

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE – FURG
INSTITUTO DE OCEANOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GERENCIAMENTO COSTEIRO

FRANCO GOULART KNUTH

**OS CONFLITOS DE USO DA ZONA PORTUÁRIA DE PELOTAS E
UMA PROPOSTA DE ESTRUTURA DE NEGOCIAÇÃO NA
PERSPECTIVA DO GERENCIAMENTO COSTEIRO INTEGRADO.**

Rio Grande, Abril de 2013

FRANCO GOULART KNUTH

OS CONFLITOS DE USO DA ZONA PORTUÁRIA DE PELOTAS E
UMA PROPOSTA DE ESTRUTURA DE NEGOCIAÇÃO NA
PERSPECTIVA DO GERENCIAMENTO COSTEIRO INTEGRADO.

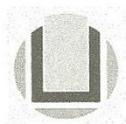
Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Gerenciamento Costeiro da Universidade Federal de Rio Grande como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Gerenciamento Costeiro.

Orientadora:

Prof^a Dr^a Dione Iara Silveira Kitzmann

RIO GRANDE

2013



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE - FURG
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
EM GERENCIAMENTO COSTEIRO (PPGC)

ATA DO EXAME DA DISSERTAÇÃO

Às 14:30 horas do dia 29 de Abril de 2013, reuniu-se na sala da ESANTAR - Campus Carreiros desta Universidade, a Comissão Examinadora de Dissertação de Mestrado, constituída para o exame da dissertação "OS CONFLITOS DE USO DA ZONA PORTUÁRIA DE PELOTAS E UMA PROPOSTA DE ESTRUTURA DE NEGOCIAÇÃO NA PERSPECTIVA DO GERENCIAMENTO COSTEIRO INTEGRADO", do aluno do Programa de Pós-graduação em Gerenciamento Costeiro Franco Goulart Knuth, matrícula número 98567, tendo como orientadora a Profa. Dra. Dione Kitzmann. As argumentações apresentadas demonstram que o aluno tem domínio do conhecimento utilizado na sua Dissertação. Portanto, a Comissão o considera APROVADO e APTO para receber o Título de MESTRE EM GERENCIAMENTO COSTEIRO e recomenda que esta Ata acompanhe os documentos necessários para a emissão do referido título.

Prof. Dr. Milton Lafourcade Asmus CPF 29107946015 - FURG

Profa. Dra. Dione Kitzmann CPF 37988069004 - FURG

Profa. Dra. Giovana de oliveira CPF 49090488049 - UFPel

Havia tanto pra lhe contar, a natureza mudava a forma, o estado e o lugar

Era absurdo. Havia tanto pra lhe mostrar, era tão belo

Mas olhe agora o estrago em que está...

...destruição é reflexo do humano se a ambição desumana o ser

Essa imagem infértil do deserto nunca pensei que chegasse aqui

Havia tanto pra aproveitar sem poderio, tantas histórias, tantos sabores

Capins dourados

Havia tanto pra respirar, era tão fino. Naqueles rios a gente banhava

Desmatam tudo e reclamam do tempo, que ironia conflitante ser

Desequilíbrio que alimenta as pragas. Alterado grão, alterado pão

Sujamos rios, dependemos das águas, tanto faz os meios violentos

Luxúria é ética do perverso vivo, morto por dinheiro

Cores, tantas cores. Tais belezas foram-se

Falsos bens, progresso?

Com a mãe, ingratidão

Deram o galinheiro pra raposa vigiar

“Absurdo”

Vanessa da Mata

2007

Dedico esta produção em memória das minhas Avós;

À Ulda Goularte e à Erna Knuth

AGRADECIMENTOS

À força maior que me guia e traz luz ao meu caminho;

Aos meus pais, Aderlei Knuth e Marli Goularte, e irmão, Alan Knuth, pela estrutura familiar, pelo empenho em proporcionar o essencial para meu desenvolvimento sem medir esforços e pelo incentivo e apoio no processo de formação educacional, profissional e cidadã;

A Prof^a Dr^a Dione Kitzmann pela orientação, acompanhamento, contribuição e conhecimento que me incentivaram ao longo do desenvolvimento do estudo;

A minha namorada, Vanderleia Sinhor, por todo carinho, doação, compreensão e companheirismo durante o trabalho.

Aos amigos que tenho como irmãos por acompanharem e compartilharem em diferentes momentos as realizações e ânsias da vida, independente de eventual distância física ocasionada por situações pessoais e profissionais:

André Brum, Ernesto Kaster, Fabiana Bernardon, Felipe Lange, Gabriel Martins, Geovani Corrêa, João Anderson, Paulline Winkel, Rodrigo Paiva, Solano Schuch, Willian Knuth, Yasmin Salomão;

Aos Colegas das turmas do PPGC pelo breve e agradável convívio ao longo destes dois anos, seja nos ambientes de estudo ou nos poucos e bons churrascos realizados;

Aos Colegas de UFPel, pelo incentivo, acompanhamento e compreensão nessa caminhada, em especial aos da Coordenadoria de Gestão Ambiental;

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Gerenciamento Costeiro e ao Comitê de Dissertação pelo alto nível de conhecimento repassado, pelas discussões fomentadas ao longo do curso nas disciplinas ofertadas e pelo ambiente agradável e de cooperação nas interações de alunos, professores e funcionários;

Aos sujeitos do estudo pela pronta disposição e interesse em colaborar na temática ao longo do estudo realizado.

KNUTH, Franco G. OS CONFLITOS DE USO DA ZONA PORTUÁRIA DE PELOTAS E UMA PROPOSTA DE ESTRUTURA DE NEGOCIAÇÃO NA PERSPECTIVA DO GERENCIAMENTO COSTEIRO INTEGRADO. Universidade Federal do Rio Grande – FURG. Pós-Graduação em Gerenciamento Costeiro. 2013. 136f.

RESUMO

Este estudo apresenta os conflitos de uso da zona portuária de Pelotas e propõe uma estrutura para a negociação dos mesmos na perspectiva do Gerenciamento Costeiro Integrado. A zona portuária de Pelotas é caracterizada pela ocorrência de atividades como a portuário-industrial através dos terminais retroportuário e de uso privativo, de atividades de comércio, serviços e empreendimentos. Outra característica marcante é a presença da Universidade Federal de Pelotas que, através de um processo de aquisição e refuncionalização de estruturas industriais ociosas na zona portuária, recolocou a região portuária nas rotinas da urbe e concentrou na região um polo educacional de nível superior, processo que vem alterando a dinâmica socioespacial do local. O uso habitacional, o estabelecimento de comunidades às margens do Canal São Gonçalo e a utilização da região para atividades de lazer pela população são também aspectos predominantes na zona do porto, além de seu patrimônio histórico-cultural e do potencial para o turismo, em especial o náutico. Nesse sentido, foram realizadas observações diretas e aplicadas entrevistas semiestruturadas aos sujeitos do estudo (representantes da Prefeitura Municipal, do Porto e da UFPel), baseado em cinco categorias de análise pré-definidas na elaboração dos questionários que embasaram a organização do conjunto dos dados coletados. Dessa forma, este estudo identificou e discutiu os conflitos de uso da zona portuária de Pelotas e as implicações de possíveis novas intervenções e do desenvolvimento de atividades no local. Os resultados apontam conflitos na ordem do planejamento local, da gestão desarticulada entre os órgãos responsáveis e da falta de diálogo entre os gestores do espaço. O estudo apresenta ainda uma proposta de estrutura para a negociação dos conflitos de uso, sob a ótica do gerenciamento costeiro integrado. A proposta se constitui numa Comissão Intersetorial presidida pelo Poder Público municipal onde deverão ser realizados encontros permanentes entre os atores envolvidos e as partes interessadas, ser elaborados estudos técnicos para orientar ações e promovidas Audiências Públicas para garantir a participação das comunidades num processo integrado de negociação, visando à resolução dos conflitos de uso da zona portuária de Pelotas.

