompimento dos cabos de amarração, o navio graneleiro *Voge Prosperity*, de bandeira liberiana, em outubro de 2007, se soltou do cais do terminal da Termasa, no Superporto rio-grandino, e, com a força da correnteza, foi deslocado para o lado leste do canal de acesso ao porto, onde encalhou. O encalhe foi resolvido em seguida com o auxílio de rebocadores, mas a embarcação permaneceu no local, flutuando e com apoio de dois rebocadores, porque, quando foram ligados os motores, o navio, de 225 metros, apresentou problemas na praça de máquinas<sup>218</sup>.

53- Quando o cargueiro de bandeira alemã *Monte Sarmiento* se preparava para atracar no Terminal de Contêineres (TECON)<sup>219</sup>, no dia 22 de janeiro de 2008, bateu com o casco no cais, fazendo uma fissura, por onde vazou óleo. Imediatamente o Porto do Rio Grande acionou os técnicos do SEAMB (Serviço de Emergência Ambiental da FEPAM), o Plano de Auxílio Mútuo (PAM) do município e a Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul. Em aproximadamente uma hora a fissura no casco já estava fechada e o vazamento contido<sup>220</sup>.

---

<sup>216</sup> DERRAMAMENTO de uréia na BR-392 causa 12 acidentes em apenas dois dias *Jornal Agora*. Rio Grande, 27 dez. 2007, p. 3.

<sup>217</sup> CAPITANIA ouve tripulantes do ARC. *Jornal Agora*. Rio Grande, 14 set. 2007, p. 3.

<sup>218</sup> NAVIO encalha e sofre avarias na praça de máquinas. *Jornal Agora*. Rio Grande, 10 out. 2007, p. 3.

<sup>219</sup> O TECON Rio Grande é uma empresa constituída a partir de um único acionista, Wilson, Sons de Comércio Ltda., o qual venceu a licitação do Terminal de Containers do Porto de Rio Grande e passou a administrá-lo a partir de 1997 por 25 anos, renováveis por mais 25. Disponível em: <http://www.tecon.com.br/site/content/apresentacao/index.php> Acesso em 03 de maio 2010.

<sup>220</sup> SEAMB atende acidente com cargueiro em rio Grande. Disponível em [http://www.sema.rs.gov.br/conteudo.asp?cod\\_menu=4&cod\\_conteudo=4525](http://www.sema.rs.gov.br/conteudo.asp?cod_menu=4&cod_conteudo=4525) Acesso em 27 de março 2010.

54- O Porto do Rio Grande e a Ecosorb, empresa especializada em gestão de ecossustentabilidade e gestão comportamental, anunciaram a instalação, em 26 de fevereiro de 2008, de uma base de prontidão 24 horas para atender às demandas dos clientes gaúchos comprometidos com a preservação do meio ambiente<sup>221</sup>.

55- A SUPRG apresentou à comunidade portuária, no dia 28 de fevereiro de 2008, na sala de reuniões de sua sede, o seu Plano de Contingência da Gripe Aviária, visando a conscientizar e esclarecer sobre os riscos e o controle de uma possível pandemia de influenza aviária. O treinamento ocorreu pela manhã e à tarde. O evento contou com a participação de técnicos da Secretaria Especial de Portos (SEP), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) e da Universidade Federal de São Paulo, os quais são responsáveis pela implantação do Plano de Contingência nos dez portos brasileiros eleitos como prioritários pelo governo federal<sup>222</sup>.

56- Depois de 60 horas encalhado fora dos molhes da Barra do Rio Grande, o navio petroleiro *United Ambassador*, de bandeira liberiana, desencalhou de forma natural. O clima mudou, a maré subiu e o navio voltou a flutuar com meios próprios. O petroleiro de 228 metros de comprimento, carregado com 55.160 toneladas de condensado de petróleo, encalhou no dia 28 de fevereiro de 2008. O encalhe ocorreu no momento em que a embarcação, com práctico a bordo, fazia manobra para entrar na Barra e dirigir-se ao Píer Petroleiro da Transpetro no Porto do Rio Grande<sup>223</sup>.

57- No final da tarde do dia 18 de março de 2008, um derramamento de óleo diesel foi detectado junto ao cais do Porto Novo. A suspeita era de que o óleo fosse proveniente do navio *Aqua Marina*, do Panamá, única embarcação encontrada no local no horário em que a mancha foi constatada. O *Aqua Marina* carregava sal grosso no cais do porto, quando foi notada a presença de óleo. Segundo o técnico de segurança da SUPRG na ocasião, Augusto Pereira, a estimativa é de que cerca de 2,5 mil litros de óleo tenham sido derramados. Além da Ecosorb, a FEPAM e o IBAMA foram informados do acidente, dirigindo-se também ao Porto Novo. Além desse vazamento, na mesma data os técnicos de segurança da SUPRG notaram

---

<sup>221</sup> PORTO e Ecosorb inauguram base de prontidão 24 horas. *Jornal Agora*. Rio Grande, 25 fev. 2008, p. 11.

<sup>222</sup> PORTO começa treinamento para plano de contingência da gripe aviária. *Jornal Agora*. Rio Grande, 1º e 2 mar. 2008, p. 3.

<sup>223</sup> NAVIO petroleiro ficou 60 horas encalhado fora dos molhes. *Jornal Agora*. Rio Grande, 03 mar. 2008, p. 3.

também a presença de uma mancha de óleo às margens do Saco da Mangueira. Após contato com moradores daquele local, os técnicos do porto confirmaram a suspeita, já que os pescadores notaram a existência de óleo junto às redes de pesca<sup>224</sup>.

58- O diretor do Museu Oceanográfico do Rio Grande, Lauro Barcellos, alertou, em entrevista, para a necessidade dos países investirem em energias alternativas. A preocupação de Barcellos tem fundamento em um relatório da Organização Marítima Internacional (IMO) divulgado no ano passado, que estima um aumento das emissões da frota global de navios nos próximos 20 anos. Segundo a IMO, a frota mundial atualmente é composta por 70 mil navios e consome aproximadamente 200 milhões de toneladas de combustível ao ano, e as projeções não são otimistas: até 2020 as emissões dos navios podem crescer até 72% se ações não forem tomadas<sup>225</sup>.

59- Cerca de 50 técnicos da SUPRG e da Universidade Federal do Rio Grande estiveram reunidos para juntos elaborarem o relatório de monitoramento ambiental do porto rio-grandino, referente aos seis primeiros meses do ano de 2008. O 3º Workshop de Monitoramento Ambiental reuniu profissionais dos laboratórios da FURG de Gerenciamento Costeiro, Hidroquímica, Hidrofísica, Geociências, Microcontaminantes Orgânicos e Ictiofauna; do Museu Oceanográfico e da Divisão de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Porto do Rio Grande (DMASS). Cada laboratório apresentou os resultados de suas análises feitas a partir do monitoramento que é realizado mensalmente, sendo constatado que todos os índices estão dentro da normalidade, de acordo com os parâmetros específicos previstos na legislação vigente. Após as apresentações de cada laboratório, o grupo reuniu-se para discutir, cruzar informações e elaborar o relatório de monitoramento ambiental do primeiro semestre de 2008, para posterior envio ao órgão ambiental competente, o IBAMA<sup>226</sup>.

60- No dia 17 de junho de 2009, a empresa de fertilizantes Yara Brasil desligou duas de suas três plantas do parque industrial, localizado próximo à Barra do Rio Grande. Segundo as informações, o desligamento foi realizado após pedido

---

<sup>224</sup> Fonte: Divisão de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho do Porto do Rio Grande.

<sup>225</sup> PAÍSES devem buscar energias alternativas para reduzir impactos ambientais, alerta pesquisador. *Jornal Agora*, 16 jun. 2008, p. 6.

<sup>226</sup> PORTO e FURG constroem relatório do monitoramento ambiental. *Jornal Agora*. Rio Grande, 15 set. 2008, p. 6.

por parte da estação de monitoramento do ar, mantida pelo Centro de Indústrias do Rio Grande (CIRG). A estação fica situada junto ao Corpo de Bombeiros do Trevo de acesso à cidade, à margem da rodovia BR-392. A primeira planta foi desativada durante a manhã, quando técnicos da estação informaram a empresa sobre a mudança do vento e das condições atmosféricas, que dificultavam a dispersão da fumaça. Já no início da tarde, uma grande nebulosidade tomou conta de diversos pontos do município, o que ocasionou o desligamento da segunda planta, depois que um morador reclamou da presença excessiva de fumaça. O gerente geral da Yara Brasil, Daniel Casara, informou que o alerta da estação indicou mudanças tanto no vento quanto na pressão atmosférica, o que levaria os gases em direção à cidade. “A pressão impedia a dispersão da fumaça, a qual estava se encaminhando em direção ao centro, também devido à condição do vento. Por isso, a Yara Brasil optou por desligar a primeira planta, a fim de evitar um desconforto à comunidade” afirmou<sup>227</sup>.

61- Em 01 de julho de 2009, representantes do IBAMA e da Alfândega de Rio Grande trataram de assuntos pertinentes a uma carga de lixo importada por uma empresa de Bento Gonçalves – RS, e que chegou ao porto de Rio Grande descrita como polímeros de etileno para reciclagem. Segundo o chefe da Alfândega no porto rio-grandino, Marco Antônio Medeiros, os contêineres permanecem retidos no TECON e só serão liberados com destino e volta à Europa. “O IBAMA intimou as empresas responsáveis, e o caso passa agora a ser investigado pelo Ministério Público Federal, contando sempre com o auxílio dos demais órgãos envolvidos”, ressaltou<sup>228</sup>.

62- O Instituto de Oceanografia da Universidade Federal do Rio Grande (FURG) encaminhou no dia 16 de julho de 2009, ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA), à Fundação Estadual de Proteção Ambiental (FEPAM), à Prefeitura Municipal e à Superintendência do Porto (SUPRG), um documento oficial com o resultado de uma pesquisa sobre a lama na praia do Cassino (município de Rio Grande). A dragagem do porto foi apontada como causa do fenômeno, além das ações naturais<sup>229</sup>.

63- O Superintendente do Porto do Rio Grande e o reitor da FURG assinaram, em 13 de outubro de 2009, convênio entre as duas instituições relativo

---

<sup>227</sup> CONDIÇÕES climáticas ocasionam o desligamento de duas plantas da Yara Brasil. *Jornal Agora*. Rio Grande, 18 jun. 2009, p. 3.

<sup>228</sup> LIXO no porto: IBAMA autua empresas e Ministério Público investiga o caso. *Jornal Agora*. Rio Grande, 02 jul. 2009, p. 5; 09 jul. 2009, p. 3; 15 jul. 2009, p. 3.

<sup>229</sup> ESTUDO da FURG aponta dragagem do porto como uma das causas da lama no Cassino. *Jornal Agora*. Rio Grande, 17 jul. 2009, p. 3.

ao Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande (ProEA-PRG). De acordo com o coordenador do Programa e professor da FURG, José Vicente Freitas, que esteve na assinatura do convênio, o programa se iniciou em 2005 como uma atividade piloto, que foi sendo ampliada e que serviu de referência para a criação de um programa nacional de Educação Ambiental para as unidades portuárias do país por parte do Ministério do Meio Ambiente (MMA)<sup>230</sup>.

64- O navio mercante *Düden*, de bandeira da Turquia, saiu do porto de Harcourt, na Nigéria, com destino a Rosário, na Argentina, sendo que nesse trajeto atracou para abastecimento (*bunkering*) no porto de Tema, em Gana (África). No dia 22 de novembro de 2009, quando se encontrava a cerca de 260 quilômetros (aproximadamente 140 milhas) de Tramandaí – RS, iniciou-se um incêndio que atingiu totalmente a sua superestrutura (compartimentos habitáveis, cozinha, passadiço, oficina de solda, sala dos extintores do sistema fixo de CO<sub>2</sub> etc.), desde o convés principal (*main deck* ou *cargo deck*) até o último convés superior (tijupá), resultando na morte de um dos seus tripulantes. O armador/proprietário não se manifestou no sentido do salvamento do navio que oferecia riscos à navegação. Em observância à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição das águas, a Marinha do Brasil expediu o Auto de Apreensão nº 001/09, datado de 03/12/2009, e o encaminhou ao armador. A Marinha rebocou o *Düden* até o porto do Rio Grande, fez a retirada do óleo que estava em seus tanques e mantém três homens de guarda no local em que está atracado. Se o navio for a leilão e a venda for efetivada, os recursos irão para os cofres da União<sup>231</sup>.

---

<sup>230</sup> PORTO e FURG assinam convênio para educação ambiental. Jornal *Agora*. Rio Grande, 14 out. 2009, p. 3.

<sup>231</sup> Relatório de investigação do acidente. Disponível em: [https://www.dpc.mar.mil.br/cipanave/rel\\_acidentes/MVDuden/DUDEN\\_port.pdf](https://www.dpc.mar.mil.br/cipanave/rel_acidentes/MVDuden/DUDEN_port.pdf) acesso em 28 de abr. de 2010.



Fonte: Marinha do Brasil<sup>232</sup>

65- A SUPRG, em parceria com empresas do ramo naval, realizou, no final da tarde de quinta-feira, 18 de fevereiro de 2010, a retirada da embarcação pesqueira *Macarius* que se encontrava afundada junto ao cais do setor oeste do Porto Velho, conhecido como Rincão da Cebola. A embarcação foi removida visando a evitar problemas ambientais e considerando que a SUPRG está realizando obra de recuperação e reconstrução do cais nesse local. A SUPRG recebeu notificação do Ministério Público Federal, que solicitou a remoção da embarcação devido aos problemas ambientais que esta poderia ocasionar. De acordo com a Lei nº 8.630/93 (Lei de Modernização dos Portos), o porto fica responsável pela retirada da embarcação, caso o proprietário não o faça<sup>233</sup>.

66- O Escritório Regional do IBAMA – Rio Grande, autou a SUPRG na tarde do dia 13 de abril de 2010, por manter tonéis com o produto químico Ascarel (bifenila policlorada), que é altamente tóxico, no Armazém A-5 do Porto Novo. Conforme informações do chefe do escritório do IBAMA, Luiz Louzada, a SUPRG foi multada

<sup>232</sup> Disponível em: [https://www.dpc.mar.mil.br/cipanave/rel\\_acidentes.htm](https://www.dpc.mar.mil.br/cipanave/rel_acidentes.htm) acesso em 27 jun. de 2011.

<sup>233</sup> SUPRG retira embarcação afundada do Porto Velho. *Jornal Agora*. Rio Grande, 20-21 fev. 2010, p. 3.

em 1,5 milhão de reais e tem prazo de 30 dias para providenciar destinação final adequada para o produto e o material contaminado (transformadores) encontrados no armazém. Os tonéis com Ascarel foram detectados pela equipe do instituto durante vistoria de rotina realizada no Porto Novo para averiguar o cumprimento das condicionantes relativas à licença ambiental do porto<sup>234</sup>.

67- Aproveitar a lama resultante da dragagem de manutenção do canal do Porto de Rio Grande para a produção de energia elétrica e ainda oferecer matéria-prima para a construção civil: essa é a proposta do Laboratório de Controle de Poluição da Escola de Química e Alimentos (EQA) da Universidade Federal do Rio Grande (FURG). A ideia é criar uma Unidade de Tratamento de Sedimentos de Dragagem, planta-piloto que deverá ser instalada no ano de 2010 no Porto Novo<sup>235</sup>.

68- Técnicos de uma empresa contratada pela SUPRG começaram, na manhã de 13 de julho de 2010, os trabalhos para remoção de aproximadamente 21 toneladas de óleo Ascarel existentes em transformadores desativados e tonéis armazenados no Armazém A-5 do Porto Novo.

A WPA Ambiental, Indústria, Comércio e Serviços Ltda., de Pato Branco (PR), levará para sua sede, objetivando a destinação final, os nove transformadores armazenados no local, mais 27 tambores (tonéis), dos quais cinco vazios e 22 cheios, bem como a areia colocada sob um transformador que teve vazamento e “pallets” contaminados. Como são de responsabilidade da SUPRG os equipamentos (transformadores) em desuso, a despesa para a destinação correta, de acordo com a legislação ambiental, foi classificada como passivo ambiental<sup>236</sup>.

69- Um derramamento de óleo do navio *Baltic Champion*, de bandeira maltesa, no canal de acesso ao porto do Rio Grande, mobilizou autoridades da área portuária, órgãos ambientais e a Petrobras. O vazamento ocorreu na madrugada de 14 de outubro de 2010, durante o abastecimento do navio, que estava atracado no píer do terminal da Transpetro, descarregando petróleo para a Refinaria Rio-Grandense. Conforme a Capitania dos Portos, “tudo indica que o tanque da embarcação transbordou”. Na água caíram em torno de 300 litros de *bunker* (óleo combustível marítimo) MS 380, mas outra grande parte ficou concentrada no convés

---

<sup>234</sup> SUPRG é multada em R\$ 1,5 milhão por armazenagem de produto tóxico. *Jornal Agora*. Rio Grande, 14 abr. 2010, p. 6.

<sup>235</sup> LAMA de dragagem poderá ser aproveitada para produção de energia elétrica. *Jornal Agora*. Rio Grande, 1 e 2 maio 2010, p. 3.

<sup>236</sup> PRODUTO tóxico começa a ser removido do armazém A-5. *Jornal Agora*. Rio Grande, 14 jul. 2010, p. 5.



da embarcação. Segundo o superintendente do Porto do Rio Grande, vazaram em torno de 3.300 litros de óleo, sendo que 3.000 litros ficaram retidos dentro do navio e foram recolhidos e armazenados em contêineres apropriados. Os outros 300 litros que escorreram para a água foram vistos pela manhã e atingiram a região próxima do cais da Transpetro, e uma parte também chegou à margem do estuário da Lagoa dos Patos, na chamada Vila das Barraquinhas. Nesse local, o óleo preto e grosso ficou concentrado na água, pedras e redes de pesca. Também atingiu embarcações de pescadores lá residentes, além disso um cheiro forte exalava do produto<sup>237</sup>.

Frente a este cenário de acidentes, monitoramentos e estudos, é que principalmente o IBAMA analisa e determina os condicionantes e ações a serem desenvolvidas para mitigar o impacto ambiental das atividades no porto rio-grandino. Entretanto, conforme Kitzmann<sup>238</sup> (2010),

os portos são sistemas altamente complexos, organizados e estáveis, mesmo que sob certos pontos de vista ou em determinados momentos, não pareçam ser nem uma coisa nem outra. Numa visão parcial (reducionista), parecem simples locais de troca de modais de transporte, com poucos elementos e interações: navios, cargas, equipamentos, trabalhadores, armazéns, caminhões, trens. No entanto, numa visão mais abrangente (sistêmica), portos são sistemas integrados a outros sistemas maiores: os naturais, urbanos, sociais, industriais e, principalmente, os econômicos, locais e globais. É aí que a complexidade fica evidente. São muitos elementos interagindo com objetivos diferentes, o que origina vários conflitos.

Neste contexto é que os condicionantes emergem, sob responsabilidade, ônus legal e às expensas (econômicas) da SUPRG.

Nos capítulos 4 e 5, focar-se-á a temática principal desta pesquisa, qual seja, a análise dos valores despendidos pela SUPRG para atendimento da legislação ambiental e em muitos casos em emergências ambientais, em que a autarquia é responsável de forma solidária em todo o porto organizado rio-grandino.

---

<sup>237</sup> ÓLEO vaza de navio e atinge canal do porto. *Jornal Agora*. Rio Grande, 15 out. 2010, p. 3.

<sup>238</sup> KITZMANN, Dione. *Ambiente portuário*. Rio Grande: Ed. da FURG, 2010. p.13.

## CAPÍTULO 4

### RECURSOS EMPENHADOS<sup>239</sup>, MONTANTE DE PESSOAL E PATRIMÔNIO DESTINADOS PELA SUPRG AO ATENDIMENTO DA LEGISLAÇÃO AMBIENTAL (Período: 1996–2004)

Não basta uma empresa se declarar ecoeficiente e socialmente responsável. É preciso provar. Para isso, deve adotar indicadores, medi-los e apresentá-los aos tomadores de decisão e *stakeholders*<sup>240</sup>.

Fernando Almeida (2002)<sup>241</sup>

#### 4.1 Breve histórico – “Contabilidade ambiental”

Por muito tempo as empresas preocuparam-se apenas com a eficiência dos sistemas produtivos. Entretanto, essa noção revelou-se equivocada, pois ficou evidente que o contexto de atuação das empresas tornava-se a cada dia mais complexo e que o processo decisório sofreria restrições cada vez mais severas. Um dos componentes importantes dessa reviravolta nos modos de pensar e agir foi o crescimento da consciência ecológica na sociedade, nos governos e nas próprias empresas, que passaram a incorporar essa orientação em suas estratégias. Assim, foi propugnado que a contabilidade das empresas passasse a, além de contabilizar suas ações de gestão ambiental, divulgar tais ações.

Para Missiaggia (2002, apud TINOCO; KRAEMER, 2008, p. 22), “grande parte dos problemas ambientais que hoje afetam a humanidade poderia ter sido evitada se a educação ambiental e a conseqüente consciência ecológica fizessem

---

<sup>239</sup> O empenho da despesa, na definição o art. 58 da Lei nº 4.320/64, é o ato emanado da autoridade competente que cria para o Estado obrigação de pagamento pendente ou não de implemento de condição. PISCITELLI, Roberto Bocaccio et al. *Contabilidade pública: uma abordagem da administração financeira pública*. São Paulo: Atlas, 1999. p. 151.

<sup>240</sup> *Stakeholder*: termo usado em Administração que se refere a qualquer pessoa ou entidade que afeta ou é afetado pelas atividades de uma empresa (pública ou privada).

<sup>241</sup> Fernando Almeida (2002), apud TINOCO, João Eduardo Prudêncio; KRAEMER, Maria Elisabeth Pereira. *Contabilidade e gestão ambiental*. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2008. p. 261.

parte das preocupações das sociedades desenvolvidas desde a Revolução Industrial”.

A Contabilidade Ambiental passou a ter *status* de novo ramo da ciência contábil em fevereiro de 1998, com a finalização do “Relatório financeiro e contábil sobre o passivo e custos ambientais” pelo Grupo de Trabalho Intergovernamental das Nações Unidas de Especialistas em Padrões Internacionais de Contabilidade e Relatórios (ISAR – United Nations Intergovernmental Working Group of Experts on International Standards of Accounting and Reporting) (TINOCO; KRAEMER, 2008, p. 12).

Para Ribeiro (2005, p. 45), “a Contabilidade Ambiental não é uma nova ciência, mas sim uma segmentação da tradicional, já amplamente conhecida”. O objetivo da Contabilidade Ambiental, de acordo com esse autor, é: “Identificar, mensurar e esclarecer os eventos e transações econômico-financeiros que estejam relacionados com a proteção, preservação e recuperação ambiental, ocorridos em um determinado período, visando à evidenciação da situação patrimonial de uma entidade”<sup>242</sup>. Ferreira (2003, p. 59) corrobora: “a Contabilidade Ambiental não se refere a uma nova contabilidade, mas a um conjunto de informações que relatem adequadamente, em termos econômicos, as ações de uma entidade que modifiquem seu patrimônio”<sup>243</sup>.

Para Tinoco e Kraemer (2008 p. 24), a “contabilidade é objetivamente um sistema de mensuração, avaliação e divulgação, centrado nos usuários da informação, destinado a provê-los (os usuários) com demonstrações contábeis e outros meios de transparência, permitindo-lhes análises de natureza econômica, financeira, social, ambiental, física e de produtividade das empresas (entidades de caráter geral)”.

Em decorrência da evolução do capitalismo, segundo Tinoco e Kraemer (2008, p. 28), observou-se, a partir dos anos 60 do século XX, nova demanda por informações. Essa demanda surgiu de parte dos assalariados que trabalhavam em grandes empresas transnacionais, públicas, bancos, conglomerados industriais etc., e constatavam que essas organizações obtinham grandes lucros e cresciam constantemente, enquanto sua situação era, em muitos casos, bastante precária, com salários que não acompanhavam a evolução dos lucros, horários de trabalho

---

<sup>242</sup> RIBEIRO, Maisa de Souza. *Contabilidade ambiental*. São Paulo: Saraiva, 2005.

<sup>243</sup> FERREIRA, Araceli Cristina de Souza. *Contabilidade ambiental: uma informação para o desenvolvimento sustentável*. São Paulo: Atlas, 2003.

desumanos, além de não terem acesso a informações contábeis do desempenho das organizações, especialmente no que tange a sua participação nesse resultado. Insurgiram-se contra esse estado de coisas e passaram a exigir que as entidades fornecessem informações sociais, que diziam respeito a sua presença nas entidades. Esse processo consubstanciou-se na elaboração do Balanço Social nas entidades, na França em 1977 e em outros países europeus a partir dos anos 80.

O Balanço Social (TINOCO; KRAEMER, 2008, p. 87) é um instrumento de gestão e de informação que visa a evidenciar, da forma mais transparente possível, informações financeiras, econômicas, ambientais e sociais, do desempenho das entidades, aos mais diferenciados usuários, seus parceiros sociais. Isso implica responsabilidade e dever de comunicar com exatidão e diligência os dados de sua atividade, de modo que a comunidade e os distintos núcleos que se relacionem com a entidade possam avaliá-la, compreendê-la e, se entenderem oportuno, criticá-la.

O Balanço Social contempla, também, uma série de informações de caráter qualitativo: dentre as mais importantes, destacam-se as relativas à ecologia, em que se evidenciam os esforços que as empresas vêm realizando para não afetar a fauna, a flora e a vida humana, vale dizer, as relações da entidade com o meio ambiente; ao treinamento e à formação continuada dos trabalhadores; às condições de higiene e segurança no emprego; às relações profissionais; às contribuições das entidades para a comunidade, explicitando a responsabilidade social e corporativa das organizações (TINOCO; KRAEMER, 2008, p. 88).

Para Martins e Ribeiro (1995, p. 2), o reconhecimento da responsabilidade social para com o meio ambiente foi a tarefa mais difícil e demorada para ser assumida pelas empresas, devido aos seguintes fatores:

Altos custos para aquisição das tecnologias para contenção, redução ou eliminação de resíduos tóxicos. Inexistência de uma legislação ambiental ou de rigor nas já existentes, pois a legislação sobre o assunto é relativamente recente e as penalidades contidas nas mais antigas não serviam como instrumento inibidor para seus infratores. Os movimentos populares não eram fortes e coesos o bastante para unir e conscientizar toda a sociedade. Os consumidores não associavam a atuação e o comportamento da empresa ao consumo de seus produtos.

Na década de 80 do século XX surgiram em muitos países leis que regulamentavam a atividade industrial no tocante à poluição. Também foi

formalizada a realização de Estudos de Impacto Ambiental e Relatórios de Impacto sobre o Meio Ambiente (EIA-RIMA) com audiências públicas e aprovações dos licenciamentos ambientais em diferentes níveis de organizações de governo<sup>244</sup>.

Os impactos ambientais não se restringem a áreas geográficas isoladas ou a determinados grupos de pessoas. Mesmo em regiões afastadas, como o Ártico e a Antártida, foram medidas, por exemplo, acumulações de DDT<sup>245</sup> na fauna e identificados depósitos de aerossóis carregados com sulfatos, fuligem, vanádio em geleiras recém-formadas (GUTBERLET, 1996, p. 29)<sup>246</sup>. As consequências ambientais, sejam de emissões atmosféricas ou derrame de produtos tóxicos das indústrias, bem como desastres semelhantes ao do petroleiro *Exxon Valdez*, no Alasca, em março de 1989, perduram por décadas<sup>247</sup>. Os efeitos do derrame de mercúrio na baía de Minamata<sup>248</sup>, no Japão, nos anos 50 do século XX, repercutem até os dias atuais. Os resíduos eram descarregados na baía e o mercúrio assimilado por microorganismos aquáticos entrava na cadeia alimentar e envenenava as pessoas.

Conforme Tinoco e Kraemer (2008, p. 52), a preocupação com as alterações na camada de ozônio foi o primeiro grande impulsionador de uma globalização da questão ambiental, uma vez que levou a esforços conjuntos e mudanças de atitude de cientistas, empresas e grupos ambientais de diversos países.

---

<sup>244</sup> Com o advento da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, a qual dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente,

<sup>245</sup> O DDT (iniciais de dicloro-difenil-tricloro-etano) foi pela primeira vez sintetizado por um químico alemão, em 1874, mas as suas propriedades como inseticida só foram descobertas em 1939. Uma das características mais sinistras do DDT, e das substâncias químicas com ele relacionadas, é a maneira pela qual os seus efeitos são transmitidos de um organismo a outro, através de todos os elos das cadeias alimentares. Por exemplo: os campos de alfafa são polvilhados de DDT; o alimento é posteriormente preparado com a alfafa e dado às galinhas; as galinhas botam ovos que contêm DDT. CARSON, Rachel. *Primavera silenciosa*. Tradução de Raul de Polillo. São Paulo: Melhoramentos, 1969, p. 46. (Os direitos do livro foram comprados por uma multinacional de agroquímica e, diz-se, isso impede sua republicação) (TINOCO; KRAEMER, 2008, p. 46).

<sup>246</sup> GUTBERLET, Jutta. *Cubatão: desenvolvimento, exclusão social e degradação ambiental*. São Paulo: Edusp; Fapesp, 1996.

<sup>247</sup> Dez anos após o derrame, ecologistas estimaram que morreram entre 100.000 e 700.000 aves por exposição ao óleo, baseando-se em uma extrapolação do número de carcaças de animais cobertas de óleo achadas nas praias e no oceano. Após 20 anos do desastre, a maioria das espécies voltou às condições pré-desastre, ou recuperaram-se bem. Apenas duas espécies não se recuperaram: os pombos-guillemots e o arenque do Pacífico, importante fonte de renda para a economia local. Disponível em: <http://blog.ambientebrasil.com.br/?p=59>. Acesso em: 20 jul. 2011.

<sup>248</sup> O acidente deixou 700 mortos e 9.000 doentes crônicos. Ocorreram casos de distúrbios nervosos, convulsões, perda da coordenação e outros sintomas relacionados ao sistema neurológico (TINOCO; KRAEMER, 2008, p. 36).

Em 1987 foi assinado o protocolo de Montreal<sup>249</sup> sobre substâncias que destroem/danificam a camada de ozônio (SDOs), fazendo com que ela fique mais fina. Este afinamento representa um perigo significativo para o meio ambiente e a saúde humana, já que permite que níveis mais altos de radiação ultravioleta atinjam a superfície terrestre. A maior radiação UV leva a maior incidência de câncer de pele e catarata nos olhos, e pode comprometer o sistema imunológico; ameaça o equilíbrio ecológico dos corpos d'água, das terras agrícolas e das florestas. O acordo de Montreal foi ratificado no Brasil em 1990.

A Alemanha, segundo Tinoco e Kraemer (2008, p. 54), criou em 1991 uma lei que exigia dos fabricantes que assumissem toda a responsabilidade pela reciclagem e disposição final das embalagens de seus produtos. A Norma Britânica BS 7750, que entrou em vigor em janeiro de 1994, foi muito importante para a gestão ambiental, sendo uma forte referência para quase todos os sistemas existentes. Em 2001, a União Européia estabelece o Sistema de Gestão Ambiental chamado EMAS 2001, cujo objetivo é ajudar as empresas a melhorar seu funcionamento ambiental, promovendo as melhorias necessárias em seu comportamento ambiental (RIBEIRO, 2010, p. 12).

No Brasil, as então deputadas federais Marta Suplicy, Sandra Starling e Maria da Conceição Tavares lançaram, em 1997, o Projeto de Lei nº 3116, que tinha por objetivo obrigar as empresas a publicar seu Balanço Social. De acordo com esse projeto de lei, este deveria conter dados sobre o faturamento, empregados (quantidade, remuneração, sexo, faixa etária e benefícios), encargos sociais e tributos pagos, investimentos em segurança, em meio ambiente, em benefícios à comunidade externa à empresa, etc. O referido projeto foi arquivado em função do encerramento do mandato de suas autoras, antes de sua passagem pelas comissões de trabalho pertinentes no Congresso Nacional. Após dois anos, o deputado Paulo Rocha apresentou o Projeto de Lei nº 32, em substituição ao de nº 3116/97, cujos conteúdos tinham base no modelo francês (RIBEIRO, 2010, p. 12).

Em seminário cujo tema teve por título o Valor Econômico da Água e seus Impactos sobre o Setor Industrial Nacional<sup>250</sup>, em abril de 1998, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) brasileira declarou que um dos grandes desafios do

---

<sup>249</sup> Disponível em: [http://www.protocolodemontreal.org.br/005/00502001.asp?ttCD\\_CHAVE=15268](http://www.protocolodemontreal.org.br/005/00502001.asp?ttCD_CHAVE=15268). Acesso em: 20 jul. 2011.

<sup>250</sup> Disponível em: <http://www.cni.org.br/portal/data/files/8A9015D01418E1EE011442413E062D64/Valor%20Economico%20da%20agua.pdf>. Acesso em: 21 jul. 2011. p. 15 e 16.

mundo atual é conciliar crescimento econômico e social com equilíbrio ecológico. Através da Declaração dos Princípios para o Desenvolvimento Sustentável, entende como essencial que as indústrias desenvolvam suas atividades comprometidas com a proteção do meio ambiente, a saúde, a segurança e o bem-estar de seus trabalhadores e das comunidades. Um dos princípios destacados é o de promover a efetiva participação pró-ativa do setor industrial em conjunto com a sociedade, os parlamentares, o governo e as organizações não-governamentais no sentido de desenvolver e aperfeiçoar leis, regulamentos e padrões ambientais.

Através da Resolução nº 1.003, do Conselho Federal de Contabilidade (CFC), de 19 agosto de 2004, publicada no Diário Oficial da União de 6 de setembro de 2004, foi aprovada a NBC T 15 – Informações de Natureza Social e Ambiental. Essa resolução vigoraria a partir de 1º de janeiro de 2006, sendo recomendada a sua adoção antecipada. A norma, elaborada pelo Grupo de Trabalho das Normas Brasileiras de Contabilidade do CFC, estabelece procedimentos para evidenciação de informações de natureza social e ambiental, com o objetivo de demonstrar à sociedade a participação e a responsabilidade social das entidades, de respaldo para as empresas privadas, não sendo aplicado no âmbito da Lei 4.320/64 (de direito público) (TINOCO; KRAEMER, 2008, p. 107).

No que tange ao Balanço Social, o aspecto mais polêmico é a questão da obrigatoriedade: enquanto alguns entendem que é necessário impor sua publicação, outros acreditam que ela deveria ser deixada à escolha das empresas. Para os defensores dessa segunda linha de pensamento, as empresas, o mercado e a comunidade devem definir a evolução e o amadurecimento do Balanço Social, sem imposições legais e sem engessá-lo com um padrão que não necessariamente é o mais adequado para todas. Já quem pleiteia a obrigatoriedade entende que, se a forma de apresentação das informações não for padronizada, será difícil avaliar a função social da empresa, tendo em vista a tendência de informarem apenas o que lhes é conveniente, sem dimensionar os valores gastos, o que dá ao Balanço Social a conotação de instrumento de *marketing* (RIBEIRO, 2010, p. 13).

A Demonstração do Valor Adicionado (DVA) é parte do Balanço Social e objetiva evidenciar os benefícios proporcionados em prol da comunidade. Informa quanto a empresa adicionou, no período, aos recursos adquiridos de terceiros e como distribuiu esse valor adicionado entre a remuneração da mão-de-obra e do uso de capital de terceiros (juros e aluguéis), impostos pagos ao governo e remuneração

do capital próprio. O grande diferencial do DVA é sua capacidade de evidenciar os destinatários da riqueza gerada, além dos acionistas, da mesma forma evidenciar o lucro da empresa e como ele foi calculado. O DVA evidencia, portanto, além do lucro dos investidores, a quem pertence o restante da riqueza criada pela empresa (RIBEIRO, 2010, p. 16).

O envolvimento da contabilidade com a questão ambiental pode surgir da realização de gastos com insumos para eliminar/reduzir pequenos focos prejudiciais ao ambiente, ou ainda com aquisição de filtros, por exemplo, para evitar emissões de poeira e outros tipos de poluição. Esse envolvimento pode ocorrer, ainda, com o reconhecimento que uma empresa (privada ou estatal) tem de problemas ambientais que precisam ser revertidos, ou seja, ela pode gerar Valor Adicionado Negativo<sup>251</sup>.

Existe o consenso de que a implementação da contabilidade ambiental não é útil somente para os empresários, mas também de que se deve aumentar crescentemente a sua utilização por demanda da legislação, dos investidores, dos bancos, do público em geral e, em última análise, do processo de competição global (BERGAMINI JR., 1999, p. 5)<sup>252</sup>.

Para Ferreira (1998)<sup>253</sup> e Ribeiro<sup>254</sup> (1998), a contabilidade ambiental tem como objetivo medir o resultado das atividades das entidades relacionadas com o meio ambiente. As autoras argumentam que não se trata de uma nova ciência, mas de informações que podem e devem ser evidenciadas contabilmente.

As informações de caráter ambiental a serem divulgadas pela contabilidade, segundo Martins e De Luca (1994, p. 25, apud SOUZA; RIBEIRO, 2004, p. 56)<sup>255</sup>, vão desde os investimentos realizados, seja em nível de aquisição de bens permanentes de proteção a danos ecológicos, de despesas de manutenção ou correção de efeitos ambientais do exercício em curso, de obrigações contraídas em

---

<sup>251</sup> Valor Adicionado Negativo: refere-se ao montante de gastos que as empresas devem realizar para recuperar o meio ambiente que elas degradam (TINOCO; KRAEMER, 2008, p. 172).

<sup>252</sup> BERGAMINI JÚNIOR, Sebastião. Contabilidade e riscos ambientais. *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, v. 6, n. 11, jun. 1999. Disponível em: [http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev1105.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev1105.pdf). Acesso em: 13 jun. 2011.

<sup>253</sup> FERREIRA, Araceli Cristina de Sousa. *Uma contribuição para a gestão econômica do meio ambiente: um enfoque sistêmico da informação*. São Paulo, 1998. 135 f. Tese [Doutorado] – Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo.

<sup>254</sup> RIBEIRO, Maisa de Souza. *Custeio das atividades de natureza ambiental*. São Paulo, 1998. Tese [Doutorado em Controladoria e Contabilidade] – FEA-USP.

<sup>255</sup> SOUZA, Valdiva Rossato de; RIBEIRO, Maisa de Souza. Aplicação da contabilidade ambiental na indústria madeireira. *Contabilidade & Finanças*, São Paulo, USP, n. 35, p. 56, maio-ago. 2004.



prol do meio ambiente, e até de medidas físicas, quantitativas e qualitativas, empreendidas para sua recuperação e preservação.

## **4.2 Definições de custos ambientais, ativo e passivo ambiental**

A gestão ambiental de uma organização, pública ou privada, é o sistema que inclui na estrutura organizacional ações de planejamento, responsabilidades, práticas, procedimentos, processos e recursos para desenvolver, implementar, atingir, analisar criticamente e manter a política ambiental. São as ações para minimizar ou eliminar os efeitos negativos provocados no ambiente pelas atividades da empresa (TINOCO; KRAEMER, 2008, p. 114).

A contabilidade da gestão ambiental neste sentido, ao identificar, avaliar e imputar os custos ambientais, permite aos gestores adotar procedimentos para reduzir custos. A Divisão para o Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas (2001) informa como exemplos as economias/reduções que podem resultar da substituição de solventes orgânicos tóxicos por não tóxicos, de gestão de resíduo perigosos e outros custos associados à utilização de materiais perigosos. Outros exemplos referem-se a o uso mais eficiente de materiais, evidenciando o fato de que os resíduos (tratamento) são onerosos não tanto pelas taxas de deposição impostas pela regulamentação ambiental, mas devido ao desperdício em termos de valor de compra dos materiais em si.

Segundo Bergamini Júnior (1999, p. 6), “Os custos ambientais compreendem os gastos referentes ao gerenciamento, de maneira responsável, dos impactos da atividade empresarial no meio ambiente, assim como outros custos incorridos para atender aos objetivos e exigências ambientais de órgãos de regulação, devendo ser reconhecidos a partir do momento em que forem identificados”. Frente a uma ausência de definição clara de “custos ambientais”, que dificultam o processo de implementação da contabilidade ambiental, a metodologia aqui proposta e desenvolvida foi no sentido da evidenciação dos dispêndios ambientais ao atendimento dos diversos itens constantes das licenças, de operação e demais, bem como ao atendimento da legislação ambiental correlata, sob o ônus legal da Superintendência do Porto do Rio Grande – SUPRG.

Os custos ambientais, de acordo com Ribeiro (1998, p. 177), “são representados pelo somatório de todos os custos dos recursos utilizados pelas atividades desenvolvidas com o propósito de controle, preservação e recuperação ambiental”.

Conforme a ONU-Unctad (Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento) (1998, p. 6, apud SOUZA; RIBEIRO, 2004, p. 56), os custos ambientais são os gastos realizados, pagos ou não, para gerenciar, de forma responsável, os impactos ambientais das atividades da empresa, além de outros gastos direcionados para objetivos ambientais e exigidos pelo contexto operacional da companhia. Os custos ambientais devem ser reconhecidos em confrontação às receitas do período em que são identificados.

De acordo com Kraemer (2005, p. 9)<sup>256</sup>, uma forma de estruturar as atividades voltadas para o meio ambiente é adequar a organização ao International Organization for Standardization (ISO)<sup>257</sup>. A ISO 14001 é uma norma de adesão voluntária que contém os requisitos para a implantação do SGA (Sistema de Gestão Ambiental), podendo ser aplicada a qualquer tipo ou porte de organização. O sistema de gestão ambiental busca prover às organizações formas de gerenciar todos os seus aspectos e impactos ambientais mais significativos. Parte, inicialmente, da identificação e priorização desses aspectos e impactos com vistas a um sistema que busque a melhoria contínua, baseado no controle destes impactos. Quando uma organização opta pela implantação da Norma ISO 14001, abre novos caminhos no mercado internacional, proporciona vantagem competitiva e introduz sensível redução de custos na operação, além de incrementar a receita com subprodutos do processo. Os padrões da ISO aplicam-se a todos os tipos e tamanhos de organizações e são projetados a abranger circunstâncias geográficas, culturais e sociais diversas. A SUPRG, juntamente com o Instituto Bureau Veritas,

---

<sup>256</sup> KRAEMER, M. E. P. A contabilidade como instrumento de gestão ambiental. *Gestão Ambiental*. 2005. Disponível em: [http://www.gestaoambiental.com.br/recebidos/maria\\_kraemer\\_pdf/A%20CONTABILIDADE%20COMO%20INSTRUMENTO.pdf](http://www.gestaoambiental.com.br/recebidos/maria_kraemer_pdf/A%20CONTABILIDADE%20COMO%20INSTRUMENTO.pdf). Acesso em: 25 maio 2010.

<sup>257</sup> A ISO – é uma organização internacional fundada em 1946 para desenvolver padrões de industrialização, de comércio e de comunicação, tais como linhas-padrão do parafuso, tamanhos do recipiente de transporte, formatos de vídeo etc. Esses padrões foram estabelecidos para facilitar o comércio internacional e aumentar a confiabilidade e a eficácia dos bens e serviços. Todos os padrões desenvolvidos por ISO são voluntários; entretanto os países frequentemente adotam padrões de ISO e fazem-nos imperativos. Exemplo de normas: ISO 14010 – refere-se a padrões de auditorias ambientais; ISO 14030 – padrões para a avaliação de desempenho ambiental. As séries ISO usadas para avaliar os impactos ambientais dos produtos e dos processos são: ISO 14020, ISO 14040 e 14060 (TINOCO; KRAEMER, 2008, p. 129-130).

em dezembro de 2004, promoveu em sua sede um curso de “Interpretação, Implantação, Identificação e Avaliação de Aspectos e Impactos”, visando a credenciar as áreas do Porto Velho e do Porto Novo para a certificação ISO 14001.

Para Paiva (2001)<sup>258</sup>, “os custos ambientais não reconhecidos no momento de seu fato gerador com a classificação pertinente, apresentar-se-ão no futuro como passivos não reconhecidos, repercutindo negativamente”.

Com frequência alguns expositores falam em custos como se fossem gastos e/ou despesas, especialmente quando se referem a custos ambientais. Como bem explicita Martins (1996)<sup>259</sup>, o custo é também um gasto, só que reconhecido como tal, isto é, como custo, no momento da utilização para fabricação de um produto ou execução de um serviço. No caso de equipamentos ambientais, podem ser enquadrados no ativo imobilizado em função de sua vida útil econômica (número de anos de vida) ou dos benefícios econômicos futuros previstos.

Constituem o ativo ambiental, segundo Tinoco e Kraemer (2008, p. 181),

os estoques dos insumos, peças, acessórios etc., utilizados no processo de eliminação ou redução dos níveis de poluição e de geração de resíduos; os investimentos em máquinas, equipamentos, instalações etc., adquiridos ou produzidos com intenção de amenizar os impactos causados ao meio ambiente; os gastos com pesquisas, visando ao desenvolvimento de tecnologias modernas, de médio e longo prazo, desde que constituam benefício ou ações que irão refletir nos exercícios seguintes.

Enfim, são ativos ambientais todos os bens e direitos destinados ou provenientes da atividade de gerenciamento ambiental, podendo estar na forma de capital circulante ou capital fixo.

De acordo com Ribeiro (1998, p. 57, apud SOUZA; RIBEIRO, 2004, p. 56)<sup>260</sup>, “ativos ambientais são recursos econômicos controlados por uma entidade, como resultado de transações ou eventos passados, dos quais se espera obter benefícios econômicos futuros, e que tenham por finalidade o controle, preservação e recuperação do meio ambiente”.

---

<sup>258</sup> PAIVA, P. R. de. *Evidenciação de gastos ambientais: uma pesquisa exploratória no setor de celulose e papel*. São Paulo, 2001. Dissertação [Mestrado em Contabilidade e Controladoria] – Universidade de São Paulo. Disponível em: <http://br.monografias.com/trabalhos/contabilidade-social/contabilidade-social.shtml>. Acesso em: 22 jul. 2011.

<sup>259</sup> MARTINS, Eliseu. *Contabilidade de custos: inclui o ABC*. São Paulo: Atlas, 1996.

<sup>260</sup> Disponível em: [http://www.eac.fea.usp.br/cadernos/completos/cad35/ed\\_35\\_parte5\\_pg54a67.pdf](http://www.eac.fea.usp.br/cadernos/completos/cad35/ed_35_parte5_pg54a67.pdf) acesso em 22 de jul de 2011.

Em se tratando de passivo ambiental, conforme Ribeiro e Gratão (2000, p. 5)<sup>261</sup>, “ficaram amplamente conhecidos pela sua conotação mais negativa, ou seja, as entidades que o possuem agrediram significativamente o meio ambiente e, dessa forma, têm que pagar vultosas quantias a título de indenização a terceiros e multas para a recuperação de áreas danificadas”.

Para Martins e De Luca (1994, p. 27, apud SOUZA; RIBEIRO, 2004, p. 57),

os passivos ambientais referem-se a benefícios econômicos que serão sacrificados em função de obrigação contraída perante terceiros para preservação e proteção ao meio ambiente. Têm origem em gastos relacionados ao meio ambiente, que podem constituir-se em despesas do período atual ou anteriores, aquisição de bens permanentes, ou na existência de riscos de esses gastos virem a se efetivar (contingências).

Conforme Souza e Ribeiro (2004, p. 58),

a complexidade que envolve a mensuração adequada de passivos ambientais, gira em torno do fato de que, na maioria das vezes, a recuperação do meio ambiente é tarefa que leva anos para ser concluída e, nesse período, ocorrem alterações dos custos inicialmente projetados. Entretanto, este fato não deve inviabilizar o registro das obrigações ambientais, tendo em vista que a omissão de tais valores não estará explicitando a veracidade dos impactos causados pelas organizações à humanidade.

Dentre outras formas de identificação e mensuração do Passivo Ambiental existem os EIAs, que visam a identificar todos os efeitos ao meio ambiente, que podem ser originados pelas atividades das organizações, bem como os mecanismos que devem ser utilizados para contê-los (TINOCO; KRAMER, 2008, p. 190). Constituem um ponto de partida não apenas para identificar os fatos geradores dos passivos ambientais, mas também para atribuir valores a eles em função, dentre outros aspectos, do custo dos insumos requeridos, dos investimentos em máquinas e equipamentos, da extensão da área que deve ser recuperada e do volume de refugos que devem ser tratados. Concomitantemente, os RIMAs relatam o ocorrido em relação ao meio ambiente durante o processo operacional. Por meio do RIMA são identificados os efeitos ambientais, possibilitando-se a mensuração dos custos ambientais. Conforme Tinoco e Kraemer (2008, p. 191), Passivo Ambiental tornou-se um quesito essencial nas negociações de empresas, não podendo nos dias atuais ser

---

<sup>261</sup> RIBEIRO, M. de S.; GRATÃO, Ângela Denise. Custos ambientais: o caso das empresas distribuidoras de combustíveis. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE CUSTOS, 7., 2000, Recife. *Anais...* Recife: RBC, 2000.

esquecido, pois poderá ser atribuída aos novos proprietários a responsabilidade pelos efeitos nocivos ao meio ambiente provocados pelo processo operacional da organização, ou pela forma como os resíduos poluentes tenham sido tratados.

Para Bergamini Júnior (1999, p. 5),

os dados ambientais podem ser usados para diversas finalidades, que atendem tanto aos interesses dos empresários quanto da comunidade de negócios e, de forma indireta, servem também para prestar contas à sociedade, a saber: para demonstrar a capacitação gerencial da corporação na administração de questões ambientais, integrando-as na sua estratégia geral de longo prazo; para comparar o progresso entre empresas durante o decorrer do tempo; e para explicitar, de forma adequada, o nível de exposição ao risco da empresa, tanto para agentes financeiros quanto para potenciais parceiros de negócios.

### **4.3 Empenhos liquidados e pagos no período de 1996–2004**

O presente estudo de caso consiste em um levantamento dos valores empenhados, liquidados e pagos pela Superintendência do Porto de Rio Grande (SUPRG), no Porto Organizado rio-grandino em atendimento à legislação ambiental e aos condicionantes da sua licença de operação. Serão utilizadas para fim de análise as contas – e a discriminação dos valores – fornecidas pelo setor de contabilidade, bem como o acompanhamento da atividade orçamentária relativa a Gestão Ambiental da SUPRG, presente no orçamento do Porto destinado à questão ambiental. O trabalho complexo e meticuloso realizado pela extensão do período, somado à inexistência de uma contabilidade de custos na SUPRG, perfaz o período de 1996 até 2010, sendo que neste capítulo foram evidenciados dados do período de 1996 até 2004, e no próximo capítulo será analisado o período de 2005 até 2010.

#### **4.3.1 Sistematização dos dados e considerações**

A metodologia utilizada neste trabalho, quanto à forma de abordagem, pode ser classificada como qualitativa e quantitativa, pois tem por objetivo quantificar os valores inerentes aos gastos aplicados no Porto do Rio Grande em atendimento à legislação ambiental. A pesquisa ainda é descritiva, pois visa a descrever as características das contas levantadas na autarquia. Quanto aos procedimentos

técnicos, a pesquisa é bibliográfica, constituindo-se principalmente de livros, artigos de periódicos e material disponibilizado na Internet; é também documental, pois elaborada através da pesquisa em materiais que não receberam tratamento analítico ou que podem ser reelaborados de acordo com os objetivos da pesquisa, e é um estudo de caso, pois envolve um estudo profundo, exaustivo e diretamente ligado à contabilidade pública da SUPRG, relacionada com as contas de despesas registradas em atendimento à legislação ambiental.

O início da pesquisa compreendeu o ano de 1996, quando o Porto começou a implantar o programa completo decorrente do Protocolo Judicial de Acordo e Cooperação<sup>262</sup> firmado entre o então DEPREC e o Ministério Público Estadual, no sentido de estabelecer compromisso bilateral de identificação, controle e eliminação da poluição na totalidade das instalações do Porto do Rio Grande, e finaliza o corte temporal no ano de 2010.

A compilação dos dados foi feita sob a orientação do Chefe da Divisão de Contabilidade do Porto do Rio Grande – na contabilidade geral da SUPRG<sup>263</sup> – que além do fornecimento das contas existentes na Contabilidade, foram discutidas e analisadas por meio do sistema interno do porto, com justificativa que amparasse a destinação dos recursos (ou o porquê da realização da despesa). Trabalhou-se somente com empenhos liquidados, ou seja, obrigações efetivamente desembolsadas pelo Porto.

Foram consideradas na pesquisa, as despesas com pessoal da área ambiental a partir de 2006, em virtude da inexistência da atividade de gestão ambiental no porto antes dessa data, fato que inviabilizava a destinação dos valores específicos, sendo computados na despesa geral com pessoal, pois até meados de 2005 não existia a atividade orçamentária de “Gestão Ambiental” no Porto, o que inviabilizava a identificação.

---

<sup>262</sup> Originando várias obrigações de melhoramentos e compromissos ao DEPREC, assinado a 7 de outubro de 1994; entretanto, em face da evolução lenta do programa estabelecido para o cumprimento do protocolo, devido a dificuldades geradas por fatores externos, de comum acordo, resolveram Ministério Público Estadual e DEPREC estabelecer o dia 15 de maio de 1995 como nova data marco para início das atividades consoante o cronograma acordado, o que redundou em desembolsos efetivos e significativos apenas a partir de 1996. Conforme folhas 105 a 120 da Ação Civil Pública – Processo 13.615/16, de 4 fevereiro de 1993.

<sup>263</sup> A Superintendência do Porto do Rio Grande, objeto do estudo, é uma Autarquia Estadual vinculada à Secretaria da Infraestrutura e Logística do Estado do Rio Grande do Sul, criada por meio da Lei 10.722, de 18 de janeiro de 1996. Por ser um ente de direito público, a escrituração dos dados presentes na contabilidade obedece os ditames da Lei 4.320, de 1964, e alterações posteriores.

Foram levantados e considerados também os valores de patrimônio necessários para a Divisão de Meio Ambiente desenvolver as suas atividades, perfazendo para efeito demonstrativo, valores do patrimônio em carga no final de 2004 e comparativo dos bens ao final de 2010. Como alguns bens na disposição da Divisão Ambiental não possuíam valores monetários, foram atribuídos valores de acordo com a cotação de mercado local, como por exemplo: cadeiras, mesas, etc.

No que tange a multas ambientais, no decorrer da pesquisa, foram solicitadas junto ao escritório do IBAMA – Rio Grande as multas lavradas contra o Porto do Rio Grande na área ambiental, referentes ao não cumprimento da licença de operação, renovações e demais licenças, bem como multas de forma geral. Entretanto, não se obteve resposta na solicitação, restando apenas as informações das multas obtidas junto à Divisão de Contabilidade da SUPRG no período do corte temporal, consideradas apenas aquelas em que foi efetivamente feito o empenho e pago.

Conforme observado na justificativa de requisição de compras, no sistema interno da SUPRG, as despesas com o “Custo ambiental de análise, vistoria e a renovação da licença de operação 03/97”, também foram evidenciadas e consideradas nesta pesquisa. De igual teor – na justificativa de requisição de compras –, as contas que estavam caracterizadas como passivo ambiental, como exemplo: “Estas instalações caracterizam um passivo ambiental que requer sua identificação para posterior destino, conforme as recomendações dos órgãos ambientais”, também foram consideradas para efeito desta pesquisa.

Os dados obtidos envolvem: os empenhos emitidos ao atendimento do acordo de cooperação (Ação Civil Pública 13.615/165, de 1993), dos condicionantes inclusos na licença de operação de 1997 – IBAMA, os valores constantes da análise e renovação da licença de operação de 1998 e seus condicionantes, e demais exigências do IBAMA. Perfazendo as obrigações relativas às licenças (IBAMA) para operações de dragagem, despesas com análise e renovação de licença de instalação relativas a obras de modernização do cais do Porto Novo, despesas com passivos ambientais, multas emitidas pelos órgãos ambientais, montante de bens patrimoniais e gastos com material e pessoal da Divisão de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho da SUPRG para dar suporte às demandas ambientais, bem como valores destinados ao atendimento da legislação ambiental decorrente da exigência dos vários órgãos normatizadores e fiscalizadores do porto.

As primeiras manifestações de preocupação com os gastos ambientais nos portos surgiram no Fórum dos Portos do Sul<sup>264</sup>, realizado em Florianópolis, em setembro de 2000, onde emergiram, entre as principais definições do encontro foram tirados, entre outros encaminhamentos ao Ministério dos Transportes, o pedido de uma taxa para cobrir gastos com aspectos ambientais.

No sentido de capacitar o pessoal técnico da área ambiental, a SUPRG e a empresa ERM Brasil promoveram, em janeiro de 2001, palestra para autoridades marítimas e terminais do Complexo Portuário sobre gestão ambiental e novas demandas e exigências da legislação ambiental portuária. Conforme Pompéia<sup>265</sup>, técnico da ERM Brasil, “qualquer sistema de gestão ambiental parte do planejamento, de acordo com a realidade local e necessidades do Porto e/ou terminal, e não há sistema de gestão se não houver estrutura de responsabilidades e organizacional”. Disse ainda que a tendência atual é semelhante à que se encontra no Porto do Rio Grande, uma assessoria técnica ambiental ligada diretamente à Superintendência do Porto, orientando a Autoridade Portuária nas questões ambientais. Ressaltou na ocasião que o item mais valorizado era o treinamento, especialmente para plano de emergências e contingências, pois o treinamento reduz o impacto de eventuais acidentes, assim como a comunicação facilita o desenvolvimento do plano de emergência e sua aplicação em momentos críticos.

Em maio de 2001, dentro da política administrativa de apoiar decisivamente as ações referentes ao meio ambiente na orla portuária, a SUPRG participou do Curso de Atualização em Gestão Ambiental na cidade de Santos – SP, promovido pelos Ministérios do Meio Ambiente e dos Transportes, como parte da Agenda Ambiental Portuária, em que se aprofundou a discussão sobre a Lei 9966/00. Os temas mais debatidos foram: gerenciamento de risco, efluentes, lixo, poluição do ar, monitoramento e dragagens.

Para melhor esclarecimento, simplicidade e facilidade de visualização, e tendo como marco as alterações no Plano Plurianual a partir de 2005, os capítulos relativos à análise das despesas ambientais foram divididos em dois: a partir de 1996 até 2004, período em que o Porto iniciava o trato com a questão ambiental, no sentido de verificação e adequação à legislação ambiental, e a partir de 2005, quando se inicia a atividade orçamentária de gestão ambiental. A administração

---

<sup>264</sup> Jornal *Agora*. Rio Grande, 05 set. 2000, p. 4.

<sup>265</sup> Jornal *Agora*. Rio Grande, 30 jan. 2001, p.10.



procurou aglutinar na atividade Gestão Ambiental todas as despesas relativas ao meio ambiente em uma única conta para um melhor trato operacional e de certa forma iniciar a gestão ambiental portuária.

Este estudo de caso está embasado principalmente na legislação pertinente, documentos fornecidos pela SUPRG e bibliografia aqui apresentada, entretanto, há que se considerar a limitação da pesquisa no que concerne à fidedigna totalidade dos recursos destinados a atender a legislação e as demandas ambientais, motivada pelo fato de o ente público em questão não possuir uma normatização que facilite e exponha de maneira clara o que seja especificamente “custos ambientais”. Existe inclusive insuficiência de informações na identificação e compreensão dos registros contábeis, sendo mais do que conveniente e oportuno, atualmente, ser utilizada para registro uma linguagem que possa adequar-se às necessidades mínimas de um crescente de possíveis usuários dessas informações.

#### **4.3.2 Contabilidade Pública**

Para Silva (2009, p. 14)<sup>266</sup>, existem no mínimo três tipos de usuários de informações contábeis do setor público: o cidadão, para quem o governo é o principal responsável pelas informações; os membros do Legislativo, que representam os cidadãos; os investidores e os credores, que emprestam recursos ou que participam no processo de financiamento. E ressalta ainda, que conhecer e estudar os tipos de usuários é uma obrigação das instituições governamentais e dos responsáveis pelo sistema contábil do governo, pois o contribuinte tem o direito de conhecer a realidade, principalmente a partir da Lei de Responsabilidade Fiscal, que estabelece a transparência como uma das premissas básicas da gestão responsável e indica instrumentos a serem utilizados com o objetivo de melhorar a interação entre o Estado e o cidadão.

Entretanto, de acordo com a máxima de que – diferentemente da iniciativa privada –, só o que está expressamente permitido é que pode ser feito, e não o que não está proibido, é que o setor público trabalha, em muitos casos, não prestando as informações em linguagem acessível aos cidadãos, motivado pela obediência

---

<sup>266</sup> SILVA, Lino Martins da. *Contabilidade governamental: um enfoque administrativo da nova contabilidade pública*. São Paulo: Atlas, 2009.

primeira aos ditames da legislação. Segundo Piscitelli (1999, p. 191)<sup>267</sup>, o procedimento administrativo não tem existência jurídica se lhe falta, como fonte primária, um texto de lei. Mas não basta que tenha sempre por fonte a lei. É preciso, ainda, que se exerça segundo a orientação dela e dentro dos limites nela traçados. Só assim o procedimento da Administração é legítimo.

Em termos de estrutura político-administrativa brasileira, os estados organizam-se e regem-se pelas respectivas Constituições, e os Municípios e o Distrito Federal, pelas respectivas leis orgânicas (Constituição Federal, arts. 25, 29 e 32). No capítulo VII – Da Administração Pública -, a Constituição Federal, art. 37, refere-se à Administração Pública Direta e Indireta como integrante de qualquer dos Poderes de qualquer das esferas (União, Estados/Distrito Federal e Municípios). A aplicação de recursos públicos, ainda que se obedeça a uma programação específica, está sujeita a controles formais, obrigatórios, dos sistemas de controle interno e externo; sua contabilização, conseqüentemente, deve seguir um modelo que assegure uma padronização adequada, além de um Plano de Contas Único pelo menos no âmbito de cada esfera da Administração.

Ainda conforme Piscitelli et al. (1999, p. 8), a Lei 4320, de 17 de março de 1964, recepcionada pela Constituição de 1988, ainda é o diploma básico aplicável, embora ajustada com alguns avanços verificados na ciência contábil<sup>268</sup>. A mencionada lei também institui normas gerais no âmbito das três esferas públicas para elaboração e controle dos orçamentos.

No que tange à definição de custos na Administração Pública<sup>269</sup>, o sistema de custos está previsto no artigo 99 da Lei nº 4.320/1964, porém de forma restrita aos serviços públicos industriais: “Art. 99. Os serviços públicos industriais, ainda que não organizados como empresa pública ou autárquica, manterão contabilidade especial para determinação dos custos, ingressos e resultados, sem prejuízo da escrituração patrimonial e financeira comum”.

O Decreto-Lei nº 200/1967 estendeu para toda a administração pública federal (e demais esferas) a necessidade de apuração de custos: “Art. 79. A

---

<sup>267</sup> PISCITELLI, Roberto Bocaccio et al. *Contabilidade pública: uma abordagem da administração financeira pública*. São Paulo: Atlas, 1999.

<sup>268</sup> A Lei de Responsabilidade Fiscal – nº 101, de 4 de maio de 2000, é um exemplo, tendo adentrado questões de natureza contábil específica e do campo de abrangência da Lei nº 4320.

<sup>269</sup> MINISTÉRIO DA FAZENDA. Secretaria do Tesouro Nacional. *Manual de contabilidade aplicada ao setor público: aplicado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios: procedimentos contábeis patrimoniais*. 2. ed. Brasília: Secretaria do Tesouro Nacional, Coordenação-Geral de Contabilidade, 2009. p. 44-45.

contabilidade deverá apurar os custos dos serviços de forma a evidenciar os resultados da gestão”.

O parágrafo 3º do artigo 50 da Lei de Responsabilidade Fiscal estabeleceu que a administração pública deve manter sistema de custos que permita a avaliação e o acompanhamento da gestão orçamentária, financeira e patrimonial. E definiu “custo” como sendo o preço pelo qual se obtém um bem, direito ou serviço. Por extensão, é também o montante do preço da matéria-prima, mão-de-obra e outros encargos incorridos para a produção de bens e serviços. Ele é, pois, tanto o preço pelo qual o bem ou serviço foi adquirido, como o incorrido no processo interno da entidade para prestação de serviços ou obtenção de bens, para venda ou uso interno.

Para Lino Martins<sup>270</sup> (p. 45), a utilização dos conceitos de custo nas entidades governamentais é importante para se conhecer a formação dos custos das atividades, programas e projetos com a consequente contribuição para o conhecimento dos efeitos econômicos, financeiros e políticos sobre o cidadão e ainda servir de instrumento de gestão, facilitando o planejamento estratégico, a tomada de decisões e o controle. Em face da inexistência de parâmetros de avaliação de custos, é possível que os entes públicos estejam gastando cada vez mais recursos e diminuindo a cada ano as metas físicas atingidas.

#### **4.3.3 Evidenciação das despesas relacionadas com as exigências ambientais**

Para efeito de encaminhamentos primeiros, os levantamentos das contas ambientais encontradas na Contabilidade do Porto do Rio Grande, relacionadas com a metodologia do trabalho aqui proposto, estão neste trabalho identificados como atendimento à legislação ambiental. Afora a contabilidade, na atividade orçamentária, antes de 2005, as contas estavam destinadas, ou aglutinadas nas atividades orçamentárias de: Administração do Porto do Rio Grande ou Manutenção e Operação do Porto, sem menção a operações relacionadas a questões ambientais.

Constatou-se também que, por se tratar de contas muito pretéritas, de 1996 até 2004 inclusive, muitas estavam com carência de esclarecimentos a respeito da descrição na sua totalidade, ocorrendo nos registros das contas muitas abreviações e resumos, sendo necessário em muitos casos a pesquisa na origem do processo,

---

<sup>270</sup> Trabalho recebido por e-mail do autor, disponível em: <http://www.linomartins.pro.br/trabpublic.php> —Lino Martins, [smartins@uninet.com.br](mailto:smartins@uninet.com.br), <http://linomartins.wordpress.com/> Acesso em: 10 ago. 2010.

na justificativa da realização da contratação do serviço, demandando muito tempo de análise, não sendo portanto de fácil elucidação.

De acordo com Silva (2009, p. 99), a função das contas é a explicação do que a conta registra, ou seja, para que ela serve e qual o papel que desempenha no conjunto do patrimônio. O plano de contas é, pois, um guia, um estudo prévio dos atos e fatos administrativos que deverão ser registrados, e constitui um documento no qual são estabelecidas as regras básicas para o registro sistemático desses fatos.

No quadro a seguir, alguns exemplos de despesas ambientais (empenhos) levantados na contabilidade da SUPRG, em que se analisou: o projeto, a data, a descrição, o valor e a justificativa da despesa, fatos norteadores e esclarecedores para o estudo proposto.

### Quadro 1

<p>Projeto 4470 Adm. Porto do Rio Grande 07/04/1998: Refere-se a instrução para o recolhimento das custas relativas a análise, vistoria e renovação do licenciamento ambiental do porto do Rio Grande. R\$ 29.843,19 Custo ambiental de análise, vistoria e renovação da licença de operação 03/97. Empenho liquidado e pago nº 980168017</p>
<p>Projeto 4470 Adm. Porto do Rio Grande Administração do Porto e Manutenção 18/11/2003: Análise de resíduos de tubulações encontradas durante a obra de modernização do cais do Porto Novo. R\$ 4.658,35 Justificativa de requisição de compras: Estas instalações caracterizam um passivo ambiental que requer sua identificação para posterior destino conforme as recomendações dos órgãos ambientais. Empenho liquidado e pago nº 030841143</p>
<p>Projeto 4224 Manutenção e Operação do Porto 28/10/2004: Monitoramento das atividades de recuperação da enseada da Coroa do Boi ao ecossistema do estuário da Lagoa dos Patos da obra do Porto Novo conforme req. 614/04 – Assessoria Técnica. R\$ 1.700,00 Justificativa de requisição de compras: O monitoramento das atividades de recuperação da enseada da Coroa do Boi ao ecossistema da Lagoa dos Patos é condicionante da licença de Instalação nº 163/2004 do IBAMA para a obra de modernização do cais do Porto Novo, sendo necessário ser realizado por equipe qualificada em várias etapas. Empenho liquidado e pago nº 040880400</p>
<p>Projeto 4224 Manutenção e Operação do Porto 22/12/2004: Elaboração do programa de riscos ambientais PPRA do Porto Velho de Rio Grande conforme req. nº 633/04 – At. R\$ 7.500,00 Justificativa de requisição de compras: Por determinação da portaria nº 3214, de 08 de julho de 1978, e NR9 do Ministério do Trabalho, estabelece a obrigatoriedade da elaboração e implementação do Plano de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA) por parte de todos os empregadores e instituições que admitam trabalhadores como empregados. A licença de operação do Porto do Rio Grande também determina nas suas condicionantes a elaboração e implementação do PPRA. Sendo assim, é imperiosa a necessidade da elaboração do PPRA do Porto Velho do Rio Grande. Empenho liquidado e pago nº 040984522</p>

As diversas despesas empenhadas ao atendimento à legislação ambiental, em obediência à Lei 4320/1964, lançadas na contabilidade da SUPRG, estão inseridas em vários projetos orçamentários: no Projeto Orçamentário nº 4470 –

Administração do Porto de Rio Grande, desde o ano de 1996 até o ano de 2003. Em 2004, o Porto procede a uma mudança no Projeto Orçamentário, passando a designar as despesas com as demandas ambientais, aglutinadas no Projeto Orçamentário nº 4224 – Manutenção e Operação do Porto.

Foram levantados, em 2004, em termos monetários, os bens patrimoniais utilizados pela então assessoria ambiental da SUPRG, perfazendo um valor de R\$9.483,00.

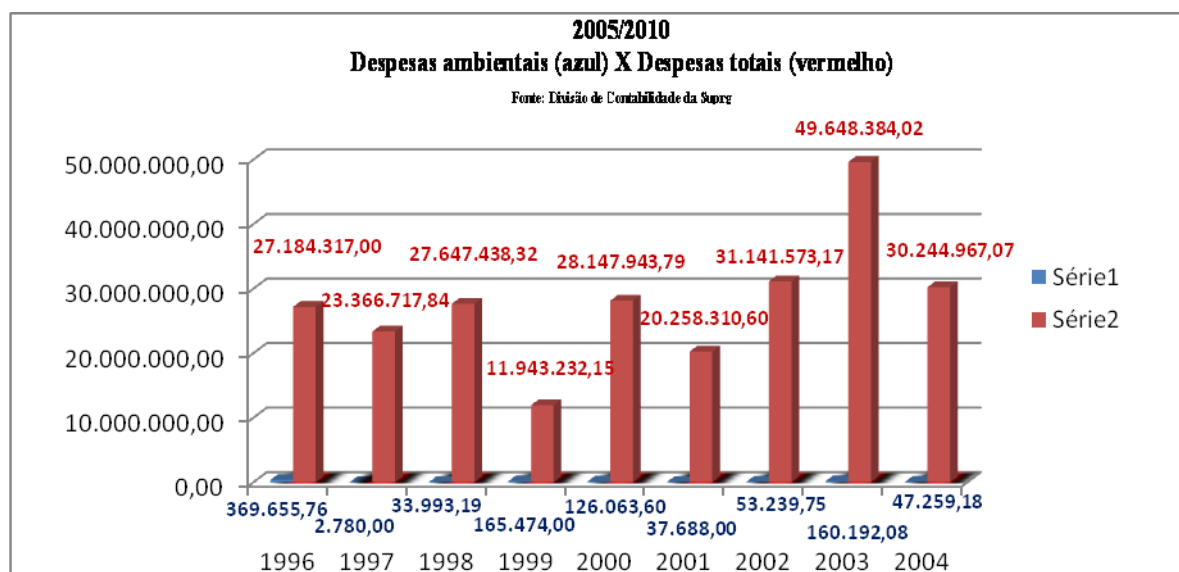
Não sendo possível identificar o órgão ambiental responsável, ou mesmo o Ministério Público (federal ou estadual), foi levantada como depósitos judiciais anteriores a 2005 (objeto não transitado em julgado), a despesa de R\$131.742,92; esta não foi considerada, pois espera decisão judicial e pode ser convertida em favor da SUPRG.

A tabulação dos dados, despesas legalmente empenhadas em atendimento à legislação ambiental, foi feita de 1996 até 2004; primeiramente foram identificados ano a ano (ver apêndice 3), após reunidos por características semelhantes no período de 1996-2004 e após totalizadas (ver quadro 2).

De forma a elucidar o conjunto de dados levantados, foi solicitado junto à SUPRG o valor total das despesas e receitas anuais do período do corte temporal adotado neste trabalho, apresentadas na tabela 2. Entretanto, foram utilizados neste capítulo somente os dados referentes ao período de 1996-2004 para elaborar o Gráfico 1, a fim de demonstrar quanto representaram as despesas realizadas pelo Porto em obediência à legislação ambiental em relação às despesas totais.

O Gráfico 1 apresenta em azul as despesas efetuadas pela SUPRG em obediência à legislação ambiental, em comparação com as despesas totais, em vermelho.

Gráfico 1



Fonte: elaborado por Fernando A. Balansin, com os dados fornecidos na contabilidade da SUPRG, (Ver Apêndice 3 referente às despesas ambientais anuais e tabela 2 onde consta a despesa total/despesa executada)

Em termos de índices, o que se verifica nos anos a que se refere este capítulo é um percentual geralmente abaixo de 1% (relação despesa total x despesas ambientais), com exceção para os anos de 1996 e 1999, em que se verificou um acréscimo de despesas ao atendimento das demandas ambientais. Verifica-se na Tabela 1, abaixo, o seguinte:

Tabela 1

**Despesas totais relacionadas, em termos percentuais, com as despesas em atendimento à legislação ambiental verificadas na contabilidade da SUPRG**

Ano	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
%	1,3598	0,0118	0,1229	1,3855	0,4478	0,1842	0,1710	0,3226	0,1562

Fonte: elaborada por Fernando A. Balansin, com os dados fornecidos na contabilidade da SUPRG.

No período de 1996 a 2004, a maior despesa está relacionada com a realização do EIA/RIMA do Porto do Rio Grande, no valor de R\$264.107,60, representada pelo número 1 no Gráfico 2, sendo as demais despesas classificadas e caracterizadas em um total de 31, em ordem numérica.

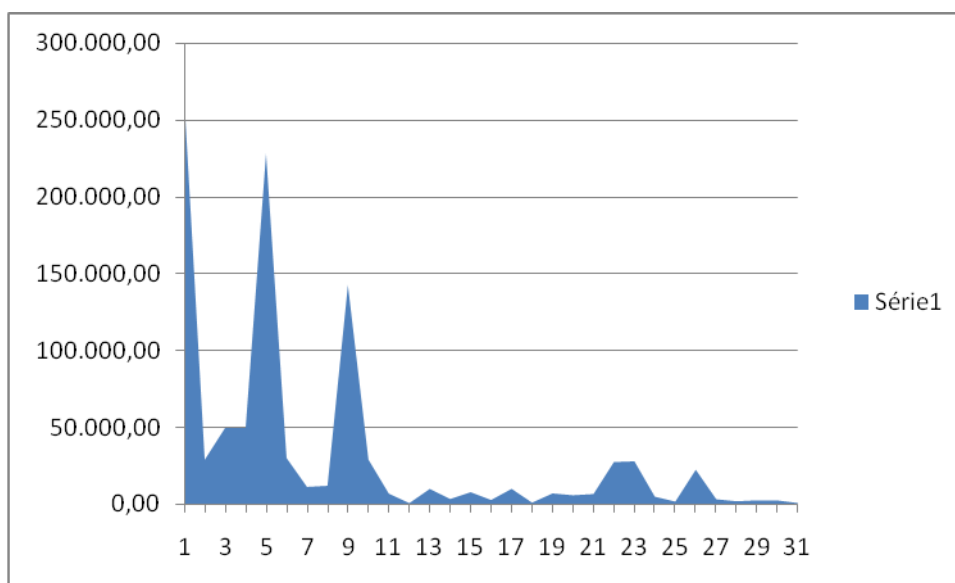
**Gráfico 2****Gráfico representativo das despesas no período de 1996 a 2004**

Gráfico representativo do quadro abaixo

**Quadro 2****TOTAL DO PERÍODO DE 1996 até 2004: R\$996.345,56**

<b>Histórico/classificação do tipo de despesa</b>	<b>1996 a 2004</b>
1. Prestação de serviços para a realização do Estudo de Impacto Ambiental – EIA/RIMA <sup>271</sup> do Porto do Rio Grande.	R\$264.107,60
2. Serviço de levantamento de riscos ambientais nas dependências do porto (exigência do Protocolo de Acordo Judicial <sup>272</sup> , Ministério do Trabalho e IBAMA).	R\$28.687,75
3. Serviço de assessoramento e consultoria ambiental – Millos Augusto Stringuini (biólogo, perito em questões ambientais, exigência do Protocolo de Acordo Judicial) Fev. a Dezembro de 1996.	R\$49.500,00
4. Serviço de assessoramento e consultoria – Eduardo McMannis Torres (Eng. Químico, exigência do Protocolo de Acordo Judicial)	R\$49.500,00
5. Serviços de sondagem ecobatimétrica para verificação da situação atual no canal de acesso ao Porto de Rio Grande, canal de acesso ao Porto Novo de Rio Grande e bacia de evolução e demais áreas, bem como monitoramento das operações de dragagem (exigência da licença 03/1997 de 10 de janeiro de 1997 e condicionantes da renovação da licença - 14 de maio de 1998.	R\$227.872,00
6. Recolhimento das custas relativas a análise, vistoria e renovação do licenciamento ambiental do porto de Rio Grande de 1998(exigência IBAMA)	R\$29.843,19
7. Serviço de desinsetização e desratização nas dependências do edifício-sede e demais áreas da Superintendência (protocolo de acordo judicial, ANVISA e exigência constante na licença de operação de 10 de janeiro de 1997/IBAMA).	R\$11.070,00

<sup>271</sup> Estudo do Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental foi uma exigência do IBAMA para a licença de operação do Porto de Rio Grande; originado pela Ação Civil Pública nº 13.615/165 impetrada pelo Ministério Público Estadual, tendo em vista a situação do Armazém A5, um depósito de cargas tóxicas altamente irregular, que representava grande risco para a comunidade e o meio ambiente (KITZMANN, 2000, p. 14).

<sup>272</sup> Este Protocolo de Acordo Judicial é consequência da Ação Civil Pública nº 13.615/165, de 1993, a qual originou inúmeras exigências a serem cumpridas. Este Acordo Judicial foi firmado primeiramente pelo então DEPRC e o Ministério Público Estadual, e posteriormente foi assumido na íntegra pela SUPRG.

8. Serviço de responsabilidade técnica e controle operacional permanente de produtos químicos e cargas perigosas no Porto do Rio Grande (engenheiro químico) (exigência do Protocolo do Acordo Judicial).	R\$11.800,00
9. Monitoramento ambiental (exigência da licença 03/1997, de 10 de janeiro de 1997 e condicionantes da renovação da licença - 14 de maio de 1998.)	R\$142.364,00
10. Monitoramento dos pinípedes no Molhe Leste e praias adjacentes (condicionantes IBAMA da renovação da licença de operação - 14 de maio de 1998)	R\$28.885,00
11. Monitoramento da operação de dragagem na doca do terminal de hortigranjeiros (atendimento a condicionante da renovação da licença de operação - 14 de maio de 1998)	R\$6.640,00
12. Serviço de identificação do produto e emissão de laudo de prestabilidade e classificação dos materiais (referente a classificação e destinação dos produtos tóxicos do armazém A-5 do Porto do Rio Grande, exigência LO de 10 de janeiro de 1997). Protocolo do Acordo Judicial.	R\$500,00
13. Laudo mensal de potabilidade de água, incluindo análises Físico-Químicas e Microbiológicas. (ANVISA)	R\$9.760,00
14. Análise Laboratorial de 14 amostras de efluente (exigência LO de 10 de janeiro de 1997).	R\$3.150,00
15. Análise dos metais pesados (exigência LO de 10 de janeiro de 1997).	R\$7.600,00
16. Serviços prestados na salvatagem de embarcações (despesa com passivo ambiental, exigência IBAMA)	R\$2.520,00
17. Emissão de licença de instalação referente a construção do cais para a melhoria do porto do Rio Grande (exigência IBAMA)	R\$9.817,03
18. Análise de hidrocarbonetos (despesas com passivo ambiental, obras de ampliação do cais, exigência IBAMA).	R\$825,00
19. Recepção de entulho contaminado com óleo (despesas com passivo ambiental, obras de ampliação do cais, exigência IBAMA).	R\$6.800,00
20. Referente a avaliação de contaminação de solo (despesas com passivo ambiental, obras de ampliação do cais, exigência IBAMA)	R\$5.600,00
21. Serviço de guias de turismo para visitas agendadas do projeto escola no Porto.(exigência IBAMA)	R\$6.405,00
22. Serviços de análise e emissão de licença de operação nº 325/2003, relativa a dragagem emergencial no canal de acesso ao Porto do Rio Grande – Trechos I e II (exigência IBAMA)	R\$27.248,64
23. Serviços de análise e emissão da licença de operação nº 355/2003, relativa a dragagem emergencial no canal de acesso ao Porto do Rio Grande – Trechos III, IV, V e VI. (exigência IBAMA)	R\$27.690,09
24. Análise de resíduos de tubulações encontradas durante a obra de modernização do cais do Porto Novo (despesa com passivo ambiental, exigência órgãos ambientais)	R\$4.658,35
25. Parecer técnico sobre a construção de 60000m <sup>2</sup> de habitats de marismas utilizando 30000m <sup>2</sup> de sedimento escavado da área de escavação da obra do cais (atendimento aos condicionantes da renovação da LO - 14 de maio de 1998)	R\$1.500,00
26. Serviços de análise e renovação de licença de instalação relativa a obras de modernização do cais do Porto Novo (renovação da licença IBAMA nº 163/2004)	R\$22.233,69
27. Elaboração de laudo referente a possibilidade de dragagem do canal de acesso ao porto do Rio Grande no defeso do camarão (exigência licença de dragagem – condicionante IBAMA)	R\$3.000,00
28. Monitoramento das atividades de reit. da enseada da Coroa do Boi ao ecossistema do estuário da Lagoa dos Patos da obra do Porto Novo cf. Req. 614/04 – Assessoria Técnica.(exigência licença 163/2004 – IBAMA)	R\$1.700,00
29. Realização de diagnóstico dos sedimentos de dois sítios de dragagem (doca do Mercado e do IBAMA).	R\$2.300,00
30. Amostragem dos sedimentos da doca do Mercado, cf. Req. 313/2001 – AT (atendimento aos condicionantes da renovação da LO - 14 de maio de 1998).	R\$2.200,00
31. Análise de uma amostra de efluente coletada das galerias internas do pátio automotivo, conforme Req. 180/2002 – Gabinete (exigência fiscalização IBAMA).	R\$568,22
	<b>R\$996.345,56</b>



Neste capítulo procurou-se, de acordo com o proposto neste trabalho, dar uma definição de custo ambiental, ativo ambiental e passivo ambiental. Também foi comentado a respeito da Lei 4320/1964, a qual disciplina o “fazer” da contabilidade pública, a inexistência, na lei de procedimentos básicos, de identificação de natureza ambiental nas contas da contabilidade da SUPRG. Frente à dificuldade de evidenciar rápida e segura – quando do levantamento dos dados – solicitou-se a identificação, nas contas da SUPRG (histórico, justificativa), de lançamentos que atendessem à legislação ambiental. Ressalta-se aqui o profissionalismo técnico do chefe da Divisão Contábil neste levantamento, sem o qual não seria possível a efetivação deste trabalho, principalmente devido ao montante de informações necessárias a serem verificadas.

As definições de custo, ativo e passivo ambientais, referenciadas na bibliografia citada, auxiliaram na identificação das contas relacionadas neste trabalho, tendo em vista a falta de definição na contabilidade pública de tais características, ressaltando-se, entretanto, como regra primeira, toda a legislação utilizada e existente na área ambiental pertinente, suas definições e a obrigação da SUPRG ao atendimento dos condicionantes emitidos pelo IBAMA constantes nas licenças ambientais.

Para efeito comparativo entre os dois períodos e demonstrar alguma tendência quanto às despesas ambientais no Porto, obteve-se a carga dos bens patrimoniais (mesas, cadeiras, computadores, etc.), os quais foram transformados em numerário (valor em reais), à disposição da assessoria ambiental da SUPRG no final de 2004, perfazendo um total de R\$ 9.483,00. Conforme a bibliografia consultada, tais valores poderiam ser enquadrados em ativos ambientais.

Conforme observado no balanço orçamentário da SUPRG a seguir, com exceção de 2003, o qual perfaz um déficit orçamentário (despesa maior que receita), nos demais anos – demarcados neste capítulo – a receita foi superior à despesa.

**Tabela 2**

Balanço orçamentário – SUPRG, diferença entre a receita e a despesa executada no período deste capítulo. (1996 – 2004) – valores em reais<sup>273</sup>.

Ano	1996	1997	1998	1999	2000
Receita total	28.136.441,30	31.523.852,90	32.814.695,65	17.648.329,03	28.547.084,81
Desp. executada	27.184.317,49	23.366.717,84	27.647.438,32	11.943.232,15	28.147.943,79
Superávit	952.123,81	8.157.135,06	5.167.257,33	5.705.096,88	399.141,02
Déficit					
Desp. ambiental	369.655,76	2.780,00	33.993,19	165.474,00	126.063,60

continuação

Ano	2001	2002	2003	2004
Receita total	35.251.908,89	35.914.846,15	46.560.846,77	47.011.196,06
Desp. executada	20.458.310,60	31.141.573,17	49.648.384,02	30.244.967,07
Superávit	14.793.598,29	4.773.272,98		16.766.228,99
Déficit			3.087.537,25	
Desp. ambiental	37.688,00	53.239,75	160.192,08	47.259,18

Fonte: Divisão Contábil da SUPRG.

Procurou-se também pesquisar trabalhos que evidenciassem o mesmo objeto desta pesquisa – que retratassem, no âmbito dos portos, a mesma análise efetuada. Entretanto, não se obteve indícios de outros trabalhos semelhantes em portos brasileiros que possibilitassem comparativos a respeito do montante das despesas efetuadas, tipos de despesas, etc., inerentes à temática aqui abordada.

Fizemos contatos por e-mail<sup>274</sup> com o setor de meio ambiente do Porto Público de São Francisco do Sul –, o qual possui licença de operação, emitida pelo IBAMA e, segundo informações, são encaminhados apenas relatórios ao Ministério Público e ao IBAMA a respeito das despesas efetuadas em atendimento às demandas ambientais.

Buscando evidenciar formas de publicação e de demonstrações contábeis publicadas por outros portos brasileiros que possuem licença de operação emitida

<sup>273</sup> De acordo com Ribeiro (2009, p. 147), com a implantação do real (a partir de 1º de julho de 1994), a economia brasileira apresentou sinais de estabilização. Desde 1º de janeiro de 1996, os regimes de correção monetária foram revogados, ficando proibida a sua adoção, ainda que para fins societários de qualquer tipo-de correção monetária.

<sup>274</sup> E-mail: tomas@apsfs.sc.gov.br

pelo IBAMA, mantivemos contatos por e-mail com o Porto de São Sebastião<sup>275</sup>, o qual, através do convênio de delegação celebrado em junho de 2007, entre a União e o Estado de São Paulo, prevê a exploração do Porto Organizado de São Sebastião por 25 anos; entre outras obrigações, foi pactuada a criação de uma empresa, a Companhia Docas de São Sebastião, para exercer as atribuições exaradas no artigo 33 da Lei Federal nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, como interveniente do Estado (São Paulo) na execução do referido convênio. Obtivemos resposta: “Até 2010 as despesas ambientais do Porto de São Sebastião foram divulgadas em nosso Balanço<sup>276</sup> Anual, dentro do Grupo Intangível, porém, sem detalhamento nas notas explicativas devido à expressividade de seu valor em relação às demais despesas. A partir de 2011 continuarão a ser divulgadas em nosso Balanço, também dentro do Grupo Intangível, porém, com detalhamento nas notas explicativas”. Cabe ressaltar que a empresa que administra o Porto obedece, para divulgação de seus demonstrativos contábeis, a Lei 6.404/76 (Lei das Sociedades Anônimas) e alterações posteriores.

No próximo capítulo dar-se-á continuidade à análise contábil foco deste trabalho, a fim de identificar, quantificar e classificar as despesas realizadas pelo porto rio-grandino em obediência à legislação ambiental.

---

<sup>275</sup> ANDRADE, Margarete. *Despesas ambientais do Porto de São Sebastião* [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <[fernandobalansin@hotmail.com](mailto:fernandobalansin@hotmail.com)> em 4 ago. 2011.

<sup>276</sup> Balanço 2010. Disponível em: <<http://www.portodesaosebastiao.com.br/pt-br/documentacao.asp>> . Acesso em 29 de jul de 2011.

## **CAPÍTULO 5**

### **RECURSOS EMPENHADOS, MONTANTE DE PESSOAL E PATRIMÔNIO DESTINADOS PELA SUPRG AO ATENDIMENTO DA LEGISLAÇÃO AMBIENTAL (Período: 2005–2010)**

#### **5.1 Introdução**

Neste capítulo, aborda-se o período 2005-2010, no tocante aos gastos realizados pela Superintendência do Porto do Rio Grande, diretamente ligados à gestão ambiental, contribuindo para a obtenção da segunda renovação da licença de operação, em outubro de 2005. No decorrer do mesmo ano, o porto rio-grandino teria uma nova definição sobre a sua área de Porto Organizado, a qual suscitou nova regulação de exploração portuária, realizada pelo Conselho de Autoridade Portuária em 2009.

Em meados de 2005 foi implantada a atividade orçamentária de Gestão Ambiental do Porto Organizado do Rio Grande, significando um marco em termos legais/orçamentários, com a destinação de recursos da SUPRG, pois a partir de então os recursos orçamentários destinados à questão ambiental foram, em tese, planejados e identificados em uma conta específica.

Um fato pertinente e de importância para a definição de responsabilidades para com o meio ambiente foi a edição do Decreto Federal de 25 de julho de 2005, baseado no conceito de “Área do porto organizado” da Lei 8.630/93 (Inciso IV, Art. 1º), o qual deu nova definição ao porto organizado do Rio Grande. Nesse sentido, o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) regulamentou a exploração portuária do porto rio-grandino, definindo no Título II ações de proteção ao meio ambiente, presentes no Art. 117 do mencionado regulamento. Entre as determinações a serem observadas no sentido de mitigar os impactos ambientais de abrangência em todo o

Porto Organizado do Rio Grande, o CAP aprovou e estão em vigor as seguintes normas a serem seguidas por todos os usuários do sistema portuário rio-grandino:

1. A vigilância das infraestruturas portuária e operacional, nos locais de armazenamento, nos equipamentos e nas embarcações, visando à segurança das pessoas, do patrimônio e das mercadorias, em trânsito ou armazenadas, bem como a prevenção de acidentes que possam por pôr em risco ou causar danos ao meio ambiente;

2. segurança, higiene e a medicina do trabalho com a finalidade de promover a saúde e proteger a integridade do trabalhador, de acordo com a legislação pertinente;

3. ações visando minimizar os efeitos de incêndio, colisão de embarcações, derramamento de produtos nocivos e outros eventos de natureza similar que possam causar danos ao patrimônio do porto, ao meio ambiente, a pessoas e propriedades;

4. todos os Terminais Públicos e/ou Privados deverão ter seus planos de gerenciamento de resíduos, planos de emergência individual, relatórios de impacto ambiental, conforme estabelecido na legislação vigente, sendo que os mesmos devem ser elaborados e executados por profissionais habilitados e encaminhados para a Autoridade Portuária, conforme o caso.

Segundo Oliveira<sup>277</sup> (2009), para se ter a idéia da força conferida ao CAP na administração do complexo portuário, basta transcrever três dessas suas incumbências legais: baixar regulamento de exploração do porto, homologar valores das tarifas e estabelecer normas visando ao aumento da produtividade, bem como à redução dos custos; além de poder indicar dois membros para o Conselho da Administração do Porto. Entretanto, na definição dos valores das tarifas não estão inclusos percentuais com referência a prover o porto em casos de acidentes ambientais, nem algum tipo de fundo que seja capaz de subsidiar a SUPRG no atendimento aos condicionantes emitidos contra a autarquia pelo IBAMA.

A segunda renovação da Licença de Operação, em 21 de outubro de 2005, passou a ter a validade aumentada para um período de oito anos. Além de ter validade pelo dobro do tempo da anterior, essa renovação incluiu a dragagem de manutenção dos canais de navegação, bacia de evolução e cais de atracação do

---

<sup>277</sup> OLIVEIRA, Carlos Tavares de. Portos, CAPs e os usuários. *Portos e Navios*, n. 587, p. 28, dez. 2009.

porto rio-grandino. Em tese<sup>278</sup>, a conquista dessa renovação significou que o porto seguiu as condicionantes estabelecidas na licença anterior, entretanto, a partir de então, teve outras mais abrangentes a executar.

A partir da revisão do Plano Plurianual de 2004/2007, precisamente em meados de 2005, o setor orçamentário do Porto de Rio Grande passou a registrar/identificar a atividade de gestão ambiental. Surgiu então o Projeto 4567 – Gestão Ambiental do Porto Organizado, o qual passou a ser identificado e a ter destinação orçamentária, sendo considerado como despesas ao atendimento das condicionantes ambientais, bem como a todas as solicitações demandadas pela Divisão do Meio Ambiente do Porto do Rio Grande. Antes de 2005, as diversas despesas eram alocadas na grande maioria na atividade de Operação e Manutenção do Porto.

## **5.2 Contratos assinados pela SUPRG destinados ao atendimento dos condicionantes da licença de operação e demandas ambientais**

Os contratos de prestação de serviços assinados pela SUPRG para com terceiros estão de acordo com os ditames da Lei 8.666/1993, correspondente a licitações e contratos públicos.

A seguir, procurou-se evidenciar os valores constantes nos principais contratos assinados pela SUPRG a partir de 2005, de relevância ambiental, o que demonstra uma mudança em termos de política relacionada ao meio ambiente, pois a partir de então os contratos passaram a existir em maior quantidade e continuidade.

Em 19 de dezembro de 2005 foi celebrado o contrato nº 015/2005 entre FURG e SUPRG para prestação de serviços, através da Fundação de Apoio à Universidade do Rio Grande – FAURG – visando a projetar o programa de monitoramento ambiental para o canal de acesso ao porto, a bacia de evolução do Porto Novo e a área de descarte do material dragado, a fim de atender às condicionantes para a manutenção da Licença de Operação do Porto.

---

<sup>278</sup> As condicionantes nas renovações das licenças são revistas conforme os resultados dos monitoramentos efetuados na versão anterior. Leandro Hartleben Cordeiro, Oceanógrafo, MSc., Analista Ambiental COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA. Tel.: (61)3316 1117 Fax: (61)3316 1166. E-mail: leandro.cordeiro@ibama.gov.br

### 5.2.1 Monitoramento ambiental do Porto do Rio Grande

O contrato de prestação de serviços 015/2005<sup>279</sup> foi realizado sob a forma de execução indireta, através do regime de empreitada por preço global, sendo o preço total no valor de R\$511.863,00 (quinhentos e onze mil, oitocentos e sessenta e três reais) para toda a execução do contrato e conforme cronograma físico-financeiro, evidenciado nas contas da contabilidade da SUPRG. O pagamento ocorreu em 12 parcelas de R\$42.655,25, uma parcela de R\$42.655,25 de acompanhamento para o ciclo de dragagem, constante no item B do contrato acima mencionado.

No referido contrato também ficou a contratada (FURG) incumbida de fazer análises de amostras caso a SUPRG realize operações de dragagem de manutenção do canal de acesso ao Porto do Rio Grande e bacia de evolução do Porto Novo, sendo os valores diferenciados conforme os tipos de análises de amostras: para análises da qualidade da água - Hidroquímica, o valor por unidade de amostragem foi de R\$744,70; para análises de microcontaminantes orgânicos, o valor por unidade de amostragem foi de R\$3.611,30<sup>280</sup>; para análises de sedimentos (Geoquímica), o valor por unidade de amostragem foi de R\$995,50; para análises de macroinvertebrados bentônicos, o valor por amostragem foi de R\$88,00; nos testes ecotoxicológicos, o valor por unidade de amostragem foi de R\$1.485,00; totalizando um montante em 2006 com valores de amostras em R\$64.542,88. Sob a égide da exigência legal e conforme a bibliografia consultada, todos os valores despendidos pela SUPRG no contrato nº 015/2005 foram considerados como demandas de despesas ambientais.

Já em 24 de dezembro de 2006 foi assinado o segundo Termo Aditivo ao contrato 15/2005 – SUPRG, para continuidade do Programa de Monitoramento Ambiental do Porto, firmado entre o Reitor da FURG e o Superintendente do Porto. Com o aditivo e a manutenção do programa, que inclui análises da ictiofauna (peixes), dos botos e das aves, o porto rio-grandino apresentava um dos mais completos monitoramentos ambientais continuados na área portuária brasileira, compreendendo o monitoramento inicial, a qualidade das águas, dos sedimentos e da comunidade bentônica, além do modelo matemático das correntes do canal de acesso ao porto do Rio Grande.

---

<sup>279</sup> Fonte: Setor de Contratos da SUPRG.

<sup>280</sup> Através do primeiro termo aditivo ao contrato 015/2005 – SUPRG de 28 de abril de 2006, referente a análise de microcontaminantes orgânicos, o valor das amostras sofreu alteração para R\$902,82 para cada unidade de amostragem.

Conforme Celso Corradi<sup>281</sup>, o monitoramento realizado por pesquisadores e estudantes de graduação e pós-graduação da FURG conta com as embarcações de apoio da SUPRG. Assim, o programa de monitoramento ambiental atinge as três áreas da Universidade – ensino, pesquisa e extensão.

De acordo com o contrato do segundo termo aditivo, o valor total para o ajuste para um período de 12 meses foi de R\$639.825,00, a ser efetivado em 12 parcelas de R\$53.318,75, ocorrendo também alterações nos valores das análises das amostras: para análises da qualidade da água – Hidroquímica, o valor por unidade de amostragem foi de R\$1.003,98; para análises de microcontaminantes orgânicos, o valor por unidade de amostragem foi de R\$902,82; para análises de sedimentos (Geoquímica), o valor por unidade de amostragem foi de R\$1.271,05; para análises de macroinvertebrados bentônicos, o valor por amostragem foi de R\$128,97; nos testes ecotoxicológicos, o valor por unidade de amostragem foi de 773,85.