Palavras-chave: Conflitos de Uso; Zona Portuária de Pelotas; UFPel; Gerenciamento Costeiro Integrado.

KNUTH, Franco G. **THE USE CONFLICTS OF THE PORT AREA OF PELOTAS AND A PROPOSED STRUCUTRE OF NEGOTIATION IN VIEW OF INTEGRATED COASTAL MANAGEMENT.** Federal University of Rio Grande – FURG. Graduate Program in Coastal Management. 2013. 136p.

ABSTRACT

This study presents the use conflicts of the port area of Pelotas and proposes a framework for the negotiation of the same from the perspective of Integrated Coastal Management. The port area of Pelotas is characterized by the occurrence of activities such as port-industrial through terminals retroportuario and private use, trade activities, services and ventures. Another striking feature is the presence of the Federal University of Pelotas that, through a process of acquisition and refunctionalisation of industrial structures idle in the port area, replaced the port area in the routines of the urban and concentrated in the region a center of higher education, a process that is altering the dynamics social-spatial local. The residential use, the establishment of communities along the Canal São Gonçalo and use the area for leisure activities by the population are also predominant aspects in the port area, besides its historical and cultural heritage and the potential for tourism, especially nautical. Accordingly, were made out direct observations and semi-structured interviews applied to study subjects (representatives of the City, the Port and UFPel), based on five categories of predefined analysis in the preparation of questionnaires that support the organization of all the data collected. Thus, this study identified and discussed the use conflicts of the port area of Pelotas and the implications of possible new interventions and the development of activities on site. The results indicate conflicts in the order of local planning, management disjointed between the bodies and the lack of dialogue between managers of space. The study also presents a proposed framework for the negotiation of land use conflicts, from the viewpoint of integrated coastal management. The proposal constitutes an Intersectoral Committee chaired by the municipal government which should be made permanent meetings between the stakeholders and interested parties, be prepared technical studies to guide actions and promoted public hearings to ensure community participation in an integrated process of negotiation, aimed at resolving conflicts of use of the port area of Pelotas.

Keywords: Use Conflicts, Port Area of Pelotas; UFPel; Integrated Coastal Management.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Território do município de Pelotas em imagem de satélite.....	20
Figura 2: Mapa da Área de Estudo: delimitação da zona portuária de Pelotas.	21
Figura 3: Mapa da Setorização da Zona Costeira do Rio Grande do Sul.....	34
Figura 4: Porto de Pelotas no início do século XX.	37
Figura 5: Cais do Porto de Pelotas.....	37
Figura 6: Imagem aérea do Porto de Pelotas.....	38
Figura 7: Ato de inauguração das primeiras instalações da UFPel no antigo Frigorífico Anglo, em 2008.	41
Figura 8: Prédios da antiga Cosulã, abrigando o IAD UFPel e a FAUrb.	42
Figura 9: <i>Friches Industrielles</i> na zona portuária de Pelotas.....	43
Figura 10: Matéria veiculada no Jornal Diário Popular referente à inauguração do Frigorífico Anglo.	44
Figura 11: Balsa no Canal São Gonçalo e Frigorífico Anglo, ao fundo, em funcionamento na década de 1960.	44
Figura 12: Campus Porto UFPel (Reitoria).....	45
Figura 13: Cervejaria Sul Rio-grandense em atividade.	46
Figura 14: Ato de inauguração das primeiras instalações do Mercosul Multicultural UFPel, no prédio da antiga Cervejaria Brahma, em 2012.	47
Figura 15: Prédio da antiga Alfândega doado pela SPU à UFPel.	48
Figura 16: Nova edificação do IAD UFPel, no terreno do antigo Clube América.	49
Figura 17: Pavilhão do Núcleo de Transportes UFPel.	49
Figura 18: imóvel que abrigou a Trevo Adubos e terreno adjacente, adquiridos pela UFPel.....	50
Figura 19: Imóvel defronte ao cais do porto onde funcionou a boate Neptuno, adquirido pela UFPel.....	50

Figura 20: Área da antiga Cosulã, atualmente em reformas e em parte abrigando dependências do IAD UFPel.	51
Figura 21: Imagem de satélite destacando o patrimônio da UFPel distribuído na zona portuária.	52
Figura 22: Estágios do ciclo do Gerenciamento Costeiro Integrado.....	61
Figura 23: Região Administrativa do São Gonçalo (em azul) e as localidades da Balsa, da Várzea e do Porto, incidentes sobre a área de estudo.	75
Figura 24: Terreno adjacente ao Núcleo de Transportes UFPel que prevê a nova Casa do Estudante da Instituição.	81
Figura 25: E.T.E. e Casa de Bombas SANEP.	84
Figura 26: Bares e casas noturnas ao longo da zona portuária.	89
Figura 27: Terminal Privativo CIMBAGÉ.	90
Figura 28: Terminal Retroportuário Jaime Power Comércio e Indústria LTDA.	91
Figura 29: Cais do Porto e o Ramal Ferroviário Desativado.	92
Figura 30: Uso habitacional na Rua Conde de Porto Alegre.	93
Figura 31: Unidades UFPel na Rua Conde de Porto Alegre.	93
Figura 32: Empreendimentos diversos ao longo da Rua Conde de Porto Alegre.	93
Figura 33: Complexo Freedom Veículos Elétricos, distribuído em três prédios na Rua Conde de Porto Alegre.	94
Figura 34: AEIAN: residências particulares localizadas na Estrada do Engenho, às margens do Canal São Gonçalo, em Área de Porto Organizado.	95
Figura 35: Clubes Náuticos: Veleiros Saldanha da Gama e Clube Natação e Regatas Pelotense.	96
Figura 36: Indústria Metalúrgica e prédio abandonado da antiga Olvebra, ambos em APPO.	97
Figura 37: Intervenções artísticas realizadas pela PMP no “Quadrado” para a revitalização das Doquinhas.....	98

Figura 38: Protesto da comunidade do entorno interrompendo o acesso à Reitoria e posterior reunião entre UFPel e representantes da comunidade... 100	100
Figura 39: Estrutura proposta para a Comissão Intersetorial. 107	107

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Atividades e usos ocorrentes na área de estudo.....	69
Tabela 2: Atividades e usos ocorrentes em trechos adjacentes à delimitação da área de estudo	71
Tabela 3: Síntese dos conflitos de uso verificados a partir das observações diretas realizadas	82

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AEIA - Área Especial de Interesse Ambiental

AEIAC - Área Especial de Interesse do Ambiente Cultural

AEIAN - Área Especial de Interesse do Ambiente Natural

AEIS - Área Especial de Interesse Social

ALL - América Latina Logística

APPO - Áreas de Preservação Permanente Ocupadas

CAP - Conselho de Autoridade Portuária

CIRM - Comissão Interministerial para os Recursos do Mar

Cosulã - Cooperativa Sul Rio-grandense de Lãs

FAUrb - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

FEIC - Foco Especial de Interesse Cultural

FEPAM - Fundação Estadual de Proteção Ambiental Henrique Luís Roessler

GERCO/RS - Programa de Gerenciamento Costeiro do Rio Grande do Sul

GT - Grupo de Trabalho

IAD - Instituto de Artes e Design

ICPA – International Association Cities and Ports

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICH - Instituto de Ciências Humanas