Ressalte-se que o objeto do termo aditivo é o Programa de Monitoramento Ambiental para o Canal de Acesso ao Porto de Rio Grande, Bacia de Evolução do Porto Novo e da Área de Descarte do Material Dragado, a fim de atender às condicionantes para a manutenção da Licença Operacional do Porto do Rio Grande de 2005. Foram considerados os recursos pagos nesse termo aditivo como despesas ambientais, por estarem de acordo com a legislação ambiental e com a bibliografia consultada, nas definições dos autores no que se refere a valores com o objetivo de mitigar danos ao meio ambiente<sup>282</sup>.

Através do contrato 007/2008, de 11 de junho de 2008, celebrado entre a SUPRG e a FURG, com a execução através da Fundação de Apoio à Universidade do Rio Grande (FAURG), a SUPRG manteve o Programa de Monitoramento Ambiental para o Canal de Acesso ao Porto do Rio Grande, Bacia de Evolução do Porto Novo e da Área de Descarte do Material Dragado, sendo o preço para o contrato ajustado em R\$719.791,85 (setecentos e dezenove mil, setecentos e noventa e um reais e oitenta e cinco centavos), para toda a execução do contrato e conforme cronograma físico-financeiro, evidenciado nas contas da contabilidade da SUPRG. O pagamento ocorreu em 11 (onze) parcelas de R\$59.982,65, mais uma parcela de R\$59.982,70.

---

<sup>281</sup> Assessor Técnico Ambiental da SUPRG, em reportagem do jornal *Agora*, 31 dez. 2006, p. 3.

<sup>282</sup> Os custos ambientais, de acordo com Ribeiro (2010, p. 183), “são representados pelo somatório de todos os custos dos recursos utilizados pelas atividades desenvolvidas com o propósito de controle, preservação e recuperação nesse setor”.



Nesse presente contrato também ficou a contratada (FURG) incumbida de fazer análises de amostras caso a SUPRG realizasse operações de dragagens de manutenção do canal de acesso ao porto e bacia de evolução do Porto Novo, sendo os valores diferenciados conforme os tipos de análises de amostras: para análises da qualidade da água – Hidroquímica, o valor por unidade de amostragem foi de R\$2.520,97; para análises de microcontaminantes orgânicos, o valor por unidade de amostragem foi de R\$938,89; para análises de sedimentos (Geoquímica), o valor por unidade de amostragem foi de R\$1.421,33; para análises de macroinvertebrados bentônicos, o valor por amostragem foi de R\$161,78; nos testes ecotoxicológicos, o valor por unidade de amostragem foi de R\$866,67; para análises de Hidrofísica-simulação (cenário básico), o valor por unidade de amostragem foi de R\$10.000,00; para análises de Hidrofísica-simulação (cenário extra), o valor por unidade de amostragem foi de R\$3.330,00.

Sob a égide da exigência legal e conforme a bibliografia consultada, todos os valores despendidos pela SUPRG no contrato nº 007/2008 foram considerados como demandas de despesas ambientais.

Em 09 de junho de 2009, foi celebrado o primeiro Termo Aditivo ao Contrato de prestação de serviços 007/2008 entre SUPRG e FURG,- conforme constante no Termo Aditivo – por considerar a Autarquia, entre outras justificativas, que o monitoramento do porto é atividade contínua de caráter irrevogável presente na Licença de Operação do Porto, determinada e exigida pelo IBAMA. Sendo o ajuste de preço, por um período de 12 (doze) meses, de 891.802,56 (oitocentos e noventa e um mil, oitocentos e dois reais e cinquenta e seis centavos), e conforme cronograma físico-financeiro verificado na Contabilidade da SUPRG, desembolsado em 12 parcelas de R\$74.316,88.

No primeiro Termo Aditivo ao contrato mencionado, também ficou a contratada (FURG) a fazer análises de amostras caso a SUPRG realizasse operações de dragagens de manutenção do canal de acesso ao Porto de Rio Grande e Bacia de Evolução do Porto Novo, sendo os valores diferenciados conforme os tipos de análises de amostras: para análises da qualidade da água - Hidroquímica, o valor por unidade de amostragem foi de R\$2.976,29; para análises de Microcontaminantes orgânicos, o valor por unidade de amostragem foi de R\$1.017,44; para análises de sedimentos (Geoquímica), o valor por unidade de amostragem foi de R\$1.430,23; para análises de Macroinvertebrados Bentônicos, o

valor por amostragem foi de R\$194,13; nos Testes Ecotoxicológicos, o valor por unidade de amostragem foi de R\$872,09; para análises de Hidrofísica-simulação (cenário básico) o valor por unidade de amostragem foi de R\$12.000,00; para análises de Hidrofísica-simulação (cenário extra) o valor por unidade de amostragem foi de R\$4.000,00. Sob a égide da exigência legal e conforme a bibliografia consultada, todos os valores despendidos pela SUPRG, no primeiro aditivo ao contrato nº 007/2008, foram considerados como demandas de despesas ambientais.

Com o objetivo da manutenção do contrato de prestação de serviços especializado para o Programa de Monitoramento Ambiental para o Canal de Acesso ao Porto do Rio Grande, Bacia de Evolução do Porto Novo e da Área de Descarte do Material Dragado, a SUPRG assinou com a FURG, em 01 (primeiro) de outubro de 2010, o contrato nº 008/2010, sendo o valor ajustado em R\$1.005.126,54 (hum milhão, cinco mil, cento e vinte e seis reais e cinquenta e quatro centavos), e de acordo com o cronograma físico-financeiro, a ser pago em 1 (uma) parcela de R\$83.760,50 e 11 (onze) parcelas de R\$83.760,55.

Na pesquisa, identificaram-se duas parcelas pagas pela SUPRG em 2010. Como o contrato está em plena vigência, os pagamentos restantes estão ocorrendo em 2011. Nesse contrato também ficou a contratada (FURG) incumbida de fazer análises de amostras caso a SUPRG realizasse operações de dragagem de manutenção do canal de acesso ao porto e na bacia de evolução do Porto Novo, sendo os valores diferenciados conforme os tipos de análises de amostras: para análises da qualidade da água – Hidroquímica, o valor por unidade de amostragem foi de R\$2.976,29; para análises de microcontaminantes orgânicos, o valor por unidade de amostragem foi de R\$1.017,44; para análises de sedimentos (Geoquímica), o valor por unidade de amostragem foi de R\$1.430,23; para análises de macroinvertebrados bentônicos, o valor por amostragem foi de R\$194,13; nos testes ecotoxicológicos, o valor por unidade de amostragem foi de R\$872,09; para análises de Hidrofísica-simulação (cenário básico) o valor por unidade de amostragem foi de R\$12.000,00; para análises de Hidrofísica-simulação (cenário extra) o valor por unidade de amostragem foi de R\$4.000,00.

### 5.2.2 Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande

A partir da parceria firmada entre a Superintendência do Porto de Rio Grande (SUPRG), a Universidade Federal do Rio Grande (FURG), a 18ª Coordenadoria Estadual de Educação (18ª CRE) e a Diretoria de Educação Ambiental do Ministério do Meio Ambiente (DEA/MMA)<sup>283</sup>, teve início no mês de abril de 2005 o Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande (ProEA-PRG). Alicerçado nos princípios e orientações da Política Nacional do Meio Ambiente, esse programa se constitui numa ferramenta vinculada ao Sistema de Gestão Ambiental Portuária, concebido para abrigar as demandas continuadas e permanentes vinculadas ao componente de educação ambiental apresentada como condicionante no processo de licenciamento da atividade, bem como para servir de referência no atendimento de exigências específicas, buscando alcançar atores sociais particulares, no caso de ser apontada como condicionante em processos de licenciamentos pontuais, como nas dragagens de aprofundamento e/ou manutenção, entre outros.

As ações educativas estão sendo desenvolvidas em quatro linhas de ação: 1) Formação Intraportuária em Educação Ambiental; 2) Educação Ambiental Portuária em Contextos de Ensino Formal; 3) Educação Ambiental Portuária Inicial e Continuada no Espaço Comunitário Local; 4) Educomunicação Socioambiental.

O público objeto do ProEA-PRG envolve: gestores, servidores e funcionários da SUPRG, terminais portuários e trabalhadores da dragagem de aprofundamento; professores e alunos da rede municipal e estadual de educação, com prioridade aos que estudam em unidades escolares localizadas nas áreas de zoneamento do porto; diferentes grupos sociais que constituem a comunidade local, com atenção especial àqueles em condições de vulnerabilidade ambiental situados nas áreas de zoneamento do porto; guias de turismo que atuam no Projeto Escola no Porto; associações de bairro e outras associações comunitárias: religiosas, esportivas e de lazer localizadas na área de zoneamento do porto; comunidades de pescadores.

Celebrado entre a SUPRG e FURG, o contrato nº 007/2009, de 27 de outubro de 2009, teve como objeto a prestação de serviços especializados no Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande – PROEA-PRG, ao preço total de R\$190.052,87 (cento e noventa mil, cinquenta e dois reais e oitenta e sete centavos), desembolsados pela SUPRG – conforme levantado na contabilidade –,

---

<sup>283</sup> Anexos ao contrato de prestação de serviços nº 007/2009. Fonte: Seção de Contratos da SUPRG.

em 11 (onze) parcelas de R\$15.837,74 e 1 (uma) de R\$15.837,73. De acordo com o termo aditivo a esse contrato, cláusula segunda, foi prorrogado por mais 12 (doze) meses, assinado em 27 de outubro de 2010, com validade a partir de 09/11/2010 e expirando em 08/11/2011; tendo sido verificada na contabilidade o pagamento de mais uma parcela de R\$15.837,74, pertinente à prorrogação do contrato 007/2009. De acordo com o exposto, as despesas com o PROEA-PRG foram consideradas como Despesas Ambientais, por serem dispêndios de recursos ao atendimento dos condicionantes da Licença de Operação emitida pelo IBAMA em 2005.

### **5.2.3 Monitoramento ambiental da dragagem de aprofundamento do canal do Porto do Rio Grande**

Firmado entre a SUPRG e a FURG, o contrato nº 008/2009, de 18 de janeiro de 2010, teve como objeto a prestação de serviço especializado de elaboração e implementação do Monitoramento Ambiental da Dragagem de Aprofundamento do Canal do Porto do Rio Grande, com preço total de R\$456.565,16 (quatrocentos e cinquenta e seis mil, quinhentos e sessenta e cinco reais e dezesseis centavos), conforme verificado na contabilidade da SUPRG, em 12 (doze) parcelas, sendo uma de R\$38.047,06 e 11 (onze) de R\$38.047,10, de acordo com o cronograma físico-financeiro constante na cláusula terceira do contrato. As condicionantes emitidas contra a SUPRG em 21 de outubro de 2005 pelo IBAMA, no seu item 2.8, especificam os procedimentos e respectivo cronograma de execução das dragagens. Para tal, o contrato foi feito com vistas ao atendimento dessa condicionante, configurando uma exigência legal, e os dispêndios foram considerados como Despesas Ambientais neste trabalho.

### **5.3 Identificação, classificação e montante das despesas legalmente empenhadas com a legislação ambiental no período de 2005 a 2010**

As diversas contas de despesa ao atendimento à legislação ambiental lançadas na contabilidade da SUPRG, em obediência à Lei 4320/1964, nesse período, ainda estão inseridas em vários projetos: Projeto Orçamentário nº 4224 – Manutenção e Operação do Porto; Projeto Orçamentário nº 3138 – Dragagem dos Canais de Acesso do Porto Organizado do Rio Grande; Projeto Orçamentário nº 4328 – Modernização e Qualificação do Porto Organizado do Rio Grande, o qual

teve alterada a nomenclatura para o Projeto Orçamentário nº 4328 – Apoio Administrativo e Qualificação da Infraestrutura da SUPRG. Entretanto, observa-se que, a partir de meados de 2005, de fato houve um incremento de recursos no Projeto Orçamentário nº 4567 – Gestão Ambiental do Porto Organizado do Rio Grande, comprovado a seguir pelos numerários evidenciados na contabilidade geral da SUPRG. É um demonstrativo da determinação da autarquia em evidenciar todas as despesas com a Gestão Ambiental em um único projeto.

A seguir, procurou-se demonstrar como se apresentam e se caracterizam algumas contas na contabilidade geral da SUPRG, para seguir a metodologia proposta na identificação dos recursos empenhados (e pagos) na questão ambiental do Porto de Rio Grande, visto que o histórico no lançamento da contabilidade no momento da efetivação do empenho nem sempre elucida com clareza a que se destina, configurando uma das dificuldades ao desenvolvimento deste trabalho. Outras contas foram necessárias à análise desde o início do processo licitatório, para identificar o objeto do certame e acompanhar a emissão do empenho (em papel) para caracterizar a despesa.

O Quadro 3 apresenta dois exemplos de despesas ambientais (empenhos) levantados na contabilidade da SUPRG, em que é apresentado: o projeto, a data, a descrição, o valor e a justificativa da despesa.

Algumas peculiaridades foram identificadas na tabulação dos dados. Por exemplo, apesar da condicionante nº 2.12 – comunicação social – constar como atendida, através do parecer técnico nº 018/2008 – IBAMA, constante na página 835 da Ação Civil Pública nº 2008.71.01.001393-6, não foi possível relacionar as despesas alocadas com a questão ambiental à condicionante, visto que o setor responsável é utilizado para divulgar notícias em geral<sup>284</sup>, não sendo possível dimensionar as despesas específicas. Não foi possível também reconhecer as despesas relacionadas com as publicações das licenças de operação emitidas pelo IBAMA à SUPRG.

---

<sup>284</sup> Como por exemplo: publicações de editais de licitações, divulgação de audiências públicas, etc. Fonte: Divisão de Contabilidade da SUPRG.

### Quadro 3

<p>Projeto 4567 GESTÃO AMBIENTAL DO PORTO ORGANIZADO DO RIO GRANDE 03/03/2006: Serviço de modelagem da dispersão da pluma de sedimentos nas áreas de descarte e dragagem do porto/RG conforme requisição nº 150/06 – Assessoria Técnica. R\$6.050,00</p> <p>Justificativa de requisição de compras: A licença de operação do Porto do Rio Grande, concedida pelo IBAMA, nas suas condicionantes para a autorização da dragagem do canal de acesso ao porto do Rio Grande e bacia de evolução do Porto Novo, no seu item 2.8.8, determina a modelagem da dispersão da pluma de sedimentos nas áreas de descarte e dragagem. Dessa forma, é imperioso o cumprimento desta condicionante, sob a pena de não termos autorização para a dragagem. Empenho liquidado e pago nº 060142922.</p>
<p>Projeto 4224 MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO DO PORTO 07/07/2006: Serviço de coleta, análise, classificação e emissão de laudo de material residual de um tanque de armazenamento de petróleo na área do Porto Novo, Req. 502/06 – Assessoria Técnica. R\$1.500,00</p> <p>Justificativa de requisição de compras: Na área identificada como depósito das ferrovias, existiam depósitos de derivados de petróleo que foram desativados e em seu interior encontrava-se uma borra de petróleo que se caracteriza como passivo ambiental. A SUPRG deverá primeiramente identificar o produto a fim de enquadrar os procedimentos para a destinação final. Assim, para que a SUPRG resolva o problema deste passivo ambiental, o primeiro passo é a análise do resíduo. Empenho liquidado e pago nº 065509239. A empresa que se apresentou é qualificada ao serviço frente aos órgãos ambientais.</p>

No que se refere às multas emitidas contra a SUPRG pelo IBAMA, apesar de vários autos de infração terem sido emitidos pelo não cumprimento dos condicionantes da 2ª renovação da Licença de Operação de 2005, por exemplo, descritos na ACP citada acima, não foram levantados valores na contabilidade da SUPRG referentes ao atendimento dos autos de infração.

As despesas com pessoal da Divisão de Meio Ambiente da SUPRG foram levantadas apenas a partir de 2006, devido a problemas internos no sistema de informações da Autarquia. Mas requer que se diga que as primeiras despesas com pessoal para atender às demandas ambientais ocorreram em 1996, registradas no capítulo anterior.

Foram levantados em termos monetários os bens patrimoniais utilizados pela Divisão de Meio Ambiente da SUPRG em 2010, perfazendo um valor de R\$123.943,00, utilizados apenas como comparativo do período anterior, constante no capítulo 4, demonstrando um acréscimo à disposição da Divisão do Meio Ambiente para atendimento às demandas ambientais.

A respeito dos depósitos judiciais referentes a questões ambientais, a Justiça Federal de Rio Grande estipulou que os depósitos a partir de 2010 deverão permanecer em uma conta única. Somando os depósitos judiciais após 2005 (não transitado em julgado) e o montante que a SUPRG foi condenada a recolher a partir

de julho de 2009<sup>285</sup>, referente a 10% da receita bruta arrecadada, destinado em uma conta à disposição da Justiça ao atendimento dos condicionantes da 2ª renovação da Licença de Operação em 2005, perfaz um saldo de pagamentos ao final de 2010 de R\$8.919.172,69. Como os valores estão em trâmites processuais, cabendo recurso, foram apenas evidenciados.

No que concerne à aquisição de materiais necessários à Divisão de Meio Ambiente, também foram considerados a partir apenas de 2006, justificados pelos problemas internos nos sistemas de informação da SUPRG. Entretanto, no que se refere às despesas com serviços diversos ao atendimento das demandas ambientais, todos foram evidenciados neste trabalho, sob a orientação da Divisão de Contabilidade da SUPRG, que disponibilizou todos os documentos para análise, bem como propiciou auxílio para a pesquisa em outros setores do Porto, como, por exemplo, o Setor de Contratos, o Setor de Protocolo, a Divisão Orçamentária, a Biblioteca do Porto, etc.

As despesas ambientais efetuadas de 2005 a 2010 foram identificadas ano a ano (ver apêndice 4), depois classificadas por características semelhantes e totalizadas (ver quadro 4). No que concerne às condicionantes da segunda licença de operação emitidas pelo IBAMA à SUPRG, por exemplo, procedeu-se ao agrupamento das despesas ambientais atinentes ao atendimento a cada condicionante no final do período.

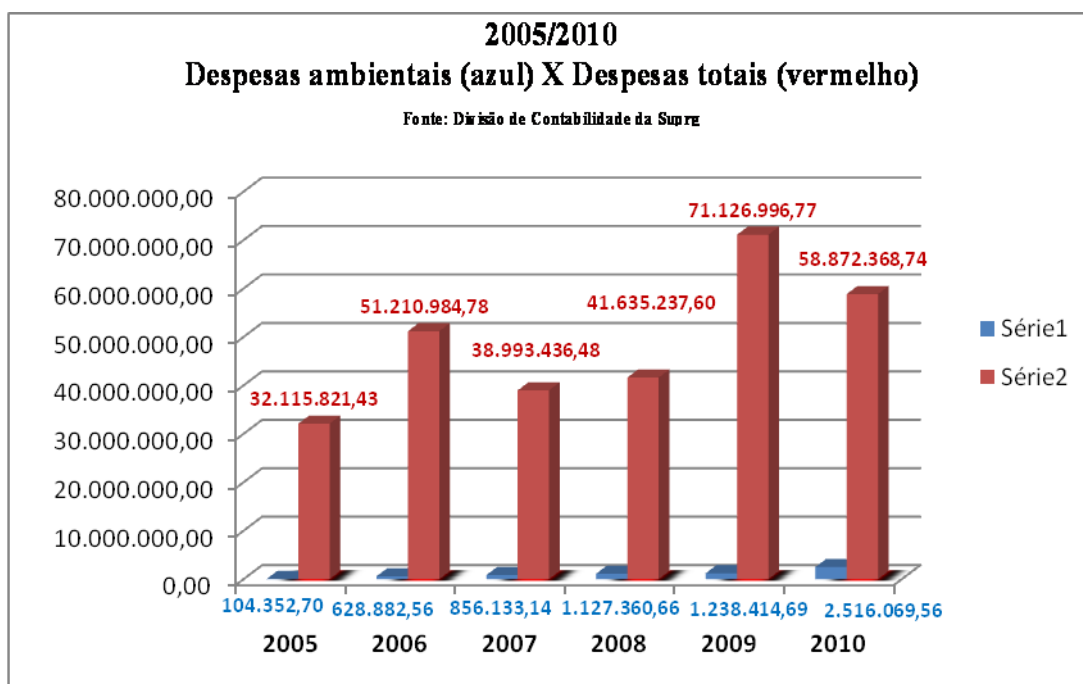
**Quadro 4**

<b>Classificação e totalização da Despesa ambiental efetuada pela SUPRG Período de 2005 a 2010.</b>	
1.Serviço de responsabilidade técnica e controle operacional permanente de produtos químicos e cargas perigosas no Porto do Rio Grande (engenheiro químico) (exigência do Protocolo do Acordo Judicial).	R\$7.799,00
2.Atendimento a condicionante 2.1 da 1ª renovação da licença de operação do Porto de Rio Grande de 14 de maio de 1998.	R\$28.270,00
3.Atendimento a condicionante da Licença de Instalação nº 163/2004.	R\$1.500,00
4.Exigência INSS (NR – 09 do Ministério do trabalho) e IBAMA.	R\$19.676,90
5.Atendimento a condicionante 2.1, referente a implementação do Plano de Gestão Ambiental integrada da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$20.385,00
6.Atendimento a condicionante 2.5 - referente a implementação do Plano de gerenciamento de riscos da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$15.733,33
7.Atendimento a condicionante 2.6 – referente ao Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em	

<sup>285</sup> Decorrente da Ação Civil Pública nº 2008.71.01.001393-6

21/10/2005.	R\$329.335,62
8.Atendimento a condicionante 2.7, referente a implementação do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$22.805,00
9.Atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$639.863,56
10.Atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$4.223.679,06
11.Despesa com passivo ambiental. Exigência IBAMA.	R\$491.806,12
12.Serviço de análise laboratorial de potabilidade da água no Porto do Rio Grande. Exigência ANVISA	R\$20.286,00
13.Despesas com pessoal da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2006 a Dezembro de 2010	R\$520.793,65
14.Despesas com aquisição de materiais da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2006 a dezembro de 2010	R\$129.280,07
<b>TOTAL NO PERÍODO DE 2005 A 2010:</b>	<b>R\$6.471.213,31</b>

Gráfico 3



Fonte: elaborado por Fernando A. Balansin, com os dados fornecidos na contabilidade da SUPRG. (Ver Apêndice 4 referente às despesas ambientais anuais e tabela 4 onde consta a despesa total/despesa executada)

A relação observada entre as despesas gerais da SUPRG e as despesas ambientais retratadas na Tabela 3, abaixo, demonstra que as despesas ambientais representaram um percentual em torno de 1 a 2%, com exceção de 2010, em que houve um incremento de despesas com a questão ambiental, e 2005, que retrata uma diminuição.



**Tabela 3**

**Despesas totais da SUPRG relacionadas, em termos percentuais, com as despesas em atendimento à legislação ambiental verificadas na contabilidade da Autarquia.**

Ano	2005	2006	2007	2008	2009	2010
%	0,3249	1,2280	2,1955	2,7077	1,7411	4,2738

Fonte: Fernando Balansin, sobre dados da SUPRG.

Verifica-se um constante aumento de dispêndios relacionados com as demandas ambientais no período referido neste capítulo; como em 2006 e 2009, anos em que houve um aumento na despesa geral verificada na contabilidade, com isso os percentuais não refletem de forma fidedigna essa constatação.

No período de 2005 a 2010, a maior despesa corresponde ao atendimento à condicionante 2.10, referente à implementação do Plano de Monitoramento Ambiental<sup>286</sup> da segunda renovação da L.O. 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21 de outubro de 2005, no valor de R\$4.223.679,06, representada pelo nº 10 no gráfico, e as demais despesas classificadas e caracterizadas no total de 14.

**Gráfico 4**

**Gráfico representativo das despesas no período de 2005 a 2010**

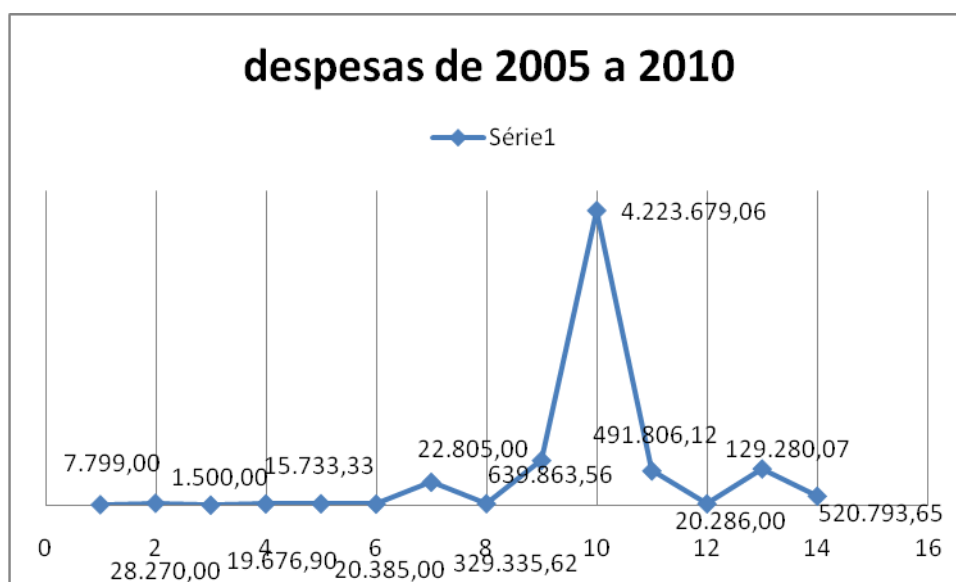


Gráfico representativo do quadro 5.

<sup>286</sup> No capítulo 5, descrevem-se os contratos assinados pela SUPRG.

### Quadro 5

<b>Classificação e totalização da despesa ambiental efetuada pela SUPRG – período de 2005 a 2010</b>	
1.Serviço de responsabilidade técnica e controle operacional permanente de produtos químicos e cargas perigosas no Porto do Rio Grande (engenheiro químico) (exigência do Protocolo do Acordo Judicial).	R\$7.799,00
2.Atendimento à condicionante 2.1 da 1º renovação da licença de operação do Porto de Rio Grande de 14 de maio de 1998.	R\$28.270,00
3.Atendimento a condicionante da Licença de Instalação nº 163/2004.	R\$1.500,00
4.Exigência INSS (NR – 09 do Ministério do trabalho) e IBAMA.	R\$19.676,90
5.Atendimento à condicionante 2.1, referente a implementação do Plano de Gestão Ambiental integrada da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$20.385,00
6.Atendimento à condicionante 2.5 - referente a implementação do Plano de gerenciamento de riscos da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$15.733,33
7.Atendimento à condicionante 2.6 – referente ao Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$329.335,62
8.Atendimento à condicionante 2.7, referente a implementação do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$22.805,00
9.Atendimento à condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$639.863,56
10.Atendimento à condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$4.223.679,06
11.Despesa com passivo ambiental. Exigência IBAMA.	R\$491.806,12
12.Serviço de análise laboratorial de potabilidade da água no Porto do Rio Grande. Exigência ANVISA	R\$20.286,00
13.Despesas com pessoal da Divisão de Meio Ambiente – janeiro de 2006 a dezembro de 2010	R\$520.793,65
14.Despesas com aquisição de materiais da Divisão de Meio Ambiente. janeiro de 2006 a dezembro de 2010	R\$129.280,07
<b>TOTAL NO PERÍODO DE 2005 A 2010:</b>	<b>R\$6.471.213,31</b>

Na observação dos dados levantados, verifica-se que – com exceção dos anos de 2006 e 2009, nos quais a Autarquia realizou operações de dragagem, originando dispêndios elevados –, nos demais períodos a SUPRG tem obtido superávit: receita>despesa. Considerando-se que esse dinheiro permaneça em “caixa”, sob a ingerência da Autarquia, pode-se dizer que a SUPRG possui um elevado índice de liquidez<sup>287</sup> corrente (a curto prazo – um ano), mesmo

<sup>287</sup> A análise da liquidez financeira visa a medir a capacidade de pagamento das empresas, ou seja, se têm condições de suportar as obrigações assumidas com terceiros reveladas em seu passivo. Os quocientes utilizados são denominados quocientes de liquidez. Essas definições são amplamente usadas nas averiguações em empresas privadas e consiste na seguinte fórmula LC: AC (ativo circulante) / PC (passivo circulante); também pode-se correlacionar se sua liquidez geral: AC+RLP/PC+ELP possui recursos conversíveis em moeda para cumprir com todas suas obrigações a longo prazo.

considerando os anos de déficit orçamentário, motivando com ênfase a possibilidade de encaminhamentos de novos projetos na área ambiental.

**Tabela 4**

**Balanco orçamentário – SUPRG, diferença entre a receita e a despesa executada no período referido neste capítulo (2005 – 2010) – valores em reais**

Ano	2005	2006	2007	2008	2009
Receita total	44.804.478,97	46.698.974,10	56.893.954,82	59.839.558,66	57.159.697,99
Despesa executada	32.115.821,43	51.210.984,78	38.993.436,48	41.635.237,60	71.126.996,77
Superávit	12.688.657,54		17.900.518,34	18.204.321,06	
Déficit		4.512.010,68			13.967.298,78
Despesa ambiental	104.352,70	628.882,56	856.133,14	1.127.360,66	1.238.414,69

continuação

Ano	2010
Receita total	80.386.527,24
Despesa executada	58.872.368,74
Superávit	21.514.158,50
Déficit	
Despesa ambiental	2.516.069,56

Fonte: Divisão Contábil da SUPRG.

Na análise dos dados, quando do levantamento das contas na contabilidade da SUPRG, reconhecidos e identificados na justificativa de compras como passivos ambientais, as maiores despesas são as relativas ao óleo Ascarel existente em transformadores desativados e tonéis armazenados no Armazém A-5 do Porto Novo. O recolhimento e manejo por uma empresa contratada para o tratamento adequado, conforme as exigências das normas ambientais, originaram uma despesa no valor de R\$431.600,00 (Apêndice 4). Os outros valores pertinentes a passivos ambientais, considerados de pequeno vulto, estão registrados e caracterizados no levantamento das contas.

Através da demonstração do Balanço Orçamentário, as despesas relacionadas com as exigências ambientais mantiveram-se em um nível crescente, principalmente a partir de 2005. Mesmo em déficit, nos anos de 2006 e 2009, a Autarquia manteve os contratos de prestação de serviço na área ambiental.

Ressalta-se ainda que a SUPRG foi sentenciada pela justiça federal, em meados de 2009, a depositar em juízo, mensalmente, por prazo indeterminado, 10% de sua receita bruta mensal, sendo que tal valor<sup>288</sup> só será liberado, por meio de alvará, exclusivamente para o atendimento das condicionantes do licenciamento ambiental do Porto. Mesmo assim, sem ser considerado o valor de 10% como despesa ambiental (visto que é uma decisão não transitada em julgado, cabendo recurso), pelas evidências levantadas, a SUPRG aumentou as despesas da área ambiental.

No que tange à solução de falta de pessoal especializado para desempenhar as diversas funções específicas da Autarquia, em janeiro de 2010 foi criado pela SUPRG um grupo de trabalho composto por funcionários, com o objetivo de preparar um projeto de cargos e salários para a Superintendência, visando a sanar o antigo problema da criação de um quadro próprio de pessoal.

De acordo com a Assessoria Jurídica da SUPRG, quando a Autarquia foi criada por meio da Lei 10.722, de 1996, ela apenas contava com 16 cargos entre Funções Gratificadas (FGs) e Cargos em Comissão (CCs), bem como um quadro especial em extinção com servidores lotados na então Secretaria Estadual dos Transportes, cedidos à SUPRG. Além disso, a lei dizia que não seria criado um quadro de pessoal para a Autarquia. Com o projeto pronto e finalizado em meados de março de 2010, a SUPRG o entregou à Secretaria de Infraestrutura e Logística (SEINFRA) para dar seguimento aos trâmites legais para abertura de concurso público e contratação de pessoal. Cabe ressaltar que o governo estadual deverá encaminhar projeto de lei à Assembléia Legislativa do Rio Grande do Sul alterando a Lei 10.722, para que seja possível a constituição de quadro próprio de pessoal.

Visando a atender às condicionantes da segunda renovação da licença de operação de 21 de outubro de 2005, o porto rio-grandino, em janeiro de 2006, realizou *workshop* reunindo convidados da área portuária e de órgãos públicos municipais, estaduais e federais, a respeito da implantação da Agenda Ambiental Portuária, um instrumento do Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro e

---

<sup>288</sup> De acordo com a Ação Civil Pública nº 2008.71.01.001393-6, p. 887. Decisão de 1ª instância, cabendo recurso judicial.

Marinho (GERCOM) que tem como objetivo adequar os portos nacionais aos novos padrões ambientais vigentes no país<sup>289</sup>.

Conforme o assessor ambiental do porto rio-grandino, após esse primeiro evento, seriam realizados outros encontros, visando a discutir com os participantes os procedimentos a serem adotados em relação ao meio ambiente portuário, priorizando a gestão ambiental, colocando-o na posição de vanguarda nesta área em relação aos demais portos brasileiros. A implantação da Agenda Ambiental Portuária em Rio Grande foi uma iniciativa do Ministério do Meio Ambiente (MMA), que pretendia ampliar a experiência para os outros portos brasileiros e contou com o apoio da SUPRG, do IBAMA, FEPAM e do Programa de Manejo Integrado do Estuário da Lagoa dos Patos – Programa Costa Sul.

Através do Decreto nº 46.516<sup>290</sup>, de 22 de julho de 2009, o governo do Estado do Rio Grande do Sul garantiu à SUPRG maior autonomia financeira e administrativa, pois antes da edição desse decreto a SUPRG somente podia adquirir materiais, equipamentos e serviços até R\$8.000,00 e contratar obras e projetos de engenharia e arquitetura até R\$15.000,00. Acima desses valores, os processos tinham que ser encaminhados à Central de Licitações do Estado (CELIC) em Porto Alegre. O referido decreto diz que não se aplica mais à SUPRG o disposto no artigo 1º do Decreto nº 42.943, de 8 de março de 2004, aos procedimentos licitatórios, na modalidade Convite<sup>291</sup>. De acordo com Daniel Silveira, Diretor Administrativo e Financeiro do Porto, “Por sua grande estrutura, 90% dos procedimentos que eram realizados no Porto ultrapassavam esses valores, o que engessava a administração. Com essa atitude, duas solicitações antigas do Porto foram atendidas pelo governo estadual: a desobrigação do envio dos recursos para o Caixa Único do Estado e, a partir de então, a autonomia financeira e administrativa. Ambas garantirão eficiência à administração portuária”, concluiu Silveira.

Uma das condicionantes emitidas pelo IBAMA à SUPRG na segunda renovação da licença de operação, a qual não foi atendida, é o item 2.9: a Autarquia

---

<sup>289</sup> PORTO rio-grandino implantará Agenda Ambiental Portuária. *Jornal Agora*. Rio Grande, 16 jan. 2006, p. 5.

<sup>290</sup> Pesquisa Legislação - Sistema LEGIS. Disponível em: <http://www.al.rs.gov.br/legis/M010/M0100017.asp?txtNumDocs=10> Acesso em: 07 fev. 2011.

<sup>291</sup> De acordo com a Lei 8.666, art. 23, inciso I, para obras e serviços de engenharia, o limite para a modalidade de licitação denominada Convite é de até R\$150.000,00 (cento e cinquenta mil reais); inciso II, para compras e serviços não referidos no inciso anterior, o limite para a modalidade de licitação denominada Convite é de R\$80.000,00 (oitenta mil reais). JUSTEN FILHO, Marçal. *Comentários à lei de licitações e contratos administrativos*. 7 ed. São Paulo: Dialética, 2000. p. 209.

deveria apresentar relatórios bienais das Auditorias Ambientais de acordo com a legislação vigente. Entretanto, em conversas com o chefe da Divisão de Meio Ambiente da autarquia, conforme solicitação formal ao emissor da referida condicionante, tornou-se necessário o posicionamento do IBAMA para determinar o termo de referência e assim preparar o edital de licitação para a consecução e atendimento da condicionante.

Conforme Machado<sup>292</sup> (2004), no caso das auditorias obrigatórias, à semelhança do que ocorre com os Estudos de Impacto Ambiental, o órgão público ambiental poderá elaborar um “termo de referência”, contendo orientações a serem seguidas em casos concretos ou genericamente no procedimento. Segundo o autor, a independência não é fácil de ser conquistada pelos auditores, mesmo na auditoria ambiental pública, uma vez que são pagos pela pessoa física ou jurídica que vai ser auditada. Como a imparcialidade é fundamental para a credibilidade de todo o procedimento, parece que, à semelhança do EIA, faz-se necessária a realização de Audiência Pública. Dessa forma, o público, nele incluídas as associações ambientais e outras organizações não-governamentais, poderá fiscalizar mais de perto todo o procedimento da auditoria ambiental pública.

Em relação à gestão ambiental, implantada em 2005 na SUPRG, cabe destacar que a implantação de um sistema de gestão ambiental necessita do comprometimento e decisão dos gestores de cada organização, porque há necessidade de se conhecer profundamente os investimentos necessários e as normas a serem seguidas para a implantação deste.

De acordo com Klassen e Whybark<sup>293</sup> (1999), a gestão ambiental pode ser percebida como procedimentos estruturais que afetam o gerenciamento das operações da empresa. Esses procedimentos podem ser ilustrados como a formalização dos processos operacionais, o envolvimento de *stakeholders*, a monitoração, a evidenciação interna e externa dos resultados, treinamento, certificação e outras atividades relacionadas com o impacto ambiental da empresa.

---

<sup>292</sup> MACHADO, Paulo Affonso Leme. Auditoria ambiental. *Revista do Tribunal de Contas da União*, ano 35, n. 100, p. 102-103, abr.-jun. 2004.

<sup>293</sup> KLASSEN, R.D.; WHYBARK, D.C. The impact of environmental technologies on manufacturing performance. *Academy of Management Journal*, v. 42, n. 6, p. 599-615, Dec. 1999. In: ENGEMA – ENCONTRO NACIONAL SOBRE GESTÃO EMPRESARIAL E MEIO AMBIENTE, 9. *Anais...* Disponível em: <<http://engema.up.edu.br/arquivos/engema/pdf/pap0262.pdf>> Acesso em: 14 fev. 2011.

Contribui aqui o conceito exposto por Valle<sup>294</sup> (1996), que conceitua a gestão ambiental como um conjunto de ações e procedimentos bem delineados e adequadamente aplicados que visam à redução e ao controle dos impactos gerados por um empreendimento no meio ambiente.

Para Donaire<sup>295</sup> (1999, p. 108), os programas de gestão ambiental

estabelecem atividades a serem desenvolvidas, a sequência entre elas, bem como quem são os responsáveis pela sua execução. Normalmente devem abranger os aspectos ambientais mais importantes e buscar uma melhoria contínua, ampliando seu escopo de atuação com o passar do tempo. Devem possuir dinamismo e flexibilidade suficientes para se adaptar a mudanças que podem ocorrer tanto no seu ambiente imediato quanto no seu ambiente futuro.

Neste sentido, a gestão ambiental tem se apresentado como uma das mais importantes atividades relacionadas com qualquer empreendimento.

Observa Kitzmann (2010, p. 93):

implementar a gestão ambiental exige muitas mudanças, como quando se abandona a cabotagem para navegar fora dos limites seguros e conhecidos da costa. [...] é preciso ir além, abandonando de vez a postura defensiva e reativa, já que nada é mais “moderno” do que ser pró-ativo, antecipar-se aos problemas. Como a pró-atividade também é uma característica da Gestão Ambiental, é de se perguntar por qual motivo o sistema portuário nacional ainda não aderiu a mais essa modernidade. Uma das explicações pode estar no fato de que a Gestão Ambiental implica mudanças profundas, tanto estruturais quanto culturais, que irão definir um novo *modus operandi*.

---

<sup>294</sup> VALLE, C.E. do. *Como se preparar para as normas da ISO 14000*. 2. ed. São Paulo: Pioneira, 1996. Apud ENGEMA – ENCONTRO NACIONAL SOBRE GESTÃO EMPRESARIAL E MEIO AMBIENTE, 9. *Anais...* Disponível em: <<http://engema.up.edu.br/arquivos/engema/pdf/pap0262.pdf>> Acesso em: 14 fev. 2011.

<sup>295</sup> DONAIRE, 1999.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para Fialho (2008)<sup>296</sup>, em decorrência da percepção social do processo danoso inerente à atividade econômica, as sociedades buscam, atualmente, o desenvolvimento da economia associado ao cuidado com o meio ambiente, como premissa para a melhoria da condição social. Isto é, parte-se de uma concepção que considera não ser totalmente incompatível a relação economia e meio ambiente. Não só a legislação torna-se fonte para regular a relação das atividades econômicas com o meio ambiente, também uma série de comportamentos por parte de consumidores consegue impor padrões ambientais às empresas, e assim, paulatinamente a temática ambiental vem sendo incorporada às estratégias mercadológicas.

Observa Montibeller Filho (2008, p. 140)<sup>297</sup>:

para os economistas ecológicos, então, o mercado pura e simplesmente não capta todas as externalidades ambientais, a não ser por pressão externa a ele, vinda dos movimentos sociais e efetivada em políticas ambientalistas. Os resultados práticos observados todavia mostram que as políticas ambientais – manifestadas em forma de atos ou leis e implementadas através da criação de novos ministérios e departamentos públicos – indicam que o problema ecológico é tratado de forma residual ou como componente secundário das políticas oficiais. Há um vácuo de políticas alternativas. Enquanto se verifica a proliferação da consciência ambiental e de movimentos sociais clamando em favor da resolução da crise ecológica, muito pouco há de iniciativas governamentais efetivas neste sentido.

Em uma amostra da evolução das informações ambientais publicadas em diferentes empresas, de 200 demonstrações contábeis do final da década de 1980 (exercícios de 1987 e 1988), publicadas nos jornais de grande circulação, oito empresas fizeram constar, em seus relatórios, sua atuação ambiental nos dois

---

<sup>296</sup> FIALHO, Francisco Antonio Pereira et al. *Gestão da sustentabilidade na Era do Conhecimento*. Florianópolis: Visual Books, 2008.

<sup>297</sup> MONTIBELLER-FILHO, Gilberto. *O mito do desenvolvimento sustentável: meio ambiente e custos sociais no moderno sistema produtor de mercadorias*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2008.



exercícios, e sete entidades somente no primeiro exercício, enquanto no segundo, 14 diferentes empresas passaram a fazer tal nota. Repetindo-se a mesma pesquisa em 2004, com demonstrações referentes a 2003, observou-se que, de um total de 3.000 empresas, 119 haviam publicado dados sobre sua interação com o meio ambiente. Ainda que em pequeno grau, demonstra uma evolução no quantitativo de empresas que adotaram esta postura (RIBEIRO, 2010, p. 126).

Contudo, para Malafaia (2004)<sup>298</sup>, de modo geral, o poder público não evidencia, em seus balanços ou em seus relatórios, as contas de natureza ambiental, nem elabora o Balanço Social ou Ambiental, deixando de exercer desta forma a tão necessária transparência exigida pela contabilidade, especialmente em se tratando de entidades que utilizam recursos públicos e trabalham em prol da coletividade.

Para Martinez-Alier (1994, p. 203, apud MONTIBELLER FILHO, 2008, p. 139),

são os movimentos sociais, e não os preços, que revelam os custos ecológicos. Assim, a pressão política do movimento ambientalista em relação a determinada área degradada faz aparecer, pelo menos em parte, o custo de sua necessária recuperação. É por esta razão que uma das proposições de importantes economistas<sup>299</sup> ecológicos é a de avançar os movimentos sociais ambientalistas, como forma de pressionar o mercado para que, ao menos parcialmente, este tenha que absorver, nos preços, o custo ambiental. Afirmam não existir, pelas razões que vimos, uma maneira de definir custos ambientais completos das atividades econômicas que têm consequências ecológicas futuras e incertas.

No que concerne à SUPRG, não foram os movimentos sociais responsáveis pela evidenciação das responsabilidades ambientais da autarquia, mas, conforme evidenciou a pesquisa, foi devido à propositura pelo Ministério Público de ações civis

---

<sup>298</sup> MALAFAIA, Raimunda Maciel Sacramento. Passivo ambiental: mensuração, responsabilidade, evidenciação e obras rodoviárias. Disponível em: <[http://www.tce.ba.gov.br/files/passivo\\_ambiental\\_mensuracao.pdf](http://www.tce.ba.gov.br/files/passivo_ambiental_mensuracao.pdf)>. Acesso em: 18 jun. 2011.

<sup>299</sup> Montibeller Filho (2008, p. 136-137) afirma: “Alvater é outro economista, além de Martinez-Alier, que analisa mediante a consideração da troca ecoeconômica desigual. Em seu livro ‘O preço da riqueza’ (1995), questiona justamente o fato de os preços dos produtos primários no mercado internacional não expressarem o desgaste ambiental e social que resta nos países subdesenvolvidos onde são produzidos.[...] Quando há queda no preço das matérias-primas exportadas, os países produtores compensam com a ampliação das quantidades extraídas, logo acelerando o aumento da entropia, com mais danos ecológicos e consequências sociais. Pelo contrário, se o preço absorvesse o custo inerente à perda da qualidade ambiental ou à recuperação do meio degradado, o país produtor não aumentaria a extração, pois teria, desta maneira, segundo o autor, os meios financeiros para importar os bens, geralmente industrializados, de que necessita”.

públicas contra a SUPRG – na sua maioria – que originou os dispêndios aqui levantados e considerados como despesas ambientais.

Entretanto, Oliveira (2010)<sup>300</sup> demonstra a importância da participação do estado no controle dos portos brasileiros. O Autor, que realizou acurada pesquisa junto às administrações dos principais portos do mundo, relata que o bom entendimento entre o Estado e o setor privado ficou consolidado nos portos, através de séculos, após a constatação de que uma empresa particular não teria condições de cumprir as funções indelegáveis de fiscalizar/regular os grandes portos públicos. Assim, após serem criados e inicialmente administrados por empresas privadas, os principais portos mundiais – como Rotterdam, Los Angeles, Nova York, Singapura e até os de Santos e do Rio de Janeiro – passaram para o controle do Estado.

Recomenda ainda, como forma de melhorar a performance dos portos de uma forma geral, e, a partir daí adaptar o sistema portuário brasileiro ao modelo mundial:

1. Retirar os portos da barganha política;
2. Passar a rede (e as Companhias Docas) para controle dos Estados;
3. Reduzir-se drasticamente a intervenção federal através dos 14 órgãos existentes [...] (OLIVEIRA, 2010, p. 55).

Um dos fatores limitantes deste trabalho se refere ao corte temporal utilizado, motivado pela necessidade de manipulação de dados pretéritos na contabilidade da SUPRG, para os quais, na fase inicial da pesquisa – capítulo 4 –, os processos de certame licitatório estavam de difícil acesso, pois além de estarem há muito tempo no arquivo na SUPRG, muitos encontravam-se em vários setores da Autarquia, não sendo possível acessá-los. A análise desses processos forneceria maiores informações a respeito da justificativa da licitação, para daí obter-se na contabilidade o registro do empenho que estivesse relacionado ao atendimento à legislação ambiental. Nesse caso, a leitura da Ação Civil Pública 13.615/165, de 1993, foi crucial para a comprovação das despesas que viriam efetivamente ao atendimento da legislação ambiental.

Foram considerados os registros de despesas conforme a Lei 4.320/1964 existentes na contabilidade geral da SUPRG, e definições da Lei 6.404/1976 aplicável nas empresas privadas, amparo nas definições bibliográficas e correlação

---

<sup>300</sup> OLIVEIRA, Carlos Tavares de. Gestão dos portos, o modelo universal. *Portos e Navios*, n. 597, p. 55, out. 2010.

com leitura da legislação ambiental, à qual a contabilidade pública deve, no caso da SUPRG, obedecer, bem como a iniciativa privada. Cabe fundamentalmente clarificar que apenas foram utilizadas tais definições de: custos ambientais, ativos ambientais, passivo ambiental, para tornar o estudo mais esclarecedor, pois não existe na Contabilidade Pública identificação de registros de natureza ambiental. O que de fato se perseguiu para atingir o objetivo proposto foi identificar as despesas empenhadas e pagas em decorrência e obediência à legislação ambiental, - configurando o desenvolvimento de uma metodologia de análise – uma das contribuições da pesquisa, o qual foi obrigado a desenvolver para enfrentar os meus objetivos, e é proposta de análise para futuros trabalhos, visto que a mesma deu conta de responder a minha questão.

Cabe mencionar que a partir de 2005 a SUPRG passou a identificar a atividade orçamentária de Gestão Ambiental, a qual procurou agrupar as despesas de atendimento às condicionantes ambientais, bem como todas as solicitações demandadas pela Divisão do Meio Ambiente da autarquia.

Em observância ao estudo aqui proposto e em face das dificuldades encontradas *in loco*, requer lembrar que, conforme Ribeiro (2009, p. 4-5), a tarefa do analista de balanços (empresas privadas, sob a égide da Lei 6404/76) começa quando termina a tarefa do contador. O processo encerra-se com a elaboração das demonstrações contábeis<sup>301</sup>. O trabalho do analista de balanços começa a partir dessas demonstrações elaboradas pela Contabilidade. Ele as analisa e as interpreta para apresentar informações a respeito das conclusões obtidas na respectiva análise.

Assim, com base nas demonstrações contábeis, o analista efetua o exame e a coleta de dados, transforma-os em quocientes, coeficientes etc., analisa-os e interpreta-os, chegando a conclusões que apresenta por meio de relatórios.

Neste sentido, os levantamentos efetuados na contabilidade da Suprg, requerem algumas considerações, além das já feitas nos capítulos 4 e 5.

De acordo com as evidências, os recursos destinados à questão ambiental, no período analisado (1996-2010), foram pouco significativos, não representando,

---

<sup>301</sup> As demonstrações (art. 170 da Lei nº 6.404/76) se referem a: Balanço Patrimonial, demonstração do Resultado do Exercício, demonstração de Lucros ou Prejuízos Acumulados, demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido, Demonstração dos Fluxos de Caixa etc. Não existem demonstrativos na contabilidade pública com informações detalhadas, ou, se elaborados, são sucintos e com escassa informação neles inseridos. Como exemplo temos o Balanço Orçamentário da SUPRG, sendo identificadas apenas a receita total e a despesa executada (efetivada).

sequer, percentual de 1% das despesas totais(despesas ambiental/despesa total), tendo um acréscimo a partir de 2006, onde os recursos tiveram um aumento, mas permanecendo em torno de 2%, apresentando apenas em 2010 um percentual um pouco mais elevado, em torno de 4%. Representando, mesmo assim, valores ínfimos frente a receita auferida pela Suprg no porto organizado rio-grandino.

As despesas que tiveram maiores registro na contabilidade foram aquelas geradas pelo estudo do impacto ambiental em 1996, os serviços de ecobatimetria, realizados ao longo de todo o período considerado, bem como os serviços de monitoramento ambiental, também realizados em todo o corte temporal desta pesquisa.

De acordo com parecer técnico, analisado e emitido por técnicos do IBAMA em fevereiro de 2008, na ação civil pública<sup>302</sup> impetrada pelo Ministério Público Federal, quando da análise dos condicionantes da renovação da licença de operação do Porto Rio-grandino emitida em 1997 e renovada em 2005 por mais 8 anos, grosso modo, poderia se dizer sem juízo de valor, que os valores dispendidos pela Suprg ao atendimento dos mesmos, não foram suficientes, apresentando vários itens dos condicionantes, conforme o relatório, com situação “não atendido”, alguns “parcialmente atendidos”, item 1.8 dragagem de manutenção com pareceres à parte para emissão de autorização, item 2.15 relatório anual com prazo estendido e apenas o item 2.12 comunicação social com situação atendida. Após a data elencada acima não foi possível obter, novas avaliações referentes ao atendimento às condicionantes específicas da licença de Operação de 2005.

Analisando o Balanço Orçamentário, pode-se observar que, com exceção aos anos de 2003, 2006, 2009, o Porto Rio-grandino teve superávit orçamentário, demonstrando capacidade monetária para atender as suas demandas ambientais suscitadas nas licenças emitidas em favor da Suprg.

Considerando as dificuldades encontradas no levantamento dos dados na contabilidade da SUPRG, referentes ao atendimento à legislação ambiental, propõem-se alguns encaminhamentos.

É exigência legal que qualquer iniciativa de mudanças do fazer na administração pública advenha de lei para contemplar os procedimentos que oficializem os atos. Logo, urge que a SUPRG se torne uma instituição pública de

---

<sup>302</sup> Ação Civil Pública nº 2008.71.01.001393-6, p. 812.

vanguarda e faça a adequação à legislação que está por se concretizar, com aplicação imediata a partir do ano de 2012. Nesse sentido, a Secretaria do Tesouro Nacional – STN, na qualidade de Órgão Central do Sistema de Contabilidade Federal, nos termos da Lei nº 10.180, de 6 de fevereiro de 2001, e do Decreto nº 3.589, de 6 de setembro de 2000, vem emitindo normas gerais para atender ao disposto no parágrafo 2º do art. 50 da Lei Complementar nº 101, de 04 de maio de 2000, de forma a padronizar procedimentos para a consolidação das contas públicas e apresentar entendimentos gerais sobre o processo contábil-orçamentário nos três níveis de governo.

As normas gerais estão contidas no Manual de Contabilidade elaborado pela STN, aplicado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, válidas para o exercício de 2010 de forma facultativa e obrigatoriamente em 2011 para a União, em 2012 para os Estados e em 2013 para os Municípios. São diversos procedimentos e “Orientações Estratégicas para a Contabilidade aplicada ao Setor Público no Brasil”, documento elaborado pelo Conselho Federal de Contabilidade com vistas a:

- a) Convergência aos padrões internacionais de contabilidade aplicados ao setor público;
- b) Implementação de procedimentos e práticas contábeis que permitam o reconhecimento, a mensuração, a avaliação e a evidenciação dos elementos que integram o patrimônio público;
- c) Implantação de sistema de custos no âmbito do setor público brasileiro;
- d) Melhoria das informações que integram as Demonstrações Contábeis e os Relatórios necessários à consolidação das contas nacionais;
- e) Possibilitar a avaliação do impacto das políticas públicas e da gestão, nas dimensões social, econômica e fiscal, segundo aspectos relacionados à variação patrimonial.

Compostos por cinco volumes<sup>303</sup>, os manuais contêm informações e procedimentos, a saber: 1. Procedimentos Contábeis Orçamentários, 2. Procedimentos Contábeis Patrimoniais, 3. Procedimentos Contábeis Específicos, 4. Plano de Contas Aplicado ao Setor Público, 5. Demonstrações Contábeis Aplicadas ao Setor Público.

---

<sup>303</sup> Disponível em: [http://www.tesouro.fazenda.gov.br/contabilidade\\_governamental/manual\\_cont\\_setpublico.asp](http://www.tesouro.fazenda.gov.br/contabilidade_governamental/manual_cont_setpublico.asp) acesso em 01 de jul de 2011.

Nesse sentido, o Grupo Técnico de Padronização de Procedimentos Contábeis, criado pela Portaria STN nº 136, de 6 de março de 2007, priorizou a elaboração de um Plano de Contas<sup>304</sup> Aplicado ao Setor Público (PCASP), em acordo com a Lei 4.320/1964, permitindo a consolidação das contas públicas conforme o art. 50, § 2º, da Lei Complementar n.º 101/2000 – Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF).

É fundamental que o PCASP possibilite a elaboração padronizada de relatórios e demonstrativos previstos na LRF, além das demais demonstrações contábeis. O objetivo é reduzir divergências conceituais e procedimentais, em benefício da transparência da gestão fiscal, da racionalização de custos nos entes da Federação e do controle social.

Assim, desde a criação do Grupo Técnico têm sido realizados estudos e discussões com a participação de diversos órgãos e entidades técnicas representativas da sociedade, que resultaram nas seguintes diretrizes<sup>305</sup> para o PCASP:

I. Adoção de estrutura de Plano de Contas padronizada nas três esferas de governo para fins de consolidação nacional e compatibilização com a elaboração de relatórios e demonstrativos previstos na legislação vigente e nas normas de contabilidade, de forma, ainda, a contemplar peculiaridades inerentes às empresas estatais dependentes, sendo facultativo para as empresas estatais independentes;

II. Flexibilidade para que os entes detalhem em níveis inferiores, a partir do nível de detalhamento definido como mínimo a ser observado, de modo adequado às suas peculiaridades;

III. Divulgação da estrutura do Plano de Contas Aplicado ao Setor Público, com prazo para implantação facultativa em 2010 e obrigatória em 2012 para a União, Estados e DF e, em 2013, para os Municípios.

Concluindo, sem a mudança e adaptabilidade às novas normas gerais contidas nos manuais de contabilidade aplicada ao setor público, elaborados pela STN, apesar de serem de domínio público os dados da contabilidade da autarquia, não seria possível, e mesmo até de difícil estudo, o agrupamento de dados na contabilidade pública da SUPRG. Primeiro, contudo, deve ser de responsabilidade

---

<sup>304</sup> Manual de contabilidade aplicada ao setor público: aplicado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios: plano de contas aplicado ao setor público / Ministério da Fazenda, Secretaria do Tesouro Nacional. – 2. ed. – Brasília: Secretaria do Tesouro Nacional, Coordenação-Geral de Contabilidade, 2009, p. 14.

<sup>305</sup> Ibid., p. 15.

da Direção da SUPRG fornecer condições aos diversos técnicos que compõem o setor administrativo da autarquia no sentido de possibilitar a implantação necessária e gradual dos trâmites com vistas à adequação às normas a serem implantadas, visando a possibilitar à Contabilidade fornecer informações mais precisas, completas e rápidas nos seus demonstrativos e balanços, atendendo prontamente os interessados pelas informações e a sociedade em geral.

Assim, a SUPRG se tornará um terreno fértil de estudos para alunos, colegas da área das Ciências Contábeis para buscar caminhos e propor soluções na identificação de formas rápidas e precisas de colocar à disposição as informações existentes na contabilidade da Autarquia, discriminando com maior clareza, por exemplo, as interações da autarquia com o meio ambiente, através das demandas ambientais atendidas, de expressiva importância para a administração dessa Autarquia.

Ao Finalizar os trabalhos, reforço uma das contribuições é a proposição de uma metodologia a ser proposta para futuros trabalhos, visto que a mesma deu conta de responder a minha questão,

Se os portos marítimos são chamados a responder demandas crescentes do comércio internacional, motivadas pela globalização da economia mundial, o Porto do Rio Grande, “nó” logístico que articula e integra a economia regional às economias nacional e internacional, precisa adequar-se às normas ambientais já vigentes em âmbito global e nacional para o setor portuário-marítimo.

Nesse contexto, este estudo espera ter contribuído à temática ambiental portuária, ao demonstrar, pela primeira vez no Brasil, a contabilidade ambiental de um porto público que figura entre os cinco mais importantes do país. Espera-se que este trabalho estimule não somente a SUPRG a dar continuidade e mesmo aprofundar os cuidados e investimentos em andamento em sua agenda ambiental, mas, também, servir de exemplo aos demais portos brasileiros a darem transparência contábil à sociedade quanto aos seus investimentos ambientais, fundamental na construção de uma economia e uma sociedade verdadeiramente sustentáveis.

## REFERÊNCIAS

- ALDERTON, T.; WINCHESTER, N. Globalisation and De-regulation in the Maritime Industry. *Marine Policy: the International Journal of Ocean Affairs*. Pergamon, v. 26, n. 1, Jan. 2002.
- ALMEIDA, F. *O bom negócio da sustentabilidade*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002.
- ALVES, Francisco das Neves. *Porto e Barra do Rio Grande: história, memória e cultura portuária*. Porto Alegre: CORAG, 2008. 2v. 740p.
- BAUDOUIIN, Thierry. A cidade portuária na mundialização. In: SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (Orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. p. 31.
- BERGAMINI JÚNIOR, Sebastião. Contabilidade e riscos ambientais. *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, v. 6, n. 11, jun. 1999. Disponível em: [http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/re\\_v1105.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/re_v1105.pdf) . Acesso em: 13 jun. 2011.
- BRASIL. Lei n. 7.661, de 16 de maio de 1988. Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, 17 maio 1988.
- BRASIL. Lei n.º 10.233, de 5 de junho de 2001. Subsecretaria de Informações. [www.senado.gov.br](http://www.senado.gov.br).
- BRASIL. Lei n.º 11.518, de 5 de setembro de 2007. Subsecretaria de Informações. [www.senado.gov.br](http://www.senado.gov.br).
- BRASIL. Lei n.º 8630, de 2 de fevereiro de 1993. Subsecretaria de Informações. [www.senado.gov.br](http://www.senado.gov.br).
- BRASIL. Medida Provisória n. 151, de 15 de março de 1990. Subsecretaria de Informações. [www.senado.gov.br](http://www.senado.gov.br).
- BRASIL. Ministério Público Federal. Ação Civil Pública nº 2008.71.01.001393-6/RS. Rio Grande, 15 jul. 2008.
- CALIXTO, Robson José. *Incidentes marítimos: história, direito marítimo e perspectiva num mundo em reforma da ordem internacional*. 2. ed. São Paulo: Lex, 2007.
- CARSON, Rachel. *Primavera silenciosa*. Tradução de Raul de Polillo. São Paulo: Melhoramentos, 1969.
- CÉLÉRIER, Pierre. *Os portos marítimos*. São Paulo: Difusão Européia do Livro. 1962. p.16.



CNIO. *Os usos dos oceanos no século XXI: a contribuição brasileira*. Relatório final à Comissão Nacional Independente sobre os Oceanos (CNIO). 2. ed. Rio de Janeiro, 1998. 133p.

Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional (CCA-IMO). Disponível em : <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/>> acesso em: 21 de jun de 2011.

CUNHA, I. A. Agenda Ambiental Portuária: a competitividade dos portos e a negociação de conflitos. *Revista Brasileira de Oceanografia*, v. 5, p. 34-39, 2006.

DECRETO N.º 1467, de 27 e abril de 1995. Subsecretaria de Informações. [www.senado.gov.br](http://www.senado.gov.br).

DEPARTAMENTO ESTADUAL E PORTOS, RIOS E CANAIS. Lei n.º 1561, de 1º de outubro de 1951. Porto Alegre: Imprensa Oficial, 1956. p.3.

DEPARTAMENTO ESTADUAL E PORTOS, RIOS E CANAIS. *Plano hidroviário do Estado do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1961.

DIAS, Leila Christina; SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da (Orgs.). *Redes, sociedade e territórios*. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005. p. 14

DOMINGUES, Marcelo Vinicius de La Rocha. *Superporto do Rio Grande: plano e realidade – elementos para uma discussão*. Rio de Janeiro, 1995. Dissertação [Mestrado] – Universidade Federal do Rio de Janeiro.

DONAIRE, Denis. *Gestão ambiental na empresa*. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

ENGEMA – ENCONTRO NACIONAL SOBRE GESTÃO EMPRESARIAL E MEIO AMBIENTE, 9. *Anais...* Disponível em: <<http://engema.up.edu.br/arquivos/engema/pdf/pap0262.pdf>> Acesso em: 14 fev. 2011.

FERREIRA, Aracéli Cristina de Sousa. *Uma contribuição para a gestão econômica do meio ambiente: um enfoque sistêmico da informação*. São Paulo, 1998. 135 f. Tese [Doutorado] – Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo.

FERREIRA, Araceli Cristina de Souza. *Contabilidade ambiental: uma informação para o desenvolvimento sustentável*. São Paulo: Atlas, 2003.

FIALHO, Francisco Antonio Pereira et al. *Gestão da sustentabilidade na era do conhecimento*. Florianópolis: Visual Books, 2008.

GOULART FILHO, Alcides. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 16. n. 3 (31), p. 475-476 e 479, dez. 2007.

GRANATO, Flavia Cristina. *Subsídios técnicos para o estabelecimento de um plano de gerenciamento ambiental integrado do processo de dragagem do porto de Rio Grande – RS*. Rio Grande, 2005 [Mestrado] – Universidade Federal do Rio Grande.

GUTBERLET, Jutta. *Cubatão: desenvolvimento, exclusão social e degradação ambiental*. São Paulo: Edusp; Fapesp, 1996.

HANSEN, Dan R.; MOWEN, Maryanne M. *Gestão de custos: contabilidade e controle*. Tradução: Robert Brian Taylor. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2001.

HAWKSHAW, John. *Melhoramentos dos portos do Brasil – Relatórios*. Rio de Janeiro: Tipografia G. Leuzinger & Filhos, 1875. p. 54-68.

INSPETORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS. Porto do Rio Grande do Sul. *Coletânea de leis, documentos e demais atos oficiais relativos ao Porto do Rio Grande do Sul, concedido ao Estado do Rio Grande do Sul*. Rio de Janeiro, 1926. p. 447-460.

JUNQUEIRA, Claudette B. A rede dos lugares. In: ENCONTRO INTERNACIONAL: LUGAR, FORMAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL, MUNDO. São Paulo, ANPEGE, 1994.

KITZMANN, Dione Iara Silveira. *Capacitação e educação ambiental dos trabalhadores portuários avulsos (TPAs) do Porto do Rio Grande, RS: uma visão integrada*. Rio Grande, 2000. Dissertação [Mestrado em Educação Ambiental] – Fundação Universidade Federal do Rio Grande.

KRAEMER, M. E. P. A contabilidade como instrumento de gestão ambiental. *Gestão Ambiental*, 2005. Disponível em: [http://www.gestaoambiental.com.br/recebidos/maria\\_kraemer\\_pdf/A%20CONTABILIDADE%20COMO%20INSTRUMENTO.pdf](http://www.gestaoambiental.com.br/recebidos/maria_kraemer_pdf/A%20CONTABILIDADE%20COMO%20INSTRUMENTO.pdf)  
Acesso em maio 2010.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. Auditoria ambiental. *Revista do Tribunal de Contas da União*, ano 35, n. 100, p. 102-103, abr.-jun. 2004.

MALAFAIA, Raimunda Maciel Sacramento. Passivo ambiental: mensuração, responsabilidade, evidenciação e obras rodoviárias. Disponível em: <[http://www.tce.ba.gov.br/files/passivo\\_ambiental\\_mensuracao.pdf](http://www.tce.ba.gov.br/files/passivo_ambiental_mensuracao.pdf)>. Acesso em: 18 jun. 2011.

MARGOLIN, Jean-Louis. “*Maillage mondial, espaces nationaux, histoire*”. *Espaces-temps* 45-46, PP. 96-102, 1991.

MARTINS, Alcídnei Aparecido. *Poluições causadas por navios*. Juiz de Fora, 2006. Monografia – Instituto de Estudos Tecnológicos, Universidade Presidente Antônio Carlos.

MARTINS, Eliseu. *Contabilidade de custos: inclui o ABC*. São Paulo: Atlas, 1996.

MARTINS, Sérgio Roberto; SOLER, Antônio Carlos Porciúncula; SOARES, Alexandre Soares. *O desafio da sustentabilidade: um debate socioambiental no Brasil*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2001.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo*. 10. ed. São Paulo: Malheiros, 1998.

MINISTÉRIO DA FAZENDA. Secretaria do Tesouro Nacional. *Manual de contabilidade aplicada ao setor público: aplicado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios: procedimentos contábeis patrimoniais*. 2. ed. Brasília: Secretaria do Tesouro Nacional, Coordenação-Geral de Contabilidade, 2009.

MONTIBELLER-FILHO, Gilberto. *O mito do desenvolvimento sustentável: meio ambiente e custos sociais no moderno sistema produtor de mercadorias*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2008.

MORIN, Edgar. *Introdução ao pensamento complexo*. Tradução: Eliane Lisboa. 3. ed. Porto Alegre: Sulina, 2007.

MUSSO, Pierre. *Communique demain: nouvelles Technologies de l'information et de la communication*. Paris, L'Aube/Datar, 1994.

\_\_\_\_\_. *Genèse et critique de La notion de réseau*. In: PARROCHIA, D. (org.). *Penser les réseaux*. Seyssel: Champ Vallon, 2001. P. 194-217.

NEVES, H. A. P. *A importância do Porto do Rio Grande na economia do Rio Grande do Sul: (1890-1930)*. Curitiba, 1980. Dissertação [Mestrado em História do Brasil] – Universidade Federal do Paraná.

NORMAS de pré-qualificação do operador portuário. Disponível em: [http://www.portoriogrande.com.br/site/estrutura\\_portuaria\\_operadores\\_portuarios.php](http://www.portoriogrande.com.br/site/estrutura_portuaria_operadores_portuarios.php) acesso em 25 de jun de 2011.

ÓRGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA/RIO GRANDE. Disponível em: [http://www.portoriogrande.com.br/site/estrutura\\_portuaria\\_omgorg.php](http://www.portoriogrande.com.br/site/estrutura_portuaria_omgorg.php) acesso em: 25 jun. 2011.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. Gestão dos portos, o modelo universal. *Portos e Navios*, n. 597, out. 2010.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. Portos, CAPs e os usuários. *Portos e Navios*, n. 587, 28 dez. 2009.

OMINAMI, C. *Le tiers-monde dans la crise*. Paris, La Découverte, 1986.

PAIVA, P. R. de. *Evidenciação de gastos ambientais: uma pesquisa exploratória no setor de celulose e papel*. 2001. Dissertação (Mestrado em Contabilidade e Controladoria) – Universidade de São Paulo, São Paulo.

PISCITELLI, Roberto Bocaccio et al. *Contabilidade pública: uma abordagem da administração financeira pública*. São Paulo: Atlas, 1999.

PLANO de Zoneamento das Áreas do Porto Organizado do Rio Grande, de acordo com a definição do Decreto Federal de 25 de julho de 2005.

PORTO, Marcos Maia; TEIXEIRA, Sérgio Grein. *Portos e meio ambiente*. São Paulo: Ed. Aduaneiras, 2002.

PORTO, Marcos Maia. Desenho institucional e modelos de gestão portuária: o caso brasileiro. In: SILVA, Gerardo; COCCO Giuseppe (Orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

PORTOS: localização dos portos brasileiros. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br/Portal/localizaportos.asp>>. Acesso em: 20 jun. 2011.

PRINCIPAIS portos do Brasil. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Portos/RioGrande.pdf> . Acesso em: 22 jun. 2011.

Projeto Mamíferos Marinhos do Litoral Sul. Disponível em: <[http://www.nema-rs.org.br/pags/pop\\_mamiferos.html](http://www.nema-rs.org.br/pags/pop_mamiferos.html)> Acesso em: 9 mar. 2011.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. Tradução: Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

RANDOLPH, R. Sociedade em rede: paraíso ou pesadelo? Reflexões acerca de novas formas de articulação social e territorial das sociedades. *Geographia*. Rio de Janeiro, n. 2, p. 43, dez. 1999.

RIBEIRO, M. de S.; GRATÃO, Ângela Denise. Custos ambientais: o caso das empresas distribuidoras de combustíveis. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE CUSTOS, 7., 2000, Recife. *Anais...* Recife: RBC, 2000.

RIBEIRO, Maisa de Souza. *Contabilidade ambiental*. São Paulo: Saraiva, 2005.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

\_\_\_\_\_. *Custeio das atividades de natureza ambiental*. São Paulo, 1998. Tese (Doutorado em Controladoria e Contabilidade) – FEA/USP.

RIBEIRO, Maísa de Souza; LISBOA, Lazáro Plácido. Passivo Ambiental. *Revista Brasileira de Contabilidade*, suplemento especial XVI Congresso Brasileiro de Contabilidade, Goiânia, 15 a 20 out. 2000, p. 8-19.

RIO GRANDE DO SUL. Ministério Público Estadual. Ação Civil Pública Nº 13.615/165. Rio Grande, 04 fev. 1993.

RIO GRANDE DO SUL. Lei n.º 10.722, de 18 de janeiro de 1996. Assembléia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul. Sistema Legis. [www.al.rs.gov.br](http://www.al.rs.gov.br).

RIOLI, Vladimir. *Seminário balanço social: participação x responsabilidade empresarial*. São Paulo: Abamec Nacional, 1997.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo: EDUSP, 2008.

SFEZ, Lucien. *Técnica e ideologia: uma questão de poder*. Lisboa: Instituto Piaget, 2002.. Col. Epistemologia e Sociedade, 194.

SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe. Introdução. In: SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (Orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

SILVA, Jeferson Valdir; CYPRIANI, Leandro Paulo. A atividade portuária e as questões ambientais: abordagem jurídica. *Revista Eletrônica Direito e Política*, Itajaí, v. 1, n. 1, 3. quadrim. 2006. Disponível em: <[www.univali.br/direitoepolitica](http://www.univali.br/direitoepolitica)> Acesso em 20 maio 2011.

SILVA, Lino Martins da. *Contabilidade governamental: um enfoque administrativo da nova contabilidade pública*. São Paulo: Atlas, 2009.

SILVA, Lino Martins da. Contribuição ao estudo para implantação de sistema de custos na Administração Pública. Trabalho recebido por e-mail: [smartins@uninet.com.br](mailto:smartins@uninet.com.br). 2009. Disponível em: <http://www.linomartins.pro.br/trabpublic.php> Acesso em: 10 ago. 2010.

SOUZA, Valdiva Rossato de; RIBEIRO, Maisa de Souza. Aplicação da contabilidade ambiental na indústria madeireira. *Revista de Contabilidade & Finanças*. São Paulo: FIPECAFI/USP, n. 35, maio-ago. 2004.

SUPERINTENDÊNCIA do Porto do Rio Grande. [www.portoriogrande.com.br](http://www.portoriogrande.com.br).

TAGLIANI, Paulo R. A.; ASMUS, Milton L. (Coords.). *Estudo de impacto ambiental do Porto de Rio Grande, RS*. Rio Grande: FURG. Documento Técnico, 1997. 850 p.

TINOCO, João Eduardo Prudêncio; KRAEMER, Maria Elisabeth Pereira. *Contabilidade e gestão ambiental*. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

VALOIS, Nayara. *Proposição do uso de indicadores ambientais na avaliação de desempenho de portos brasileiros*. Dissertação de Mestrado. Disponível em: <[http://www.aguadelaastrobrasil.org.br/arquivos/Dissert\\_final\\_Nayara\\_Valois.pdf](http://www.aguadelaastrobrasil.org.br/arquivos/Dissert_final_Nayara_Valois.pdf)>. Acesso em: 28 mar. 2010.

VIEIRA, E. F. *Rio Grande: geografia física, humana e econômica*. Porto Alegre: Sagra, 1983.

WOLF, M. A. D. *Análise da gestão ambiental no porto do Rio Grande e seus impactos sobre o ecossistema do estuário da Lagoa dos Patos*. Rio Grande, 2008 [Monografia] – Universidade Federal do Rio Grande.

## APÊNDICE 1

<b>Coletânea (Complementar)</b>	
<b>Legislação ambiental de abrangência nos portos brasileiros</b>	
<b>LEGISLAÇÃO BRASILEIRA NA ESFERA FEDERAL</b>	
Decreto nº 99.274, de 7 de maio de 1990	Regulamenta a Lei nº 6.902, de 27 de abril de 1981, e a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõem, respectivamente, sobre a criação de Estações Ecológicas e Áreas de Proteção Ambiental e sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, e dá outras Providências. Este Decreto orienta o Poder Público na aplicação da Política Nacional do Meio Ambiente nos seus diferentes níveis de governo.
Lei nº 9.537 (LESTA), de 11 de dezembro de 1997	A Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências; prevê, inclusive, que a Autoridade Marítima deverá estabelecer os requisitos preventivos / normativos a fim de evitar genericamente a poluição ambiental causada por embarcações, incluindo, portanto, a que possa ser causada por sistemas antiincrustantes, art. 4º, inciso VII, da referida Lei.
Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998	Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividade lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.
Lei nº 9.795 de 27 de abril de 1999	Dispõe sobre a educação ambiental e institui a Política Nacional de Educação Ambiental. Conforme o Art. 7º, a Política Nacional de Educação Ambiental envolve em sua esfera de ação, além dos órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Meio Ambiente - Sisnama, instituições educacionais públicas e privadas dos sistemas de ensino, os órgãos públicos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e organizações não-governamentais com atuação em educação ambiental.
Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007	Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, e dá outras providências.
Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008	Dispõe sobre as infrações e sanções administrativas ao meio ambiente, estabelece o processo administrativo federal para apuração destas infrações, e dá outras providências.

Decreto nº 6.620, de 30 de outubro de 2009	Dispõe sobre políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários de competência da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, disciplina a concessão de portos, o arrendamento e a autorização de instalações portuárias marítimas, e dá outras providências
<b>RESOLUÇÕES DO CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA</b>	
Resolução CONAMA nº 001, de 23 de janeiro de 1986	O Conselho Nacional do Meio Ambiente, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 48 do Decreto nº 88.351, de 1º de junho de 1983, estabelece, as definições, 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.
Resolução CONAMA nº 006, de 19 de setembro de 1991	Entre outras considerações, desobriga a incineração ou qualquer outro tratamento de queima dos resíduos sólidos provenientes dos estabelecimentos de saúde, portos e aeroportos, ressalvados os casos previstos em lei e acordos internacionais.
Resolução CONAMA nº 008, de 19 de setembro de 1991	Veda a entrada no país de materiais residuais destinados à disposição final e incineração no Brasil.
Resolução CONAMA nº 008, de 11 agosto de 1996	Considerando que os movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e outros resíduos somente podem ser realizados em condições que não ameacem a saúde humana e o meio ambiente, inclusive no que se refere ao seu aproveitamento posterior e aos processos de reciclagem; Considerando o disposto na Convenção de Basileia, especialmente no seu artigo 4º, item 9, alínea b, o qual estabelece que os Estados partes deverão adotar as medidas adequadas no sentido de garantir que o movimento transfronteiriço de resíduos perigosos e outros resíduos só seja permitido quando necessário como matéria-prima para as indústrias de reciclagem ou recuperação;
Resolução CONAMA nº 237, de 19 de dezembro de 1997	Regulamenta os aspectos de licenciamento ambiental estabelecidos na Política Nacional do Meio Ambiente.
Resolução CONAMA nº 275, de 25 de abril de 2001	Estabelece o código de cores para os diferentes tipos de resíduos, a ser adotado na identificação de coletores e transportadores, bem como nas campanhas informativas para a coleta seletiva.
Resolução CONAMA nº 283, de 12 de julho de 2001	Dispõe sobre o tratamento e a destinação final dos resíduos dos serviços de saúde.
Resolução CONAMA nº 306, de 5 de julho de 2002	Estabelece os requisitos mínimos e o termo de referência para realização de auditorias ambientais.

Resolução CONAMA nº 344, de 25 de março de 2004	Estabelece as diretrizes gerais e os procedimentos mínimos para a avaliação do material a ser dragado em águas jurisdicionais brasileiras, e dá outras providências.
Resolução CONAMA nº 357, de 17 de março de 2005	Dispõe sobre a classificação dos corpos de água e diretrizes ambientais para o seu enquadramento, bem como estabelece as condições e padrões de lançamento de efluentes, e dá outras providências.
Resolução CONAMA nº 369, de 28 de março de 2006	Dispõe sobre os casos excepcionais, de utilidade pública, interesse social ou baixo impacto ambiental, que possibilitam a intervenção ou supressão de vegetação em Área de Preservação Permanente – APP.
Resolução CONAMA nº 378, de 19 de outubro de 2006	Define os empreendimentos potencialmente causadores de impacto ambiental nacional ou regional para fins do disposto no inciso III, § 1º, art. 19 da Lei nº 4.771, de 15 de setembro de 1965, e dá outras providências.
Resolução CONAMA nº 398, de 11 de junho de 2008	Dispõe sobre o conteúdo mínimo do Plano de Emergência Individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, originados em portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos, sondas terrestres, plataformas e suas instalações de apoio, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares, e orienta a sua elaboração.
<b>RESOLUÇÕES DA AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILANCIA SANITÁRIA – ANVISA</b>	
Resolução ANVISA nº 217, de 21 de novembro de 2001	Aprova o Regulamento Técnico, anexo a esta Resolução, com vistas à promoção da vigilância sanitária nos Portos de Controle Sanitário instalados no território nacional, embarcações que operem transportes de cargas e ou viajantes nesses locais, e com vistas à promoção da vigilância epidemiológica e do controle de vetores dessas áreas e dos meios de transporte que nelas circulam. Na Resolução ainda há previsão quanto à possibilidade de amostragem para fins de identificação da presença de agentes nocivos e patogênicos e indicadores físicos e componentes químicos na Água de Lastro, a critério da Autoridade Sanitária (art. 28).
Resolução ANVISA nº 342, de 13 de dezembro de 2002	Estabelece os requisitos mínimos para a elaboração, análise e avaliação dos Planos de Gerenciamento de Resíduos Sólidos em portos, aeroportos, estações e passagens de fronteiras e terminais alfandegados de uso público, e critérios para aprovação desses planos, bem como o Termo de Referência para Elaboração do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS, a ser apresentado à ANVISA para análise e aprovação.



Resolução ANVISA nº 337, de 07 de dezembro de 2005	Altera o anexo X da Resolução – RDC nº 217, de 21 de novembro de 2001, que trata do Formulário para Informações sobre Água de Lastro. A inobservância ou descumprimento ao disposto nesta Resolução configura infração de natureza sanitária.
Resolução ANVISA nº 89, de 27 de dezembro de 2007	Altera artigos do Regulamento Técnico anexo à Resolução – RDC nº 217, de 21 de novembro de 2001.
Resolução ANVISA nº 21, de 28 de março de 2008	Dispõe sobre a Orientação e Controle Sanitário de Viajantes em Portos, Aeroportos, Passagens de Fronteiras e Recintos Alfandegados.
Resolução ANVISA nº 06 de agosto de 2008	Dispõe sobre o Regulamento Técnico de Boas Práticas Sanitárias no Gerenciamento de Resíduos Sólidos nas áreas de Portos, Aeroportos, Passagens de Fronteiras e Recintos Alfandegados.
Resolução ANVISA nº 72, de 29 de dezembro de 2009	Dispõe sobre o Regulamento Técnico que visa à promoção da saúde nos portos de controle sanitário instalados em território nacional, e embarcações que por eles transitam.  De acordo com anexo IV da MARPOL 73/78. Art. 71. As embarcações equipadas com sistema de tratamento de efluentes sanitários, em correta operação, cujo padrão encontra-se aprovado pela Organização Marítima Internacional – IMO
<b>NORMAS REGULAMENTADORAS DA SECRETARIA DE SEGURANÇA E MEDICINA DO TRABALHO – MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO</b>	
NR 9 – Programa de Prevenção de Riscos Ambientais, de 29 de dezembro de 1994.	Estabelece a obrigatoriedade da elaboração e implementação, por parte de todos os empregadores e instituições que admitam trabalhadores como empregados, do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA, visando à preservação da saúde e da integridade dos trabalhadores, através da antecipação, reconhecimento, avaliação e conseqüente controle da ocorrência de riscos ambientais existentes ou que venham a existir no ambiente de trabalho, tendo em consideração a proteção do meio ambiente e dos recursos naturais.
NR nº 30 – Segurança e Saúde no Trabalho Aquaviário, de 09 de dezembro de 2002	Tem como objetivo a proteção e a regulamentação das condições de segurança e saúde dos trabalhadores aquaviários; aplica-se, na forma estabelecida em seus anexos, aos trabalhadores das embarcações artesanais, comerciais e industriais de pesca, das embarcações e plataformas destinadas à exploração e produção de petróleo, das embarcações específicas para a realização do trabalho submerso e de embarcações e plataformas destinadas a outras atividades.

<b>LEGISLAÇÃO ESTADUAL DE ABRANGÊNCIA NO PORTO DO RIO GRANDE</b>	
<b>Lei nº 7.877, de 28 de dezembro de 1983</b>	Dispõe sobre o Transporte de Cargas Perigosas no Estado do Rio Grande do Sul e dá outras providências. Consideram-se para efeitos desta Lei, “Cargas Perigosas”, aquelas constituídas por substâncias efetiva ou parcialmente nocivas à população, seus bens e ao meio ambiente, além daquelas constituídas total ou parcialmente de produtos relacionados na Resolução nº 404/68 do Conselho Nacional de Trânsito e as que venham a ser assim consideradas pelo Órgão Estadual ou Proteção Ambiental.
<b>Constituição do Estado do Rio Grande do Sul de 1989</b>	Promulgada em 03 de outubro de 1989, dispõe, nos seus Art. 250 e 251, ser o meio ambiente BEM DE USO COMUM DO POVO, cabendo a todos exigir do Poder Público a adoção de medidas necessárias à preservação.
<b>Lei nº 9.077, de 04 de junho de 1990</b>	Dispõe sobre a criação da Fepam – Fundação Estadual de Proteção Ambiental, responsável pela política ambiental do estado. Tem como objetivo, entre outros, a análise e licenciamento de operação dos terminais privados no Porto do Rio Grande.
<b>Lei nº 9.493, de 07 de janeiro de 1992</b>	Considera, no Estado do Rio Grande do Sul, a coleta seletiva e a reciclagem do lixo como atividades ecológicas, de relevância social e de interesse público.
<b>Lei nº 9.921, de 27 de julho de 1993</b>	Dispõe sobre a gestão dos resíduos sólidos, nos termos do artigo 247, parágrafo 3º da Constituição do Estado e dá outras providências. Entre outras atribuições, se destaca que os órgãos e entidades da administração pública direta e indireta do Estado ficam obrigados à implantação da coleta segregativa interna dos seus resíduos sólidos.
<b>Lei nº 10.099, de 07 de fevereiro de 1994</b>	Dispõe sobre os resíduos sólidos provenientes de serviços de saúde e dá outras providências, o armazenamento, a coleta, o transporte, o tratamento e a disposição final de resíduos sólidos, provenientes de serviços de saúde são disciplinados por esta Lei.
<b>Decreto nº 38.356, de 01 de abril de 1998</b>	Aprova o Regulamento da LEI Nº 9.921, de 27 de julho de 1993, que dispõe sobre a gestão dos resíduos sólidos no Estado do Rio Grande do Sul.
<b>Lei nº 11.520, de 04 de agosto de 2000</b>	Institui o Código Estadual do Meio Ambiente do Estado do Rio Grande do Sul e dá outras providências. No capítulo XII - Das Auditorias Ambientais, art. 98, dispõe que, entre os aspectos a serem abordados na auditoria ambiental, seja feita comparação com os impactos ambientais previstos no EIA/RIMA e os efetivamente constatados, avaliação dos impactos ambientais não previstos no EIA/RIMA e cronograma de ações corretivas e preventivas.

<b>Decreto nº 45.554, de 20 de março de 2008</b>	Regulamenta a Lei nº 11.019/97, de 23 de setembro de 1997, e alterações, que dispõe sobre o descarte e destinação final de pilhas que contenham mercúrio metálico, lâmpadas fluorescentes, baterias de telefone celular e demais artefatos que contenham metais pesados no Estado do Rio Grande do Sul.
<b>LEGISLAÇÃO MUNICIPAL, AMBIENTAL-PORTUÁRIA, DE INFLUÊNCIA NO PORTO DO RIO GRANDE</b>	
<b>Lei nº 3514, de 24 de julho de 1980</b>	Institui o Código de Posturas do Município do Rio Grande e dá outras providências. Este Código contém as medidas de Polícia Administrativa do Município em matéria de ordem pública, segurança, costumes, higiene, funcionamento de estabelecimentos industriais e comerciais, estabelecendo as relações entre o poder público local e os munícipes.
<b>Lei Orgânica do Município do Rio Grande – 1990</b>	No artigo 7º, faz referência à proteção ao meio ambiente, e combate à poluição em qualquer de suas formas, bem como menciona a preocupação com a preservação das florestas, da fauna e da flora. Capítulo IV é específico ao disciplinar as matérias referentes ao Meio Ambiente.
<b>Lei nº 5.463, de 29 de novembro de 2000</b>	Dispõe sobre a reestruturação do Conselho de Defesa do Meio Ambiente – COMDEMA, órgão colegiado, de função deliberativa, normativa e fiscalizadora, instância superior do Sistema Municipal de Política Ambiental, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente, Lei nº 6.938/81.
<b>Lei nº 5.741, de 03 de fevereiro de 2003</b>	Institui a taxa de licenciamento ambiental e de expedientes de âmbito ambiental como instrumentos da política ambiental municipal e dá outras providências.
<b>Lei nº 5.773 de 30 de maio de 2003</b>	Dispõe sobre a recepção de resíduos sólidos potencialmente perigosos à saúde e ao meio ambiente, e estabelece que toda empresa que comercializa produtos que, quando em estado de resíduo sólido, tornem-se potencialmente perigosos à saúde e ao meio ambiente, deverá manter disponível ao público consumidor, em suas dependências, recipiente próprio para coleta dos referidos resíduos.
<b>Lei nº 5.876, de 14 de janeiro de 2004</b>	Com fundamento nos incisos I, II, III E V do Art. 30 e no Art. 225 da Constituição Federal, institui a Política Municipal de Resíduos Sólidos, seus princípios, objetivos e instrumentos, e estabelece diretrizes e normas de ordem pública e interesse social para o gerenciamento dos diferentes tipos de resíduos sólidos.
<b>Lei nº 6.365, de 21 de março de 2007</b>	Dispõe sobre o licenciamento ambiental e as sanções administrativas pelo seu descumprimento no município do Rio Grande e dá outras providências.

<b>Lei nº 6.495, de 28 de dezembro de 2007</b>	Cria o Fundo Municipal do Meio Ambiente - FMMA, que tem por objetivo fomentar projetos, programas e atividades que visem ao uso sustentável do ambiente, a melhoria, manutenção ou recuperação ambiental, com o escopo de atingir e manter uma sadia qualidade de vida para a coletividade, conforme estabelece a Lei Orgânica do Município.
<b>Lei nº 6.588, de 20 de agosto de 2008</b>	Estabelece o regime urbanístico do município do Rio Grande, normatizando o zoneamento de uso e ocupação do solo, os dispositivos de controle das edificações, equipamentos urbanos e procedimentos administrativos.
<b>Políticas Públicas Municipais</b>	Políticas Públicas desenvolvidas no município do Rio Grande que terão impactos no Porto do Rio Grande: Plano Ambiental Municipal (PLAM) - uma iniciativa da Universidade Federal do Rio Grande com a Secretaria Municipal do Meio Ambiente. Fórum Permanente da Agenda 21 do Rio Grande, no âmbito municipal, enfatiza a identificação do diagnóstico prévio do município, e este teve como base a análise do Projeto ORLA <sup>306</sup> , Agenda Ambiental Portuária, Projeto Quero-Quero e documentos do Conselho Municipal do Meio Ambiente (COMDEMA). O diagnóstico prévio é uma das etapas de construção da Agenda 21 Local e orientará para a realização do Diagnóstico Participativo que será realizado nas comunidades locais. A Agenda 21 Local é um instrumento de planejamento de políticas públicas que envolvem a sociedade civil e o governo em um processo amplo e participativo de consulta sobre os problemas ambientais, sociais e econômicos locais e o debate sobre soluções para esses problemas, através da identificação e implementação de ações concretas que visem ao desenvolvimento sustentável local.

<sup>306</sup> O Projeto Orla é uma estratégia para descentralização das políticas públicas visando a repassar atribuições de gestão da orla, atualmente no governo federal, para a esfera do município, ampliando, assim, a capacidade de gestão ambiental municipal, incorporando normas ambientais na política de regulamentação dos usos de terrenos e acrescidos de marinha, um reforço para ações de gerenciamento costeiro desenvolvidas no âmbito estadual. Tem como base as Leis nº 7661/88 e 9636/98.

## APÊNDICE 2

### NOTÍCIAS POR ORDEM CRONOLÓGICA DE 1993-2010

#### **PINGÜINS MORREM NA PRAIA E LEÃO-MARINHO APARECE NO SACO DA MANGUEIRA**

Dois fatos mobilizaram nos últimos dois dias a equipe do Museu Oceanográfico de Rio Grande: o aparecimento de centenas de pingüins mortos na praia e de um leão marinho, nas águas do Saco da Mangueira, atrás da Refinaria Ipiranga. Ao contrário dos pingüins, o leão-marinho encontra-se em boas condições de saúde, embora debilitado pelo cansaço.

Conforme o diretor do Museu Oceanográfico da FURG – Mofurg, Lauro Barcellos, a quantidade de pingüins mortos, entre a Querência e os Concheiros (Santa Vitória), é de assustar. Mais de 200 pinguins foram mortos, exaustos pelo esforço e com o corpo coberto de óleo. “Este é o resultado do tratamento que estão dando aos mares em todo o mundo”, diz o oceanólogo Lauro Barcellos, indignado. “As pessoas pensam que o oceano é lata de lixo e tudo jogam nele, inclusive óleo dos navios, que acaba provocando stress nesses animais que estão em trânsito”, desabafa.

Conforme Barcellos, durante todo o ano existem exemplares de pingüins em trânsito por esta região. Mas nesta época é mais difícil encontrar alimentação, por isso eles enfraquecem. E, para piorar, acabam encontrando as manchas de óleo, que tornam mais difícil ainda a sua locomoção. Dos mais de 200 pingüins encontrados, somente um ainda estava vivo. Porém, mesmo com o atendimento dado no museu, acabou morrendo. Ele estava com pouco mais de um quilo, quando o normal para a espécie é de entre quatro e cinco quilos. (Jornal *Agora*, 5 ago. 1993, p. 3).

Surgia em outubro de 1993, uma mancha de óleo combustível de navio no cais do armazém A-1, no porto de Rio Grande, a quantidade representava cerca de 200 litros, e a remoção foi feita pelo Deprc em conjunto de empresas localizadas nas proximidades da mancha do óleo - a pedido da Fepam. Para remoção, foram utilizadas barreiras de contenção da Copesul, Skimmer [aspirador de superfície] e bombas da Petrobras e viaturas da empresa de petróleo Ipiranga. Entretanto a origem do óleo derramado na foi apurado pela Capitania dos Portos, apesar de haver sido feita vistorias em navios que encontravam-se próximos do local. (Jornal *Agora*, 2-3 out. 1993, p. 3).

#### **NAVIO MULTADO POR DERRAMAR ÓLEO NO MAR**

Novamente em, agora em março de 1994, um problema ocorrido durante o abastecimento de combustível no navio “Hawk One”, de bandeira cipriota, fez com que ocorresse um derramamento de óleo na área próxima ao Armazém 4 do porto de Rio Grande. Logo que foi detectado o derramamento o Comando da Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul, comunicou a Fepam e o Ibama, o qual vistoriaram o local para apurar as causas do acidente e tomar medidas de segurança para conter e retirar a mancha de óleo. O Navio foi multado e somente liberado após o pagamento da multa e a apuração das causas do acidente. (Jornal *Agora*, 12-13 mar. 1994, p. 3).

#### **ACIDENTE COM CARGA TÓXICA**

O acidente ocorreu no Km 34 de BR 392, envolvendo o caminhão que transportava o produto, do porto rio-grandino a Porto Alegre, a carga de “trióxido de arsênio”, ficou exposta por vários dias espalhada na pista e acostamento da rodovia. O trióxido de arsênio pode causar vários efeitos nocivos à saúde humana. Em contato com a pele determina o aparecimento de dermatites, inchaços, queimações e erupções. Em contato com os olhos causa conjuntivites e até mesmo cegueira. Quando inalado pode causar irritação no trato respiratório e edema pulmonar, e é altamente cancerígeno. Motivado pelo engenheiro químico da Fepam responsável por emergências, vários órgãos do município reuniram-se e optaram pelo recolhimento do produto e acondicionamento em tonéis, a ser transferido para uma área próxima ao Superporto rio-grandino. Durante os trabalhos de remoção do produto tóxico, supervisionados pelo engenheiro químico Mauro Moura da Fepam, ficou evidente o despreparo da empresa autuada, pois contratou os arrumadores que se mostravam resistentes ao uso dos equipamentos de segurança e pelo fato de não serem mão-de-obra especializada, além disso a empresa adquiriu tonéis em um ferro velho da cidade de Rio Grande além de ter alugado um caminhão em péssimas condições de transportá-los até o Superporto. Segundo Moura, a empresa transportadora deverá ser multada pela forma negligente com que procedeu na retirada do trióxido de arsênio. (Jornal *Agora*, 23 mar. 1994, p. 3).

### **NAVIO DE BANDEIRA CIPRIOTA PODE AFUNDAR NA COSTA DE RIO GRANDE**

Com uma carga de 138 mil toneladas de minério de ferro e 2.350 toneladas de óleo combustível, e correndo o risco de afundar, o navio “Kamari”, de 261 metros de comprimento, foi fundeado a sudeste de Rio Grande, após ter saído de águas uruguaias onde aguardava reparos. O navio apresentava, de acordo com o Comandante do 5º Distrito Naval/RS, várias rachaduras no lado esquerdo do casco e tinha, naquelas condições poucos dias de navegabilidade, ainda de acordo com o comandante, por força das convenções internacionais de navegação, não pode impedir que o navio fosse recuperado em águas brasileiras. Na continuidade da operação de remoção do Navio mercante, entretanto, o mesmo foi tomado pela Marinha do Brasil, vistas as resistências do comandante do navio e seus tripulantes – tendo inclusive vários tripulantes abandonado o navio – na colaboração para a remoção para águas mais seguras da costa gaúcha. A atuação da Marinha neste caso foi respaldada na Constituição Federal e em instrumentos legais e acordos internacionais, principalmente na Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar, afim de evitar ou minimizar o risco de desastre ambiental, garantir a segurança da navegação e prevenir danos a terceiros. O maior risco além dos enumerados acima, estava na hipótese deste navio estar transportando lixo atômico sob o minério de ferro, fato que gerou maior comoção, pois os diversos órgãos estaduais e federais não possuíam a época condições técnicas para realizar a avaliação da carga. Após análise de dois técnicos da Comissão Nacional de Energia Nuclear, solicitado pelo Superintendente estadual do Ibama, nenhum vestígio de carga radioativa a bordo do navio foi encontrada. Segundo o 5º Distrito Naval, foram gastos cerca de um milhão de dólares na operação de salvaguarda do “Kamari”. Pois a Marinha deslocou para o local onde o navio estava fundeado, um rebocador, uma corveta, um helicóptero e 200 marinheiros.

Apesar de todos os esforços no sentido de reparar as fissuras do navio, acabou afundando a 75 milhas da costa gaúcha a uma profundidade de 86 metros, com a carga e mais 2.350 toneladas de óleo combustível. (Jornal *Agora*, 16-17 abr. 1994, p. 5).