IES - Instituição de Ensino Superior

ISP - Instituto de Sociologia e Política

MT - Ministério dos Transportes

PDZ - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento

PMP - Prefeitura Municipal de Pelotas

PNGC - Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro

Portobrás - Portos do Brasil S/A

RALF - Reator Anaeróbio de Leito Fluidizado

REUNI - Programa de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais

RS - Rio Grande do Sul

SANEP - Serviço Autônomo de Abastecimento de Água de Pelotas

SEP - Secretaria Especial de Portos

SGU - Secretaria de Gestão Urbana

SMO - Secretaria Municipal de Obras

SPH - Superintendência de Portos e Hidrovias

SUPRG - Superintendência do Porto do Rio Grande

UFPeI - Universidade Federal de Pelotas

ZPPC - Zona de Preservação do Patrimônio Cultural

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	16
1.2 Apresentação do Tema	16
1.2 Localização e delimitação da Área de Estudo	20
1.3 Objetivo	220
1.3.1 Objetivos Específicos.....	22
2 ESTRATÉGIA METODOLÓGICA	23
2.1 Sujeitos do estudo.....	23
2.2 Coleta de dados	24
2.3 Análise dos Dados	26
3 REFERENCIAL TEÓRICO	28
3.1 Pelotas: O Processo de Formação Histórica e seu Desenvolvimento.....	28
3.2 Pelotas: Um Município Costeiro.....	32
3.3 O Porto de Pelotas	35
3.4 A Universidade Federal de Pelotas	39
3.4.1 A inserção da Universidade Federal de Pelotas na Zona Portuária.....	41
3.4.2 A Refuncionalização das Edificações Industriais na Zona Portuária: o novo Patrimônio da UFPel.....	42
3.5 Relações Porto-Cidade	53
3.5.1 Base Legal da Atividade Portuária no Brasil	55
3.5.2 A Agenda Ambiental Portuária Brasileira	56
3.5.3 PDZ: O Instrumento de Planejamento Portuário	56
3.5.4 Plano Diretor: O Instrumento de Planejamento Urbano.....	57
3.6. Conflitos de Uso e o Processo do Gerenciamento Costeiro Integrado.....	59
3.6.1 Estratégias para Resolução de Conflitos de Uso	64
3.6.2 A Negociação como Estratégia para a Resolução de Conflitos.....	
4 ESTUDO DE CASO	69

4.1 Atividades e usos ocorrentes na zona portuária	69
4.2 Os resultados por categorias	72
4.2.1 Percepção e função institucional sobre a gestão do ambiente costeiro em estudo.....	72
4.2.2 Delimitação da zona portuária.....	74
4.2.3 Ações e/ou atividades previstas para a zona portuária	78
4.2.4 Conflitos de uso na zona portuária.....	82
4.2.5 A necessidade de diálogo	100
5 PROPOSTA DE UMA ESTRUTURA PARA A NEGOCIAÇÃO DOS CONFLITOS DE USO	106
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	111
6. 1 Dos usos e das atividades.....	111
6.2 Do planejamento	112
6.3 Dos conflitos e do diálogo.....	113
6.4 Do Gerenciamento Costeiro Integrado	114
REFERÊNCIAS	116
ANEXOS	129

1 INTRODUÇÃO

1.2 Apresentação do Tema

Pelotas é um município brasileiro do Estado do Rio Grande do Sul (RS) que encontra suas origens às margens do Canal São Gonçalo e do Arroio Pelotas, onde se desenvolveram as charqueadas entre o final do século XVIII e início do século XIX. A atividade de salga da carne proporcionou à cidade o seu desenvolvimento primordial e, sua posição estratégica na geografia do estado, possibilitou o seu crescimento econômico e o desenvolvimento de outras atividades econômicas, como os serviços e o comércio e, posteriormente, as indústrias (SÁ BRITTO, 2011).

Entre a primeira e a segunda metade do século XIX, a cidade recebeu importantes intervenções em infraestrutura, como as obras de dragagem do São Gonçalo e a instalação da linha ferroviária de transporte, possibilitando a conexão com o Porto marítimo de Rio Grande (GUTIERREZ, 2001). Com a atividade comercial já consolidada na cidade e a partir das infraestruturas ferroviária e portuária instaladas, Pelotas inicia sua fase industrial na transição para o século XX. É nesse momento que uma série de fábricas se instala na região portuária da cidade, onde foram erguidas grandes edificações fabris, possibilitando novos investimentos em infraestrutura local e alavancando a valorização urbana na região do porto (SOARES, 2004). Na década de 1940 a cidade inaugurou o seu Porto, fator que também proporcionou a atração das indústrias para as suas proximidades (POETSCH, 2002).

Com um novo contexto político, econômico e tecnológico global, a atividade fabril local sofreu profundos impactos em meados do século XX. Além disso, na década de 1970 o parque industrial do município deixou a zona portuária, passando a ser instalado às margens das rodovias de acesso à cidade (CONCEIÇÃO, *et al.* 2008). A desindustrialização de Pelotas e sua reorganização espacial ocorrida nas décadas seguintes fragilizaram a região

portuária da cidade, para a qual poucos investimentos em infraestrutura foram designados e onde se estabeleceram situações socioambientais degradantes, além do abandono dos grandes complexos fabris que outrora foram o símbolo do desenvolvimento local.

No contexto do desenvolvimento industrial, de infraestruturas urbanas e de um grande momento da economia do município, o Porto de Pelotas operou grandes movimentações em especial nas décadas de 1940 a 1960. A partir da década de 1970, o Porto acompanhou o mau momento econômico do município, sofrendo com a falta de investimentos do Estado em suas estruturas, realidade que desde então não foi modificada de forma relevante. Atualmente, as principais operações portuárias no local são realizadas no terminal retroportuário pela Jaime Power Indústria e Comércio LTDA, que realiza armazenagem de insumos vegetais e minerais, e no terminal de uso privativo, operado pela Cimbagé Cimpor Cimentos do Brasil (SPH, 2012).

Aproveitando grandes estruturas que ao longo dos anos perderam as funções econômicas na região portuária, a Universidade Federal de Pelotas (UFPEL) iniciou na década de 1990 um processo de aquisição de complexos industriais desativados e de resgate destes ambientes para abrigar suas estruturas acadêmicas, consolidando nesses anos três institutos na zona portuária. Em meados da década de 2000, a instituição volta a investir na região quando adquire o imóvel que abrigou o Frigorífico Anglo, uma estrutura em ruínas para a qual se planejou instalar a Reitoria da Universidade, o que ocorreu em 2009. Com a adesão da UFPEL ao Programa de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais do Governo Federal (REUNI) em 2007, a universidade intensificou a aquisição de imóveis subutilizados e terrenos dispersos na zona portuária de Pelotas, refuncionalizando essas estruturas ociosas e recolocando a região no cotidiano da cidade.

A presença da Instituição de Ensino Superior (IES) inseriu na região portuária a atividade educacional, diferente dos usos portuário, industrial e habitacional característicos da região. Este fato vem trazendo uma série de mudanças para aquele ambiente, cujos aspectos positivos e negativos

implicam em relações socioeconômicas, políticas, institucionais e no uso compartilhado do espaço.

Em especial na questão institucional, a zona portuária de Pelotas adquiriu uma particularidade interessante com a presença da UFPel em seus domínios, isto porque a região administrativa urbana na qual está inserida é gerida pela Prefeitura Municipal de Pelotas (PMP) e, a estrutura portuária, pela Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH). Ou seja, a gestão do espaço é realizada tanto pelo Poder Público Municipal quanto pelo Poder Público Estadual, respectivamente, através das Instituições citadas. A UFPel, na condição de usuária qualificada do espaço, representa a atuação da União, congregando na zona portuária a atuação dos três entes federativos.

Considerando esta situação, a diversidade de instrumentos de planejamento institucionais e de competências de órgãos de controle e fiscalização das três esferas de governo ocasiona por vezes a superposição de políticas e planos que objetivam a atuação do poder público sobre o espaço. Em específico na zona portuária de Pelotas, a PMP disciplina o uso do espaço através do Plano Diretor Municipal, enquanto o Porto planeja suas atividades de acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), próprio da atividade portuária, mas que não dialoga com o instrumento municipal, originando um conflito de planejamento do espaço e de seus usos.

A zona portuária da cidade é caracterizada também por seus valores arquitetônico, patrimonial, histórico e cultural, além dos usos residencial e industrial mencionados e da atividade educacional fomentada pela UFPel, dentre outros. Essa gama de usos e atividades quando não gerenciados ou geridos por instrumentos distintos, acaba sendo conflitante, ocasionando problemas tanto para os gestores quanto para os usuários do espaço.

Os conflitos de uso verificados na zona portuária de Pelotas envolvem aspectos políticos, institucionais, administrativos, sociais, econômicos e ambientais. Alguns dos principais dizem respeito a conflitos socioambientais, como as ocupações irregulares de comunidades ribeirinhas em áreas portuárias e/ou de preservação ambiental, passando por questões políticas e institucionais, como a falta de diálogo entre as autoridades municipal e estadual

sobre o planejamento da atividade portuária, o que dificulta o acesso a recursos e o aporte de investimentos no local, até a temática de preservação do patrimônio histórico-cultural da região, conflitante com atividades de transporte de cargas demandadas do porto, entre outras temáticas de relevância.

Para Angulo (2004), a ocupação das zonas costeiras ocorre de forma complexa e diversificada, gerando uma série de conflitos, em especial aqueles decorrentes de atividades portuárias e da expansão urbana. Cunha, Freddo e Aguiar (2006) definem que os conflitos socioambientais surgem de disputas entre diferentes grupos sociais e os distintos tipos de relação que eles mantêm com seu meio natural. Nesse contexto, o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC) instituído pela Lei nº 7.661 de 16 de maio de 1988, objetiva o ordenamento dos recursos naturais e de seus usos e a ocupação dos espaços costeiros, a partir de um processo de gestão integrada das atividades socioeconômicas na zona costeira (PNGC, 1988).

Segundo Asmus *et. al.* (2006), o Gerenciamento Costeiro Integrado (GCI), definido como um processo contínuo e dinâmico de tomada de decisões para o desenvolvimento sustentável de áreas e recursos marinhos e costeiros surge da necessidade de se administrar os recursos costeiros com bases sustentáveis, pelos potenciais comercial, industrial e turístico das zonas costeiras. Nesse processo é necessária a integração e a participação de todos os setores da sociedade envolvidos, sendo a resolução de conflitos uma área especial de interesse em um sistema de gestão costeira.

Nesse sentido, a problemática dessa pesquisa se constitui nos fundamentos de um processo de GCI, que segundo Cicin-Sain e Knecht (1998) deve ser conduzido de forma que se garanta a participação de todos os atores e as partes interessadas no desenvolvimento sustentável das zonas costeiras. Partindo dessa ideia, entende-se que os conflitos de uso na zona portuária de Pelotas devam ser abordados e discutidos com todos os interessados no uso do espaço. Para tal, este estudo aborda e discute estes conflitos de uso e propõe uma estrutura para estabelecer suas negociações na perspectiva do GCI, visando à resolução dos conflitos. Dessa forma, pretende-se contribuir

para o desenvolvimento de um processo que promova a harmonização dos diferentes usos dos recursos da zona portuária de Pelotas.

1.2 Localização e delimitação da Área de Estudo

O município de Pelotas está inserido na porção sul do RS e situado às margens do Canal São Gonçalo e da Lagoa dos Patos, conforme demonstra a Figura 1.

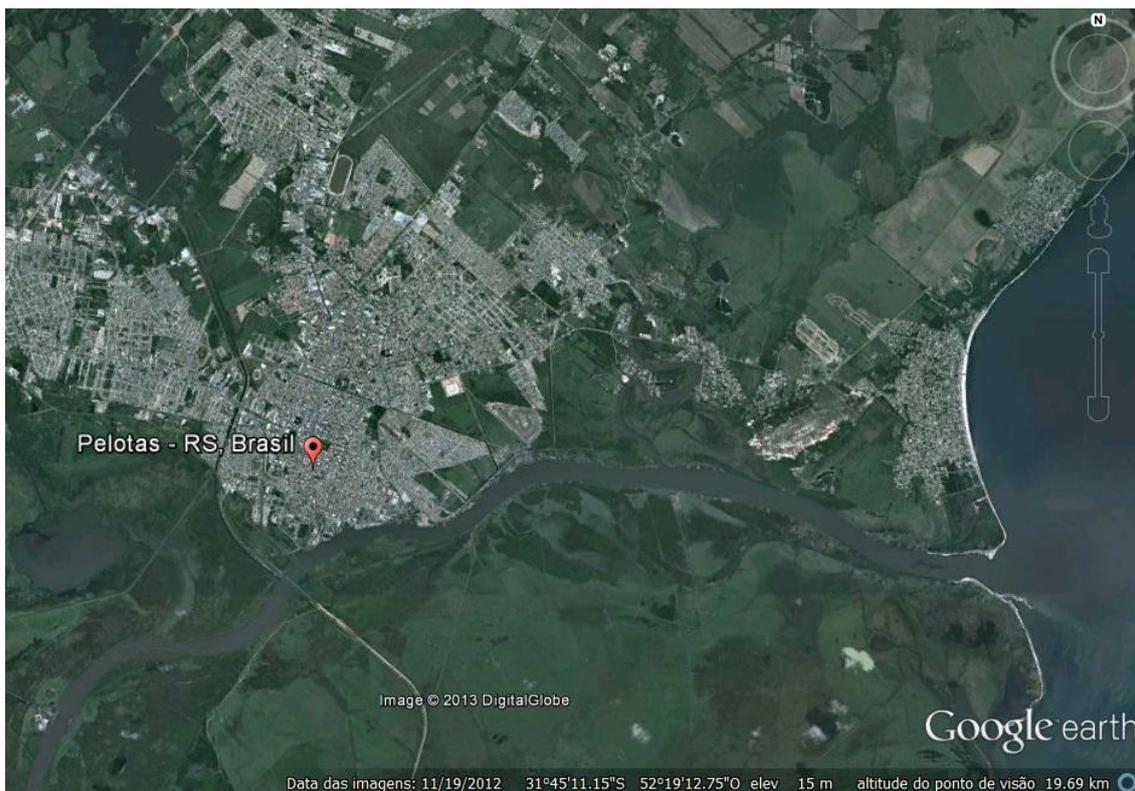


Figura 1: Território do município de Pelotas em imagem de satélite.

Fonte: *Google Earth*, 2013

A zona portuária de Pelotas, área de estudo da pesquisa, está delimitada na Figura 2.