### **ACIDENTE CAUSA AVARIAS EM NAVIO NA SAIDA DA BARRA**

Um acidente com o navio “Focomar”, de bandeira das Bahamas, por volta das 6h da manhã do dia 19 de maio de 1994, causou o encalhe da embarcação em um banco de areia na saída do canal da Barra de Rio Grande, a cerca de 3 km fora da barra. Carregado com soja, a carga era destinada a Itália. O acidente, foi provocado pela descida da ancora em momento indevido, o que pode ter ocorrido por um erro do operador ou desentendimento entre a tripulação. (Jornal *Agora*, 20 maio 1994, p. 3).

### **CAPITANIA E FEPAM MULTAM NAVIO QUE POLUIU ÁGUAS DO CANAL**

O Navio “Lady Jannicke”, da bandeira norueguesa, foi autuado e multado pela Capitania dos Portos, por poluir as águas do canal de acesso ao Superporto do Rio Grande. O navio atracou no cais na manhã de segunda-feira, 23 de maio de 1994 e no dia seguinte os tripulantes da embarcação iniciaram uma operação de limpeza dos porões que possuíam resíduos de óleo de soja. Segundo a Capitania, este tipo de operação – limpeza dos porões – só pode ser feita a 50 milhas da costa. A gerência da Fepam também foi acionada, e explicou que a substância encontrada na água é resultante da reação do óleo de soja com os produtos usados na limpeza dos porões, caracterizando a agressão ambiental. Entretanto, a gerente da Fepam, informou que pelo baixo valor das multas, alguns navios ignoram as regras sobre este procedimentos. (Jornal *Agora*, 26 maio 1994, p. 3).

### **“SUCATAS”**

Em artigo publicado no jornal “O Estado de São Paulo”, o consultor da Diretoria de Portos e Costas da Autoridade Marítima, João Francisco Chagas, alerta que, depois de serem expulsos do tráfego do hemisfério Norte, os proprietários de embarcações sem condições mínimas de segurança estão utilizando seus navios nas costas brasileiras aumentando os riscos acidentes no litoral Brasileiro. Ele lembra que começam a se tornar comuns as notícias da presença de navios com padrões de segurança “sub standard” em portos brasileiros e alerta que a falta de vigilância e de providencias enérgicas pode resultar na dura pena de o Brasil se tornar um paraíso de “sucatas navegantes”. (Jornal *Agora*, 26 maio 1994, p. 7).

### **NORMAS PARA O TRANSPORTE DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS DERIVADOS DE PETRÓLEO E ALCOOL A GRANEL**

A preocupação com embarcações que transportavam combustíveis líquidos derivados de petróleo e álcool a granel, levou a Diretoria de Portos e Costas (DPC), em conjunto com o Comitê Técnico para a Bacia do Sudeste - CTBS<sup>307</sup> (compreendida pelas Lagoas dos Patos e Mirim, Rios Guaíba, Jacuí, Caí, Taquari, dos Sinos, Gravataí, Canal de São Gonçalo e os portos de Rio Grande,

<sup>307</sup> O CTBS assessora o Capitão dos Portos em assuntos que afetam a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção da poluição nas águas.

Porto Alegre e Pelotas, com seus respectivos canais de acesso no Rio Grande do Sul), a estabelecer requisitos mínimos para a construção destas embarcações, as quais passaram a adotar fundo e costado duplos na região dos tanques de carga, a fim de prevenir a poluição das águas em caso de avaria proveniente de acidente de navegação. O cumprimento destas normas - anexadas a Portaria nº 0036 de 1994 da DPC -, será atestado por Sociedades Classificadoras de Navios e reconhecidas pelo governo brasileiro, através do certificado de conformidade. De acordo com informações da Capitania dos Portos, “serviram de base para a elaboração destes requisitos, a Convenção Internacional para prevenção da Poluição por Navios – Marpol e o extrato do European Provisions Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways – A.D.N”, elaborado pela Comissão Econômica das Nações Unidas para Europa. (Jornal *Agora*, 5-6 nov. 1994, p. 3).

#### **LIXO NAVAL: INSPETORIA DOS PORTOS QUER ATUAR NA FISCALIZAÇÃO**

A Inspetoria dos Portos do Ministério da Saúde em Rio Grande, responsável pela inspeção nos portos e navios que aqui aportam, a 02 de maio de 1995 demonstrava a preocupação com o lixo naval, dizendo que: “todos sabem que o lixo naval existe, e muitas das vezes é jogado pelos tripulantes de navios em alto mar”. A legislação á época, existente dizia que o lixo poderia ser recolhido por empresas especializadas e enterradas num local previamente determinado pelos órgãos de saúde no Município, entretanto, não existia legislação que exigisse a retirada deste lixo do navio, fato constatado frequentemente nas fiscalizações deste órgão. O médico Paulo Ricardo Nunes, responsável pela Inspetoria dos Portos em Rio Grande, afirmava que, “em outros países como a Alemanha, por exemplo, o comandante do navio tinha que comprovar a retirada do lixo naval no porto anterior e ao atracar deve deixar o que foi sujo no trajeto”, sugerindo para isso, a implantação de uma legislação que disciplinasse o recolhimento do lixo naval nos portos brasileiros. Visto que não se pode misturar o lixo doméstico com o naval, o trazido pelos navios deve ser fechado em tambores, pois pode apresentar alguns vetores de doenças, que se não cuidados devidamente, poderão ser transmitidos a população local. O cuidado se deve principalmente devido a ocorrência de vírus e doenças a bordo, bem como outros contaminantes que podem ser transmitidas quando do manuseio, tratamento e deposição final do lixo. (Jornal *Agora*, 1-2 maio 1995, p. 4).

#### **NAVIO “MULPHA SIBU” TEVE SEU LIXO INCINERADO A BORDO**

Atracou dia 18 de maio de 1995, no Porto de Rio Grande o navio de bandeira malaia “mulpha sibu”, que esteve no Porto de Durban, na África do Sul no ultimo dia 2 e depois veio para o estado do R/S, chegando primeiro a Porto Alegre, onde carregou 23 mil toneladas de soja e farelo. Embora todo o lixo proveniente do Exterior tenha sido incinerado em Porto Alegre, a Inspetoria de Saúde dos Portos em Rio Grande, através do médico-chefe Paulo Ricardo Nunes, determinou que todo o lixo acumulado desde a saída do Porto da Capital gaúcha fosse incinerado a bordo do navio.

O esquema de precaução foi montado devido à ocorrência do vírus “Ebola” que causou mais de 90 mortes no Zaire, país do oeste da África. Também por precaução, o gerente regional da Fepam, Diniz Maciel da Silva, solicitou à Guarda Portuária e à Receita Federal a proibição da saída de qualquer material do “Mulpha Sibu”. A tripulação do navio é formada por: filipinos, indianos e paquistaneses. Segundo Diniz Maciel, o resíduo já incinerado permanecerá no navio e não será depositado em Rio Grande. (Jornal *Agora*, 18 maio 1995, p. 4).

#### **TRIPULANTE CHEGA A RIO GRANDE COM MALÁRIA**

Um tripulante ucraniano de 25 anos, maquinista do navio “Azija”, de bandeira Cipriota atracado no Terminal da Incobrasa do Porto de Rio Grande, foi internado na UTI da Santa Casa de Rio Grande com malária e seu estado geral é grave. É o primeiro caso de malária tratado em Rio Grande neste ano de 1995, e mobilizou, além da Inspetoria da Saúde dos Portos e vários médicos rio-grandinos, o setor de Epidemiologia da Secretaria de Saúde e do Meio Ambiente do Estado, o qual enviou técnicas ao Município para acompanhar o caso.

Conforme Paulo Ricardo Nunes, Inspetor de Saúde dos Portos, o navio, vindo do porto de Tema, em Ghana, atracou em rio Grande dia 29(sexta) de abril de 1995, quando foi visitado pela Inspetoria, que constatou estar tudo em ordem. Sábado, Paulo Ricardo Nunes foi comunicado pela agência de navegação “Corymar”, responsável pelo “Azija” em Rio Grande, que um dos tripulantes apresentava febre. As operações do navio foram suspensas imediatamente e Nunes foi a bordo fazer os exames necessários e não encontrou nada que sugerisse algum tipo de patologia. Entretanto, removido para o hospital Santa Casa de Rio Grande, começou a fazer nova bateria de exames e os resultados passaram a sugerir malária. Constatada através de exames a presença do “Plasmódium falsiparo”, indicando a presença da malária, quando imediatamente foi iniciada a terapêutica necessária. Em virtude de não ser doença comum, os medicamentos para o paciente, foram solicitados junto ao Ministério da Saúde o qual acionou o Serviço de Epidemiologia do Estado do R/S, que enviou de Porto Alegre os medicamentos necessários. (Jornal *Agora*, 8 jun. 1995, p. 3).

### **RESPONSÁVEIS PELO DERRAME DE ÓLEO SÃO MULTADOS PELO IBAMA**

O chefe da equipe de fiscalização do Ibama, autuou o comandante do navio americano "Frances Hammer", e a empresa Astro Martine por causar degradação ambiental e fazer com que o corpo d'água ficasse com qualidade inferior na classificação oficial. A atuação resultou de um derrame de óleo de motor ocorrido junto ao cais de fertilizantes, no Porto Novo, quando a empresa Astro Martine fazia uma limpeza nos tanques do Navio. O Chefe da equipe do Ibama, informou também que, a empresa autuada foi obrigada a limpar o local e coletar o óleo derramado, perfazendo um total de 200 litros de óleo derramados no canal do Porto Novo rio-grandino. (Jornal *Agora*, 26 abr. 1996, p. 3).

### **SEMINÁRIO SOBRE RESÍDUOS SÓLIDOS**

Entre 05 e 08 de agosto de 1996, contando com palestrantes nacionais e internacionais, ocorreu, o Seminário Internacional sobre Resíduos Sólidos de Portos, Aeroportos e Fronteiras. O seminário, organizado pelo Posto Portuário do Rio Grande – Serviço de Vigilância Sanitária, pelo Mestrado em Educação Ambiental da Furg e pela Seccional Regional Sul da Associação Brasileira de Engenharia Ambiental – Abes, teve entre os palestrantes o consultor da Organização Marítima Internacional – OMI, Fracisco Pizzaro (Chile), que falou sobre os guias latino-americanos de recepção de resíduos sólidos e sua relação com o convênio Marpol 73/78.

Pizzaro apontou os problemas mundiais causados pela descarga indiscriminada de lixo por navios e a ação da rede de autoridade marítima internacional, quanto ao tratamento e manejo de resíduos, autorização e proibição da descarga de materiais e instalação de facilidade de recepção do lixo naval nos portos. "Além de preocupar-se com a descarga em terra dos resíduos, obriga os governos a proporcionar facilidade e local apropriado e determina os diferentes tratamentos que podem ser dados ao lixo, como a correta utilização dos aterros sanitários, incineração e reciclagem". O consultor da OMI (ou IMO) enalteceu a importância e o pioneirismo do evento, pelo enfoque a um assunto que possui implicações sanitárias e ambientais e está presente em todos os continentes.

Uma das ações produzidas pelo seminário dizia respeito a que todos os postos de vigilância sanitária do País, solicitariam os planos de gerenciamento e resíduos sólidos de portos, aeroportos e fronteiras de suas regiões, ação cobrada imediatamente à Suprg na ocasião, bem como a sua implantação. (Jornal *Agora*, 8 ago. 1996).

### **VIGILÂNCIA SANITÁRIA INTERDITA ARMAZÉM A-5 DO PORTO**

A interdição do Armazém A-5 do porto de Rio Grande pela vigilância sanitária em setembro de 1996, usado para armazenamento de cargas tóxicas ou perigos, se deu, por estar fora dos padrões sanitários exigidos e abrigar produtos diversos daqueles para cujo armazenamento foi designado e licenciado pela Fepam. A interdição foi necessária porque a direção da Superintendência do Porto teria se negado a retirar ambulâncias existentes no local, além de não existir condições sanitárias ou de segurança mínimas no armazém, tanto segurança do prédio como dos funcionários que ali trabalhavam. (Jornal *Agora*, 20 set. 1996, capa).

### **DPC QUER EVITAR CARREGAMENTO DE NAVIOS PRECÁRIOS**

O Ministério da Marinha, por meio da Diretoria de Portos e Costas – DPC, resolveu editar e divulgar uma lista dos navios mercantes estrangeiros que visitam os portos brasileiros e apresentam elevado índice de detenção, deficiências, restrições e impedimento de carregamento.

A DPC instruiu as Capitania dos Portos, delegacias, agências e terminais portuários no sentido de priorizar as inspeções de Controle de Autoridade Marítima e de vistoria nos cargueiros da "lista negra" que vem ao Brasil.

Dez são as bandeiras que receberão inspeções mais rigorosas nos portos brasileiros, por parte da Marinha. Sete delas foram definidas no Acordo Latino-americano de Viña del Mar, sobre Controle de Autoridade Marítima: Paraguai, Ucrânia, China, Polônia, Chipre, Bahamas e Panamá. Outros três países integram a "lista negra" para vistoria de condições, de acordo com a Portaria nº 7/1995, da DPC: Ilhas Marshall, Malta e Turquia. O Chipre e a Ucrânia também fazem parte desta relação, além de integrar as restrições estabelecidas. A DPC considera que a comunidade marítima internacional vem manifestando grande preocupação, inclusive no âmbito da Organização Marítima Internacional – IMO, (na sigla em inglês), da Organização das Nações Unidas, quanto aos frequentes acidentes, envolvendo graneleiros com data de construção remota, decorrente das precárias condições estruturais e da manutenção desses navios.

De acordo com a DPC, no Brasil, os acidentes envolvendo graneleiros (embarcação que transporta produtos sólidos soltos, como minérios, grãos e cereais), em passado recente, acarretaram elevados prejuízos para a economia nacional e para a administração pública. Em todos os acidentes ocorridos na costa brasileira há incidência de problemas estruturais e foram constatadas as condições precárias de conservação dos navios graneleiros, apesar de mantidos em classe por Sociedades Classificadoras reconhecidas pelos seus países de bandeira. (Jornal *Agora*, 5 dez. 1996).



### **PORTO COMEÇA RETIRADA DE CARGA TÓXICA DO A-5**

A Suprg iniciou a operação de retirada de 3,6 mil litros de óleo ascarel, produto altamente tóxico e cancerígeno, do Armazém A-5 do porto. O Ascarel, óleo isolante, durante 20 anos foi utilizado nos transformadores da rede elétrica do porto, mas foi substituído por outros óleos (sintéticos) sem essa propriedade maligna, o produto estava guardado a um ano no A-5. A Suprg fez uma licitação, e contratou uma empresa especializada em prestação de serviços na área de meio ambiente, para a retirada do produto do armazém. Como o óleo estava acondicionado em tonéis, segundo o engenheiro de segurança do porto, tanto o óleo como os tonéis terão que ser incinerados, a medida tem origem no sentido de adequar o porto às normas de segurança e não agressão ao meio ambiente. Após novo acondicionamento, o produto será embarcado pelo porto de Rio Grande com destino a Inglaterra, o qual seguirá por via rodoviária para o País de Gales, onde será incinerado em câmaras especiais, a 1.200 °C. (Jornal *Agora*, 11 jun. 1997, p. 3).

### **ISM CODE JÁ ESTA EM VIGOR**

O Código Internacional para o Gerenciamento da Operação Segura de Navios e para a Prevenção da Poluição – ISM CODE, visa além do objetivo de proteger a vida, tanto do pessoal envolvido no transporte marítimo quanto da biodiversidade marinha, limitar a operação de armadores e navios sub-standard. Para a empresa requerer a certificação emitidas por sociedades classificadoras autorizadas, precisa descrever todas as suas rotinas básicas ligadas à segurança e controle de poluição na forma de procedimentos e treinar os funcionários para implementá-los. No Brasil, segundo a DPC, órgão da Marinha responsável pela fiscalização do cumprimento do código no País, ainda não estão previstas sanções para quem não apresentar o certificado, mas como se trata de documentação obrigatória, passará a ser exigida como parte da rotina da fiscalização das embarcações, entretanto os proprietários de navios que não procederem ao cumprimento das normas, como consequência, encontrarão dificuldades em contratar seguros, visto que as seguradoras começam a exigir o certificado. (Jornal *Agora*, 24 jul. 1998, p. 3).

### **ÁCIDO FÓRMICO FOI REMOVIDO PARA O ARMAZÉM A-5**

Um contêiner, com 21 mil litros de ácido fórmico, foi importado por um curtume de Novo Hamburgo e veio para Rio Grande a bordo do navio “CSAV Rio Uruguai”, de Montevideú. Durante a operação de descarga, o cofre de carga foi colocado em cima de um caminhão a ser transportado até a área de importação, mas, segundo informações dos operadores, o eixo do caminhão quebrou, provocando a queda do contêiner. Em consequência do acidente, vazaram, duas embalagens de 100 litros de ácido fórmico na linha de cais do Porto Novo, próximo ao Armazém A-4. Para neutralizar a ação do ácido, foi colocada areia sobre o produto derramado e a área foi isolada para evitar a aproximação de pessoas. O ácido é corrosivo e, em contato direto, causa queimaduras na pele, irritação nos olhos, mucosa da boca e vias respiratórias. Em contato com a umidade do ar, exala um cheiro forte, que pode causar náuseas e tontura. A areia usada para neutralizar a ação do produto será colocada em embalagem apropriada e depositada em local a ser definido pelo IBAMA. A área em que caiu o ácido ficará interdita por três dias, até os resquícios do produto se evaporarem totalmente. (Jornal *Agora*, 14 jul. 1998, p. 5).

### **ACIDENTE QUÍMICO COM O NAVIO TANQUE BAHAMAS**

Às 22 horas do dia 30 de agosto de 1998 a Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul, na cidade de Rio Grande foi informada por um Guarda Portuário que o Navio Tanque "Bahamas", carregado com ácido sulfúrico, estava adernado no terminal da empresa Fertisul no porto de Rio Grande.

Devido às circunstâncias, a Capitania dos Portos informou o ocorrido ao Corpo de Bombeiros, às Agências Ambientais e ao Ministério Público e decidiu que a tripulação deveria permanecer nas proximidades do navio de forma a auxiliar as autoridades locais. Os proprietários do Navio contrataram a empresa de salvamento holandesa Smit Tak de forma a controlar o acidente. Após uma vistoria no local, a empresa Smit Tak sugeriu que a única alternativa para evitar um acidente de grandes proporções seria bombear para fora do navio a carga contaminada de ácido sulfúrico.

Após uma breve inspeção, em 1º de setembro, o Mestre de Salvatagem da Smit Tak verificou que alguns tanques ainda não tinham sido contaminados e tentou descarregá-los para tanques em terra. Durante essa operação o ácido destruiu a mangueira, o que mostrou que de fato esses tanques também haviam sido contaminados.

No mesmo dia muitas Autoridades locais reuniram-se com o Mestre de Salvatagem da Smit Tak a fim de avaliar a situação e determinar o que poderia ser feito. Devido à falta de informações suficientes o grupo não pode chegar a uma ação conclusiva.

Em 02 de setembro de 1998, tendo coletado mais informações, a Capitania dos Portos, as Agências Ambientais, Defesa Civil, Smit Tak, Ipiranga (refinaria de petróleo), Fertisul (indústria de fertilizantes), Superintendente do Porto de Rio Grande e técnicos peritos da Fundação Universidade

de Rio Grande (FURG) formaram uma Comissão para gerenciar a situação, coordenados por representante da Defesa Civil.

Os fatores avaliados de forma a ser tomada a decisão foram:

- A reação química do ácido sulfúrico com a estrutura do navio estava gerando uma grande quantidade de hidrogênio dentro dos tanques contaminados, apresentando um alto risco de explosão, com consequentes riscos às pessoas e ao meio ambiente;

- Não havia qualquer reservatório em terra apropriado para receber a mistura de ácido sulfúrico na atual concentração (por volta de 60%);

- A transferência do líquido para os tanques da indústria de fertilizantes foi considerada mas ficou decidido que isso poderia representar maior perigo para a população local;

- A empresa Smit Tak e representantes do P&I [Liverpool & London Protection and Indemnity Association Ltd., seguradora do "Bahamas"] informaram que, após contactarem agentes marítimos em todo o mundo, chegaram à conclusão de que não haveria um navio apropriado disponível em curto espaço de tempo para receber a mistura ácida;

- O processo corrosivo da estrutura, devido ao ataque do ácido, poderia levar a um vazamento incontrollável de poluentes para o canal;

- O contato do ácido com os materiais da estrutura do navio poderia gerar poluentes perigosos, como metais pesados; e

- A idéia de neutralizar a solução pelo uso de um alcalino ou pedra calcária foi considerada não ser exequível, desde que a quantidade necessária de material pronto para ser usado (pó) não estaria disponível em curto espaço de tempo.

A Comissão decidiu então aceitar a solução que causaria o mínimo risco para as pessoas e para o meio ambiente, e autorizou a Smit Tak a descarregar a mistura ácida dos tanques do Navio Tanque "Bahamas" dentro do canal, de uma forma monitorada e controlada pelos peritos da FURG. A descarga ácida ocorreu de 02 a 13 de setembro de 1998 de uma forma monitorada e controlada pelos peritos da FURG, seguindo parâmetros pré-estabelecidos. Esta descarga foi interrompida por uma ordem judicial, levando em consideração um relatório elaborado pelo representante do Departamento de Engenharia Química da FURG na Comissão, o qual apontou que poderia haver outra forma de resolver o problema, uma vez que naquela altura o risco de explosão estava quase dentro dos limites aceitáveis.

No dia 22 outubro 1998 a Justiça Federal requisitou em Rio Grande o Navio Tanque "Yeros", registrado no Panamá, com base no Artigo 5 da Constituição Federal, para receber a carga do Navio Tanque "Bahamas" e descarregá-la em alto-mar, em uma área pré-definida estabelecida pela Autoridade Ambiental Brasileira. A Autoridade Marítima Brasileira emitiu uma Autorização especial, conforme requerida pela Convenção sobre a Prevenção de Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e outras matérias (Convenção de Londres, 1972). A requisição do Navio Tanque "Yeros" foi suspensa em 20 de janeiro de 1999, após 10 viagens para a área de descarga, tão logo as autoridades locais verificaram que a concentração de mistura ácida a bordo do Navio Tanque "Bahamas" estava dentro dos limites aceitáveis.

Em 20 abril de 1999, a Autoridade Marítima Brasileira emitiu uma permissão especial para a remoção do Navio Tanque "Bahamas" para fora do porto, para descarregamento em uma posição previamente determinada em águas internacionais, conduzido por rebocadores providos pela empresa Smit Tak.

Em novembro de 1998 foi celebrado um contrato entre a Fundação Estadual de Proteção Ambiental Henrique Luís Roessler - FEPAM e a Fundação Universidade do Rio Grande - FURG, para desenvolver um monitoramento emergencial para avaliar os efeitos diretos do derramamento de ácido a partir do navio "Bahamas" em 31 de agosto de 1998 na área provavelmente impactada no estuário da Lagoa dos Patos/RS<sup>308</sup>.

Os estudos realizados conduziram a algumas conclusões: - Nos sedimentos superficiais foram constatados, na área próxima ao Navio Tanque Bahamas, níveis de mercúrio considerados elevados em comparação com valores de referência. As análises de mercúrio realizadas nos sedimentos sub-superficiais indicaram concentrações igualmente elevadas de mercúrio demonstrando a existência de um processo de contaminação já anterior ao acidente com o NT Bahamas<sup>309</sup>. Bem como as cracas analisadas apresentaram concentrações de metais acima dos níveis aceitáveis, especialmente na área próxima ao NT Bahamas. Cabe observar, no entanto, que valores de cádmio, zinco e cobre anteriormente analisados (1984 a 1987) neste grupo de organismos,

<sup>308</sup> Monitoramento Emergencial dos efeitos diretos do derramamento de ácido no navio "Bahamas" na provável área impactada do estuário da lagoa dos patos. FURG, nov.-dez. 1998.

<sup>309</sup> Ibid., p.116.

não apresentavam concentrações elevadas. Ressalta o referido monitoramento que, apesar dos níveis de contaminação por metais estar dentro do limite tolerável nos animais examinados, o processo de bioacumulação de metais pesados, pesticidas e outros produtos químicos, através da cadeia trófica, pode ser lento e gradual, recomendando que novas análises sejam feitas em intervalos regulares de tempo.

Conforme consta na resolução do Conselho Estadual do Meio Ambiente - CONSEMA nº 07/1998<sup>310</sup>, a respeito do acidente com o BAHAMAS, ficou claro que, o terminal portuário que operava com a carga tóxica, bem como as demais instalações do Porto de Rio Grande revelaram-se incapazes de prevenir ou mitigar de forma satisfatória os danos sociais e ambientais provocados pelo derramamento de ácido sulfúrico. Necessitando de prevenir, de forma efetiva futuros danos ao ambiente provocado por este tipo de atividade humana, com a criação de instrumentos legais capazes de servirem de ferramentas para a justa aplicação da legislação ambiental. [Relatório de investigação do acidente. [https://www.dpc.mar.mil.br/cipanave/rel\\_acidentes/bahamas/BR/Portugues.pdf](https://www.dpc.mar.mil.br/cipanave/rel_acidentes/bahamas/BR/Portugues.pdf). Acesso em 29 abr. 2010].

Após mais de 12 anos, a Justiça Federal do Rio Grande do Sul decidiu, na quinta-feira, 20/01/2011, pela condenação das empresas responsáveis pelo vazamento de ácido sulfúrico do navio Bahamas, em 1998. As empresas Bunge Fertilizantes, importadora da carga, Chemoil Internacional Limited, operadora da embarcação, e Genesis Navigation, proprietária do navio, foram condenadas a pagar indenização fixada em R\$ 20 milhões. As empresas Chemoil International Limited e Genesis Navigation foram responsabilizadas pelo fato de assumirem o risco do dano ambiental decorrente das atividades por elas desempenhadas. Já a Bunge Fertilizantes responde na condição de sucessora das empresas Manah S.A e Fertilizante Serrana S.A (Fertisol), destinatárias do ácido que se encontrava no navio durante o vazamento. Segundo o Juiz Federal substituto Rafael Wolff, se a carga não fosse importada pela empresa, a mistura jamais teria sido despejada na Lagoa dos Patos. A sentença é fundamentada no fato de ser obrigação das empresas condenadas arcar com os prejuízos causados por qualquer evento danoso durante atividade potencialmente poluidora, já que os mesmos se beneficiam dos negócios praticados. O valor fixado, de acordo com o juiz que prolatou a sentença, tem como objetivo prevenir a ocorrência de novos danos e não prejudica, nem inviabiliza as atividades das empresas responsáveis. Com a incidência de juros e atualização monetária, estima-se que o valor da causa esteja atualmente em R\$ 45 milhões. Da decisão, de primeira instância, cabe recurso. (Jornal *Agora*, 22-23 jan. 2011, p. 3).

#### **SUPRG BUSCA QUALIDADE AMBIENTAL NO PORTO**

Objetivando manter e, se possível, melhorar a qualidade ambiental do porto rio-grandino, a Suprg, assinou um contrato de prestação de serviços com a Fundação Universidade Federal do Rio Grande (Furg), para execução de um controle de qualidade no porto. De acordo com Paulo Mayer, assessor ambiental da Suprg, os técnicos da Furg, fazem mensalmente saídas na área portuária para coletar sedimentos e água, entre outros elementos, para analisá-los e controlar a situação de cada um. Conforme o Assessor, a Furg emitirá anualmente um carta ambiental do porto e trabalhará as variações de forma a permitir que, em médio prazo, se saiba em que condições de qualidade está o porto rio-grandino.

O contrato foi assinado em dezembro de 1999, e a primeira saída ocorreu em janeiro de 2000, e abrange todo o porto organizado, incluindo os terminais privados de Rio Grande. Este projeto atende recomendação do EIA/RIMA do porto, originado pelo acordo de controle de qualidade feito com o Ministério Público e os critérios necessários para renovação da licença junto ao Ibama. A Suprg e a Furg, assinaram também, um termo aditivo ao contrato, para o levantamento de dados necessários para as dragagens do canal de acesso ao superporto, do canal de acesso ao Porto Novo e de sua bacia de evolução, neste caso serão coletados sedimentos do fundo do mar. A intenção é verificar se os sedimentos tem contaminação e a composição das partículas, no intuito de definir os locais em que o material retirado com a dragagem poderá ser despejado sem prejuízos ao meio ambiente e se terá utilização futura em outra atividade. (Jornal *Agora*, 18 fev. 2000, p. 3).

#### **IBAMA MULTA NAVIO NO PORTO DO RIO GRANDE**

O posto do Ibama de Rio Grande aplicou uma multa no valor de R\$ 5 milhões à proprietária do navio Grozny, da bandeira de Malta, que vazou cerca de 300 litros de óleo de soja no Canal de Rio Grande no dia 26 de abril de 2000, depois de ter atracado no em um terminal privado do porto de Rio Grande. O vazamento ocorreu devido a um pequeno rasgo no casco da embarcação, conforme o funcionário do Ibama, foi um vazamento de pequeno porte. O alto valor da multa, segundo ele, se deve a modificações ocorridas na legislação, que hoje prevê multas bem mais severas para qualquer

<sup>310</sup> Licenciamento Ambiental, disponível em: <http://www.fepam.rs.gov.br/consema/Res07-98.asp> acesso em 29 abr. 2010.

acontecimento que possa causar um tipo qualquer de poluição. “O óleo de soja é natural, mas houve um derramamento e não deixa de ser um tipo de poluição, de transtorno”, resalta o funcionário do Ibama. (*Jornal Agora*, 28 abr. 2000, p. 5).

#### **IBAMA E SUPRG AGILIZAM SOLUÇÃO PARA CARGAS PERIGOSAS**

Uma das formas de solucionar os problemas ambientais a respeito das cargas perigosas adotado pela administração da Suprg á época (agosto/2000), foi reuniões constantes com os assessores técnicos da Superintendência Regional do Ibama/RS. Conforme a assessora regional do Ibama, que relata à época, Leda Famer, no armazém A-5 do porto, estavam depositados produtos químicos que se tornaram resíduos, exigindo a mesma destinação que é dada a cargas perigosas. Por isso exige, cuidado no manejo, transporte e destinação final, além da adequabilidade do armazenamento. No que tange a destinação final, foi necessário conhecer primeiro a classificação dos resíduos. Neste sentido a Suprg contratou o Centro Federal de Educação Tecnológica (CEFET) para fazer a classificação. Realizada a classificação realizar-se-á reunião entre Ibama, Fepam, Receita Federal, Vigilância Sanitária e Suprg, para definição de um cronograma para acompanhamento, internalização e remoção até o destino final, relatou a técnica do Ibama.

De acordo com Paulo Maier, foi necessário obter um laudo de prestabilidade para definir o destino dos produtos, pois os que puderem ser utilizados devem ser leiloados pela Receita Federal. Já os sem utilidade, precisam de classificação para serem enviados a um incinerador ou aterro sanitário. Estas informações serão fornecidas pelas análises do Cefet. Outro trabalho realizado foi no sentido da identificação das empresas importadoras destes produtos, visto que algumas faliram, outras mudaram o nome, e isso dificultou o trabalho. Maier disse ainda que a preocupação em dar uma destinação final a estes produtos, removendo-os do A-5, ocorre porque suas embalagens também tem prazo de validade e há risco de se deteriorarem e o conteúdo acabar vazando. Neste sentido a Suprg também elaborou um plano de gerenciamento de resíduos gerados e produzidos no terminal (cargas perigosas, lixo comum e outros), que será analisado pelo Ibama, Fepam e Vigilância Sanitária. A intenção é conhecer os resíduos gerados na atividade portuária, ter uma classificação e propostas de tratamento e destinação, relata Maier. (*Jornal Agora*, 6-7 maio 2000, p. 3).

#### **DRAGAGENS TERÃO MONITORAMENTO AMBIENTAL**

A decisão da Suprg em promover uma dragagem emergencial em 2000, foi cercada de cuidados para com o meio ambiente da orla portuária. A Suprg exigiu, conforme determina a legislação, que a empresa responsável pelo serviço, contratasse uma empresa especializada para manter o monitoramento de todo o processo. Conforme Paulo Maier, realizado pela Fundação Universidade Federal de Rio Grande, uma Sondagem Geológica-Geoquímica-Geotécnica do material a ser dragado. Através de coleta dos sedimentos em vários pontos dos canais, análises e testes químicos, foi possível obter o nível de contaminação e vislumbrar a possibilidade de utilização deste material. Outro parecer técnico da Furg mostrou análise de correntes, ondas e períodos de tempestades, visando indicar a área onde será despejado o material dragado. Feita uma batimetria do local, foi definida uma área distante 13 quilômetros da ponta dos Molhes da Barra, numa profundidade de 19 a 20 metros. O que em dragagens anteriores, este despejo ocorria ao lado dos Molhes, a 7,5 metros de profundidade. Conforme Maier, o objetivo visava evitar que o material depositado fosse conduzido para a praia e o EIA/RIMA do porto, feito pela Furg, já informava que o material de dragagem teria que ser despejado em profundidade acima de 15 metros. Maier explicou que, serão acompanhados dois ciclos de dragagens completos, avaliando possíveis impactos, também serão monitorados a área de despejo e pontos próximos de áreas sensíveis, como por exemplo, o Saco da Mangueira, com batimetria e análise de organismos de fundo (*Jornal Agora*, 11 jul. 2000).

#### **LIXO A BORDO DO NAVIO “RHEA” PREOCUPA A CAPITANIA**

O Navio “Rhea”, de bandeira maltesa, foi fundeado no dia 09 de julho de 2000, em uma área próxima ao Município de São José do Norte a mais de um mês, além de várias irregularidades constatadas no navio pela Capitania dos Portos, um dos problemas que preocupa a Capitania, é o acúmulo de lixo a bordo, uma vez que no Rio Grande do Sul não é permitida a sua retirada. Segundo o assessor ambiental da Suprg, Paulo Maier, a resolução nº 005/93 do Conama, todo resíduo tem que ter destinação adequada, do contrário não pode ser retirado, e o porto ainda está buscando licenciamento para instalação de um incinerador. O objetivo da Resolução do Conama é impedir a introdução no País de doenças vindas de fora, frisou o assessor ambiental.

A bordo do “Rhea” estavam 21 tripulantes – ucranianos, búlgaros e romenos – mais o comandante de nacionalidade ucraniana. Entre as 47 irregularidades detectadas pela Marinha, estão: separadores de óleo e água danificados; rede de descarga de esgotos (material líquido não utilizado, como óleo queimado) ligado direto no costado (parede lateral externa), luzes de emergências com problemas, bombas de incêndio e emergência inoperantes. A Capitania dos Portos faz este tipo de

inspeção regularmente, nos navios que não tenham passado, nos últimos seis meses, por inspeções de controle pelo Estado do Porto nos países signatários do Acordo de Viña del Mar. O Viña del Mar, é um acordo latino-americano, assinado em 1992, referente ao controle de navios pelo Estado do Porto, que tem como signatários, o Brasil, Argentina, Colômbia, Cuba Chile, Equador, México, Panamá, Perú, Uruguai e Venezuela. (*Jornal Agora*, 9 ago. 2000, p. 3).

#### **NAVIO CAUSA VAZAMENTO DE ÓLEO NO PORTO DE RIO GRANDE**

Uma falha técnica no navio intrépido, de bandeira brasileira, provocou o derramamento de 430 litros de óleo bunker (combustível marítimo) em agosto de 2001, no Canal da Barra de Rio Grande. O navio estava atracado no cais do Terminal de Contêineres(Tecon), onde descarregou 157 contêineres, e recebia combustível quando ocorreu o acidente, o vazamento ocorreu pela válvula de dreno da caixa coletora do lado oposto ao do recebimento de combustível. De acordo com o Capitão-de-Mar-e-guerra Marco Antonio Fernandes, da Capitania dos Portos, foram chamados para o terminal os técnicos da Petrobras que colocaram barreiras de contenção no local e providenciaram a retirada do produto da água com o uso de um sugador de um caminhão tanque para receber o material.

Mas, uma mancha de 165 metro lineares escapou, antes da instalação das barreiras, e foi parar na beira da prainha da 4ª seção da barra(entrada do Porto do Rio Grande), onde moram pescadores. A Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul, definiu a multa a ser paga pelo navio Intrépido, o armador foi multado em R\$ 50 mil [fundamento: Lei 9.966 (Lei do Óleo), de 2000], e considerando que a embarcação já foi multada pela Capitania, a Fepam não emitiu multa, por considerar que na ocasião não houve danos significativos à fauna e à flora na região atingida pelo óleo. Conforme o Assessor ambiental do Porto do Rio Grande, o óleo que ficou na praia foi raspado, os troncos de árvores foram cortados e os resíduos neles existentes retirados, as pedras de enrocamento de proteção da área, também atingidas pelo combustível, foram lavadas com jatos de água e durante a limpeza os técnicos colocaram barreiras absorventes na beira da praia, para que absorvessem o óleo retirado das pedras com a lavagem, e foi instalado uma barreira de contenção alguns metros após a manta para evitar que qualquer resíduo ultrapassasse a primeira barreira e chegasse ao ar. Maier informou ainda que, ocorrerá reunião entre Fepam, Suprg e Ibama para verificar se será necessário fazer o monitoramento da área afetada, se positivo, definir o tipo de acompanhamento a ser feito. Toda a operação teve o acompanhamento do assessor ambiental do Porto do Rio Grande, Paulo Maier, pela gerente regional da Fepam, Lúcia Anello, além de mais de 100 técnicos da Petrobras, incluindo mergulhadores e um helicóptero. (*Jornal Agora*, 17 e 18 mar. 2001, p. 3).

#### **FEPAM MULTA EMPRESA MACRA EM R\$ 210 MIL**

A Macra, empresa especializada no transporte de granéis líquidos químicos desde o píer petroleiro até empresas do Distrito Industrial do Rio Grande, foi multada em abril de 2001 em 210 mil Reais, pelo rompimento de uma tubovia que se deu por duas vezes. Ao todo foram mais de 80 mil litros de ácido sulfúrico que vazaram. Foram R\$ 10 mil pela falta de licença para operação da linha e R\$ 200 mil pelos vazamentos e agravantes – não comunicação do acidente às autoridades, falta de preparo para resolução do problema e até resistência em acatar orientação da autoridade, informou o Diretor-Presidente da Fepam, Nilvo Luís da Silva. As sete linhas (tubovias) que transportam produtos desde os navios, atravessando a estrada da barra, até três empresas do Distrito Industrial de Rio Grande, foram interditadas, “a ausência de um plano de emergência para as empresas que administram esta linha e o grande transtorno, pois uma emergência assim era para ser controlada em no máximo 10 horas e passaram-se mas de 24h” frisou Lucia Anello, gerente regional da Fepam. (*Jornal Agora*, 6 abr. 2001, p. 5).

#### **NAVIO COREANO INCOMODA MORADORES DO CENTRO**

Um navio pesqueiro – Chung coreano, atracado no Porto Velho de Rio Grande, incomodou os moradores das proximidades do local, o motivo da reclamação é o enorme barulho causado pelo navio que opera 24 horas por dia. Após diversas reclamações, a SUPRG, foi até o navio averiguar a situação, segundo o chefe da divisão de operações do porto, Walter Fernandes, o barulho advém das câmaras frigoríficas instaladas dentro do navio que funcionam 24 horas por dia. A medida tomada pela Suprg, foi tácita em determinar que o problema do ruído fosse sanado e que caso as empresas não providenciassem solução pra o problema, os navios ali atracados da empresa poderão ser penalizados e até não mais serem autorizados a atracar no Porto de Rio Grande. A notificação alerta para o fato de que a situação gerada pela embarcação agride diretamente os artigos 30, 102, 103 e 104 do Regulamento de Exploração do Porto do Rio Grande, aprovado pelo Conselho de Autoridade Portuária/Rio Grande. (*Jornal Agora*, 26 jul. 2001, p. 7).

#### **MANCHA DE ÓLEO NO CAIS DO PORTO VELHO/RIO GRANDE**

Informada da existência de uma mancha de óleo junto ao cais do Porto Velho em agosto de 2001, o assessor ambiental da Suprg, Paulo Maier, e técnicos do setor de segurança estiveram no

local e retiraram o óleo, com o auxílio de um caminhão a vácuo. Maier informou ser quase impossível de determinar a origem deste vazamento (óleo), apesar da coleta de amostras para análise ter sido feita pela Capitania dos Portos. (Jornal *Agora*, 7 ago. 2001, p. 7).

#### **GRANELEIROS SOFRERÃO INSPEÇÃO CONCENTRADA**

A Diretoria dos Portos e Costas (DPC) do R/S, em conformidade com o acordo conhecido como Viña Del Mar, que abrange todos os países da América Latina, com exceção do Paraguai, realiza no Porto do Rio Grande, com frequência, vistorias em navios graneleiros com mais de 15 anos e 20.000 toneladas de arqueação bruta. O objetivo do projeto iniciado em agosto de 2001, é verificar as condições dos navios para evitar futuros acidentes, principalmente os que causam danos ambientais. Segundo o Comandante Loyola, do DPC, “a intenção é fazer uma limpeza nos mares do mundo, evitando, assim, prejuízos, como acidentes marinhos”. (Jornal *Agora*, 7 ago. 2001, p. 7).

#### **NAVIOS DE BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA SÃO OBJETO DE CAMPANHA**

Visando buscar o apoio dos trabalhadores da orla portuária rio-grandina para uma campanha contra os navios e bandeira de conveniência, a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) e as federações nacionais dos Marítimos, dos Avulsos, Portuários e Estivadores, realizaram em outubro de 2001, entre outros eventos, uma palestra sobre o assunto. O palestrante foi o presidente da ITF, Ricardo Ponzi, sendo também realizadas várias ações no período da campanha. Os navios de bandeira de conveniência são aqueles que tem armador de uma nacionalidade, tripulação de outra e bandeira de um terceiro país, de forma a não existir vínculos entre as três partes. Conforme Ponzi, a bandeira de conveniência foi um artifício usado pelos armadores na 1ª guerra mundial para se desviarem dos conflitos. Porém, este artifício, que deveria ser provisório, se tornou muito interessante para os armadores, pois assim eles evitariam os sindicatos, os tributos, a legislação, as sociedades classificadoras e uma série de outras obrigações. Tudo isso significa menor custo para a embarcação.

Sem obrigações com nenhuma instituição, a maioria destas embarcações apresenta condições precárias à bordo, exploração do trabalho dos tripulantes e más condições de saúde e de segurança. Ponzi relata que “As condições de segurança são ameaçadoras. Estas embarcações representam ameaça ao meio ambiente” e ressaltou, lembrando que mais de 90% dos acidentes ecológicos e marítimos ocorridos até agora se deram com navios de bandeira de conveniência. No caso do Porto Rio-grandino, o Navio tanque Bahamas é um exemplo de acidente que pode acontecer, pois o mesmo tinha bandeira de conveniência (de Malta). A campanha, de acordo com Ponzi, visa a defesa das bandeiras nacionais, dos sindicatos e trabalhadores representados pela ITF, pelos sindicato dos Marítimos e dos trabalhadores explorados. A Organização Marítima Internacional (IMO), a Organização Internacional do Trabalho (OIT) e autoridades de diversos países estabeleceram condições de trabalho e de segurança do meio ambiente marítimo e a ITF trabalha junto com as duas organizações para controlar e proibir este tipo de bandeira”, salientou. (Jornal *Agora*, 6-7 out. 2001, p. 3).

#### **MANCHA DE ÓLEO NO PORTO**

Em 16 de outubro de 2001, pela Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul eram feitas análises de amostras de óleo que apareceram próximo ao cais do Porto Novo, com vistas a identificar a origem do óleo bem como dos responsáveis pelo derrame. A Suprg aguardava a identificação da origem do produto para buscar o ressarcimento dos custos da limpeza e da destinação do material retirado no canal. A partir do surgimento das manchas, teve início o trabalho de contenção e retirada do óleo, feito pela Suprg, com apoio da Petrobras, que cedeu os equipamentos necessários, como bóias de contenção. Foram retirados entre 100 e 150 litros de óleo do canal. Todo o material recolhido foi envelopado e será destinado a um aterro sanitário classe 1. (Jornal *Agora*, 16 out. 2001. p. 3).

#### **MANCHA DE ÓLEO NO PORTO VELHO MOBILIZA A SUPRG**

O aparecimento de uma mancha de óleo em torno do cais do Porto Velho, localizado no centro de Rio Grande no início da noite de sexta-feira, 05 de julho de 2002, e o forte cheiro de diesel, chamaram a atenção de funcionários e mobilizaram a assessoria ambiental da Suprg. De acordo com a assessora ambiental da Suprg, Lice Fronza, “a estimativa é que tenha sido derramados na área entre 100 e 150 litro de óleo diesel, mas o produto se dispersa muito rápido e deixa apenas uma película fina sobre a água. A mancha se distribuía entre as embarcações atracadas no Porto Velho e uma parte foi absorvida pelos aguapés e lixo acumulados na área”. A Suprg colocou barreiras de absorção em torno do cais, agindo entre as embarcações, e retirou os aguapés e lixo, que funcionaram como retenção de óleo. Parte do produto se espalhou pelo canal e não pode ser retirada por causa da rapidez com que se dissipa. A gerente regional da Fepam, que assessorou a equipe da Suprg, e “explicou que o impacto ambiental deste caso é pequeno, no entanto, na rotina portuária torna-se importante, porque não é um caso isolado. É uma pratica comum das embarcações que utilizam óleo diesel (os menores barcos), não terem os cuidados necessários quando fazem limpeza

ou quando abastecem e o canal acaba sendo atingido por óleo”. Salientou ainda que, os aguapés e lixo sujos de óleo retirados do local foram colocados em sacos de lixo e armazenados, temporariamente, no Porto de Rio Grande e posteriormente, serão encaminhados ao aterro sanitário de produtos perigosos existentes em Gravataí - RS. (Jornal *Agora*, 9 jul. 2002, p. 3).

#### **NOVA MANCHA DE ÓLEO NO CANAL DE RIO GRANDE**

Nova mancha de óleo apareceria na área do Porto Velho em 08 de julho de 2002. Dessa vez, ocorreu em uma das pontas do cais e foi bem menor que a registrada na sexta-feira, relatada acima. A estimativa aproximada foi de 15 litros, além disso, era óleo “queimado”, ou seja, proveniente de motores de embarcações que, ao trocar o óleo, descartam os resíduos no estuário da Lagoa dos Patos ou no Canal de Rio Grande. Ainda de acordo com a assessora ambiental da SUPRG, a destinação correta desse produto seria colocá-lo em tonéis e encaminhá-lo à Superintendência. Mais uma vez, foi providenciada a instalação de bóias de absorção em torno da mancha, mas uma parte se dispersou na água. A SUPRG solicitou à Capitania dos Portos uma pesquisa junto aos barcos atracados no Porto, em ambos os casos, para tentar descobrir a origem do óleo. (Jornal *Agora*, 9 jul. 2002, p. 3).

#### **SUPRG PROÍBE ABASTECIMENTO DE EMBARCAÇÕES NO PORTO VELHO**

O superintendente do Porto de Rio Grande em meados de julho de 2002, assinou portaria proibindo operações de abastecimento de combustíveis nas embarcações atracadas entre o cais do Porto Velho e a extremidade Oeste do Cais de Saneamento, área pertencente ao Porto Organizado de Rio Grande. A medida se fez necessária em razão dos vários acidentes com derrame de óleo ocorridos nos últimos meses, naquela área. Segundo o superintendente, “sempre que ocorrem estes tipos de acidentes, tem sido muito difícil identificar a embarcação causadora do derrame e os custos da retirada do óleo e recuperação do ambiente são da Superintendência do Porto, incluindo pessoal e equipamentos utilizados, muitos alugados de empresas ou instituições”. Além dos custos imediatos a cada operação de retirada de óleo, existe o risco também do acionamento da Suprg como autoridade portuária, por parte dos órgãos ambientais, causando mais um prejuízo ao órgão público estadual, salientou o superintendente. (Jornal *Agora*, 17 jul. 2002, p. 5).

#### **CAPITANIA PROÍBE ENTRADA DO NAVIO “SEA LADY” NO PORTO**

A Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul negou, na sexta-feira, 4 de outubro, de 2002 o pedido do navio “Sea Lady”, de bandeira panamenha, de entrar em um dos terminais do porto de Rio Grande. Além de ser proibido de entrar no porto, o navio foi detido e só poderá seguir viagem após regularizar sua situação. A decisão da Marinha baseou-se no resultado da inspeção naval realizada na embarcação no dia anterior, que apontou em torno de 50 irregularidades no “Sea Lady”. Entre os problemas detectados no navio, estão: falta de pessoal qualificado para operar com a carga – 16 mil toneladas de ácido sulfúrico –, canalização com vazamentos e risco de incêndio na praça de máquinas, conforme informou o Capitão dos Portos, Capitão-de-Mar-e-Guerra Pedro Calisto Luppi Monteiro. A decisão já foi ratificada pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), com sede no Rio de Janeiro, a qual comunicou a autoridade marítima do Panamá, ao Consulado do Panamá e à Sociedade Classificadora, o relatório da segunda inspeção será enviado para a DPC, a qual decidirá se vai autorizar o navio a operar em outro local do Brasil. O navio que veio da Coréia do Norte, foi fundeado a sete milhas do canal de acesso ao porto rio-grandino, fora da Barra de Rio Grande. A decisão foi apresentada pela Capitania na reunião promovida pela Procuradoria da República, com representantes da Suprg, Ibama, Fepam, Ministério Público Estadual e Pró-Mar de Dentro, para análise do resultado da inspeção feita pela Marinha.