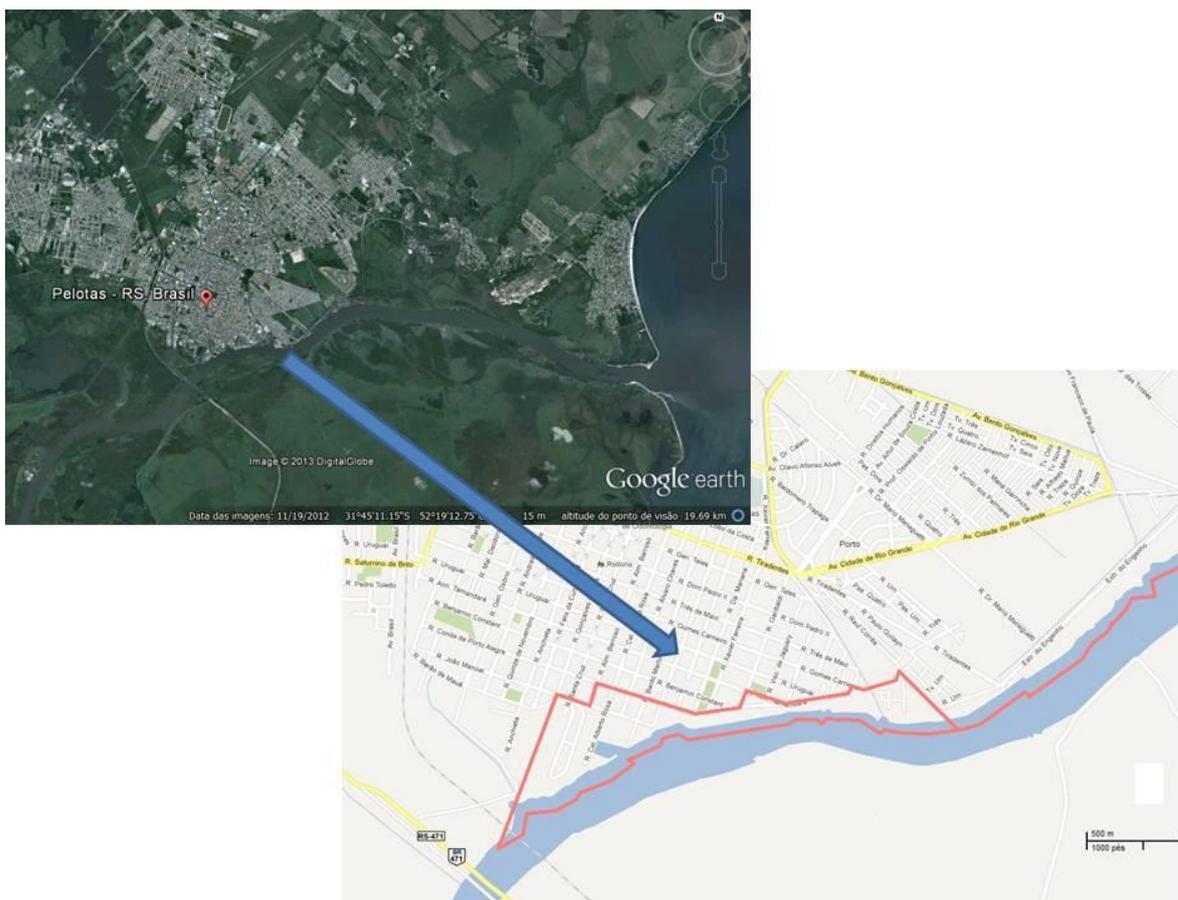


Figura 2: Mapa da Área de Estudo: delimitação da zona portuária de Pelotas.
 Fonte: *Google Maps*, adaptado pelo autor, 2012.

A presente delimitação de zona portuária (Anexo 1) foi instituída pela Lei nº 4.715 de 13 de setembro de 2001, que alterava disposições do II Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Pelotas. Apesar de o instrumento de planejamento urbano ter sido atualizado pela Lei nº 5.502 de 11 de setembro de 2008, instituindo o III Plano Diretor, esta define a zona portuária priorizando um enfoque histórico-cultural, característico da região. Cabe ressaltar que tal definição é menos abrangente que a definição adotada em termos de delimitação física do espaço.

Há, na área em estudo, a ocorrência de uma série de atividades socioeconômicas e diversos valores associados ao patrimônio histórico e ambiental. Tal diversidade de atividades e usos sobre um mesmo ambiente pode originar uma série de conflitos pelo uso do espaço quando não gerenciados de forma integrada e/ou regrados por mecanismos e instrumentos desarticulados de gestão, o que ocorre na área de estudo deste trabalho onde atuam órgãos dos entes federal, estadual e municipal. Dada esta situação, há a

necessidade de que os atores envolvidos e as partes interessadas no uso dos recursos da zona portuária de Pelotas estabeleçam um canal de interlocução visando à discussão dos temas pertinentes e à negociação de ações e/ou mecanismos que contribuam para a resolução dos conflitos de uso no ambiente.

1.3 Objetivo

Apresentar os conflitos de uso da zona portuária de Pelotas e propor uma estrutura para a negociação dos mesmos na perspectiva do Gerenciamento Costeiro Integrado.

1.3.1 Objetivos Específicos

- ✓ Identificar as atividades desenvolvidas e os usos ocorrentes na zona portuária, bem como os atores envolvidos e as partes interessadas no uso do espaço e seus recursos;
- ✓ Identificar os conflitos de uso da zona portuária de Pelotas;
- ✓ Discutir os principais conflitos de uso ocorrentes na zona portuária, suas implicações e projeções para novas atividades;
- ✓ Apresentar uma estrutura de proposta para a negociação dos conflitos de uso da zona portuária de Pelotas na perspectiva do Gerenciamento Costeiro Integrado.

2 ESTRATÉGIA METODOLÓGICA

A seguir é apresentada a metodologia para a pesquisa qualitativa realizada neste trabalho.

De acordo com Flick (2009), na pesquisa qualitativa o objeto em estudo é o fator determinante na escolha de um método, sendo caracterizada pelas vivências práticas do sujeito em seu cotidiano. A biografia do pesquisador e o contexto social em que está inserido são elementos que contribuem para delinear as questões de pesquisa, dependendo também de seu envolvimento em determinados contextos históricos e sociais. Para Godoy (1995), faz parte da pesquisa qualitativa a obtenção de dados descritivos a partir do contato direto entre o pesquisador e o objeto de estudo. O autor identifica um conjunto de características que podem identificar esse tipo de pesquisa, como o caráter descritivo, o ambiente natural como fonte de dados, o pesquisador como instrumento fundamental, o sentido que as pessoas dão às coisas e à sua vida enquanto investigador e o enfoque indutivo. Além disso, o emprego de métodos qualitativos pode facilitar o redirecionamento de uma pesquisa à medida que fatos novos vão sendo agregados ao contexto da mesma.

A pesquisa aqui desenvolvida segue esses referenciais, tendo sido motivada e estruturada em função do envolvimento do pesquisador com o tema, na condição de servidor da UFPel e atuante na Coordenadoria de Gestão Ambiental da Instituição, com sede no Campus Porto.

2.1 Sujeitos do estudo

Foram sujeitos do estudo a Prefeitura Municipal de Pelotas (PMP), a Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH) e a Universidade Federal de Pelotas (UFPel), todos representados por meio de membros de seus corpos técnicos na ocasião da coleta de dados. A PMP esteve representada por sua Secretaria de Gestão Urbana (SGU), através de um membro do corpo técnico municipal que desempenha funções ligadas ao planejamento urbano de Pelotas. A SPH, com matriz em Porto Alegre, foi representada por técnico de atuação local na Divisão do Porto de Pelotas. A UFPel, por sua vez, esteve representada por técnico da Pró-Reitoria de Planejamento e Desenvolvimento, setor responsável por planejar, orientar e fiscalizar o processo de expansão e/ou reestruturação da área física institucional. Nos casos da SPH e UFPel, os técnicos representantes ocupavam cargos de chefia em suas respectivas pastas.