Com base na decisão da DPC, com sede no Rio de Janeiro, a qual consideraram a embarcação em condições precárias, além de apresentar irregularidades em sua documentação, a partir da constatação averiguada, estava proibido ao “Sea Lady”, além do porto de Rio Grande, também não poderia entrar em nenhum outro porto brasileiro. A Marinha do Brasil, concluiu que ele não poderia operar em águas nacionais. (Jornal *Agora*, 5-6 out. 2002, p. 3).

#### **NAVIO DE 224 METROS ENCALHA NA SAÍDA DOS MOLHES DA BARRA**

O navio “Bunga Saga Dua”, de bandeira malaia, encalhou no dia 10 de dezembro de 2002, na “boca” da Barra de Rio Grande, a mais ou menos 200 metros da ponta do Molhe Oeste, localizado no Cassino. A embarcação carregada com 55.600 toneladas de farelo de soja, tem 224 metros de comprimento e ficou meio atravessado na saída do canal de acesso ao porto. Segundo o Capitão dos Portos, Pedro Luppi Monteiro, “a embarcação estava navegando e de repente encostou a popa (traseira) no fundo do canal e parou”, o canal possuía na ocasião 40 pés (aproximadamente 12,19 metros de profundidade), e, segundo informações da Capitania dos Portos o navio estava com 40 pés de calado, dentro do limite para o canal. O problema para a liberação do navio o qual aumentava o risco de acidente, estava relacionado com os fatores climáticos. O vento forte e as correntes

marítimas é que pressionaram o navio ainda mais sobre o banco de areia no fundo do canal. (*Jornal Agora*, 11 dez. 2002, p. 3).

#### **PORTO DÁ DESTINAÇÃO A 20 TONELADAS DE RESÍDUOS**

A Suprg, em dezembro de 2002, enviou a aterros sanitários cerca de 20 toneladas de resíduos, oriundos de cargas que foram importadas na última década, mas por falta de condições de consumo, acabaram não chegando aos seus destinos. Estes materiais ficaram armazenados durante anos no porto, deteriorando-se e provocando riscos à saúde e ao meio ambiente. A maior parte destas cargas estava em contêineres mal vedados e com infiltração, expondo estas mercadorias a contaminação. Entre estas cargas, estavam seis toneladas de lisina (aminoácidos para ração) importados em 1996. De 1997 a 1998, constam de lote, 40 tambores de lentilhas, representando oito toneladas do produto a serem destinados, assim como uma carga e dois tambores (400 litros) de uma carga de guloseimas (balas, pirulitos e chicletes), doados em 1999 pela Alemanha a crianças brasileiras. Na época da doação, a mercadoria foi embarcada no navio junto a produtos de limpeza, o que inviabilizou o consumo, impedido pelo Ministério da Saúde e com apreensão da Vigilância Sanitária. Outra carga não importada e que será encaminhada a aterros sanitários, é formada por inúmeros resíduos de água-pés contaminados por óleo, provenientes de derramamentos ao longo da costa gaúcha ou de águas interiores. Perfazendo 15 tambores (200 litros cada) cheios de resíduos contaminados por óleo, não só aguapés, mas também serragem e barreiras utilizadas na contenção dos vazamentos.

No ano de 2002, 70 sacos de 25 quilos, de um carregamento de 800 sacos de glúten, sofreram avarias e também foram descartados. A Suprg vai dar destinação final ainda a sete tambores de documentação cuja validade expirou e, pela possibilidade de ter havido contato com roedores, podem representar perigo de contaminação por leptospirose. Segundo o Superintendente do Porto de Rio Grande, todo o processo de destinação dos produtos foi possível pela ação da Assessoria Ambiental do Porto de Rio Grande, que contactou as instituições envolvidas – Ministério da agricultura e abastecimento, Fepam, Vigilância Sanitária e Receita Federal. Estes órgãos avaliaram os produtos, liberaram e, no caso da Receita Federal e Vigilância, acompanharam a destinação final.

Os resíduos seguirão via rodoviária, por empresa cadastrada no órgão ambiental, para os aterros sanitários classe dois (produtos não inertes, que reagem com água, liberam gás, mas sob controle, não são perigosos), e classe um (produtos perigosos). O aterro classe dois fica em Sapucaia do Sul e o de produtos perigosos está sediado em Gravataí-RS. (*Jornal Agora*, 10 dez. 2002, p. 3).

#### **NAVIO ENCALHA NO CANAL DE ACESSO AO PORTO NOVO**

O navio “Star Hoyanger”, de bandeira norueguesa, encalhou no canal de acesso ao Porto Novo na madrugada de 11 de abril de 2003. A embarcação encalhou por volta das 4 horas, quando manobrava para entrar e atracar de popa no cais comercial para operar. Conforme explicou o técnico da Suprg, ao girar o navio saiu fora do canal, bateu na bóia um e as amarras (que são de aço) da bóia se enrolaram no hélice, fazendo a máquina do navio parar. Na hora do acidente, a velocidade do vento era de 60 quilômetros por hora. O “Star Hoyanger”, de 199,9 metros de comprimento e 31 de largura, estava vazio. Procedente de Gibraltar, ele entrou no porto rio-grandino para carregar 2000 toneladas de celulose e 567 toneladas de madeira. (*Jornal Agora*, 12-13 abr. 2003, p. 3).

#### **CAPITANIA INVESTIGA ACIDENTE NO NAVIO “GURUPÁ”**

A Capitania dos Portos abriu inquérito para apurar as causas do incêndio ocorrido na sala de compressores do navio “Gurupá”, quando a embarcação estava fundeada fora da Barra de Rio Grande, aguardando para entrar no Píer da Petrobras. Um compressor e a canalização da sala de compressores explodiram, rasgando as laterais do compartimento. A canalização na ocasião também se partiu. O “Gurupá” estava carregado com 4000 toneladas de GLP (gás de cozinha), e veio de Bahía Blanca, Argentina, e seria descarregada no Píer Petroleiro (Píer da Petrobras). De acordo com a Capitania dos Portos, o gás é armazenado nos tanques e sua pressão é diminuída para baixar a temperatura e deixá-lo em forma líquida. No momento de carregamento ou transferência para outra embarcação, o sistema de compressores dá a pressão necessária à adequação do gás para a operação. E é possível que tenha ficado um pouco de gás na canalização que, em contato com alguma faísca, tenha provocado o incêndio e a explosão da tubulação. O gerente do Píer, Marcelo Martinelli, explicou que o compartimento é dimensionado para abrir em situação de pressão, evitando problemas mais sérios. Para tal “é considerado uma área de sacrifício”. (*Jornal Agora*, 8 jul. 2003, p. 3).

#### **DRAGAGEM JÁ RETIROU 564 MIL METROS CÚBICOS DE LAMA**

Conforme levantamento da Suprg em 2003, com vistas a necessidade de dragagem do canal de acesso ao porto rio-grandino, as dragas que realizaram o trabalho, retiraram do fundo do canal de acesso ao porto em torno de 564 mil metros cúbicos de sedimentos (lama). A execução do serviço exigiu a realização de 150 viagens para despejo do material dragado em alto-mar, a dez quilômetros



da costa. A lama retirada foi de um só ponto do canal, por apresentar situação de assoreamento mais crítica. As condições de desassoreamento foram difíceis devido a partes de navios e barcos de pesca que se soltavam e se misturavam a lama no fundo do canal. De acordo com o superintendente da Suprg, este lixo (restos de navios, embarcações, sucatas de ferro, aço etc...) não foi despejado em alto-mar como os demais sedimentos retirados pelas dragas, mas foi recolhido e colocado em local adequado. (*Jornal Agora*, 15 jul. 2003, p.3).

#### **MINISTÉRIO PÚBLICO, IBAMA E GOVERNO TENTAM AJUSTAR UM PLANO DE DRAGAGEM**

O Ministério Público Federal e Estadual buscou, junto com os governos estadual, municipal e Federal, através de diversos órgãos públicos, ajustar um planejamento de dragagem para o Porto do Rio Grande, para vários anos, evitando que a cada nova dragagem fosse necessário um estudo e licenciamento ambiental. Justificando que esta licença específica muitas vezes atrasa o trabalho, devido a necessidade de novos estudos e acompanhamentos técnicos. Os dois promotores decidiram reunir os órgãos governamentais envolvidos buscando uma forma de obter licença de operação para longo tempo, reduzindo custos e evitando perda de tempo no trabalho e, conseqüentemente, outros problemas decorrentes destes. Houve reunião em Rio Grande, entre os MPs, a Suprg, Prefeitura de Rio Grande, Fepam e Ibama. A Suprg demonstrou as preocupações relativas ao gerenciamento ambiental do porto e mostrou os estudos técnicos, inclusive o suporte técnico fornecido pela Fundação Universidade do Rio Grande – Furg, a cada dragagem. Se for ampliado o convênio de monitoramento e a Furg propiciar o suporte técnico, conforme o promotor Simões Pires, o Ibama aceitará conceder licenciamento por tempo mais longo, informando condicionantes para dragagens de emergência ou de manutenção. A possibilidade de formalidade de um Termo de Conduta entre os órgãos envolvidos foi apresentado dia 27 de abril de 2004, pelo Ministério Público, Prefeitura e Suprg ao Secretário Estadual de Transportes. Em pelo menos 60 dias, a Secretaria dos Transportes e a Suprg irão apresentar novos dados técnicos e deverá ocorrer um acordo, suspendendo as duas ações que tramitam nos MPs, referentes a dragagens. (*Jornal Agora*, 28 abr. 2004, p. 3).

#### **ÁGUA DE LASTRO FOI TEMA DE PALESTRA NO PORTO**

A Suprg promoveu em 09 de junho de 2004, na sala de reuniões de sua sede, uma palestra sobre controle de água de lastro, ministrada pela técnica Marestela Schneider, da Gerência Geral de Portos, Aeroportos e Fronteiras da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), que é especialista no assunto, e foi dirigida a toda comunidade portuária, órgãos públicos, agentes marítimos e outros agentes envolvidos na operação portuária e navegação.

Conforme o assessor ambiental da Suprg na ocasião, Celso Corradi, trata-se de um tema em discussão junto à Organização Marítima Internacional (IMO) devido a seu potencial de contaminação por agentes patogênicos e exóticos que pode levar de um país para outro. Enfatiza que, internacionalmente, é um dos maiores problemas em relação a questões de saúde e meio ambiente, pois atua como agente transmissor de doenças e como vetor na disseminação de organismos exóticos. A água de lastro é utilizada pelas embarcações para manter a estabilidade e a manobrabilidade durante suas viagens entre portos e continentes. Normalmente, ao chegar a um porto o navio descarta a água de lastro, que pode transportar organismos que contaminam as águas em que é lançada. O objetivo da palestra foi prestar esclarecimentos sobre o assunto e os procedimentos já testados pela Anvisa para o enfrentamento do problema, objetivando a adequação do porto rio-grandino às normas da legislação internacional determinadas pela IMO. Corradi, disse que a partir de então esta água terá que ser testada antes do descarte. “Se for água do oceano poderá ser liberada. Do contrário não”, relatou.

A Anvisa desenvolveu, no ano passado, um método para o enfrentamento do problema, com procedimentos práticos para detecção dos contaminantes e identificação da origem da água. Conforme o assessor técnico da Suprg, Newton Quintas, é um método a ser aplicado antes de o navio entrar no porto e que foi testado em nove portos brasileiros, incluindo o de Rio Grande. (*Jornal Agora*, 8 jun. 2004, p. 5).

#### **MANCHA DE ÓLEO NO CANAL MOBILIZA MARINHA**

Em 07 de dezembro de 2004, o aparecimento de uma mancha de óleo no canal, em parte da área do cais da Estação Naval de Rio Grande (ao lado do Porto Novo), mobilizou militares da marinha nesta data. A descoberta da mancha foi feita pelos militares, que imediatamente iniciaram o monitoramento do local e adotaram medidas para minimizar qualquer dano ambiental que pudesse ocorrer. A equipe da Transpetro (do cais da Petrobras) que integra o Plano de Auxílio Mútuo (PAM), foi chamado e colocou barreiras de contenção em volta da área atingida. A Marinha contratou dois caminhões com bombas de sucção para fazer o recolhimento do produto misturado com água, que depois será levado para tanques de resíduos da Transpetro, Suprg, e Refinaria Ipiranga. A assessoria ambiental da Suprg, acompanhou as ações. (*Jornal Agora*, 7 dez. 2004, p. 3).

### **BRASIL FIRMA ACORDO SOBRE ÁGUA DE LASTRO**

O governo brasileiro aderiu à Convenção Internacional sobre Controle de Água de Lastro e Sedimentos de Navios, em Londres, 25 de fevereiro de 2005. O Brasil foi o segundo país a assinar o acordo que visa a reduzir a introdução de espécies exóticas através do despejo de água de lastro em ecossistemas diferentes. O plano de controle pretende determinar que a troca da água de lastro seja feita em alto-mar, no mínimo a 200 milhas de distância da costa ou a 200 metros de profundidade. Além disso, a substituição deverá ser feita por três vezes durante a viagem, pois assim será possível alcançar 95% da eficiência. A nova Convenção, discutida há mais de 10 anos, atende às preocupações do Brasil, especialmente quanto aos padrões de controle, biologicamente mais rigorosos. O maior problema do país, em relação a espécies invasoras, é o mexilhão dourado, um pequeno molusco originário da Ásia. A espécie foi detectada na América do Sul pela primeira vez em 1991, no porto de Buenos Aires. Em 1998, foi observada a presença no delta do rio Jacuí, em frente ao porto de Porto Alegre. Em pouco tempo o mexilhão se disseminou, mesmo contra a correnteza, por várias outras bacias hidrográficas da Argentina, do Paraguai e do Brasil.

Já foram detectadas espécimes próximos a Corumbá (MT), em pleno pantanal mato-grossense. A facilidade do mexilhão de se fixar no casco de barcos aumenta o risco e que ele seja transportado para a bacia hidrográfica do rio Amazonas. Além dos padrões de controle de espécies invasoras, foram incluídas exigências de controle de patógenos, vírus e bactérias que podem produzir doenças. Há suspeitas de que o vibrião do cólera tenha sido introduzido no Brasil e no Golfo do México por água de lastro. (Jornal *Agora*, 4 fev. 2005, p. 5).

### **EDUCAÇÃO AMBIENTAL: PORTO TREINA NOVA TURMA DE FUNCIONÁRIOS**

A Suprg através do Programa de educação ambiental, está promovendo, no armazém A-5 do Porto Velho, o treinamento obrigatório de 60 horas para a sua segunda turma de funcionários, entretanto, o objetivo é permitir que todos os funcionários recebam o treinamento. O curso ministrado por técnicos ligados ao Mestrado de Educação Ambiental da Furg, tem como temas noções sobre gestão ambiental, principalmente na área de gastos de recursos (energia, água, combustível, material de escritório, entre outros) reciclagem de resíduos sólidos e o ecossistema. O programa de Educação Ambiental lançado em 8 de abril de 2005, possui quatro linhas de ação, sendo a primeira centrada nos funcionários e comunidade portuária (operadores, prestadores de serviços e empresas); em segundo, estudantes da rede municipal de ensino; em terceiro, a comunidade situada nas proximidade do Porto Organizado; e por último, os alunos participantes do Projeto Escola no Porto.

Até a presente data, a Suprg, promoveu três cursos de treinamento. O primeiro foi realizado com um grupo de oito guias de turismo que integram o projeto escola no Porto. Através dele, são atendidos mais de oito mil alunos por ano interessados em conhecer o porto rio-grandino, eles participam de palestras e visitas orientadas. O segundo curso capacitou mais de 20 funcionários da Suprg e o terceiro foi destinado aos professores da rede estadual de ensino (escolas próximas as zonas do Porto Organizado). (Jornal *Agora*, 13 jul. 2005, p. 3).

### **CAPITANIA APURA CAUSAS DE ACIDENTE COM NAVIO**

O acidente aconteceu quando o navio deixava o porto rio-grandino no dia 25 de outubro de 2005. O “King Duckling” (de bandeira panamenha) desatracou do terminal da Bianchini<sup>311</sup>, onde recebeu 51 mil toneladas de farelo de soja e nas proximidades da saída dos Molhes da Barra teve uma pane elétrica que ocasionou a perda de propulsão e de governo do navio, que apagou. A embarcação foi direcionada para o lado direito e ancorada. No momento em que era retirada pelo rebocador, como havia saído fora do canal, chegou a encalhar.

A Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul abriu inquérito administrativo para averiguar as causas do acidente ocorrido com o navio “King Duckling”. De acordo com informações do capitão dos portos do Rio Grande do Sul, capitão-de-mar-e-guerra Delfos Polycarpo Damião, “foi um encalhe de pequenas proporções e rápido, pois os rebocadores o puxaram e ele saiu em seguida”. O navio foi rebocado e levado para o cais do terminal Tergrasa<sup>312</sup>. A Capitania dos Portos determinou à agência responsável pelo navio que providenciasse a inspeção do casco, feita por mergulhadores, para verificar se havia alguma avaria e que a empresa classificadora mandasse vistoriadores para ver se o “King Duckling” já estava com as máquinas em condições seguras para navegação. Assim que o navio estivesse em condições normais, a Capitania dos Portos, após ouvir o comandante do navio, o chefe de máquinas, o timoneiro e o prático da Barra que estava a bordo, liberaria o navio para seguir viagem. (Jornal *Agora*, 27 out. 2005, p. 3).

<sup>311</sup> Terminal privado do Porto Organizado do Rio Grande.

<sup>312</sup> Terminal privado do Porto Organizado do porto do rio Grande.

### **PORTO RIO-GRANDINO IMPLANTARÁ AGENDA AMBIENTAL PORTUÁRIA**

A agenda ambiental portuária é um instrumento do Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro e Marinho (Gercon) e tem como objetivo adequar os portos nacionais aos novos padrões ambientais vigentes no país. A implantação da Agenda em Rio Grande, que reunirá convidados da área portuária e de órgãos públicos municipais, estaduais e federais, é uma das condicionantes da renovação da Licença de Operação do Ibama, concedida em 21 de outubro de 2005.

Conforme o assessor ambiental da Suprg, Celso Corradi, após este primeiro encontro de 16 de janeiro de 2006, serão realizados outros encontros, que visam a discutir com os participantes os procedimentos a serem adotados em relação ao meio ambiente portuário. “O porto do Rio Grande está priorizando o meio ambiente, o que nos coloca na vanguarda desta área em relação aos demais portos brasileiros e essa é mais uma das etapas que estamos iniciando”, salientou.

A implantação da agenda em Rio Grande é uma iniciativa do Ministério do Meio Ambiente (MMA), que pretende ampliar a experiência para os outros portos brasileiros. A iniciativa conta com o apoio da Suprg, do Ibama, Fepam e do Programa de Manejo Integrado do Estuário da Lagoa dos Patos – Programa Costa Sul. (*Jornal Agora*, 16 jan. 2006, p. 5).

### **SUPRG É MULTADA PELO IBAMA EM R\$ 150 MIL**

A fiscalização do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) autuou a Suprg por autorizar uma obra irregular e por causar dificuldades à fiscalização. De acordo com o analista ambiental do Ibama de Pelotas, Luis Eduardo Torma Burgueño, que presta apoio ao escritório regional do Ibama em Rio Grande, foram feitos dois autos de infrações e definida multa de R\$ 150 mil à Suprg. Conforme ele, os autos de infração se referem à uma obra de enrocamento iniciada pela Praticagem da Barra na raiz do Molhe Oeste, que é uma área de preservação permanente e de responsabilidade da Suprg, e ao fato de a fiscalização ter sido dificultada. Ele observa que a obra estava sendo feita sem licenciamento ambiental, pois a Praticagem tinha licença apenas para instalar uma antena no local. O Ibama abriu um processo administrativo, no qual a Suprg deverá apresentar defesa. Ele salientou que o porto é o gestor da área e deveria zelar por ela. Burgueño disse ter consultado a Fepam, constatando não haver licença de operação para o serviço.

O assessor ambiental da Suprg, Celso Corradi, entende que se trata de uma obra de realocação da torre de monitoramento da Praticagem e recuperação do enrocamento, a qual também prevê a manutenção dos marismas daquela região, “que é de preservação permanente e será preservada”, salientou. Ele afirma que há licença da Fepam, pois “uma das exigências da Suprg para autorizar a obra é a autorização da Fepam”, concluiu. (*Jornal Agora*, 29-30 jul. 2006, p. 3).

### **NAVIO ENCALHA EM ÁREA DE FUNDEIO DO PORTO**

O navio “Great Mary”, de bandeira das Ilhas Marshall, encalhou em 16 de julho de 2007, na área de fundeio Alfa do porto organizado do Rio Grande. O navio estava fora da Barra aguardando para entrar em um terminal do Porto de Rio Grande e descarregar matéria-prima para fertilizantes. Como estava com pouco combustível e água, entrou na área do porto organizado, para abastecer e receber água e fundeou na área Alfa. Em seguida, a força da correnteza o deslocou da área de fundeio para o lado, onde há mais areia, e ele encalhou. A embarcação veio da Espanha e estava carregado com 31 mil toneladas de matéria-prima para fertilizantes. As primeiras vistorias não identificaram nenhuma avaria no navio, entretanto a Capitania dos Portos está averiguando o incidente. (*Jornal Agora*, 17 jul. 2007, p. 3).

### **DERRAMAMENTO DE URÉIA NA BR-392 CAUSA 12 ACIDENTES EM APENAS DOIS DIAS**

O transporte de uréia na área portuária rio-grandina está se tornando um grave problema. Segundo a Polícia Rodoviária Federal, em apenas dois dias já aconteceram 12 acidentes no trecho da BR-392, entre o Porto Novo e a Ponte dos Franceses, sendo que uma das pessoas envolvidas sofreu traumatismo craniano. O superintendente da Suprg, informou que já está tomando as providências que lhe compete, não autorizando mais a saída de caminhões do porto com carga acima do limite. O chefe da Divisão de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Porto, Celso Corradi, entende que a qualidade dos veículos contribui para o problema. Por isso, adiantou que os operadores portuários serão notificados quanto ao estado dos caminhões contratados para o transporte. Em reunião com várias autoridades, Executivo municipal, representantes da Suprg e da Ecosul – responsável pela manutenção da pista, policiais, entre outras autoridades, os presentes concordaram que a primeira medida será o pedido de licença à Fepam, por parte da Ecosul, para a lavagem com vassoura mecânica daquele trecho da pista, bem como a será solicitado ao órgão ambiental o tipo de produto que poderá ser utilizado para retirada da crosta de uréia existente no concreto (da via). Nas reuniões posteriores, a intenção é convidar também os representantes do sindicato e da cooperativa dos caminhoneiros. (*Jornal Agora*, 27 dez. 2007, p. 3).

### **CAPITANIA OUVI TRIPULANTES DO ARC**

Dentro do inquérito que apura as causas do rompimento das espigas (cabos de amarração) do navio de bandeira panamenha “Navios ARC”, a Capitania dos Portos ouviu, depoimentos do comandante da embarcação do imediato e de um segundo oficial. Conforme o tenente Rubem Dario, Chefe do Departamento de Segurança do Tráfego Aquaviário, da Capitania dos Portos, eles reconhecem que os cabos se partiram, mas não definiram o que causou o rompimento. Uma espiga se rompeu e forçou outras três, que também se partiram. Outras duas tiveram que ser soltas para não se romperem. Em função da ruptura das espigas, a embarcação, que estava atracada no cais da Tergrasa recebendo soja, atravessou o canal de acesso e encalhou em um banco de areia, na lateral do canal. Com ação de rebocadores, ela foi desencalhada retornou ao terminal da Tergrasa para completar a carga. Sendo que estava com 10.800 toneladas de soja e a carga total a ser recebida era de 13 mil toneladas. Segundo Rubem Dario, o interior do navio não apresentou nenhum indicio de problemas. O navio de 189 metros de comprimento e 40 pés de calado, teve seu carregamento concluído, porém ficou atracado no cais da Tergrasa retido pela Capitania, mesmo porque, devido ao seu tamanho, não havia outro local para ele içar dentro da área portuária e ele não podia sair do porto. (Jornal *Agora*, 14 set. 2007, p. 3).

### **NAVIO ENCALHA E SOFRE AVARIAS NA PRAÇA DE MÁQUINAS**

Devido ao rompimento dos cabos de amarração, o navio graneleiro “Voge Prosperity”, de bandeira liberiana, se soltou do cais do terminal da Termasa e, com a força da correnteza marítima, foi deslocado para o lado leste do canal de acesso ao porto, onde encostou no fundo do canal e encalhou. O encalhe foi resolvido em seguida com o auxílio de rebocadores, mas a embarcação permaneceu no local, flutuando e com apoio de dois rebocadores. Isso porque, quando foram ligados os motores, o navio, de 225 metros, apresentou problemas na praça de máquinas. Conforme o Capitão dos Portos, houve alagamento na praça de máquinas proveniente de duas válvulas da rede (tubulação) de lastro, o que provavelmente provocou a parada dos motores. Após a recuperação das condições mínimas do navio, com reparo dos seus motores e o controle do alagamento, o navio foi conduzido ao terminal da Termasa. O “Voge Prosperity” voltou a atracar no cais da Termasa para concluir operação de carregamento de 57 mil toneladas de soja e receber os reparos definitivos. (Jornal *Agora*, 10 out. 2007, p. 3).

### **ACIDENTE COM O NAVIO DE CONTAINERS “MONTE SARMIENTO”**

O acidente ocorreu no dia 22 de janeiro de 2008, quando o cargueiro de bandeira alemã se preparava para atracar no Terminal de Containers (Tecon) e bateu com o casco no cais, fazendo uma fissura, por onde vazou o óleo. Imediatamente o Porto de Rio Grande acionou os técnicos do Seamb (Serviço de Emergência Ambiental da FEPAM), o Plano de Auxílio Mútuo (PAM) do município e a Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul. Em aproximadamente uma hora a fissura no casco já estava fechada e o vazamento contido.

Barreiras com bóias absorventes que retém óleo cercaram toda a área em torno do acidente. Por indicação da equipe da Fepam, foram colocadas ainda barreiras de contenção para segurar o óleo que por ventura escapasse da primeira barreira impedindo seu alastramento.

Conforme informado pelo comandante do navio à Capitania dos Portos, teriam caído na água, na área do cais do Tecon, em torno de 1.000 litros de óleo combustível, mas uma avaliação melhor deve ser feita após a retirada total do produto vazado.

A operação foi acompanhada pela Capitania dos Portos e por técnicos do Serviço de Emergência Ambiental (Seamb) da Fundação Estadual de Proteção Ambiental (Fepam). O oceanólogo Lauro Barcelos, diretor do Museu oceanográfico da Furg e do Centro de Recuperação de Animais Marinhos (Cram), informou que o óleo combustível não atingiu áreas adjacentes e que não houve impacto na fauna. Devido ao acidente, o cais do mencionado terminal foi interditado por tempo indeterminado. SEAMB atende acidente com cargueiro em rio Grande. Disponível em [http://www.sema.rs.gov.br/conteudo.asp?cod\\_menu=4&cod\\_conteudo=4525](http://www.sema.rs.gov.br/conteudo.asp?cod_menu=4&cod_conteudo=4525) acesso em 27 de março 2010

### **PORTO E ECOSORB INAUGURAM BASE DE PRONTIDÃO 24 HORAS**

O Porto do Rio Grande e a Ecosorb, empresa especializada em gestão de sustentabilidade e gestão comportamental do País, anunciam a instalação em 26 de fevereiro de 2008, de uma base de prontidão 24 horas para atender às demandas dos clientes gaúchos comprometidos com a preservação do meio ambiente. “Esta parceria com a Ecosorb é muito importante, pois nos permite oferecer treinamento ambiental às comunidades da região e aos clientes do porto para reforçar a atuação pró-ativa em termos de prevenção, assim como atendimento praticamente imediato ao ser identificada uma ocorrência”, explica Celso Corradi, Chefe da Divisão do Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Porto do Rio Grande. Segundo o chefe da Ecosorb, foi assinado um Termo de Permissão de Uso do Espaço, além de um acordo para revisão do plano de emergências com o Porto do Rio Grande. A base de prontidão da Ecosorb, no Porto do Rio Grande,

está estruturada com o que há de mais moderno em produtos e equipamentos de combate a vazamentos de óleo e produtos químicos no mar, além de contar também com viaturas e embarcações preparados para operações de emergências. Além da estrutura física e operacional, a base instalada no Porto do Rio Grande, assim como as outras nove da Ecosorb, distribuídas em oito estados brasileiros, funciona dentro de novos conceitos em termos de gestão ambiental. (Jornal *Agora*, 25 fev. 2008, p.11).

#### **PORTO COMEÇA TREINAMENTO PARA PLANO DE CONTINGÊNCIA DA GRIPE AVIÁRIA**

A Suprg, apresentou, dia 28 de fevereiro de 2008, na sala de reuniões de sua sede, à comunidade portuária o seu Plano de Contingência da Gripe Aviária, visando conscientizar e esclarecer sobre os riscos e o controle de uma possível pandemia de Influenza Aviária. O treinamento ocorreu pela manhã e à tarde. O evento contou com a participação de técnicos da Secretaria Especial de Portos (SEP), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), e da Universidade Federal de São Paulo, que são responsáveis pela implantação do Plano de Contingência nos dez portos brasileiros eleitos prioritários pelo governo federal.

Além da capacitação dos trabalhadores da área portuária, o plano prevê a aquisição de equipamentos para os portos, como o autoclave, que deverá ser adquirido ainda no primeiro semestre de 2008, raio-X, área de isolamento (caso seja detectado a presença do vírus) e profissionais altamente qualificados para atuar neste ramo. O Brasil não registrou nenhum caso de gripe aviária, conforme Monica Nunes representante da SEP, mas o governo federal decidiu se precaver para evitar a entrada do vírus. Dessa forma, através de Decreto de 24 de outubro de 2005 foi instituído o Grupo Executivo Interministerial (GEI) sob coordenação do Ministério da Saúde, com a finalidade de acompanhar e propor medidas emergenciais necessárias para a implantação do Plano Brasileiro de preparação para uma pandemia Influenza. Assim, surgiu a necessidade da elaboração, pelos portos, dos planos específicos, considerando que na área portuária circulam diversos tipos de mercadorias e um contingente das mais variadas regiões do mundo. (Jornal *Agora*, 1-2 mar. 2008, p. 3).

#### **NAVIO PETROLEIRO FICOU 60 HORAS ENCALHADO FORA DOS MOLHES**

Depois de 60 horas encalhado fora dos Molhes da Barra do Rio Grande, o navio petroleiro "United Ambassador", de bandeira liberiana, desencalhou de forma natural. O clima mudou, a maré subiu e o navio voltou a flutuar com meios próprios. O petroleiro de 228 metros de comprimento, carregado com 55.160 toneladas de condensado de petróleo, encalhou quinta feira dia 28 de fevereiro de 2008. O encalhe ocorreu no momento em que a embarcação, com práctico a bordo, fazia manobra para entrar na Barra e dirigir-se ao Píer Petroleiro da Transpetro. O petroleiro estava com velocidade reduzida, devido às ondas e correnteza fortes e vento de aproximadamente 45 km por hora, que ocorriam na ocasião, segundo a Capitania dos Portos. A Capitania chegou a solicitar ao armador que providenciasse, com brevidade, junto a empresas especializadas, um estudo da situação do navio e um plano de desencalhe. A intenção era estabelecer condições que mantivessem a segurança da navegação, do navio, dos 24 tripulantes e a operacionalidade do porto. Também que minimizasse os riscos ao meio ambiente. Assim que for atestada a integridade do casco, o navio poderá entrar no porto e atracar no Píer Petroleiro da Transpetro para operação de descarga. A Capitania dos Portos abriu inquérito administrativo para averiguar as causas do encalhe. (Jornal *Agora*, 3 mar. 2008, p. 3).

#### **DERRAME DE ÓLEO DO NAVIO "AQUA MARINA"**

No final da tarde do dia 18/03/2008, um derramamento de óleo diesel foi detectado junto ao cais do Porto Novo. A suspeita é de que o óleo seja proveniente do navio Aqua Marina, do Panamá, única embarcação encontrada no local no horário em que a mancha foi constatada. O Aqua Marina carregava sal grosso no cais do porto quando foi notada a presença de óleo.

Imediatamente, técnicos de segurança da Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG), ligado ao setor de Meio Ambiente, acionaram a empresa Ecosorb - especializada em tecnologias de proteção ambiental e que recentemente inaugurou sua base de prontidão 24 horas no armazém A-5 do Porto Novo. Sua estrutura é voltada ao atendimento de acidentes com implicações ambientais emergenciais, provocadas por acidentes operacionais gerados pela atividade portuária.

Segundo o técnico de segurança da SUPRG, Augusto Pereira, a estimativa é de que cerca de 2,5 mil litros de óleo tenham sido derramados. O derramamento no Porto Novo já havia sido contido no final da noite. No entanto, os técnicos permaneceram trabalhando no local durante a madrugada. Uma bomba sugadora auxiliou o trabalho de retirada do óleo. Além da Ecosorb, a Fepam e o Ibama foram comunicados do acidente, dirigindo-se também ao Porto Novo.

Além do vazamento de óleo constatado junto ao cais do Porto Novo, na mesma data, os técnicos de segurança da SUPRG notaram também a presença de uma mancha de óleo às margens

do Saco da Mangueira. Após contato com os moradores daquele local, os técnicos do porto confirmaram a suspeita, já que os pescadores notaram a existência de óleo junto às redes de pesca.

Augusto Pereira explicou que as equipes técnicas atuam no local desde o aparecimento da mancha, que ainda não teve sua dimensão divulgada. (Fonte: Divisão de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho do Porto do Rio Grande).

### **PAÍSES DEVEM BUSCAR ENERGIAS ALTERNATIVAS PARA REDUZIR IMPACTOS AMBIENTAIS, ALERTA PESQUISADOR**

O diretor do Museu Oceanográfico do Rio Grande, Lauro Barcellos, alertou, em entrevista, para a necessidade dos países investirem em energias alternativas. Em relação a mudança da matriz energética mundial, Barcellos é totalmente contra a utilização da energia nuclear. “É necessário evitar a energia nuclear pelos potenciais perigos que ela oferece. Seria importante buscar mais a utilização da energia solar, da energia dos ventos, as marés e correntes e do hidrogênio. Na Islândia, já foram lançadas embarcações movidas a hidrogênio, cujo escapamento libera água”, disse o pesquisador. Para o Diretor do Museu Oceanográfico, os oceanos estão mais ácidos devido ao excesso de CO<sub>2</sub> (dióxido de carbono) na atmosfera e outros meios de poluição como derramamento de óleo pelos grandes petroleiros. O excesso de CO<sub>2</sub> na atmosfera faz com que os oceanos absorvam mais desse gás, o que aumenta a acidez da água. A mudança já arruinou 60% dos bancos de corais do planeta. A preocupação de Barcellos tem fundamento. Um relatório da Organização Marítima Internacional (IMO) divulgado no ano passado, estima que as emissões da frota global de navios aumentariam nos próximos 20 anos. Segundo a IMO, a frota mundial atualmente, é composta por 70 mil navios e consome aproximadamente 200 milhões de toneladas de combustível ao ano, e as projeções não são otimistas: até 2020 as emissões dos navios podem crescer até 72% se ações não forem tomadas.

“É preciso encontrar um caminho que melhore o comportamento das pessoas, precisamos no educar para interagir de forma mais cuidadosa com a natureza, principalmente com os oceanos. É um crime despejarmos tanto lixo no mar. Nós, que estudamos Oceanografia, sabemos que existe um limite de suportabilidade, tanto que em muitas áreas do oceano já não há mais vida. As zonas costeiras do Brasil são desordenadamente ocupadas e devastadas, assim, suas riquezas não são utilizadas de forma a favorecer o meio”, frisou Barcellos que concluiu com um exemplo – a situação dos albatrozes – “A poluição que chega aos mares, contamina os peixes e lulas que são o alimento dos albatrozes que por sua vez acumulam em seus corpos a gordura oriunda desta alimentação, nesta gordura, poluentes como: organoclorados – inseticidas DDT e dieldrin, os bifenis policlorinados ou PCBs e as dioxinas são solubilizados e quando os albatrozes usam esta gordura para suas funções vitais, os poluentes armazenados entram na corrente sanguínea. Albatrozes morrem por intoxicação aguda e as substâncias tóxicas são incorporadas na gema do ovo, afetando o desenvolvimento da casca do ovo, do embrião e do filhote. Toda esta imensa tragédia acontece longe dos nossos olhos, de forma invisível, nas ilhas, onde estas raras e belas aves se reproduzem”, disse o pesquisador. (Jornal *Agora*, 16 jun. 2008, p. 6).

### **PORTO E FURG CONSTROEM RELATÓRIO DO MONITORAMENTO AMBIENTAL**

Cerca de 50 técnicos da Suprg e da Universidade Federal do Rio Grande estiveram reunidos para juntos elaborarem o relatório de monitoramento ambiental do porto rio-grandino, referente aos seis primeiros meses do ano de 2008. O 3º Workshop de Monitoramento Ambiental reuniu profissionais dos laboratórios de Gerenciamento Costeiro, Hidroquímica, Hidrofísica, Geociências, Microcontaminantes Orgânicos, Ictiofauna da Furg, do Museu Oceanográfico e da Divisão e Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Porto do Rio Grande (DMASS). Cada laboratório apresentou os resultados de suas análises feitas a partir do monitoramento que é realizado mensalmente, sendo constatado que todos os índices estão dentro da normalidade, de acordo com os parâmetros específicos previstos na legislação vigente. Após as apresentações de cada laboratório, o grupo reuniu-se para discutir, cruzando informações, e elaborar o relatório de monitoramento ambiental do primeiro semestre de 2008 para posterior envio ao órgão ambiental competente – Ibama.

Conforme o chefe da DMASS, Celso Corradi, o evento é uma das atividades integrantes do Programa de Gestão Ambiental do porto rio-grandino, sendo de grande importância para a obtenção de dados referentes ao meio ambiente portuário. “Poucos portos brasileiros tem informações como o nosso. Temos técnicos que possuem dados de dez anos de trabalho amostral sobre a pesca”, destacou Corradi.

Para o coordenador do Programa de Monitoramento Ambiental, Professor Dr. Milton Asmus, do laboratório de Gerenciamento Costeiro, o porto rio-grandino possui um trabalho referencial para os demais portos brasileiros na área de monitoramento ambiental, contando com um dos maiores bancos de dados referentes ao meio ambiente portuário do País. “Nosso monitoramento abrange todas as áreas do Porto Organizado do Rio Grande, incluindo o Porto Velho, Porto Novo, São José do Norte, canais e bacias de evolução”, salientou. (Jornal *Agora*, 15 set. 2008, p. 6).

### **CONDIÇÕES CLIMÁTICAS OCASIONAM O DESLIGAMENTO DE DUAS PLANTAS DA YARA BRASIL<sup>313</sup>**

No dia 17 de junho de 2009, a empresa de fertilizantes Yara Brasil desligou duas de suas três plantas do parque industrial, localizado na Barra do Rio Grande. Segundo as informações, o desligamento foi realizado após pedido por parte da estação de monitoramento do ar, mantido pelo Centro de Indústrias do Rio Grande (Cirg). A estação fica situada junto ao Corpo de Bombeiros do Trevo de acesso a cidade de Rio Grande, à margem da BR-392. A primeira planta foi desativada durante a manhã, quando técnicos da estação informaram a empresa sobre a mudança do vento e das condições atmosféricas, o que dificultavam a dispersão da fumaça. Já no início da tarde, uma grande nebulosidade tomou conta de diversos pontos do Município do Rio Grande, o que ocasionou o desligamento da segunda planta, depois que um morador reclamou da presença excessiva de fumaça. O gerente geral da Yara Brasil, Daniel Casara, informou que o alerta da estação indicou mudanças tanto no vento quanto na pressão atmosférica, o que levaria os gases em direção à cidade. “A pressão impedia a dispersão da fumaça, a qual estava se encaminhando em direção ao Centro, também devido à condição do vento. Por isso, a Yara Brasil optou por desligar a primeira planta, a fim de evitar um desconforto à comunidade” afirmou. Quanto ao desligamento da segunda planta, o mesmo se deu devido a reclamação por parte de um morador.

Daniel Casara lembra que todas as emissões são controladas pela Fepam e se encontram dentro das especificações apontadas pelo órgão. No mesmo dia o Ministério Público Estadual, solicitou à Patrulha Ambiental da Brigada Militar que realizasse a medição do ar. O presidente do Cirg, Paulo Pinho, declarou que “a estação realiza medições diárias, sendo que o resultado é encaminhado através de relatórios a cada quatro meses aos órgãos reguladores como a Fepam. Um relatório explicando o ocorrido deve ser encaminhado pela empresa ao Porto do Rio Grande”. (Jornal *Agora*, 18 jun. 2009, p. 3).

### **LIXO NO PORTO: IBAMA AUTUA EMPRESAS E MINISTÉRIO PÚBLICO INVESTIGA O CASO<sup>314</sup>**

Em 01 de julho de 2009, uma reunião entre representantes do Ibama e da Alfândega de Rio Grande, trataram de assuntos pertinentes a carga de lixo importada por uma empresa de Bento Gonçalves – RS, e que chegou descrita como polímeros de etileno para reciclagem ao Porto do Rio Grande. Segundo o chefe da Alfândega no porto Rio-grandino, Marco Antônio Medeiros, os contêineres permanecem retidos no Tecon, e só serão liberados com destino e volta à Europa. “O Ibama intimou as empresas responsáveis, e o caso passa agora a ser investigado pelo Ministério Público Federal, contando sempre com o auxílio dos demais órgãos envolvidos”, ressaltou.

No interior dos contêineres estavam: banheiros químicos prensados, camisinhas, seringas, cartelas de remédios, pilhas e baterias, entre outros, além de material orgânico. A Alfândega da Receita Federal do Brasil no Porto do Rio Grande está investigando a operação de importação irregular. Em Caxias do Sul, há outros oito contêineres com esse tipo de lixo e, no Porto de Santos (SP), mais 16.

As 740 toneladas de lixo chegaram ao Tecon a partir do final de fevereiro até o final de maio deste ano, em oito embarques diferentes, com uma média de cinco contêineres em cada embarque. A descoberta deu-se após denúncia anônima à Receita Federal. A intenção da Alfândega é de fazer com que a empresa importadora devolva as 740 toneladas de lixo à origem, até para forçar as autoridades européias a tomarem providências para que esse tipo de prática desleal no comércio exterior não continue.

O Ibama tenta acordo entre as empresas para agilizar devolução do lixo inglês, no momento em que a carga foi descoberta, as cinco empresas envolvidas, no Rio Grande do Sul, foram multadas em R\$ 408,8 mil cada, o Ibama procurou o diálogo, visto que a importadora informa que deseja remeter os resíduos para a Inglaterra, mas não sabe como. “Pretendemos discutir esses empecilhos e tentar auxiliar para que o material seja remetido para lá o mais rápido possível. Como são vários envolvidos, cada um pode fazer sua parte. Se esse caminho não funcionar, vamos aplicar novas multas”, informou o chefe do escritório regional do Ibama em Rio Grande. E destaca ainda que, o recebimento da devolução é obrigatório, conforme estabelecido pela Convenção da Basileia, mas que há todo um procedimento a ser seguido.

A investigação da polícia federal objetiva apontar a responsabilidade criminal pela importação para que o Ministério Público Federal possa denunciar os responsáveis. O inquérito irá verificar como foi que esse lixo chegou nessa carga, se houve intenção de descarte e se as empresas importadoras

<sup>313</sup> Jornal *Agora*. Rio Grande, 18 jun. 2009. Quinta feira. p.. ano: 34 edição: 9356

<sup>314</sup> Jornal *Agora*. Rio Grande, 02, 09 e 15 jul. 2009. Quinta, Quinta, Quarta feira. p.5, p. 3 e p3. ano: 34 edições: 9367, 9373, 9378.

tenham conhecimento disso. E ele foi aberto com base no artigo 56 da Lei 9.605, de Crime Ambiental, no qual é estabelecido que “produzir, processar, embalar, importar, exportar, comercializar, fornecer, transportar, armazenar, guardar, ter em depósito ou usar produto ou substância tóxica, perigosa ou nociva à saúde humana ou ao meio ambiente, em desacordo com as exigências estabelecidas em leis ou nos seus regulamentos”, é considerado crime. (Jornal *Agora*, 2 jul. 2009, p. 5; 9 jul. 2009, p. 3; 15 jul. 2009, p. 3).

#### **ESTUDO DA FURG APONTA DRAGAGEM DO PORTO COMO UMA DAS CAUSAS DA LAMA NO CASSINO**

O Instituto de Oceanografia da Universidade Federal do Rio Grande (FURG) encaminhou dia 16 de julho de 2009, ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama), à Fundação Estadual de Proteção Ambiental (Fepam), à Prefeitura Municipal e à Superintendência do Porto (Suprg), um documento oficial com o resultado de uma pesquisa sobre a lama na praia do Cassino (município de Rio Grande – RS). A dragagem do porto foi apontada como causa do fenômeno, além das ações naturais. O documento da pesquisa foi finalizado em maio deste ano, e comparou a deposição de sedimentos desde 1980 com os verificados nos dias atuais. O estudo constatou que a dragagem provoca o lançamento de volumes mesmo pequenos num espaço de tempo curto no estuário, o que ocasiona o aumento dos bolsões de lama na beira da praia do Cassino.

O professor Lauro Júlio Calliari, que conduziu as pesquisas, ressaltou que a intenção com o estudo é a preservação ambiental. “A dragagem é fundamental para a economia da região. Sabemos que ela deve ser feita, mas de uma maneira correta. Não podemos aceitar a maneira como está. É preciso evitar ao máximo a produção de lama”, alertou Calliari.

Como a dragagem é imprescindível para a economia do Município, a comissão de pesquisadores tem algumas sugestões para o problema. A primeira é em relação às dragagens menores, que quando efetuadas na bacia do Porto podem descartar o material na Ilha do Terraplano de Leste ou em outras áreas propícias para isso. “Em vez desses sedimentos serem lançados embaixo d’água no estuário, poderiam ser lançados em terra, uma solução de menor impacto ambiental e não muito dispendioso”, explicou Calliari. Outra iniciativa apontada pelos pesquisadores, é o monitoramento frequente das operações de dragagem, com o objetivo de minimizar a produção de lama fluída resultante do processo de dragagem, mesmo quando feita fora da Barra. “Os produtos das dragagens maiores já estão sendo descartados em maiores profundidades e, em princípio, se as dragagens foram bem feitas, não apresentarão problemas” destacou Calliari.

Conforme Calliari, em 2005 o Instituto de Oceanografia realizou experimento em parceria com a Universidade Federal do Rio de Janeiro (Coppe/UFRJ) e o Naval Research Laboratory (NRL) da marinha norte-americana. O estudo conseguiu determinar a taxa de sedimentação (quanto deposita em um ano) vinda do estuário e que se acumularia naturalmente na praia. O resultado apontou o depósito de cinco centímetros de lama por ano, o que não explicaria toda lama que chega na praia. (Jornal *Agora*, 17 jul. 2009, p. 3).

#### **PORTO E FURG ASSINAM CONVÊNIO PARA EDUCAÇÃO AMBIENTAL**

O Superintendente do Porto do Rio Grande e o reitor da Furg assinaram, em 13 de outubro de 2009, convênio entre as duas instituições relativo ao Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande (ProEA-PRG). De acordo com o coordenador do Programa e professor da Furg, José Vicente Freitas, que esteve na assinatura do convênio, o programa se iniciou em 2005 como uma atividade piloto, que foi sendo ampliada e que serviu de referência para a criação de um programa nacional de Educação Ambiental para as unidades portuárias do país por parte do Ministério do Meio Ambiente (MMA). “Hoje outros portos brasileiros aderiram ao programa e seguem os passos do porto rio-grandino que foi pioneiro no País em sua implantação”, salientou Freitas. O convênio, com duração de 12 meses, podendo ser renovado por quatro anos, possibilitará a contratação de 11 bolsistas de graduação, mestrado e doutorado, a colaboração de professores da Furg e a aquisição de materiais de apoio.

O programa, que tem suas ações estruturadas em processos permanentes, continuados e articulados na formação de educadores e mobilizadores socioambientais, fundamentados na idéia de pessoas que aprendem participando, vem buscando agregar nas atividades propostas os diferentes atores sociais que estão inseridos no contexto da atividade portuária e na sua área de influência. Já alcançou e envolveu nas ações educativas, dirigentes, assessores, técnicos e servidores da Suprg, professores vinculados à rede estadual e municipal de ensino, líderes comunitários, pescadores, sociedade civil, guias de turismo e vereadores, entre outros. (Jornal *Agora*, 14 out. 2009, p. 3).



### **INCÊNDIO A BORDO DO NAVIO GRANELEIRO “DÜDEN”**

O navio mercante “Düden”, IMO nº 8005226, de bandeira da Turquia, saiu do porto de Harcourt, na Nigéria, com destino a Rosário, na Argentina, sendo que, nesse trajeto atracou para abastecimento (bunkering) no porto de Tema, em Gana (África).

No dia 22 de novembro de 2009, no período de 00:00 às 01:00 h, quando o navio se encontrava na Latitude 29° 58' 45”S e Longitude 047° 33'45”W, a cerca de 260 quilômetros (aproximadamente umas 140 milhas) través [em linha reta mar adentro] de Tramandaí – RS, iniciou-se um incêndio que atingiu totalmente a sua superestrutura (compartimentos habitáveis, cozinha, passadiço, workshop de solda, sala dos extintores do sistema fixo de CO2 etc.), desde o convés principal (main deck ou cargo deck) até o último convés superior (tijupá), resultando na morte de um dos seus tripulantes.