Os sujeitos do estudo foram selecionados a partir da identificação das Instituições Gestoras dos espaços da zona portuária, a PMP e a SPH, pois são aquelas com poder de intervenção sobre o espaço físico, seja por atribuição legal de reger o desenvolvimento de atividades no espaço ou por instrumentos de planejamento na orientação das mesmas. Além das gestoras, a UFPel foi selecionada como sujeito do estudo pois consolidou nos últimos anos um polo educacional de nível superior no ambiente, contribuindo para uma nova dinâmica da zona portuária da cidade, lhe atribuindo a condição de usuária qualificada do espaço. Tal qualificação está expressa no tipo de atividades que desenvolve, nas contribuições que pode agregar a região, às comunidades e aos organismos gestores do ambiente e no porte expressivo de área física e patrimônio constituído na zona portuária.

2.2 Coleta de dados

Foram utilizados como instrumentos de coleta de dados desse estudo de caso a *pesquisa bibliográfica exploratória* (fonte de dados secundários para a contextualização do problema), assim como a *observação direta* e as *entrevistas semiestruturadas* aplicadas aos sujeitos do estudo (material primário recolhido em campo).

A seguir, estão descritas cada etapa do processo de coleta de dados.

Num primeiro momento foi iniciada a *pesquisa bibliográfica exploratória*, ou revisão de informações secundárias, através da qual foi adquirido o conhecimento que embasou o referencial teórico para a produção deste documento. As temáticas que compuseram a pesquisa foram buscadas em livros, teses, dissertações, publicações científicas de fóruns e eventos, documentos públicos como legislações e trabalhos de órgãos técnicos, sites institucionais e portais acadêmicos. A internet possibilitou o fácil acesso à maioria das fontes pesquisadas.

Concomitantemente, foram realizadas na área de estudo visitas para realização da *observação direta*, no intuito de identificar as atividades desenvolvidas no espaço e alguns dos conflitos de uso delas decorrentes. Esse processo de observação foi acompanhado de anotações de campo e registros fotográficos digitais, alguns dos quais integram esse documento.

Para Marconi e Lakatos (1990), a observação direta é uma técnica de coleta de dados que utiliza os sentidos para compreender determinados aspectos da realidade. Não consiste apenas em ver e ouvir, mas também em examinar fatos ou fenômenos que se desejam estudar.

Para subsidiar as *entrevistas semiestruturadas*, foram elaborados os questionários (Apêndices A, B, C) contendo questões centrais que permeiam a discussão da pesquisa e serviram como roteiros para as entrevistas.

A partir disso, foram realizados encontros presenciais com cada membro representante das instituições. Nesses encontros, através do método de entrevista semiestruturada, foram registrados os áudios das entrevistas em mídia digital para posterior transcrição das mesmas.

Segundo Richardson (1999) a entrevista é uma técnica muito utilizada como instrumento de coleta de dados nesse tipo de pesquisa. Para Triviños (1992) toda e qualquer técnica ou métodos de coleta e análise de dados exigem atenção ao informante, ao observador e às anotações de campo. A entrevista semiestruturada é aquela que se apoia em teorias e hipóteses e parte de questionamentos básicos, de relevância à pesquisa e que,

posteriormente, oferecem uma gama de interrogativas e proporcionam a participação do informante na elaboração do conteúdo da pesquisa.

2.3 Análise dos Dados

A metodologia de análise dos dados seguiu os passos indicados na operacionalização da proposta dialética de análise de dados de Minayo (2008), que constam de atividades de: a) *ordenação dos dados* (as entrevistas foram gravadas e transcritas, tendo sido organizados os relatos de cada entrevistado, permitindo a releitura dos materiais obtidos e a apropriação dos mesmos pelo pesquisador. Após isso, as falas dos entrevistados foram confrontadas com os resultados da observação direta realizada pelo pesquisador e sistematizadas em torno das categorias identificadas como eixos integradores dessa pesquisa; b) *classificação dos dados* (foi realizada uma leitura exhaustiva dos dados para identificar o que surgia de relevante a partir das falas dos sujeitos); c) *análise final* (através da articulação dos dados com o referencial teórico, buscou-se responder às questões da pesquisa e estabelecer relações).

As categorias conceituais definidas para orientar essa pesquisa emergiram a partir das atividades realizadas durante a fase exploratória de coleta de dados (*pesquisa bibliográfica exploratória* e a *observação direta*), e foram consolidadas ao longo do trabalho.

As cinco categorias de análise foram: 1) percepção e função institucional sobre a gestão do ambiente costeiro em estudo; 2) definição de zona portuária; 3) ações e/ou atividades previstas para a zona portuária; 4) conflitos de uso na zona portuária; e 5) a necessidade de diálogo.

Estas foram utilizadas para embasar o questionário das *entrevistas semiestruturadas* realizadas com os sujeitos do estudo. Por consequência, serviram para organizar o conjunto dos dados coletados, pois, a partir das mesmas, foram avaliadas as falas dos sujeitos entrevistados buscando-se a sua contribuição à temática abrangida em cada uma das categorias. Desta forma, a estratégia foi a de se ater ao *conteúdo manifesto* e ao *significado exposto* (MINAYO, 2008) pelos entrevistados sobre os questionamentos

colocados. Essa estratégia foi embasada no entendimento de que, para os objetivos dessa pesquisa, não é necessária a avaliação dos *conteúdos latentes* ou *não expressos* (MINAYO, 2008) pelos entrevistados, já que a mesma busca explicitar os conflitos de uso no espaço portuário, não sendo, nesse momento, buscadas as soluções para os mesmos. Nesse caso, seria necessária uma interpretação mais aprofundada do discurso dos atores envolvidos, buscando o *conteúdo latente oculto* (MINAYO, 2008) que permitisse ao pesquisador propor estratégias de negociação mais adequadas, que contemplassem a diversidade de interesses a serem identificados nesses discursos.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 Pelotas: O Processo de Formação Histórica e seu Desenvolvimento

O surgimento da cidade de Pelotas encontra raízes nas relações de colonização e exploração do continente americano pelos povos europeus, em especial por espanhóis e portugueses. A partir da ocupação da cidade de Rio Grande pelos espanhóis entre as datas de 1763 e 1776, refugiados da área e até mesmo da Colônia de Sacramento do Mar Del Plata, de origem portuguesa, foram ocupando alguns dos terrenos alagadiços característicos da região que circunda o Canal São Gonçalo. Entre estes e os campos naturais do sul do Rio Grande do Sul se reproduzia o gado, símbolo da formação histórica da região e das atividades ali desenvolvidas, utilizado como contrabando de carne e de couro. Além dessa ocupação, algumas sesmarias foram doadas a importantes representações à época, como militares, grupos armados e religiosos, vindo a transformarem-se em estâncias, olarias e charqueadas, entre elas a de Monte Bonito e a Pelotas. Ainda no século XVIII essas terras foram subdivididas em diversas pequenas fazendas, ordem designada pelo governo luso que ocasionou a ocupação de terras situadas à margem norte do Canal São Gonçalo e ao longo do Arroio Pelotas. A partir da formalização dessa divisão foram sendo estabelecidas as charqueadas, consolidadas durante o século XIX (GUTIERREZ, 2001).

A salga da carne do gado, o charque, foi a atividade básica do desenvolvimento primordial da localidade de Pelotas. Além das propriedades rurais os senhores detinham imóveis urbanos e embarcações, as quais realizavam o transporte do charque e seus subprodutos até o Porto do Rio Grande, onde ganhavam novos destinos pelo Oceano Atlântico. O núcleo charqueador pelotense contribuiu significativamente na consolidação de um sistema escravista no Rio Grande do Sul (GUTIERREZ, 2001). Para Soares (2004), fatores como o crescimento econômico, o aumento demográfico na

região das charqueadas e a ambição pela independência administrativa da elite detentora das propriedades rurais foram determinantes para fundação da cidade de Pelotas.

Através do fortalecimento das charqueadas, outros setores também alavancaram o desenvolvimento comercial na cidade, como as olarias e outras fábricas. A partir dessa realidade, teve início as primeiras obras naquele que é hoje o sítio urbano de Pelotas, ocasionando a mudança das famílias tradicionais dos sítios charqueadores em função das características insalubres da atividade. A elite constituída foi responsável por trazer da Europa o padrão arquitetônico característico da região central de Pelotas, evidenciada em museus, teatros, clubes e monumentos. Por volta de 1880 a cidade tinha população equiparada a capitais como Porto Alegre e São Paulo e despontava como o oitavo município de maior renda no Brasil (SÁ BRITTO, 2011).

No século XIX a cidade recebeu outras duas importantes intervenções para seu desenvolvimento: a primeira obra de dragagem do Canal São Gonçalo que data de 1832 e a instalação da malha ferroviária em 1861, que realizava a conexão entre Pelotas, a região da campanha gaúcha e o Porto do Rio Grande e facilitava o escoamento da produção (GUTIERREZ, 2001). No entanto, a atividade saladeril na região ao final do século XIX foi fortemente atingida com a abolição da escravatura no Brasil em 1888, pois a mão de obra utilizada na produção da carne salgada era predominantemente escrava, ao contrário do que acontecia com a produção saladeril argentina que utilizava mão de obra livre, sendo este outro fator importante para o agravamento na crise da atividade charqueadora na região (SÁ BRITTO, 2011). De acordo com Soares (2004) as linhas férreas e a estação férrea localizada próxima ao Arroio Santa Bárbara alteraram a dinâmica estrutural urbana de Pelotas e impulsionaram a criação de linhas de bondes, o que determinou também a descentralização do crescimento da cidade, assim como a abertura e o posterior fortalecimento de novos pontos de comércio e serviços. É na transição para o século XX que Pelotas toma em maiores proporções a característica urbana, que a partir das infraestruturas disponíveis, em especial ferroviária e portuária, possibilitaram o estabelecimento de indústrias de médio e grande porte entre os séculos XIX e XX no sul do Estado.

Pelotas experimenta a partir daí uma transformação econômica que gerou novas expectativas de desenvolvimento através de outras atividades, como os serviços e o comércio. A conexão com o centro do país possibilitou um aumento no movimento de mercadorias tanto em território nacional quanto com o exterior, atraindo a instalação de indústrias como curtumes, fábricas de sabão, velas e adubos. (CONCEIÇÃO *et al*, 2009). A indústria sul-riograndense desenvolvida esteve alicerçada também na imigração europeia ocorrida no estado gaúcho, sendo estes os responsáveis pela abertura de empresas nos setores de móveis, alimentos, tecidos e calçados nas cidades de Caxias, Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas. Nas cidades da zona sul prevaleceram os ramos industriais de alimentação, fumo, têxtil e couro. Pelotas e Rio Grande fortaleceram sua característica de região mercantil autônoma, pois eram cidades portuárias que mantinham articulação com os mercados consumidores do centro do país e os mercados além-mar (SÁ BRITTO, 2011).

As primeiras indústrias em Pelotas se estabeleceram ainda no século XIX, a exemplo da Indústria Lang S.A., produtora de sabão e velas a partir de matéria-prima animal, fundada em 1864; a Cervejaria Ritter, fundada em 1870 às margens do Arroio Santa Bárbara, foi pioneira na indústria local no ramo de bebidas e conferiu grande importância à industrialização da cidade devido a seu porte. Fundada em 1889, a Cervejaria Sul Rio-Grandense, estabelecida na região do porto, reforçou essa característica, abastecendo o Estado e outras regiões do país. No ramo têxtil se destacavam a Fábrica de Chapéus, fundada em 1881, e a Companhia Fiação e Tecidos Pelotense, já no século XX, que, a partir de 1908, estabelecida também próxima ao cais do porto abastecia os mercados interno e externo com a produção de algodões, brins, pelúcias, panos e guardanapos. Em 1950 a Companhia entra em um processo de decadência vindo a encerrar atividades em 1974. De capital local foi fundado em 1919 a Companhia Frigorífico Rio Grande (Frigorífico Pelotense) às margens do Canal São Gonçalo, sendo comprado por uma companhia inglesa em 1943, passando a ser chamado Frigorífico Anglo S.A. O início do século XX é um importante marco no desenvolvimento urbano de Pelotas no tocante a obras de saneamento e provisão de infraestruturas (BRITTO, 2011). Segundo Lihtnov, Barros e Vieira (2010) diversos prédios fabris instalados na região

portuária da cidade constituíram sua importante valorização urbana, citando a Cervejaria Sul Rio-Grandense, o Moinho Pelotense, a Cia Fiação e Tecidos, o Prédio da Alfândega, o Frigorífico Anglo e a Cooperativa Sudeste de Lãs, a Cosulã. Ainda neste contexto, vale ressaltar a construção do cais do Porto de Pelotas e seus armazéns em 1933 e sua operação a partir de 1940.

De acordo com Conceição *et al* (2009) conjunturas nacionais e internacionais a partir da década de 1950 determinam uma forte perda de investimentos econômicos no setor industrial, refletindo um processo de crise. O complexo industrial de bens não duráveis de Pelotas não acompanhou o crescimento observado no eixo Porto Alegre – Caxias do Sul. Um novo perfil econômico, originado ainda na década de 1940, marcou a nova matriz produtiva industrial da cidade especializada na produção e industrialização de alimentos, proporcionado pela substituição da pecuária extensiva pela lavoura intensiva, destacando-se a produção de arroz, assim como pelo beneficiamento do arroz e de frigoríficos, dos curtumes e das indústrias de conservas vegetais, firmando um complexo agroindustrial no município. Ao final dos anos 1970 se consolidou em Pelotas um novo parque industrial no entroncamento entre as rodovias federais BR 116, BR 392 e BR 471, desvinculando da zona portuária da cidade o centro logístico de produção do município.

Sá Britto (2011) destaca que o período de desindustrialização nas últimas décadas do século XX acabou por forçar uma reorganização espacial em Pelotas, e espaços subutilizados remanescentes da atividade industrial adquiriram potencial de desenvolvimento local por novas atividades. Atualmente, dentro de uma redefinição do perfil econômico da cidade surgem projetos que buscam investimento nas áreas de turismo, comércio e serviços. Conceição *et al*. (2009) aponta ainda as atividades relacionadas ao turismo rural, a valoração de atrativos naturais, a ocorrência de trilhas ecológicas e de passeios hídricos como novas formas de explorar o potencial de desenvolvimento de Pelotas, nesse último caso em especial o Arroio Pelotas e o Canal São Gonçalo a partir do cais do porto e dos clubes náuticos e veleiros às suas margens.

3.2 Pelotas: Um Município Costeiro

Pelotas é um município localizado na Planície Costeira do Estado do Rio Grande do Sul, possuindo uma área de 1.610 km² de unidade territorial e população residente de 328.275 habitantes, segundo dados do Censo de 2010 realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A economia do município está alicerçada no setor terciário, representado por serviços e comércio, seguido pela Indústria e pela Agropecuária como principais atividades econômicas (IBGE, 2012). O comércio e a prestação de serviços são visivelmente destacados na região central da cidade através dos “calçadões”, que são trechos de ruas destinados exclusivamente para a circulação de pessoas e que contém as atividades comerciais. No setor secundário há de se destacar a especialização no beneficiamento de produtos pecuários, principalmente na produção de leite e derivados. A produção de arroz, pêssego e aspargo forma a base de produção do setor primário no município (CONCEIÇÃO *et al*, 2009).