O Armador/Proprietário não se manifestou no sentido do salvamento do navio, que oferecia riscos à navegação. Em observação à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição das águas, a Marinha do Brasil expediu o Auto de Apreensão nº 001/09, datado de 03/12/2009, e o encaminhou ao Armador.

A Marinha rebocou o “Düden” até o porto do Rio Grande, fez a retirada do óleo que estava em seus tanques e mantém três homens de guarda no local em que ele está atracado. Se o navio for a leilão e a venda for efetivada, os recursos irão para os cofres da União.

O navio “Düden”, de bandeira turca, continua atracado no cais do Porto Novo do Rio Grande desde 11 de dezembro de 2009. Só mudou de lugar, devido à dragagem de manutenção do canal na área do cais público. Antes estava entre os cabeços 1 e 8 e agora está entre o 55 e o 63. A embarcação está apreendida pela Marinha do Brasil e segundo o imediato da Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul, com sede em Rio Grande, capitão-de-fragata Paulo Sérgio Chaves, caso o Armador/Proprietário não se manifeste em tempo hábil, a Capitania publicará notificação de que ele não se pronunciou, comunicará ao Consulado da Turquia, em Brasília, e irá instaurar o processo de perdimento.

Finalizado os prazos legais, será lavrada a certidão de perdimento e o navio irá a leilão. Para evitar a perda da embarcação, o proprietário precisa nomear um representante do “Düden” no Brasil para pagar as dívidas que tem com a Marinha, a Praticagem da Barra e a Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG), e providenciar a retirada do navio do porto rio-grandino. (Relatório do Acidente, disponível em: [https://www.dpc.mar.mil.br/cipanave/rel\\_acidentes/MVDuden/DUDEN\\_port.pdf](https://www.dpc.mar.mil.br/cipanave/rel_acidentes/MVDuden/DUDEN_port.pdf) acesso em 28 de abr. de 2010).

### **SUPRG RETIRA EMBARCAÇÃO AFUNDADA DO PORTO VELHO**

A Suprg em parceria com o consórcio CBPO e com a empresa Serra Morena, realizou, no final da tarde de quinta-feira 18 de fevereiro de 2010, a retirada da embarcação pesqueira “Macarius” que se encontrava afundada junto ao cais do Setor Oeste do Porto Velho, conhecido como Rincão da Cebola. A embarcação foi removida visando a evitar problemas ambientais e considerando que a Suprg está realizando no local obra de recuperação e reconstrução do cais. A Suprg recebeu notificação do Ministério Público Federal, que solicitou a remoção da embarcação devido aos problemas ambientais que a mesma poderia ocasionar. De acordo com a Lei nº 8.630/93 (Lei de Modernização dos Portos), o porto fica responsável pela retirada da embarcação, caso o proprietário não o faça. (Jornal Agora, 20-21 fev. 2010, p. 3).

### **SUPRG É MULTADA EM R\$ 1,5 MILHÃO POR ARMAZENAGEM DE PRODUTO TÓXICO**

O Escritório Regional do Ibama – Rio Grande, autou a Suprg, na tarde do dia 13 de abril de 2010, por manter tonéis com o produto químico Ascarel (bifenila policlorada), que é altamente tóxico, no armazém 5 do Porto Novo. Conforme informações do Chefe do Escritório do Ibama, Luiz Louzada, a Suprg foi multada em 1,5 milhão e tem prazo de 30 dias para providenciar destinação final adequada para o produto e o material contaminado (transformadores) encontrados no armazém. Os tonéis com Ascarel foi detectada pela equipe do instituto durante vistoria de rotina realizada no Porto Novo para averiguar o cumprimento das condicionantes relativas à licença ambiental do porto. Luiz Louzada, explicou que o Ascarel é uma substância proibida no Brasil desde 1981. E destaca, “esse produto não pode ficar armazenado em local inadequado e o armazém 5 fica a 20 metros da água. Tem que ser encaminhado a uma empresa licenciada para tratá-lo, torná-lo inerte”. A Suprg tem 20 dias para fazer sua defesa ou pagar a multa com 30% de desconto como determina a legislação. Luiz Louzada relata que este óleo encontra-se na lista dos poluentes orgânicos persistentes do Protocolo de Estocolmo. “O Ascarel é um óleo resultante da mistura de hidrocarbonetos, derivados de petróleo. É altamente nocivo a organismos vivos, sendo considerado cancerígeno e causador de danos irreversíveis ao sistema nervoso central. Este óleo, sendo líquido, pode contaminar facilmente corpos hídricos superficiais e subterrâneos”, explicou.

Na mesma ação de fiscalização, o Porto do Rio Grande foi multado por descumprir, desde 2006, diversas condicionantes da licença de operação emitida pelo Ibama. “Foi estabelecido prazo de 60 dias para o atendimento dessas condicionantes, sob pena de multa diária de R\$ 10 mil”, disse Louzada. (Jornal *Agora*, 14 abr. 2010, p. 6).

### **LAMA DE DRAGAGEM PODERÁ SER APROVEITADA PARA PRODUÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA**

Aproveitar a lama resultante de dragagem de manutenção do canal do Porto do Rio Grande para a produção de energia elétrica e ainda oferecer matéria-prima para a construção civil. Essa é a proposta do Laboratório de Controle de Poluição da Escola de Química e Alimentos (EQA) da Universidade Federal do Rio Grande (Furg). A idéia é criar uma Unidade de Tratamento de Sedimentos de Dragagem, planta piloto que deverá ser instalada ainda este ano (2010) no Porto Novo do Município de Rio Grande. Segundo o professor Fabrício Santana, idealizador do projeto, junto com a professora Cristiane Saraiva Ogradowski, a potencialidade é de uma usina hidrelétrica, com geração de 580 megawatts/hora, sem a produção de CO<sub>2</sub>. Segundo os professores, as pesquisas mundiais de aproveitamento de sedimento marinho são realizadas em escala de laboratório e dizem respeito à retirada dos sedimentos do fundo do mar, o diferencial da proposta rio-grandina é o aproveitamento de material já retirado, oferecendo solução para o problema da destinação do material dragado que ocorre em esfera mundial. Só em dragagem de manutenção, o Porto do Rio Grande produz um volume anual de um milhão e meio de metros cúbicos de sedimentos.

O projeto “Bioconversão dos sedimentos da dragagem do Porto do Rio Grande em energia elétrica” foi aprovado em primeiro lugar no Termo de Referência TR01/2010, do Projeto Estruturante Polo Tecnológico Estadual da Secretaria da Ciência e Tecnologia, que financiará R\$ 300 mil em recursos, com contrapartida de R\$ 60 mil do Porto do Rio Grande, além do custo estimado em R\$ 300 mil pela Furg com o trabalho dos pesquisadores.

**Histórico de estudos da Furg** – Em julho de 2009, o Instituto de Oceanografia da Furg encaminhou um documento aos órgãos competentes com o resultado da pesquisa realizada sobre a lama na beira da praia. O estudo constatou que a dragagem provoca o lançamento de volumes mesmo pequenos num espaço de tempo curto no estuário, o que ocasiona o aumento de bolsões de lama na beira da praia do Cassino (Rio Grande). (Jornal *Agora*, 1-2 maio 2010, p. 3).

### **PRODUTO TÓXICO COMEÇA A SER REMOVIDO DO ARMAZÉM A-5**

Técnicos de uma empresa contratada pela Suprg começaram, na manhã de 13 de julho de 2010, os trabalhos para remoção de aproximadamente 21 toneladas de óleo ascarel existentes em transformadores desativados e tonéis armazenados no Armazém A-5 do Porto Novo. A WPA Ambiental, Indústria, Comércio e Serviços Ltda, de Pato Branco (Paraná), levará para sua sede, objetivando a destinação final, os nove transformadores armazenados no local, mais 27 tambores (tonéis), dos quais cinco vazios e 22 cheios, a areia colocada sob um transformador que teve vazamento e “pallets” contaminados.

O trabalho começou com drenagem de óleo existente nos transformadores e transferência, por meio de mangueiras, para tonéis metálicos licenciados pelo Inmetro. Também seria transferido para tonéis metálicos o óleo existente em tambores de plástico. O transporte para o Paraná será feito em uma carreta que possui a sinalização necessária para transporte de carga perigosa e kit de emergência. A empresa dará destinação final ao produto e material contaminado. Conforme Hélio Leandro Noin, supervisor de operações da WPA, os transformadores serão descontaminados e desmontados no Paraná, em um processo de reciclagem, para venda como sucata. Já o óleo e o restante do material serão levados para incineração no Rio de Janeiro. Todo esse produto tóxico foi objeto de uma multa em 13 de abril de 2010, emitida pelo Ibama contra a Suprg. O órgão alegou, na ocasião, que o produto estava armazenado em local inadequado, por estar próximo à água, e sem licença para o armazenamento de produtos perigosos.

Conforme o chefe da Divisão de Meio Ambiente, Saúde e Segurança da Suprg, Celso Corradi, a Suprg recorreu da multa e apresentou defesa. O processo está em andamento. O produto armazenado no A-5 é proveniente de transformadores desativados que eram usados para abastecer de energia elétrica o Porto Novo. “Estávamos há três anos tentando dar a destinação adequada, mas o processo da licitação demorou”, diz Corradi. Segundo ele, nas duas primeiras licitações, não houve interessados. Na terceira, finalizada em outubro do ano passado (2009), foi vencedora a WPA. Depois, foi preciso esperar as licenças da Fepam e órgãos ambientais de Santa Catarina e do Paraná, por onde passará o caminhão. “Todo este trâmite foi explicado ao Ibama na ocasião. Mesmo assim, fomos autuados. O porto está se defendendo, uma vez que o óleo estava armazenado em local adequado e licenciado. A lei diz que até 2020 o óleo Ascarel tem que ser eliminado do Brasil”, salientou Corradi. Ainda ficarão alguns produtos perigosos no A-5, que dependem de liberação da

Receita Federal. “O armazém é adequado e único na região para armazenamento de cargas perigosas”, destaca Corradi. (Jornal *Agora*, 14 jul. 2010, p. 5).

#### **ÓLEO VAZA DE NAVIO E ATINGE CANAL DO PORTO**

Um derramamento de óleo do navio “Baltic Champion”, de bandeira maltesa, no canal de acesso ao Porto do Rio Grande, mobilizou ontem autoridades da área portuária, órgãos ambientais e a Petrobras. O vazamento ocorreu na madrugada de 14 de outubro de 2010, durante o abastecimento do navio, que estava atracado no píer do terminal da Transpetro, descarregando petróleo para a Refinaria Rio-grandense. Conforme a Capitania dos Portos, “tudo indica que o tanque da embarcação transbordou”. Na água caíram em torno de 300 litros de bunker (óleo combustível marítimo) – MS 380 - , mas outra grande parte ficou concentrada no convés da embarcação. Segundo o superintendente do Porto de Rio Grande, vazaram em torno de 3.300 litros de óleo, sendo que 3.000 litros ficaram retidos dentro do navio e foram recolhidos e armazenados em contêineres apropriados. Os outros 300 litros que escorreram para a água foram vistos pela manhã e atingiram a região próxima do cais da Transpetro, sendo que parte também chegou à margem do estuário da Lagoa dos Patos, na chamada Vila das Barraquinhas. Neste último local, o óleo preto e grosso ficou concentrado na água, pedras e redes de pesca. Também atingiu embarcações e pescadores lá residentes. Um cheiro forte exalava do produto.

Os pescadores que tiveram barcos e redes atingidos se mostraram preocupados. Disseram que as redes ficarão inutilizadas. “Esse óleo ‘cola’ e não sai”, disseram, e a pintura dos barcos ficará estragada, além disso, a pesca ficou comprometida, e eles receiam não poder pescar no local nos próximos dias. A Capitania dos portos coletou amostras para confrontar com as amostras do tanque do navio, visando confirmar a origem. A Petrobras mobilizou a empresa Alpina Ambiental, contratada pela estatal em nível nacional para fazer a contenção do óleo que caiu na água, barreiras de contenção foram colocadas em torno da área atingida, para evitar que o produto se espalhasse e foi providenciado o início da remoção do óleo da água, com o uso de um caminhão a vácuo.

Em nota à imprensa encaminhada por sua assessoria no Rio de Janeiro, a Petrobras confirmou que o vazamento ocorreu em operação de abastecimento de combustível do navio “Baltic Champion”, segundo a nota, “cuja condução técnica é atribuição do armador do navio, sob os cuidados de seu comandante e respectiva tripulação, não cabendo à Petrobras nenhuma responsabilidade sobre o fato”. Na nota, a Petrobras também observa que o representante do navio no Brasil é a empresa Cranston Marine and P&I Consultants Ltda.

“Embora não tenha responsabilidade sobre o incidente, a Petrobras está apoiando o trabalho de contenção e recolhimento do óleo no local, através de seus recursos locais e experiências técnicas de combate a contingências”, destacou a Petrobras. (Jornal *Agora*, 15 out. 2010, p. 3).

## APÊNDICE 3

### Identificação das despesas ambientais do Porto de Rio Grande: 1996/2004

#### Identificação das despesas ambientais do ano de 1996

Prestação de serviços para a realização do Estudo de Impacto Ambiental – EIA/RIMA (exigência do Protocolo de Acordo Judicial, oriundo da Ação Civil Pública nº 13.615/165, de 1993. p. 108)	R\$264.107,60
Serviço de levantamento de riscos ambientais (exigência do Protocolo de Acordo Judicial, oriundo da Ação Civil Pública nº 13.615/165, de 1993. p. 107 e Instituto Nacional de Seguridade Social – INSS, Norma Regulamentadora nº 9 do Ministério do Trabalho).	R\$6.548,16
Serviço de assessoramento (ambiental) e consultoria do período de fevereiro a dezembro – Millos Augusto Stringuini (exigência do Protocolo de Acordo Judicial, oriundo da Ação Civil Pública nº 13.615/165, de 1993. p. 109).	R\$49.500,00
Serviço de assessoramento e consultoria do período de fevereiro a dezembro – Eduardo McMannis Torres (exigência do Protocolo de Acordo Judicial, oriundo da Ação Civil Pública nº 13.615/165, de 1993. p. 107 <sup>315</sup> ).	R\$49.500,00
<b>Total no ano de 1996:</b>	<b>R\$369.655,76</b>

#### Identificação das despesas ambientais do ano de 1997

Serviços de sondagem ecobatimétrica para verificação da situação atual no canal de acesso ao Porto do Rio Grande, canal de acesso ao Porto Novo do Rio Grande e bacia de evolução (exigência constante na licença de operação (LO) 03/1997 conforme Ofício/IBAMA/DIRCOF/DEREL nº 03/97)	R\$2.300,00
Serviço de levantamento de riscos ambientais no almoxarifado, oficina e áreas administrativas da SUPRG, conforme Proc. nº 2105/97 (exigência constante na licença de operação 03/1997, conforme Ofício/IBAMA/DIRCOF/DEREL nº 03/97 e INSS – Ministério do Trabalho)	R\$480,00
<b>Total no ano de 1997:</b>	<b>R\$2.780,00</b>

#### Identificação das despesas ambientais do ano de 1998

Serviço de levantamento de riscos ambientais nas dependências do porto, em virtude de modificações ambientais, conforme processo (exigência constante na licença de operação 03/1997 conforme Ofício/IBAMA/ DIRCOF/DEREL nº 03/97 e INSS – NR 09 do Ministério do Trabalho)	R\$480,00
Instrução para o recolhimento das custas relativas a análise, vistoria e renovação da licenciamento ambiental do Porto do Rio Grande (credor IBAMA, empenho SUPRG nº 980168017)	R\$29.843,19
Serviço de desratização nos armazéns A-4, A-6 e A-5 e frigorífico João Mascarenhas, com um total de 800m <sup>2</sup> , conforme processo (exigência do Protocolo de Acordo Judicial, IBAMA, Vigilância Sanitária).	R\$1.900,00
Serviço de desinsetização e desratização nas dependências do edifício- sede da SUPRG, numa área de 1532,72m <sup>2</sup> por um período de 3 meses. OS-40 (exigência do Protocolo de Acordo Judicial, IBAMA e Vigilância Sanitária).	R\$1.080,00
Serviço de levantamento de riscos ambientais nos armazéns de carga geral e prédio da administração. OS – 02 (exigência INSS – NR 09 do Minist. do Trabalho).	R\$690,00
<b>Total no ano de 1998:</b>	<b>R\$33.993,19</b>

<sup>315</sup> Ao estipular as condicionantes da licença de operação nº 03/97, o IBAMA determinou o cumprimento do item 03 do Protocolo Judicial do Acordo e Cooperação firmado entre o então DEPRC (assumido pela SUPRG na íntegra) e o Ministério Público. Entre as várias responsabilidades assumidas neste item, estava a de contratar um consultor engenheiro químico especializado em transporte e armazenamento de cargas tóxicas e eliminação de resíduos perigosos.

### Identificação das despesas ambientais do ano de 1999

Sondagem ecobatimétrica automatizada nas áreas Echo e Golf, em Rio Grande. OS-02 (condicionante da 1ª renovação da LO nº 03/97, 14 de maio de 1998)	R\$7.900,00
Responsabilidade técnica e controle operacional permanente de produtos químicos e cargas perigosas no Porto do Rio Grande. OS-02 (exigência do Protocolo de Acordo Judicial e Conselho Regional de Química, que obriga que a SUPRG tenha um profissional responsável pelo manuseio de produtos químicos).	R\$4.400,00
Sondagem ecobatimétrica para verificação de assoreamento e cálculos de volumes a serem dragados. OS-02 (condicionante da 1ª renovação da LO nº 03/97, 14 de maio de 1998)	R\$10.050,00
Desratização nos armazéns A-4 e A-6 do Porto Novo. OS-45 (exigência do Protocolo de Acordo Judicial, IBAMA, Vigilância Sanitária)	R\$760,00
Monitoramento ambiental para as atividades identificadas no Estudo do Impacto Ambiental do Porto do Rio Grande, visando a atender a legislação ambiental. Processo nº 002733.1843.97-0 – SUPRG	R\$142.364,00
<b>Total no ano de 1999</b>	<b>R\$165.474,00</b>

### Identificação das despesas ambientais do ano de 2000

Sondagem ecobatimétrica automatizada para verificação do calado oficial existente no trecho III, seção 49 a 85 (condicionante da 1ª renovação da LO nº 03/97, 14 de maio de 1998).	R\$6.032,00
Levantamento de riscos ambientais conforme exigência IBAMA e INSS – NR 09 do Minist. do Trabalho.	R\$4.811,60
Responsabilidade técnica e controle operacional permanente de produtos químicos e cargas perigosas no Porto do Rio Grande. OS – 02. (exigência do Protocolo de Acordo Judicial e Conselho Regional de Química que obriga que a SUPRG tenha um profissional responsável pelo manuseio dos produtos químicos).	R\$400,00
Serviço de desratização e desinsetização (exigência Protocolo de Acordo Judicial, IBAMA e ANVISA).	R\$1.350,00
Serviço de desratização e desinsetização do setor de Almoxarifado e Compras do Porto Novo (exigência ANVISA).	R\$280,00
Monitoramento da dragagem na doca do terminal de Hortigranjeiros (atendimento a condicionante da 1ª renovação da licença de operação nº 03/97, 14 de maio de 1998)	R\$6.640,00
Serviço de engenharia de sondagem ecobatimétrica automatizada, para verificação de assoreamento e cálculos de volumes a serem dragados. (atendimento a condicionante da 1ª renovação da licença de operação nº 03/97, 14 de maio de 1998).	R\$9.250,00
Levantamento ecobatimétrico do canal de acesso ao Porto do Rio Grande (condicionante da 1ª renovação da LO nº 03/97, 14 de maio de 1998).	R\$4.600,00
Serviço de identificação de produto e emissão de laudo de estabilidade e classificação dos materiais (referente a destinação dos produtos do A-5) (exigência IBAMA, ANVISA, bem como em atendimento ao Acordo Judicial da Ação Civil Pública nº 13.615/165, de 1993. p.107 e 108)	R\$500,00
Diagnóstico dos sedimentos de dois sítios de dragagem (doca do Mercado Municipal e do IBAMA) (atendimento a condicionante da 1ª renovação da licença de operação nº 03/97, 14 de maio de 1998)	R\$2.300,00
Contratação de serviços batimétricos (atendimento a condicionante da 1ª renovação da licença de operação nº 03/97, 14 de maio de 1998).	R\$89.900,00
<b>Total no ano de 2000</b>	<b>R\$126.063,60</b>

### Identificação das despesas ambientais do ano de 2001

Serviço de desratização e desinsetização conforme requisição 573/00 – AT (exigência ANVISA).	R\$2.900,00
Medições ambientais de risco e elaboração de laudos por função, impactos de insalubridade, periculosidade e direito a aposentadoria especial (exigência INSS – NR 09)	R\$6.808,00

Laudo mensal de potabilidade de água, incluindo três análises físico-químicas e microbiológicas e seis análises microbiológicas, no período de seis meses (exigência ANVISA).	R\$4.910,00
Análise laboratorial de 14 amostras de efluente, conforme requisição 549/00 (exigência IBAMA)	R\$3.150,00
Análise de metais pesados: cromo, cobre, zinco, chumbo, cádmio, ferro, mercúrio e magnésio em seis lotes de camarão, conforme Req. 014/2001 – AT. (atendimento a condicionante da 1ª renovação da licença de operação nº 03/97, 14 de maio de 1998).	R\$7.600,00
Serviços de salvatagem da embarcação <i>Norton II</i> nos dias 14 e 15/06/2001 (exigência – IBAMA)	R\$2.520,00
Monitoramento dos pinípedes no Molhe Leste, conforme req. 293/2001 (atendimento a condicionante da 1ª renovação da licença de operação nº 03/97, 14 de maio de 1998, item 2.1).	R\$7.600,00
Amostragem dos sedimentos da doca do mercado, conforme Req. 313/2001 – AT (atendimento a condicionante da 1ª renovação da LO nº 03/97, 14 de maio de 1998 – exigência dragagens IBAMA).	R\$2.200,00
<b>Total no ano de 2001</b>	<b>R\$37.688,00</b>

### Identificação das despesas ambientais do ano de 2002

Pagamento da licença de Instalação referente a construção do cais para a melhoria do Porto do Rio Grande (credor IBAMA, empenho SUPRG nº 20141941).	R\$9.817,03
Laudo técnico para medições de iluminação de setores da área atuação da SUPRG (riscos ambientais). (exigência INSS – Ministério do Trabalho)	R\$1.369,50
Análise de uma amostra de efluente coletada das galerias internas do pátio automotivo, cf. Req. 180/2002 – Gabinete (exigência, fiscalização IBAMA).	R\$568,22
Análise de hidrocarbonetos – ampliação do cais (exigência, fiscalização IBAMA).	R\$825,00
Recepção de entulho contaminado com óleo – ampliação do cais. (exigência, fiscalização IBAMA).	R\$6.800,00
Avaliação de contaminação de solo, conforme Req. 201/02 – Gabinete – ampliação do cais. (exigência, fiscalização IBAMA)	R\$5.600,00
Serviço de engenharia de sondagem ecobatimétrica automatizada, cf. Req. 408/02 – SMAN (atendimento a condicionante da 1ª renovação da LO nº 03/97, 14 de maio de 1998).	R\$9.840,00
Laudo mensal de potabilidade de água, cf. Req. 413/02 – Ass. Técnica. (exigência ANVISA)	R\$4.850,00
Contrato de serviço de desratização e desinsetização, cf. Req. 511/02 – SMST. (exigência ANVISA).	R\$2.800,00
Serviço de guias de turismo para 300 visitas agendadas do projeto Escola no Porto (exigência IBAMA – como parte do Programa de Educação Ambiental a ser considerado na 2ª renovação da LO do Porto).	R\$3.000,00
Monitoramento dos pinípedes no Revis do Molhe Leste e praias adjacentes. (atendimento a condicionante da 1ª renovação da LO nº 03/97, 14 de maio de 1998).	R\$7.770,00
<b>Total no ano de 2002</b>	<b>R\$53.239,75</b>

### Identificação das despesas ambientais do ano de 2003

Serviços técnicos de engenheiro químico, cf. Req. 634/03 – Assessoria Técnica (exigência do Protocolo de Acordo Judicial e Conselho Regional de Química que obriga que a SUPRG tenha um profissional como responsável pelo manuseio de produtos químicos).	R\$7.000,00
Sondagem ecobatimétrica automatizada para verificação da situação atual e cálculo de volumes a serem dragados, para posterior dragagem emergencial (atendimento a condicionante da 1ª renovação da licença de operação - 14 de maio de 1998).	R\$13.000,00
Serviço de análise e emissão de licença de operação nº 325/2003, relativa a dragagem emergencial no canal de acesso ao Porto do Rio Grande – Trechos I e II (credor IBAMA, empenho SUPRG nº 30410690).	R\$27.248,64

Sondagens ecobatimétricas automatizadas, para monitorar e comprovar dragagem no Porto do Rio Grande (atendimento a condicionante da 1ª renovação da licença de operação - 14 de maio de 1998).	R\$75.000,00
Monitoramento dos pinípedes no Revis do Molhe Leste e praias adjacentes (atendimento a condicionante da 1ª renovação da licença de operação, 14 de maio de 1998).	R\$5.595,00
Serviços de análise e emissão da licença de operação nº 355/2003, relativa a dragagem emergencial no canal de acesso ao Porto do Rio Grande – Trechos III, IV, V e VI (credor IBAMA, empenhos SUPRG nºs 30824705 e 30829104).	R\$27.690,09
Análise de resíduos de tubulações encontradas durante a obra de modernização do cais do Porto Novo (exigência IBAMA)	R\$4.658,35
<b>Total no ano de 2003</b>	<b>R\$160.192,08</b>

#### **Identificação das despesas ambientais do ano de 2004**

Serviço de guias de turismo para 106 visitas agendadas do projeto Escola no Porto. OS nº 005 (exigência IBAMA – como parte do Programa de Educação Ambiental a ser considerado na 2ª renovação da LO do Porto).	R\$1.590,00
Parecer técnico sobre a construção de 60000 m <sup>2</sup> de habitats de marismas utilizando 30000 m <sup>2</sup> de sedimento escavado da área de escavação da obra do cais (atendimento a condicionante da renovação da licença de instalação nº 163/2004).	R\$1.500,00
Serviços de análise e renovação de licença de instalação nº 163/2004, relativa a obras de modernização do cais do Porto Novo (credor IBAMA, empenho SUPRG nº 40569188)	R\$22.233,69
Serviço de guias de turismo – projeto Escola no Porto, cf. Req. nº 605/04 – Assessoria Técnica (exigência IBAMA – como parte do Programa de Educação Ambiental a ser considerado na 2ª renovação da LO do Porto).	R\$1.815,00
Monitoramento das atividades de reit. da enseada da Coroa do Boi ao ecossistema do estuário da Lagoa dos Patos da obra do Porto Novo, cf. Req. 614/04 – Assessoria Técnica (atendimento a condicionante da renovação da licença de instalação nº 163/2004)	R\$1.700,00
Elaboração do programa de riscos ambientais (PPRA) do Porto Velho de Rio Grande, cf. Req. nº 633/04 – AT (exigência IBAMA e Ministério do Trabalho – Norma Regulamentadora nº 9)	R\$7.500,49
Monitoramento dos pinípedes no Revis Molhe Leste e praias adjacentes, cf. Req. nº 714/04 – Assessoria Técnica (atendimento a condicionante da 1ª renovação da licença de operação - 14 de maio de 1998).	R\$7.920,00
Elaboração de laudo referente a possibilidade de dragagem do canal de acesso ao porto do Rio Grande no defeso do camarão, cf. Req. nº 709/04 – AT (atendimento a condicionantes da licença de dragagem)	R\$3.000,00
<b>Total no ano de 2004</b>	<b>R\$47.259,18</b>

## APENDICE 4

### Identificação das Despesas Ambientais do ano de 2005

PROJETO 4224 - Prestação de serviço de responsabilidade técnica exercida por 12 meses quanto a segregação e armazenamento de produtos perigosos. Conforme req. 403/04 – Assessoria Técnica. (exigência do Protocolo de Acordo Judicial, oriundo da Ação Civil Publica nº 13.615/165 de 1993. p. 107, Conselho regional de Química, e exigência IBAMA).	R\$7.799,00
PROJETO 4224 - Caracterização geológica/geoquímica dos sedimentos na área da bacia de evolução do Porto Novo do Rio Grande. (atendimento a condicionante 2.1 da 1º renovação da licença de operação do Porto de Rio Grande e de acordo com a resolução 344/2004-CONAMA).	R\$12.400,00
PROJETO 4224 - Serviços ecos batimétricos no canal de acesso ao Porto do Rio Grande conforme requisição n. 311/05 – Assessoria Técnica. (atendimento a condicionante 2.1 da 1ª renovação da LO nº 03/97, de 14 de maio de 1998).	R\$7.950,00
<b>Início do PROJETO 4567 – Gestão Ambiental do Porto Organizado do Rio Grande.</b> Relatório dos procedimentos em relação a criação de marismas na enseada da coroa do boi. Conforme req. nº 333/05 – Assessoria Técnica.(atendimento a condicionante da Licença de Instalação nº 163/2004)	R\$1.500,00
PROJETO 4567 - Monitoramento dos pinípedes <sup>316</sup> no revis do molhe leste e praias adjacentes conforme req. nº 417/05 – AT. (atendimento a condicionante 2.1 da 1ª renovação da LO nº 03/97, de 14 de maio de 1998. Ressalta-se que o condicionante 2.7 da licença 355/2003 também obriga o monitoramento dos penípedes.)	R\$7.920,00
<b>Início da 2ª Renovação da Licença de Operação 03/97 emitida pelo IBAMA em 21 de outubro de 2005, com a manutenção de alguns condicionantes da 1º renovação ocorrida em 1998 e adição de alguns, como por exemplo a possibilidade de dragagens - obedecidas as exigências constantes na licença citada - de manutenção.</b> PROJETO 4224 - Prestação de serviço de responsabilidade técnica. Exercida por engenheiro químico pelo período de 12 meses conforme req. nº 537/05 – Assessoria técnica. (atendimento a condicionante 2.5 (2.5.4), referente a implementação do Plano de gerenciamento de riscos da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.)	R\$7.500,00
PROJETO 4224 - Serviços de guia de turismo para 160 visitas agendadas do projeto escola no porto. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$3.040,00
PROJETO 4567 - Programa de educação ambiental portuária inicial e continuada no espaço comunitário local, conforme req. nº 665/05 – Assessoria Técnica. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.625,00

<sup>316</sup> Projeto Mamíferos Marinheiros do Litoral Sul - Iniciado em 1988 através da parceria do NEMA com o IBAMA, tem como principal objetivo a conservação dos mamíferos marinhos que ocorrem na costa do Rio Grande do Sul. Entre suas principais atividades estão: avaliar o *status* de conservação dos pinípedes no Brasil; monitorar os refúgios de pinípedes no Rio Grande do Sul e região costeira adjacente (censos, impactos e mortalidade); monitorar a ocorrência de cetáceos na região costeira do Rio Grande do Sul; realizar esforços para a implantação e gestão dos Refúgios da Vida Silvestre da Ilha dos Lobos e do Molhe Leste; orientar as ações de manejo de pinípedes nas praias brasileiras (resgate e reintrodução); realizar continuamente ações de educação ambiental junto às comunidades envolvidas, e integrar grupos de pesquisa que trabalham com a conservação dos pinípedes no Brasil. Projeto Mamíferos Marinheiros do Litoral Sul. Disponível em: <[http://www.nema-rs.org.br/pags/pop\\_mamiferos.html](http://www.nema-rs.org.br/pags/pop_mamiferos.html)> acesso em 9 mar. 2011.



PROJETO 4567 - Prestação de serviços especializados "FAURG" no programa de monitoramento ambiental no porto do Rio Grande. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$42.655,25
PROJETO 4224 - Despesa referente a levantamento de riscos ambientais, com avaliações quantitativas de agentes químicos e/ou poeiras nas instalações do porto de Rio Grande. Exigência INSS (NR – 09 do Ministério do trabalho) e IBAMA.	R\$5.963,45
<b>Total no ano de 2005</b>	<b>R\$104.352,70</b>

### **Agrupamento e classificação das despesas ambientais na contabilidade da SUPRG no ano de 2005**

Serviço de responsabilidade técnica e controle operacional permanente de produtos químicos e cargas perigosas no Porto do Rio Grande (engenheiro químico) (exigência do Protocolo do Acordo Judicial).	R\$7.799,00
Atendimento a condicionante 2.1 da 1ª renovação da licença de operação do Porto de Rio Grande de 14 de maio de 1998.	R\$28.270,00
Atendimento a condicionante da Licença de Instalação nº 163/2004.	R\$1.500,00
Atendimento a condicionante 2.5 - referente a implementação do Plano de gerenciamento de riscos da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$7.500,00
Atendimento a condicionante 2.6 – referente ao Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$10.665,00
Atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$42.655,25
Exigência INSS (NR – 09 do Ministério do trabalho) e IBAMA.	R\$5.963,45

### **Identificação das despesas ambientais do ano de 2006**

PROJETO 4567 - Serviço de modelagem da dispersão da pluma de sedimentos nas áreas de descarte e dragagem do porto/RG conforme requisição nº 150/06 – Assessoria Técnica. (atendimento a condicionante 2.8 (2.8.8) – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$6.050,00
PROJETO 4567 - Programa de monitoramento ambiental para o canal de acesso ao porto de Rio Grande, bacia de evolução, área de descarte material dragado, referente a segunda parcela. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$42.655,25
PROJETO 4567 - Programa de monitoramento ambiental para o canal de acesso ao porto de Rio Grande, bacia de evolução, área de descarte material dragado, terceira parcela. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$42.655,25
PROJETO 4567 - Programa de monitoramento ambiental para o canal de acesso ao porto de Rio Grande, levantamento, prospecção, análise de dados geográficos, topográficos e/ou aerofotográficos. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$42.655,25
PROJETO 4567 - Programa de monitoramento ambiental para o canal de acesso ao porto de Rio Grande, levantamento, prospecção, análise de dados geográficos, topográficos e/ou aerofotográficos. (atendimento a condicionante	

2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$42.655,25
PROJETO 4567 - Monitoramento dos pinípedes do Revis do molhe leste e praias adjacentes, apresentação de duas palestras educativas para os funcionários da SUPRG, ref. Req 467/06 – Assessoria Técnica. (atendimento a condicionante 2.10 (2.10.1), referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.920,00
PROJETO 4567 - Referente ao levantamento, prospecção, análise de dados geográficos, topográficos e/ou aerofotográficos-programa de monitoramento ambiental do Porto do Rio Grande. Levantamento. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$42.655,25
PROJETO 4567 - Referente ao levantamento, prospecção, análise de dados geográficos, topográficos e/ou aerofotográficos-programa de monitoramento ambiental do Porto do Rio Grande. Levantamento. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$42.655,25
PROJETO 4224 - Serviço de coleta, análise, classificação e emissão de laudo de material residual de um tanque de armazenamento de petróleo na área do porto novo, req. 502/06 – Assessoria Técnica. (Despesa com passivo ambiental, exigência IBAMA)	R\$1.500,00
PROJETO 4567. Levantamento, prospecção, análise de dados geográficos, topográficos e/ou aerofotográficos - programa de monitoramento ambiental do Porto do Rio Grande. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$42.655,25
PROJETO 4567 - Referente ao monitoramento ambiental para o Canal de Acesso ao Porto do Rio Grande, Bacia de evolução do Porto Novo e da área de descarte do material dragado. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$64.542,88
PROJETO 4567 - Monitoramento ambiental da bacia de evolução do porto. Levantamento, prospecção, análise de dados geográficos, topográficos e/ou aerofotográficos. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$42.655,25
PROJETO 4567 - Elaboração de diagnóstico sobre a avifauna na área do porto, conforme req. nº 696/06 – Atec Serviços Técnicos Profissionais. (atendimento a condicionante 2.10 (2.10.2), referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$3.300,00
PROJETO 4567 - Pagamento da nona parcela do contrato 015/2005 firmado entre a SUPRG/FURG/FAURG para Monitoramento Ambiental do canal de acesso ao porto. Levantamento, prospecção. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$42.655,25
PROJETO 4567 - Prestação de serviços de responsabilidade técnica por engenheiro químico, conforme requisição nº 0763/06 – AT Serviços Técnicos Profissionais. (atendimento a condicionante 2.5 (2.5.4), referente a implementação do Plano de gerenciamento de riscos da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.600,00
PROJETO 4224 - Serviços de análise físico química e microbiológicas da potabilidade da água em 10 pontos de coleta na área do porto novo e porto velho. (exigência ANVISA)	R\$376,00
PROJETO 4567 - Elaboração de um parecer, conforme requisição nº 833/06 – Assessoria Técnica, levantamento, prospecção, análise de dados geográficos, topográficos e/ou aerofotográficos. (atendimento a condicionante 2.10,	

referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$3.300,00
PROJETO 4224 - Serviços de guia de turismo para 140 visitas agendadas do Projeto Escola no Porto, conforme requisição nº 888/06-AT serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$2.800,00
PROJETO 4567 - Programa de Monitoramento Ambiental para o canal de acesso ao Porto de Rio Grande, conforme comunicação interna nº 38/06, levantamento, prospecção e análise de dados. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$42.655,25
PROJETO 4567 - Acompanhamento do ciclo de dragagem que faz parte do programa de monitoramento ambiental para o canal de acesso ao porto, comunicação interna nº 40/06 – Ata levantamento, prospecção. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$13.404,60
PROJETO 4567 - Acompanhamento do ciclo de dragagem que faz parte do programa de monitoramento ambiental para o canal de acesso ao porto, comunicação interna nº 43/06 – Ata levantamento, prospecção. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$42.655,25
PROJETO 4567 - levantamento, prospecção, análise de dados geográficos, topográficos, programa de monitoramento ambiental do Porto do Rio Grande.Levantamento, prospecção e análise. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$42.655,25
Despesas com pessoal da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2006 a dezembro de 2006	R\$1.552,95
Despesas com aquisição de materiais da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2006 a dezembro de 2006	R\$4.673,13
<b>Total no ano de 2006</b>	<b>R\$628.882,56</b>

### **Agrupamento e classificação das despesas ambientais na contabilidade da SUPRG no ano de 2006**

Atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$6.050,00
Atendimento a condicionante 2.10 - referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005	R\$604.330,48
Despesa com passivo ambiental, exigência IBAMA.	R\$1.500,00
Atendimento a condicionante 2.5 - referente a implementação do Plano de gerenciamento de riscos da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$7.600,00
Exigência ANVISA - Serviço de análise laboratorial de potabilidade da água no Porto do Rio Grande.	R\$376,00
Atendimento a condicionante 2.6 – referente ao Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$2.800,00
Despesas com pessoal da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2006 a dezembro de 2006	R\$1.552,95
Despesas com aquisição de materiais da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2006 a dezembro de 2006	R\$4.673,13

### Identificação das despesas ambientais do ano de 2007

PROJETO 4567 - Monitoramento dos Pinípedes do revis do molhe leste e praias adjacentes, conforme requisição nº. 002/07 – ATEC levantamento, prospecção análise de dados geográficos. (atendimento a condicionante 2.10 (2.10.1), referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.920,00
PROJETO 4567 - Primeira e segunda parcela do segundo termo aditivo ao contrato 015/2005, relativo ao Programa de Monitoramento ambiental (C.I. nº 01/07 – ATA) levantamento, prospecção. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$106.637,50
PROJETO 4224 - Laudo técnico de levantamento de Riscos Ambientais. Levantamento, prospecção análise de dados geográficos, topográficos e/ou aerofotográficos. Exigência INSS (NR – 09 do Ministério do trabalho) e IBAMA.	R\$5.963,45
PROJETO 4567 - Terceira parcela, segundo termo contrato 015/2005, SUPRG/FURG/FAURG, relativo ao monitoramento ambiental, canal de aceso, bacia evolução, descarte material dragado, C.I. nº 17/07 – ATA. Levantamento, prospecção análise. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$53.318,75
PROJETO 4567 - Relatório técnico complementar de qualidade dos sedimentos, área de influência direta da dragagem porto do Rio Grande, PE nº 711/2007. Serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$4.977,50
PROJETO 4567 - Quarta parcela, segundo termo contrato 015/2005, com FAURG, relativo ao monitoramento ambiental, canal de aceso, bacia evolução, descarte material dragado, C.I. nº 21/07. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$53.318,75
PROJETO 4567 - Monitoramento de pinípedes do revis do molhe leste e adjacências e duas palestras educativas para o programa de educação ambiental, conforme req. nº 210/07-AT. (atendimento a condicionante 2.10 (2.10.1), referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.920,00
PROJETO 4567 - Pagamento a Furg/Faurg para acompanhamento de 2(dois) ciclos de dragagem , relativo ao programa de monitoramento ambiental, firmado pelo contrato 015/2005, conforme C.I. nº 20/2007. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$31.474,44
PROJETO 4567 - Serviço especializado de mergulho para retirada de corpos de prova para a análise de sedimentos para a dragagem do porto novo, conforme req. nº 246/07 – ATEC. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005 e de acordo com a resolução CONAMA 344/2004.).	R\$2.000,00
PROJETO 4567 - Pagamento Faurg da Quinta e Sexta parcela do segundo termo contrato nº 015/2005, com FAURG, relativo ao monitoramento ambiental, canal de aceso, bacia evolução, descarte material dragado, C.I. nº 28/07- ATA. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$106.637,50
PROJETO 4224 - Serviço de guias de turismo para 60 visitas agendadas do Projeto Escola no Porto, conforme req. nº 309/07-ATEC serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$1.320,00

PROJETO 4567 - Paga-se a sétima e oitava parcelas do segundo termo aditivo ao contrato nº 015/2005, firmado entre SUPRG/FURG/FAURG, relativo ao programa de monitoramento ambiental, conf. C.I. nº 27. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$106.637,50
PROJETO 4567 - Serviço de assessoria à divisão de meio ambiente, para formatar plano de gerenciamento de resíduos sólidos, na área do Porto organizado de Rio Grande, conforme req. nº 456/07 – Gab. (atendimento a condicionante 2.7, referente a implementação do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.000,00
PROJETO 4224 - Serviço de assessoria, elaboração do plano de gestão ambiental e do manual para atendimento de emergência <sup>317</sup> , req. 583/07 serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.1, referente a implementação do Plano de Gestão Ambiental integrada da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$6.500,00
PROJETO 4224 - Serviço de mergulho para instalação de equipamento de monitoramento ambiental no canal de acesso do porto de Rio Grande, req. nº 695/07 – DMASS. Serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$770,50
PROJETO 4567 - Programa de monitoramento ambiental, parcelas nº nove, dez e onze, contrato 015/2005 entre SUPRG/FURG/FAURG, CI nº31/2007. Levantamento, prospecção, análise de dados geográficos. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$159.956,25
PROJETO 4567 - Serviços de análises químicas de três amostras de sedimentos, de acordo com a resolução CONAMA 344/04, requisição nº 760/07-SESMT. Levantamento, prospecção análise. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$3.888,00
PROJETO 4567 - Serviços de consultoria e assessoramento técnico para plano de monitoramento hidrológico da laguna dos patos, para determinar correntes e sedimentos, req. nº 804/07 - AT. (atendimento a condicionante 2.8 (2.8.7) – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.)	R\$6.600,00
PROJETO 4567 - Pagamento em favor da FAURG, referente análise de 48 amostras, do contrato 015/2005, relativo ao programa de monitoramento ambiental do canal de acesso do porto do Rio Grande, levantamento. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$141.490,56
PROJETO 4567 - Prestação de serviços de responsabilidade técnica por engenheiro químico, conforme requisição nº 763/06 – AT serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.5 (2.5.4), referente a implementação do Plano de gerenciamento de riscos da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$633,33
PROJETO 4224 - Serviço de guia de turismo para o projeto escola no porto, req. nº 813/07 – Assessoria Técnica, serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação	

<sup>317</sup> De acordo com as condicionantes emitidas pelo IBAMA constantes na 2ª renovação da licença de operação 03/97, esta despesa poderia ser enquadrada também no atendimento parcial das condicionantes 2.2 e 2.3. referente aos Planos Individuais de emergência do Porto Velho e Porto Novo e à consolidação dos Planos de Emergência individual de todos os terminais e instalações portuárias do Porto Organizado do Rio Grande, respectivamente.

Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$4.400,00
PROJETO 4567 - Assessoramento das atividades de gerenciamento ambiental da SUPRG, pelo período de 10(dez) meses, inclusive com atendimento de emergências, cursos e palestras. req. nº 797/07 – DMASS. (atendimento a condicionante 2.1, referente a implementação do Plano de Gestão Ambiental integrada da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.885,00
Despesas com pessoal da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2007 a dezembro de 2007	R\$26.729,49
Despesas com aquisição de materiais da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2007 a dezembro de 2007	R\$2.154,62
<b>Total no ano de 2007</b>	<b>R\$856.133,14</b>

### **Agrupamento e classificação das despesas ambientais na contabilidade da SUPRG no ano de 2007**

Atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$17.465,50
Atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005	R\$776.081,75
Atendimento a condicionante 2.6 – referente ao Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$5.720,00
Exigência INSS (NR – 09 do Ministério do trabalho) e IBAMA.	R\$5.963,45
Atendimento a condicionante 2.7, referente a implementação do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$7.000,00
Atendimento a condicionante 2.1, referente a implementação do Plano de Gestão Ambiental integrada da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$14.385,00
Atendimento a condicionante 2.5, referente a implementação do Plano de gerenciamento de riscos da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$633,33
Despesas com pessoal da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2007 a dezembro de 2007	R\$26.729,49
Despesas com aquisição de materiais da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2007 a dezembro de 2007	R\$2.154,62

### **Identificação das despesas ambientais do ano de 2008**

PROJETO 4328 - Requisição 005/08 – DMASS Monitoramento de pinípedes. Serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.10 (2.10.1), referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.920,00
PROJETO 4328 - Serviço de mergulho para instalação de equipamentos de monitoramento ambiental no canal de acesso ao porto de Rio Grande. Req. nº 020/08 – DMASS. Serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$770,50
PROJETO 4328 - Trabalho de assessoria ambiental relativa a implantação da coleta seletiva do Porto Novo e Porto Velho. Req. nº 97/08 – daf. Serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.7, referente a implementação do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.955,00

PROJETO 4328 - Serviço eco batimétrico nos canais de acesso do Porto Novo e do Porto Velho, req. 70/08 - DDS, serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$14.850,00
PROJETO 4567 - Décima segunda parcela Programa Monitoramento Ambiental, segundo termo aditivo, contrato 015/2005, SUPRG/FURG/FAURG. Levantamento, prospecção e análise de dados geográficos. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$53.318,75
PROJETO 4567 - Conforme req. nº 274/08 – daf, serviços técnicos profissionais (PPRA). Exigência INSS (NR – 09 do Ministério do trabalho) e IBAMA.	R\$3.875,00
PROJETO 4328 - Serviço padronização procedimentos análises químicas, conforme req. nº 314/08 – DMASS. Serviços técnicos profissionais. (exigência ANVISA)	R\$4.000,00
PROJETO 4567 - Levantamento de riscos ambientais e de acidentes pessoais, desenvolvido nas áreas do Porto Novo e Porto Velho, desta SUPRG. Serviços técnicos profissionais. Exigência INSS (NR – 09 do Ministério do trabalho) e IBAMA .	R\$3.875,00
PROJETO 4567 - Conforme comunicação interna nº 38/07 levantamento, prospecção, análise de dados geográficos, topográficos e ou aerográficos. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$16.660,00
PROJETO 4567 - Referente a primeira parcela do contrato nº 07/08 firmado entre SUPRG/FAURG/FURG relativo ao Programa de Monitoramento Ambiental para o canal de acesso ao Porto. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$59.982,65
PROJETO 4567 - Parecer do impacto da construção do dique seco sobre a comunidade da vila mangueira, para o aperfeiçoamento do Programa de Educação Portuário, req. nº 467/08. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.950,00
PROJETO 4567 - Requisição nº 495/08 –DMASS, serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.6, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.920,00
PROJETO 4328 - Serviços de guia de turismo para 260 visitas agendadas do projeto escola no porto, conforme req. nº 555/08-AT. Serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$5.720,00
PROJETO 4567 - Programa de Monitoramento Ambiental para o canal de acesso ao Porto do Rio Grande ref. Ao contrato de prestação de serviços 007/08, segunda parcela, Nota Fiscal 121. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$59.982,65
PROJETO 4328 - Parecer sobre Educação Ambiental das comunidades na área de abrangência da obra do dique seco – Barra Nova, req. 468/08 - DMASS Serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.300,00
PROJETO 4567 - Relativo ao programa de Monitoramento Ambiental para o canal de acesso ao Porto do Rio Grande, bacia de evolução do Porto Novo e da área de descarte do material. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$26.660,00

PROJETO 4328 - Programa de Educação Ambiental das comunidades na área de abrangência da obra do dique-seco/barra nova, solicitação de serviço nº 638/08 - DMASS Serviços técnicos. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.300,00
PROJETO 4328 - Programa de Monitoramento Ambiental para o canal de acesso ao porto do Rio Grande, terceira parcela, Nota Fiscal nº 133, levantamento, prospecção, análise de dados geográficos, topográficos. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$59.982,65
PROJETO 3138 - Pagamento por serviços de ecobatimetria, consistindo das seguintes sessões: nos canais de acesso ao porto, da sessão 00 à 350. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$122.100,00
PROJETO 4567 - Educação Ambiental das comunidades na área de abrangência da obra do dique seco – barra nova, req. nº 468/08 – DMASS Serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.300,00
PROJETO 4328 - Prestação de serviço de assessoramento das atividades de gerenciamento ambiental da SUPRG pelo período de 02 meses. Assessoria e consultoria técnica. (atendimento a condicionante 2.1, referente a implementação do Plano de Gestão Ambiental integrada da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$6.000,00
PROJETO 4567 - Programa de Monitoramento Ambiental para o canal de acesso ao porto do Rio Grande, ref. ao contrato 007/2008, Nota Fiscal 173, levantamento, prospecção, análise de dados geográficos, topográficos. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$59.982,65
PROJETO 4567 - Programa de Educação Ambiental em contextos de ensino técnico profissional na área de abrangência do estaleiro Rio Grande, req. nº 783/08-SMAN. Serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.850,00
PROJETO 4328 - Serviço de educomunicação social portuária na área portuária nas áreas de abrangência do Estaleiro Rio Grande, req. 874/08 DMASS serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.600,00
PROJETO 4567 - Programa de Monitoramento Ambiental para o canal de acesso ao porto do Rio Grande, ref. ao item B da cláusula terceira do contrato 007/2008, levantamento, prospecção. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$286.568,55
PROJETO 4328 - Serviço Eco batimétrico nos canais de acesso ao porto de Rio Grande, das seções 00 a 424 e da bacia de evolução do Porto Novo, das seções 00 a 96, req. 867/08. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$14.380,00
PROJETO 4567 - Serviço de análise laboratorial de potabilidade da água do Porto Novo e Porto Velho, conforme normas da ANVISA, req. 912/08 - SMST Serviços técnicos profissionais. (exigência ANVISA)	R\$1.740,00
PROJETO 4567 - Serviço de análise laboratorial de potabilidade da água do Porto Novo e Porto Velho, conforme parâmetro microbiológico da ANVISA, conf. req. 842/08 - SMST Serviços técnicos profissionais. (exigência ANVISA)	R\$1.200,00
PROJETO 4567 - Contrato de prestação de serviços 007/2008 em relação ao Programa de Monitoramento Ambiental para o canal de acesso ao Porto de	



Rio Grande, quinta parcela, Nota Fiscal 210 (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$59.982,65
PROJETO 4328 - Serviços de guia de turismo para 250 visitas agendadas do projeto escola no Porto, solicitação de serviço 970/08 – AT serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$5.750,00
PROJETO 4567 - Programa de Monitoramento Ambiental para o canal de acesso do Porto de Rio Grande. Levantamento, prospecção análise de dados geográficos, topográficos e/ou aerofotográficos. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$59.982,65
PROJETO 4567 - Ref. ao Programa de Monitoramento Ambiental do canal de acesso ao Porto do Rio Grande, sexta parcela, nota fiscal nº 274. Levantamento, prospecção análise de dados geográficos, topográficos e/ou aerofotográficos. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$59.982,65
Despesas com pessoal da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2008 a dezembro de 2008	R\$51.177,42
Despesas com aquisição de materiais da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2008 a dezembro de 2008	R\$19.741,89
<b>Total no ano de 2008</b>	<b>R\$1.127.360,66</b>

### **Agrupamento e classificação das despesas ambientais na contabilidade da SUPRG no ano de 2008**

Atendimento a condicionante 2.10 - referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$811.776,35
Atendimento a condicionante 2.7, referente a implementação do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$7.955,00
Atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$151.330,00
Exigência INSS (NR – 09 do Ministério do trabalho) e IBAMA.	R\$7.750,00
Atendimento a condicionante 2.6 – referente ao Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$64.690,00
Exigência ANVISA - Serviço de análise laboratorial de potabilidade da água no Porto do Rio Grande.	R\$6.940,00
Atendimento a condicionante 2.1, referente a implementação do Plano de Gestão Ambiental integrada da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$6.000,00
Despesas com pessoal da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2008 a dezembro de 2008	R\$51.177,42
Despesas com aquisição de materiais da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2008 a dezembro de 2008	R\$19.741,89

### **Identificação das despesas ambientais do ano de 2009**

PROJETO 4328 - Serviço de Monitoramento dos Pinípedes do Revis do Molhe leste e praias adjacentes. Serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.10 (2.10.1), referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.920,00
---	-------------

PROJETO 4567 - Sétima parcela contrato nº 007/2008 SUPRG/FAURG/FURG, Programa de Monitoramento Ambiental para o canal de acesso ao Porto Novo e área de descarte de material dragado. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$59.982,65
PROJETO 4328 - Pagamento a "ECOSORB" por serviços de emergência ambiental no Porto de Rio Grande, em decorrência do incidente acontecido com o navio "Koza", conforme Comunicação interna nº 13/0. (Despesa com passivo ambiental, exigência IBAMA)	R\$19.330,80
PROJETO 4328 - Pagamento a "ECOSORB" por serviços de emergência ambiental ocorrido no Porto de Rio Grande, em decorrência do naufrágio do barco pesqueiro "São José", conforme Comunicação interna nº 14/09. (Despesa com passivo ambiental, exigência IBAMA)	R\$20.547,00
PROJETO 4567 - Programa de formação Intraportuária em Educação Ambiental, nota fiscal nº 328. Serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.850,00
PROJETO 4567 - Pagamento à Faurg relativo ao programa de Monitoramento Ambiental do canal de acesso, bacia de evolução e da área de descarte do material dragado do Porto de Rio Grande (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$54.419,70
PROJETO 4567 - Importância referente a oitava parcela contrato nº 007/2008 firmado entre SUPRG/FAURG/FURG, relativo ao Programa de Monitoramento Ambiental para o canal de acesso ao Porto Novo. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$59.982,65
PROJETO 4567 - Nona parcela do contrato nº 007/2008 firmado entre SUPRG/FAURG/FURG, relativo ao Monitoramento Ambiental de acesso ao Porto Novo e área de descarte de material dragado. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$59.982,65
PROJETO 4567 - Execução do sub-projeto de Educação Ambiental Portuária inicial e continuada no espaço comunitário local – Pescadores. Requisição 230/09-DMASS serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.770,00
PROJETO 4567 - Referente ao item B da cláusula terceira do contrato 07/2009 firmado entre SUPRG/FURG/FAURG, relativo ao Programa de Monitoramento Ambiental para o Canal de acesso. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$10.000,00
PROJETO 4328 - Sondagem ecobatimétrica do cais de acesso e bacia de evolução do porto de Rio Grande, req. nº 290/09 – DDS. Levantamento, prospecção análise de dados geográficos. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$14.300,00
PROJETO 4567 - Nota fiscal nº 407 referente a décima parcela do contrato de numero 07/2008 firmado entre SUPRG/FAURG/FURG, relativo ao Programa de Monitoramento Ambiental (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$59.982,65
PROJETO 4567 - Serviço de Monitoramento Ambiental de Pinípedes do molhe leste e áreas adjacentes e palestras educativas, conforme req. nº 339/09-DMASS serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.10 (2.10.1), referente a implementação do Plano de Monitoramento	

Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.920,00
PROJETO 4328 - Levantamento Eco Batimétrico no canal de acesso ao Porto Velho, bacia de evolução do Porto Velho até a doca do terminal de hortifrutigrangeiro, incluindo as docas. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.900,00
PROJETO 4567 - Pagamento da décima primeira parcela do contrato nº 007/2008 firmado entre SUPRG/FAURG/FURG, relativo ao Programa de Monitoramento Ambiental para o canal de acesso. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$59.982,65
PROJETO 4567 - Pagamento da décima segunda parcela do contrato nº 007/2008 firmado entre SUPRG/FAURG/FURG, relativo ao Programa de Monitoramento Ambiental para o canal de acesso ao Porto. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$59.982,65
PROJETO 4567 - Pagamento referente ao Primeiro Termo Aditivo ao contrato de prestação de serviço nº 007/2008, relativo ao Programa de Monitoramento Ambiental para o canal de acesso ao Porto. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$74.316,88
PROJETO 4567 - Pagamento referente ao Primeiro Termo Aditivo ao contrato de prestação de serviço nº 007/2008, relativo ao Programa de Monitoramento Ambiental para o canal de acesso ao Porto. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$74.316,88
PROJETO 4567 - Serviço de avaliação da eficiência dos procedimentos de dragagem e despejo estuarino no Porto do Rio Grande. Requisição nº 567/09 – Dmass Serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.930,00
PROJETO 4567 - Referente ao primeiro termo aditivo ao Contrato de Prestação de serviços 007/08, relativo ao Programa de Monitoramento Ambiental para o Canal de acesso ao Porto. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$74.316,88
PROJETO 4567 - Programa de educação ambiental formal e não formal com as escolas dos bairros afetados pela dragagem de aprofundamento. Serviços técnicos profissionais... (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.950,00
PROJETO 4567 - Serviço de avaliação quantitativa do material sedimentar lamoso na porção subaquosa da praia do cassino e dos aportes subaéreos em eventos climáticos extremos. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.860,00
PROJETO 4567 - Serviço de mergulho para resgate de uma placa coletora de bioindicadores. Req. de nº 702/09 – Dmass serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$700,00
PROJETO 4567 - Referente a análise de 39 amostras previstas no primeiro termo aditivo ao contrato 07/2008, cláusula terceira item B, firmado entre SUPRG/FURG/FAURG (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$129.470,64
PROJETO 4567 - Quarta parcela ref. CPS 007/08, relativo ao Programa de	

Monitoramento Ambiental para o canal de acesso ao Porto de Rio Grande, bacia de evolução do Porto Novo e área... (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$74.316,88
PROJETO 4328 - Serviço de guias de turismo para 170 visitas agendadas do Projeto Escola no Porto. Requisição 807/09-AT serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$4.250,00
PROJETO 4567 - Pagamento ref. ao primeiro termo aditivo ao CPS 007/08, relativo ao Programa de Monitoramento Ambiental para o canal de acesso ao Porto de Rio Grande, bacia de evolução e da área de descarte do material... (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$74.316,88
PROJETO 4567 - Serviço de elaboração do Termo de Referencia para o plano de gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS da obra de modernização do cais do Porto Novo. Req... (atendimento a condicionante 2.7, referente a implementação do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.850,00
PROJETO 4567 - Pagamento a FAURG ref. ao contrato de prestação de serviços 007/2009, relativo ao Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande. Primeira parcela. Nota fiscal nº 642 (atendimento a condicionante 2.6 – Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$15.837,74
PROJETO 4567 - Pagamento referente ao primeiro termo aditivo ao CPS 007/2009, relativo ao Programa de Monitoramento Ambiental para o canal de acesso ao Porto do Rio Grande. bacia de evolução e da área de descarte. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$74.316,88
PROJETO 4567 - Pagamento a FAURG referente ao CPS 007/2009, relativo ao Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande. Nota Fiscal nº 799. Segunda parcela. Serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.6 – Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$15.837,74
Despesas com pessoal da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2009 a dezembro de 2009	R\$59.769,28
Despesas com aquisição de materiais da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2009 a dezembro de 2009	R\$17.204,61
<b>Total no ano de 2009</b>	<b>R\$1.238.414,69</b>

### **Agrupamento e classificação das despesas ambientais na contabilidade da SUPRG no ano de 2009**

Atendimento a condicionante 2.10 - referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$1.016.227,52
Despesa com passivo ambiental, exigência IBAMA.	R\$39.877,80
Atendimento a condicionante 2.6 – referente ao Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$59.495,48
Atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$37.990,00
Atendimento a condicionante 2.7, referente a implementação do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$7.850,00

Despesas com pessoal da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2009 a dezembro de 2009	R\$59.769,28
Despesas com aquisição de materiais da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2009 a dezembro de 2009	R\$17.204,61

### Identificação das despesas ambientais do ano de 2010

PROJETO 4567 - Pagamento a FAURG referente ao CPS 007/2008, relativo ao Programa de Monitoramento Ambiental para o canal de acesso ao Porto do Rio Grande, bacia de evolução e área de descarte material dragado.. Nota Fiscal nº 809. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$74.316,88
PROJETO 4567 - Serviço de monitoramento dos Pinípedes do Revis do Molhe Leste e paiais adjacentes, sempre que possível com o acompanhamento de um representante da SUPRG. (atendimento a condicionante 2.10 (2.10.1), referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.920,00
PROJETO 4567 - Pagamento a FAURG referente ao CPS 007/2009, relativo ao Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande. 3ª parcela. Nota Fiscal 833. (atendimento a condicionante 2.6 – Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$15.837,74
PROJETO 4567 - Pagamento a FAURG referente ao 1º termo aditivo CPS 007/2008, relativo ao Programa de Monitoramento Ambiental para o canal de acesso ao Porto do Rio Grande, bacia de evolução e área de descarte material dragado.. Nota Fiscal nº 8. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$74.316,88
PROJETO 4567 - Pagamento ao NEMA referente ao monitoramento e pesquisa dos Pinípedes na costa do RS, 2ª parcela. Nf nº 600. (atendimento a condicionante 2.10 (2.10.1), referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$2.640,00
PROJETO 4567 - Pagamento a FAURG referente ao CPS 007/2009, relativo ao Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande. 4ª parcela. (atendimento a condicionante 2.6 – Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$15.837,74
PROJETO 4567 - Pagamento a FAURG referente ao CPS 008/2009, relativo a serviço especializado de elaboração e implementação do Monitoramento Ambiental da dragagem do Canal do Porto de Rio Grande. nf nº 885. 1ª parcela. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$38.047,06
PROJETO 4567 - Pagamento a FAURG referente ao CPS 008/2009, relativo a serviço especializado de elaboração e implementação do Monitoramento Ambiental da dragagem do Canal do Porto de Rio Grande. nf nº 889. 2ª parcela. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$38.047,10
PROJETO 4567 - Pagamento ao NEMA relativo ao Monitoramento e Pesquisa dos Pinípedes na Costa do RS, ref ao mês FEV/2010 – 3ª parcela. Nf nº 603. (atendimento a condicionante 2.10 (2.10.1), referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$1.320,00
PROJETO 4567 - Pagamento referente ao 1º termo aditivo ao CPS 007/2008, relativo ao programa de monitoramento ambiental para o canal de acesso ao Porto de Rio Grande, bacia de evolução e da área de descarte. (atendimento	

a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$74.316,88
PROJETO 4567 - Pagamento a FAURG referente ao CPS 007/2009, relativo ao Programa de Educação Ambiental do Porto de Rio Grande, 5ª parcela. Serviços Técnicos Profissionais. (atendimento a condicionante 2.6 – Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$15.837,74
PROJETO 4567 - Pagamento a FAURG referente ao 1º termo aditivo ao CPS 007/2008, relativo ao programa de monitoramento ambiental para o canal de acesso ao Porto de Rio Grande, 10ª parcela. Nf 943. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$74.316,88
PROJETO 4567 - Pagamento ao NEMA por Monitoramento e Pesquisa dos Pinípedes na Costa do RS, ref a MARÇO/2010 – 4ª parcela. Nf nº 605. (atendimento a condicionante 2.10 (2.10.1), referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$1.320,00
PROJETO 4567 - Pagamento a FAURG conforme CPS 008/2009, relativo a serviço especializado de elaboração e implementação do Monitoramento Ambiental da dragagem do Canal do Porto de Rio Grande. 3ª parcela. Nf nº 945. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$38.047,10
PROJETO 4567 - Serviço de acompanhamento das manchas de óleo próximas ao navio AVANTI conforme termo de Permissão de uso 005/2007 firmado entre SUPRG e ECOSORB. (Despesa com passivo ambiental, exigência IBAMA)	R\$4.350,00
PROJETO 4567 - Importância ref ao CPS (Contrato de prestação de serviço) 007/2009, relativo ao Programa de Educação Ambiental do Porto de Rio Grande – PROEA-PRG - Sexta parcela. (atendimento a condicionante 2.6 – Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$15.837,74
PROJETO 4328 - Levantamento Batimétrico em área de 2000 metros por 100 metros totalizando 200.000 metros, próximo ao molhe leste da barra do Rio Grande, parte interna. Req n. 193. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.200,00
PROJETO 4567 - Pagamento a FAURG referente ao CPS 008/2009, relativo ao serviços especializados de elaboração e implementação do Monitoramento Ambiental da Dragagem de aprofundamento do Porto. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$38.047,10
PROJETO 4567 - Pagamento ao NEMA por Monitoramento e Pesquisa dos Pinípedes na Costa do RS, ref ao mes ABRIL/2010 – Parcela 05. Nf nº 608. (atendimento a condicionante 2.10 (2.10.1), referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$1.320,00
PROJETO 4567 - Pagamento a FAURG referente ao 1º termo aditivo ao CPS (Contrato de prestação de Serviço) 007/2008, relativo ao programa de monitoramento ambiental para o canal de acesso ao Porto de Rio Grande. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$74.316,88
PROJETO 4567 - Serviço de Monitoramento dos Pinípedes do Revis do Molhe Leste e Praias adjacentes, sempre que possível com o acompanhamento de um representante da SUPRG. (atendimento a condicionante 2.10 (2.10.1), referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida	

pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.920,00
PROJETO 4567 - Pagamento a FAURG conforme CPS (Contrato de prestação de serviço) 007/2009, relativo ao Programa de Educação Ambiental do Porto de Rio Grande – PROEA-PRG – Ref. ao mês JUN/2010. Sétima parcela. Nf 994. (atendimento a condicionante 2.6 – Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$15.837,74
PROJETO 4567 - Pagamento referente ao CPS(contrato de prestação de serviço) 008/2009, relativo a serviços especializados e elaboração e implementação do Monitoramento Ambiental da Dragagem de aprofundamento do Porto. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$38.047,10
PROJETO 4567 - Serviços de remoção, limpeza, acondicionamento e destinação final com certificação ambiental, dos resíduos de borra oleosa e materiais contaminados com borra oleosa (resíduos classe I) na área do antigo terminal de granéis líquidos do Porto Organizado do Rio Grande as margens da rodovia BR 392 na altura do km 01. Volume estimado de 400m <sup>3</sup> . Termo de referência em anexo. .(Despesa com passivo ambiental, exigência IBAMA)	R\$431.600,00
PROJETO 4567 - Monitoramento e pesquisa dos Pinípedes na costa do RS mês de maio – parcela 06 serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.10 (2.10.1), referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$1.320,00
PROJETO 4567 - Monitoramento e pesquisa dos Pinípedes na costa do RS mês de junho – parcela 01 serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.10 (2.10.1), referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$1.320,00
PROJETO 4328 - Pagamento a FAURG conforme CPS (Contrato de prestação de serviço) 007/2009, relativo ao Programa de Educação Ambiental do Porto de Rio Grande – PROEA-PRG – 8º parcela. (atendimento a condicionante 2.6 – Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$15.837,74
PROJETO 4567 - Atendimento de vazamento de líquido oleoso de tambores armazenados no almoxarifado do Porto Novo. (Despesa com passivo ambiental, exigência IBAMA)	R\$3.638,34
PROJETO 4567 - Requisição de nº 386/10 – Assessoria Técnica, serviços de Guia de Turismo para 100 (cem) visitas agendadas do “Projeto Escola no Porto”, serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$2.750,00
PROJETO 4567 – Adiantamento de numerário para custear despesas com alimentação e hospedagem da equipe que realizará o censo junto aos pescadores da região estuarina da laguna. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$3.000,00
PROJETO 4567 - Pagamento a FAURG referente ao CPS(contrato de prestação de serviço) 008/2009, relativo a serviços especializados e elaboração e implementação do Monitoramento Ambiental da Dragagem de aprofundamento do Porto. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$38.047,10
PROJETO 4567 - Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande, contrato 007/2009, NF 001090. Serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$15.837,74
PROJETO 4567 - Requisição nº 429/10-DMASS, aluguel de lancha de pesquisa de no mínimo 35 pés de comprimento com capacidade para 6	

pesquisadores. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.800,00
PROJETO 4567 – Aluguel da Lancha Larus para realização de seis saídas. Locação de máquinas e equipamentos. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.800,00
PROJETO 4567 - Monitoramento e pesquisa dos Pinípedes na costa do RS mês de julho – parcela 02 serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.10 (2.10.1), referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$1.320,00
PROJETO 4567 - Sétima parcela do contrato referente a prestação de serviço, ao CPS(contrato de prestação de serviço) 008/2009, para elaboração e implementação do monitoramento ambiental da dragagem do canal do porto de Rio Grande. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$38.047,10
PROJETO 4567 - Monitoramento Ambiental para o canal de acesso ao Porto do Rio Grande, décima segunda parcela. Levantamento, prospecção, análise de dados geográficos, topográficos. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$74.316,88
PROJETO 4567 - Atendimento de vazamento de líquido oleoso no cais do Porto Velho. (Despesa com passivo ambiental, exigência IBAMA)	R\$2.791,40
PROJETO 4567 - Contrato de prestação de serviço 007/2009, relativo ao Programa de Educação Ambiental ao Porto de Rio Grande – PROEA-PRG – Ref. ao mês JUN/2010. décima parcela. NF: 001114. Serviços Técnicos Profissionais. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$15.837,74
PROJETO 4567 - Oitava parcela contrato 008/2009, monitoramento ambiental da dragagem de aprofundamento Porto do Rio Grande, NF. N. 1117. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$38.047,10
PROJETO 4567 - Terceira parcela ref. monitoramento (Pinípedes) e pesquisa na costa do RS, agosto/2010, NF n. 627. serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.10 (2.10.1), referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$1.320,00
PROJETO 4567 - Serviço de retirada de uma mancha de líquido oleoso no cais do Porto Velho, conforme Par. Único da Clausula quarta do termo de Permissão de Uso. 005/2007. (Despesa com passivo ambiental, exigência IBAMA).	R\$2.156,40
PROJETO 4567 - Serviços de Guia de Turismo para 100 visitas agendadas do Projeto Escola no Porto. Requisição n. 520/10. Serviços Técnicos Profissionais. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$3.000,00
PROJETO 4567 - Pagamento a Faurg, ref. ao contrato de serviços nº 007/2009, relativo ao programa de educação ambiental do porto de Rio Grande – 10ª parcela. Serviços Técnicos Profissionais. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$15.837,74
PROJETO 4567 - Pagamento ao Nema, por serviços de monitoramento dos pinípedes do Molhe Leste e praias adjacentes, 4ª parcela ref. ao mês de setembro de 2010. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da	R\$1.320,00



L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	
PROJETO 4567 - Pagamento a Faurg por serviços especializados de elaboração e implementação do monitoramento ambiental da dragagem de aprofundamento do canal do porto do Rio Grande. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$38.047,10
PROJETO 4567 - Solicitação de serviço nº 556/10 – SSMT, pagto a empresa para serviço de análise físico/química e microbiológica da potabilidade da água do porto novo e porto velho. Exigência ANVISA.	R\$990,00
PROJETO 4567 - Solicitação de serviço nº 587/10 –DMASS, projeto de recuperação de área degradada, na rampa de lavagem do Porto Novo. Exigência ANVISA.	R\$10.000,00
PROJETO 4567 - Solicitação de serviço nº 637/10 – SSMT, serviço de análise da potabilidade da água. Exigência ANVISA.	R\$990,00
PROJETO 4567 - Pagamento a Faurg, ref. ao contrato de serviços nº 007/2009, relativo ao programa de educação ambiental do porto de Rio Grande – 10ª parcela. Serviços Técnicos Profissionais. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$15.837,74
PROJETO 4567 - Pagamento ao Nema, da 5ª parcela do mês de outubro/2010, referente ao programa de monitoramento dos pinípedes do molhe leste e praias adjacentes. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$1.320,00
PROJETO 4567 – Solicitação de serviço nº 655/10-DMASS, aluguel de lancha para coleta de amostras. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.800,00
PROJETO 4567 - Solicitação de serviço nº 663/10 – DMASS divulgação de audiência pública, divulgação promocional ou institucional. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$400,00
PROJETO 4567 - Solicitação de serviço nº 648/10 – DMASS publicação de 4 editais licenciamento de dragagem. Divulgação promocional ou institucional. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$520,00
PROJETO 4567 - Solicitação de serviço nº 649/10 – DMASS divulgação de audiência pública. Licenciamento dragagem. Divulgação promocional ou institucional. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$390,00
PROJETO 4567 - Pagamento por serviços (1ª parcela) de monitoramento ambiental do canal de acesso ao porto de Rio Grande, bacia de evolução e da área de descarte de material dragado. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$83.760,50
PROJETO 4567 - Solicitação serv. Nº 708/10 – AT criação de 8 músicas para o programa educação ambiental apresentações artísticas, culturais e/ ou desportivas. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$3.000,00
PROJETO 4567 - Req. Com. nº 671/10 SMST compra de BIG BAG de polipropileno acondicionamento e/ou embalagem. (Passivo Ambiental, exigência IBAMA)	R\$5.154,00
PROJETO 4567 - Pagamento por serviços de análise hidroquímica, num total de 36 análises em 2 ciclos de dragagem, conf. contrato nº 08/2010. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de	

Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$107.146,44
PROJETO 4567 - Solicitação serv. nº 727/10 Dmass Monitoramento dos pinípedes. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.920,00
PROJETO 4567 - Análises monitoramento coletadas e em processamento pela FURG, de junho a outubro/2010, para relatório anual enviado ao IBAMA, contrato 08/2010 SUPRG/FURG/FAURG. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$181.238,94
PROJETO 4567 - Fatura prestação de serviço de monitoramento ambiental contrato 008/2009, 10ª parcela. Serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$38.047,10
PROJETO 4567 - Solicitação de serviço nº 766/10 – Serviço da análise de potabilidade da água do Porto Novo e Porto Velho. Serviços Técnicos Profissionais. Exigência ANVISA.	R\$990,00
PROJETO 4567 - Req. de compra nº 787/10 – Colilert e Bolsa plástica estéril produtos químicos, físicos e/ou biológicos.(passivo ambiental, exigência IBAMA)	R\$738,18
PROJETO 4567 - Pagto a Faurg, relativo ao programa de monitoramento ambiental para o canal de acesso ao porto de Rio Grande, bacia de evolução e área de descarte do material dragado. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$83.760,55
PROJETO 4567 – Solicitação de serviço nº 655/10-Dmass, aluguel de lancha para coleta de amostras. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$7.800,00
PROJETO 4567 - Pagto a Faurg, referente a 1ª parcela do contrato nº 007/2009, relativo ao programa de educação ambiental do porto de Rio Grande. serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.6 – como parte do Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L. O. 03/97do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$15.837,74
PROJETO 4567 - Pagamento ao NEMA, por serviços de pesquisa e monitoramento de pinípedes na costa do Rio Grande do Sul, sexta parcela. Serviços técnicos profissionais. (atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$1.320,00
PROJETO 4567 - Pagto por serviços de monitoramento ambiental, contrato nº 008/2009, 11ª parcela. Serviços Técnicos Profissionais. (atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$38.047,10
Despesas com pessoal da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2010 a dezembro de 2010	R\$381.564,51
Despesas com aquisição de materiais da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2010 a dezembro de 2010	R\$85.505,82
<b>Total no ano de 2010</b>	<b>R\$2.516.069,56</b>

### **Agrupamento e classificação das despesas ambientais na contabilidade da SUPRG no ano de 2010**

Atendimento a condicionante 2.10, referente a implementação do Plano de Monitoramento Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005).	R\$972.607,71
Atendimento a condicionante 2.6 – Programa de educação Ambiental da 2ª renovação da L.O. 03/97 do Porto emitida pelo IBAMA em 21/10/2005	R\$185.965,14
Atendimento a condicionante 2.8 – referente às operações de dragagem	

constante na 2ª renovação da L.O 03/97 do Porto, emitida pelo IBAMA em 21/10/2005.	R\$427.028,06
Exigência IBAMA - Despesa para/e com passivo ambiental.	R\$450.428,32
Exigência ANVISA - Serviço de análise laboratorial de potabilidade da água no Porto do Rio Grande e Projeto de recuperação de área degradada, na rampa de lavagem do Porto Novo .	R\$12.970,00
Despesas com pessoal da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2010 a dezembro de 2010	R\$381.564,51
Despesas com aquisição de materiais da Divisão de Meio Ambiente. Janeiro de 2010 a dezembro de 2010	R\$85.505,82

## ANEXO 1

### Tarifas portuárias<sup>318</sup>

De acordo com as tarifas portuárias descritas abaixo, não consta nenhum percentual inserido nos valores dos serviços, bem como nenhuma tarifa destinada às despesas com as exigências legais ambientais a que está obrigada a SUPRG, e que demandam recursos cada vez mais expressivos, comprovados nesta pesquisa.

#### **TABELA I – Utilização da infraestrutura de acesso aquaviário e instalações de acostagem**

##### **I-A) INFRAESTRUTURA DE ACESSO AQUAVIÁRIO**

Taxa geral	Valor R\$
1. Mercadoria não containerizada, carregada, descarregada ou baldeada, por tonelada:	
a) Carga geral .....	1,44
b) Granel sólido .....	1,44
c) Granel líquido .....	1,44
2. Contêiner cheio, carregado, descarregado ou baldeado, por unidade	25,08
a) Contêiner vazio de exportação .....	12,54
3. Mercadoria não containerizada, carregada, descarregada ou baldeada, em terminal privativo de uso exclusivo ou misto, localizado na área do Porto Organizado, por tonelada:	
a) Carga geral .....	1,44
b) Granel sólido .....	1,44
c) Granel líquido .....	1,44
4. Remuneração pelo uso de infraestrutura de acesso aquaviário em operações de transporte e fornecimento de combustíveis a embarcações, na área do Porto Organizado do Rio Grande, por mês ou fração.....	2.000,00

##### **I-B) UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM**

Taxa geral	Valor R\$
------------	-----------

<sup>318</sup> Disponível em: [http://www.portoriogrande.com.br/site/estrutura\\_portuaria\\_tarifas.php](http://www.portoriogrande.com.br/site/estrutura_portuaria_tarifas.php) Acesso em: 25 jun. 2011.

1. Ocupação de instalação de acostagem por embarcação, por berço, por mês ou fração, no Porto Velho: .....	50,00
2. Ocupação de instalação de acostagem por embarcação, por berço, por hora ou fração, no Porto Novo:	
Berço para granéis sólidos - 01 berço .....	12,57
Berço para carga geral - 02 berços .....	7,18
Berço para granéis sol./líq. 01 berço .....	12,57
Berço para fertilizantes - 02 berços .....	9,88
Berço para barcaças - 02 berços .....	5,39
Berço para contêineres - 03 berços.....	11,97
Ocupação de instalação de acostagem por embarcação, por berço, por hora ou fração, nos <i>dolphins</i> .....	10,77
3. As embarcações do tráfego interno do Porto pagarão a ocupação de instalação de acostagem, por embarcação, por mês.....	200,00

**TABELA II – Utilização da infra-estrutura de operação portuária**

Taxas gerais	Valor R\$
1. Utilização da infraestrutura terrestre de operação portuária, por berço, por hora ou fração, nos seguintes locais:	
1.1 - Porto Velho, por m <sup>2</sup> e por dia .....	0,75
1.2 - Berço para materiais de construção civil, por tonelada.....	0,20
1.3 - Porto Novo	
Berço para granéis sólidos.....	109,20
Berço para carga geral.....	58,80
Berço para granéis sólidos e líquidos.....	102,90
Berço para contêineres.....	98,00
Berço para fertilizantes.....	80,85
Berço para Barcaças.....	44,10
2. Utilização da infraestrutura do Posto de Controle de Estacionamento de veículos no Centro Rodoviário (BR-392), por veículo, por dia, ou fração .....	Convenc.
3. Estofagem/desestofagem de contêineres nas instalações do Porto, por unidade .....	16,30
4. Outras espécies de unitização nas instalações do Porto, por unidade	1,32

**TABELA III – Serviço de armazenagem**

Taxas gerais	Valor R\$
1. Mercadorias importadas do estrangeiro, em armazém ou pátio alfandegado do porto:	
a) No primeiro período de 15 dias, por dia .....	0,04%
b) No segundo período de 15 dias, por dia .....	0,07%
c) Por dia subsequente ao vencimento do segundo período.....	0,14%

2. Mercadoria nacional ou nacionalizada em armazém ou pátio do porto, por tonelada, por período de 15 dias ou fração:	
a) Carga geral não unitizada .....	8,02%
b) Carga geral unitizada, não containerizada .....	4,96
c) Granel sólido em armazém/silo especializado .....	1,03
d) Granel sólido em armazém convencional .....	2,03
e) Granel sólido em pátio ou alpendre .....	2,87
3. Contêiner em armazém ou pátio do porto, por unidade, por períodos de 15 dias ou fração:	
a) Contêiner cheio, com mercadoria nacional ou nacionalizada .....	26,38
b) Contêiner vazio .....	22,45
4. Mercadoria nacional ou nacionalizada frigorificada, em armazém especializado, por tonelada, por períodos de 15 dias ou fração.....	9,30

#### **TABELA IV – Utilização de equipamentos portuários**

Taxa geral	Valor R\$
1. Guindaste de pórtico c/gancho ou <i>grab</i> por hora ou fração:	
a) com capacidade até 6,3t .....	24,42
b) com capacidade acima de 6,3 t .....	42,66
2. Autoguindaste por hora ou fração .....	161,78
3. Guindaste flutuante por hora ou fração .....	361,40
4. Empilhadeira por hora ou fração:	
a) de até 5 t .....	19,58
b) acima de 5 t até 15 t .....	83,34
c) acima de 15 t .....	122,31
5. Empilhadeira especial para contêiner, por unidade.....	39,00
6. Empilhadeira por períodos de 15 (quinze) dias ou fração:	
a) de até 5t .....	470,00
b) acima de 5t até 15t .....	750,00
c) acima de 15t .....	980,00
d) empilhadeira especial para contêiner .....	1.870,00
e) empilhadeira de 15 t, especial para contêiner vazio .....	1.250,00
7. Trator por hora ou fração .....	28,91
8. Pá carregadeira por hora ou fração .....	47,31
9. Carreta por hora ou fração:	
a) Com capacidade de até 10 t .....	9,51
b) Com capacidade acima de 10 t .....	13,40

10. Tremonha móvel por hora ou fração .....	10,01
11. Locomotiva para manobra de vagões, por vagão .....	30,63
12. Defensas infláveis tipo Yokohama, por unidade, por hora ou fração	1,76
13. Equipamentos e materiais não especificados nas taxas desta tabela serão fixados pela SUPRG.....	Convenc.

**TABELA V – Serviços prestados pela Administração do Porto  
V-A - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS**

Taxas gerais	Valor R\$
1. Movimentação de mercadoria a partir da embarcação até as instalações de armazenagem do Porto, ou no sentido inverso, por tonelada:	
a) carga geral não unitizada .....	11,98
b) carga geral unitizada, não containerizada .....	8,14
c) granel sólido.....	3,19
d) granel líquido .....	1,92
2. Movimentação de contêineres a partir da embarcação até as instalações de armazenagem do Porto, ou no sentido inverso, por unidade:	
a) Contêiner cheio .....	Convenc.
b) Contêiner vazio .....	Convenc.
3. Movimentação de granéis sólidos a partir de embarcações até as instalações do Armazém Graneleiro D3/D4 e no sentido inverso, por tonelada .....	2,34
4. Recebimento e pesagem de cereais a granel no armazém graneleiro D3/D4, transportados por caminhão ou vagão, em moega convencional sem mão-de-obra de descarga ou caminhão basculante .....	1,68
5. Entrega e pesagem de cereais a granel no armazém graneleiro D3/D4, em caminhões ou vagões, por tonelada .....	1,48
6. Por veículo montado, quando movimentado no sistema <i>roll-on-roll-off</i> :	
a) com peso de até 2.000 quilos.....	6,33
b) com peso superior a 2.000 quilos .....	7,40
7. Os serviços de movimentação de carga não especificados nas taxas desta tabela, serão fixados pela Administração do Porto.....	Convenc.

**TABELA V – Serviços prestados pela Administração do Porto**  
**V-B - SERVIÇOS DIVERSOS**

	Valor R\$
Taxas gerais	
1. Fornecimento de água a embarcações ou consumidor instalado na área do porto, por metro cúbico: 1,2 x m <sup>3</sup> utilizado x m <sup>3</sup> CORSAN	
2. Fornecimento de energia elétrica a embarcação ou consumidor instalado na área do porto, por kWh: 1,2 x Kwh utilizado x Kwh CEEE	
3. Fornecimento de energia elétrica a contêiner refrigerado, por unidade, por dia ou fração .....	25,00
4. Pesagem de mercadoria, por tonelada .....	0,60
5. Movimentação para abertura ou remoção de volumes, para vistoria:	
a) De carga geral, por tonelada .....	2,31
b) De contêiner, por unidade .....	83,28
6. Carregamento ou descarga de mercadorias em veículos de terceiros, sem pesagem, por tonelada.....	2,50
7. Serviço de acompanhamento e controle de transbordo de mercadorias, em embarcações atracadas e/ou fundeadas nas áreas sob a administração direta da SUPRG, por tonelada .....	0,51
8. Pelo desdobramento de faturas .....	8,54
9. Pelo fornecimento de certidões ou certificados .....	8,54
10. Tratamento fito-sanitário, por tonelada .....	0,34
11. Transilagem de cereais a granel no Armazém Graneleiro D3/D4, por tonelada.....	0,56
12. Lavagem e desinfecção de vagões, caminhões e contêineres:	
a) Tamanho equivalente a contêiner de 20 pés .....	10,95
b) Tamanho equivalente a contêiner de 40 pés.....	14,83
13. Serviço de atracação ou desatracação de navios, por embarcação	121,20
14. Outros serviços não especificados nas taxas desta tabela pela SUPRG.....	Convenc.
15. Serviços de lavagem de empilhadeiras especiais para a movimentação de contêineres, de capacidade de 15 a 37 toneladas, por unidade .....	25,00
16. Taxa mínima para os serviços de fornecimento de água e energia elétrica descritos nos itens 1 e 2 das Taxas Gerais desta Tabela .....	12,00




## ANEXO 2

## Licenças a favor da SUPRG emitidas pelo IBAMA

Proc. 0000.97/97.0  
Fl. 02

9

  
**IBAMA**

**INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E  
 DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS**  
 - IBAMA -  
**DIRETORIA DE CONTROLE E FISCALIZAÇÃO**

LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 03/97

O INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, no uso das atribuições que lhe confere a Lei nº. 6938, de 31 de agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, regulamentada pelo Decreto nº. 99.274, de 06 de junho de 1990, alterada pela Lei nº 7.804, de 20 de julho de 1989, **RESOLVE:**

Expedir a presente Licença de Operação-LO a:

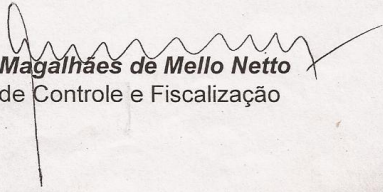
**EMPRESA:** SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE-SUPRG  
**CGC:** 01.039.203/0001-54  
**ENDEREÇO:** Av. Honório Bicalho, s/nº  
**CEP:** 96.200-020                      **MUNICÍPIO:** Rio Grande **UF:** RS  
**TELEFONE:** (0532)311366              **FAX:** (0532)311857  
**REGISTRO NO IBAMA:** Processo IBAMA/SUPES/RS nº 02023.002079/96-78, de 13/06/96.

Esta licença autoriza a Superintendência do Porto do Rio Grande a dar continuidade:

- a concessão do Porto do Rio Grande, o qual permanecerá no desenvolvimento das suas atividades;
- ao cumprimento do item 03 do Protocolo Judicial do Acordo e Cooperação firmado com o Ministério Público da Comarca de Rio Grande.

A presente Licença de Operação-LO é válida pelo período de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, a partir desta data, observadas as condições discriminadas no verso deste documento.

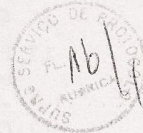
Brasília, DF, 10 JAN 1997

  
**Manoel Magalhães de Mello Netto**  
 Diretor de Controle e Fiscalização

9



PROC Nº 10.251/887  
Fl. nº 02



**INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E  
DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
- IBAMA -  
DIRETORIA DE CONTROLE E FISCALIZAÇÃO**

**RENOVAÇÃO DA LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 03/97**


O INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, no uso das atribuições que lhe confere a Lei nº. 6938, de 31 de agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, regulamentada pelo Decreto nº. 99.274, de 06 de junho de 1990, alterada pela Lei nº 7.804, de 20 de julho de 1989, **RESOLVE:**

Expedir a presente Renovação de Licença de Operação-LO a:

**EMPRESA:** SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE-SUPRG  
**CGC:** 01.039.203/0001-54  
**ENDEREÇO:** Av. Honório Bicalho, s/nº  
**CEP:** 96.200-020 **MUNICÍPIO:** Rio Grande **UF:** RS  
**TELEFONE:** (0532)311366 **FAX:** (0532)311857  
**REGISTRO NO IBAMA:** Processo IBAMA/SUPES/RS nº 02023.002079/96-78

Esta renovação de licença autoriza a Superintendência do Porto do Rio Grande a dar continuidade as suas atividades por um período de 1.460 (hum mil quatrocentos e sessenta) dias, a partir desta data, observadas as condições discriminadas no verso deste documento e nos demais anexos constantes do processo que, embora não transcritos, são partes integrantes desta renovação de licença.

Brasília-DF, 14 MAI 1998

  
**Manoel Magalhães de Mello Neto**  
Diretor de Controle e Fiscalização



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**  
**INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS**  
**NATURAIS RENOVÁVEIS**

**RENOVAÇÃO DA LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 03/1997**

O PRESIDENTE SUBSTITUTO DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, designado pela Portaria nº 941, de 2 de Julho de 2004, publicada no Diário Oficial da União de 6 de julho de 2004, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 24 do Anexo I ao Decreto 4.756, de 20 de junho de 2003, que aprovou a Estrutura Regimental do IBAMA, publicado no D.O.U. de 23 de junho de 2003, e o art. 8º do Regimento Interno aprovado pela Portaria GM/MMA nº 230, de 14 de maio de 2002, republicada no D.O. U, de 21 de junho de 2002, **RESOLVE**:

Expedir a presente Renovação da Licença de Operação à:

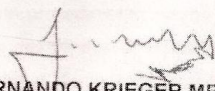
**EMPREENDEDOR:** Superintendência do Porto de Rio Grande - SUPRG  
**CNPJ:** 01.039.203/0001-54  
**ENDEREÇO:** Av. Honório Bicalho, s/nº  
**CEP:** 92.201-020      **CIDADE:** Rio Grande      **UF:** RS  
**TELEFONE:** (53) 3231-1996      **FAX:** (53) 3231-1857  
**REGISTRO NO IBAMA:** Processo nº 02023.002079/96-78

Referente à continuidade das atividades de gestão e operações portuárias realizadas na área do Porto Organizado do Rio Grande, localizado na cidade de Rio Grande/RS, contemplando, ainda, as operações de dragagem de manutenção do calado nos canais de navegação, bacias de evolução e cais de atracação, bem como a operação da ampliação do Cais do Porto Novo.

Esta Licença de Operação é válida pelo período de 08 (oito) anos, a partir desta data, observadas as condições discriminadas neste documento e nos demais anexos constantes do processo que, embora não transcritos, são partes integrantes deste licenciamento.

A validade desta licença está condicionada ao fiel cumprimento das condicionantes constantes no verso deste documento.

Brasília-DF, 21 OUT 2005

  
**LUIZ FERNANDO KRIEGER MERICO**  
 Presidente do IBAMA  
 Substituto



Serviço Público Federal  
**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**  
 Instituto Brasileiro Do Meio Ambiente e Dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA

**LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 325/2003**

**O PRESIDENTE, SUBSTITUTO, DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA**, designado pela Portaria nº 138, de 24 de fevereiro de 2003, publicado no Diário Oficial da União do dia subsequente, no uso das atribuições que lhe confere o art.24 do Anexo I do Decreto nº 4.548, de 27 de dezembro de 2002, que aprovou a Estrutura Regimental do IBAMA, publicado no D.O.U. da mesma data, e o Item VI do art. 95 do Regimento Interno aprovado pela Portaria GM/MMA nº 230, de 14 de maio de 2002, republicada no D.O.U. de 21 de junho de 2002, **RESOLVE**:

Expedir a presente Licença de Operação à:

**EMPRESA: SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE**  
**CNPJ/CPF: 01.039.203/0001-54**  
**ENDEREÇO: Av. Honorário Bicalho, s/nº**  
**CEP: 92.200-020                      CIDADE: Rio Grande                      UF: RS**  
**TELEFONE: (53) 231-1023              FAX: (53) 231-1857**  
**REGISTRO NO IBAMA: Processo nº 02023.002079/96-78**

autorizando a dragagem emergencial de 2.185.0000 m³ de sedimentos no canal de acesso ao Porto do Rio Grande - Trechos I e II, localizado no município de Rio Grande/RS.

Esta Licença de Operação é válida pelo período de 12 (doze) meses, a partir desta data, observadas as condições discriminadas no verso deste documento e nos demais anexos constantes do processo que, embora não transcritos, são partes integrantes deste licenciamento.

Brasília-DF, 23 JUN 2003

**Nilvo Luiz Alves da Silva**  
 Presidente do IBAMA  
 Substituto



Serviço Público Federal  
**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**  
 Instituto Brasileiro Do Meio Ambiente e Dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA

**LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 355/2003**

**O PRESIDENTE DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA**, nomeado por Decreto s/nº de 03 de janeiro de 2003, publicado no Diário Oficial da União de 06/01/2003, no uso das atribuições que lhe confere o art.24 do Anexo I do Decreto nº 4.548, de 27 de dezembro de 2002, que aprovou a Estrutura Regimental do IBAMA, publicado no D.O.U. da mesma data, e o Item VI do art. 95 do Regimento Interno aprovado pela Portaria GM/MMA nº 230, de 14 de maio de 2002, republicada no D.O.U. de 21 de junho de 2002; **RESOLVE:**

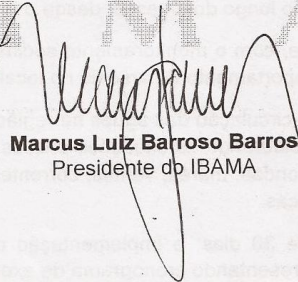
Expedir a presente Licença de Operação à:

**EMPRESA:** SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE  
**CNPJ/CPF:** 01.039.203/0001-54  
**ENDEREÇO:** Av. Honorário Bicalho, s/nº  
**CEP:** 92.200-020 **CIDADE:** Rio Grande **UF:** RS  
**TELEFONE:** (53) 231-1023 **FAX:** (53) 231-1857  
**REGISTRO NO IBAMA:** Processo nº 02023.002079/96-78

autorizando a dragagem emergencial de 745.000 m<sup>3</sup> (setecentos e quarenta e cinco mil) de sedimentos no canal de acesso ao Porto do Rio Grande - Trechos III, IV, V e VI, localizado no município de Rio Grande/RS.

Esta Licença de Operação é válida pelo período de 12 (doze) meses, a partir desta data, observadas as condições discriminadas no verso deste documento e nos demais anexos constantes do processo que, embora não transcritos, são partes integrantes deste licenciamento.

Brasília-DF, 12 NOV 2003

  
**Marcus Luiz Barroso Barros**  
 Presidente do IBAMA



Serviço Público Federal  
**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**  
 Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

### RENOVAÇÃO DA LICENÇA DE INSTALAÇÃO Nº 163/2004

O PRESIDENTE DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 24 do Anexo I ao Decreto 4.756, de 20 de junho de 2003, que aprovou a Estrutura Regimental do IBAMA, publicado no D.O.U. de 23 de junho de 2003, e artigo 8º do Regimento Interno aprovado pela Portaria GM/MMA nº 230, de 14 de maio de 2002, publicada no D.O.U. de 21 de junho de 2003, **RESOLVE:**

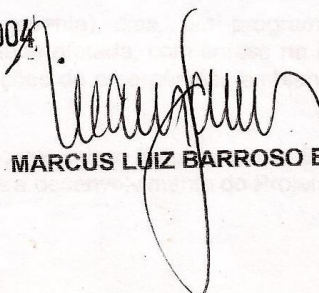
Expedir a presente Renovação da Licença de Instalação à:

**EMPRESA:** Superintendência do Porto do Rio Grande - SUPRG.  
**CGC/CPF:** 01.039.203/0001-54  
**ENDEREÇO:** Av. Honório Bicalho, s/nº - CP 198  
**CEP:** 96201-020      **CIDADE:** Rio Grande      **UF:** RS  
**TELEFONE:** (53) 231-1996      **FAX:** (53) 231-1857  
**REGISTRO NO IBAMA:** IBAMA/MMA nº 02023.000431/01-22

relativa à construção do cais estaqueado, com aproximadamente 450 m de extensão e 7,80 m de largura, para melhoramento do cais do Porto Novo, localizado no município de Rio Grande/RS. Esta Renovação de Licença autoriza ainda, a execução das atividades de dragagem no volume estimado de 31.500 m<sup>3</sup>. O material oriundo da dragagem será depositado na região da Coroa do Boi.

Esta Renovação de Licença de Instalação é válida pelo período de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, a partir desta data, observadas as condições discriminadas no verso deste documento e nos demais anexos constantes do processo, que embora não transcritos, são partes integrantes desta licença.

Brasília, 10 MAR 2004.

  
**MARCUS LUIZ BARROSO BARROS**