De acordo com Heck, Silva e Simon, (2012) a expansão urbana de Pelotas se deu sobre a Planície Lagunar localizada na margem esquerda do Canal São Gonçalo. A várzea do canal é caracterizada pela formação de banhados, ocorrentes em cordões paralelos à linha de costa, apresentando uma vegetação típica desses ecossistemas, como as juncáceas. Essas áreas de banhado têm sofrido considerável ação antrópica, especialmente nas porções marginais do canal, decorrentes de interferências sem planejamento no uso do solo, contribuindo com o aumento da degradação ambiental local.

A cidade de Pelotas tem uma zona portuária localizada às margens do São Gonçalo, um corpo hídrico que interliga a Lagoa dos Patos com a Lagoa Mirim, de grande importância para o desenvolvimento da região sul do RS. Com largura variando entre 200 e 300 metros, profundidade média de 6 metros e extensão de 76 quilômetros, as águas do Canal São Gonçalo sofrem influência dos dois sistemas lacustres e possuem uma barragem eclusada, com o intuito de impedir a entrada de água salgada na Lagoa Mirim em períodos de estiagem (VIEIRA *et al*, 2005). O canal São Gonçalo também é utilizado como

corpo receptor final de parte do esgotamento sanitário de Pelotas, uma vez que a cidade está situada às margens do canal e os cursos d'água que a cortam convergem para o mesmo. Uma das usinas de tratamento de esgotos da cidade data de 1970 e está localizada ao lado do antigo Frigorífico Anglo, tratando o esgoto através do sistema Reator Anaeróbio de Leito Fluidizado (RALF) (SANEP, 2012). Este é apenas um dos fins para os quais se utilizam as águas costeiras do São Gonçalo e suas imediações de zona portuária.

O PNGC foi instituído visando o ordenamento de atividades e o planejamento integrado do uso dos recursos naturais nos espaços costeiros. A lei foi atualizada pela Resolução nº 31 de 21 de novembro de 1990 da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), no sentido de detalhar e operacionalizar o Plano. Posteriormente, a Resolução CIRM nº 5 de 03 de dezembro de 1997, substituiu o PNGC pelo Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro II (PNGC II). O Decreto Federal nº 5.300 de 7 de dezembro de 2004 regulamentou o PNGC, dispendo sobre regras de uso e ocupação da zona costeira. O Capítulo II do documento trata sobre a delimitação da zona costeira, assim apresentada:

Art 3º A zona costeira brasileira, considerada patrimônio nacional pela Constituição de 1988, corresponde ao espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, incluindo seus recursos renováveis ou não, abrangendo uma faixa marítima e uma faixa terrestre, com os seguintes limites:

I - faixa marítima: espaço que se estende por doze milhas náuticas, medido a partir das linhas de base, compreendendo, dessa forma, a totalidade do mar territorial;

II - faixa terrestre: espaço compreendido pelos limites dos Municípios que sofrem influência direta dos fenômenos ocorrentes na zona costeira.

Art 4º Os Municípios abrangidos pela faixa terrestre da zona costeira serão:

I - defrontantes com o mar, assim definidos em listagem estabelecida pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE;

II - não defrontantes com o mar, localizados nas regiões metropolitanas litorâneas;

III - não defrontantes com o mar, contíguos às capitais e às grandes cidades litorâneas, que apresentem conurbação;

IV - não defrontantes com o mar, distantes até cinquenta quilômetros da linha da costa, que contemplem, em seu território, atividades ou

infraestruturas de grande impacto ambiental na zona costeira ou ecossistemas costeiros de alta relevância;

V - estuarino-lagunares, mesmo que não diretamente defrontantes com o mar;

VI - não defrontantes com o mar, mas que tenham todos os seus limites com Municípios referidos nos incisos I a V;

VII - desmembrados daqueles já inseridos na zona costeira.

A partir dessa classificação, o inciso V do artigo 4º do PNGC permite qualificar o município de Pelotas como costeiro.

No RS o gerenciamento costeiro é objeto do planejamento ambiental através da Lei nº 11.520, de 03 de agosto de 2000, que institui o Código Estadual do Meio Ambiente. O Capítulo XVI do Código trata da Zona Costeira, espaço físico territorial que dispõe de um Programa Estadual de Gerenciamento Costeiro (GERCO/RS). O GERCO/RS, coordenado pela Fundação Estadual de Proteção Ambiental (FEPAM), visa um processo de administração costeira no Estado e divide a zona costeira, de aproximadamente 620 Km de extensão, em quatro grandes setores: Litoral Norte, Litoral Médio Oeste, Litoral Médio Leste e Litoral Sul, conforme mostra a Figura 3.



Figura 3: Mapa da Setorização da Zona Costeira do Rio Grande do Sul.
Fonte: FEPAM, acesso em 2013.

O município de Pelotas está inserido no setor Litoral Médio Oeste da divisão, que compreende áreas de entorno da Lagoa dos Patos com significativas diferenças ambientais e socioeconômicas em sua porção leste e oeste, o que fundamenta a subdivisão do Litoral Médio. Além de Pelotas, outros 22 municípios compõem a área, destacando também o município de Rio Grande. As principais atividades econômicas desenvolvidas na região são a agricultura, a pecuária e o florestamento, além dos usos industriais e do polo naval, alicerçado no Superporto do Rio Grande. Com uma superfície de 16.764 Km² e extensão de 340 Km ao longo da costa, o Litoral Médio Oeste tem representativa heterogeneidade espacial, composta por diferentes planícies, matas nativas, lagoas interiores, dunas, mantos de aspersão eólica, banhados de águas doces permanentes e marismas (FEPAM, 2013).

Ainda que inserido na zona costeira e definido por lei como município costeiro, Pelotas carece de um Plano Municipal de Gerenciamento Costeiro, instrumento de planejamento municipal que deve ser baseado no PNGC e no GERCO/RS.

3.3 O Porto de Pelotas

Desde a atividade saladeril no século XIX, a estrutura conhecida como porto era a principal porta de entradas e saídas no fluxo de matérias-primas e produtos que escoavam de Pelotas para os mercados internos e para o exterior. A malha ferroviária margeava as instalações portuárias da época auxiliando o escoamento de produtos, passando pela campanha gaúcha até o Porto do Rio Grande, onde por via marítima a produção alcançava o exterior. (SÁ BRITTO, 2011). Campelo e Duhá (2009) destacam que a estrutura portuária em Pelotas era formada por diversos trapiches de madeira sustentados pelos comerciantes na época das charqueadas, tendo cada uma delas seu próprio trapiche. Visando o acesso a Pelotas, entre 1868 e 1875 foi realizada a dragagem do Canal São Gonçalo que possibilitou no ano seguinte a entrada do primeiro navio oceânico no porto para transportar o charque para os Estados Unidos. Posteriormente, foi constituído um cais de diversos segmentos de concreto.

A construção do cais do Porto de Pelotas como se conhece hoje data de 1933, a partir do aterramento de um trecho localizado à margem esquerda do Canal São Gonçalo, seguido da construção de três armazéns e da instalação de três guindastes (BARROS, LIHTNOV E VIEIRA, 2009). As vantagens proporcionadas pelo porto e seu entorno atraíram a atividade industrial para a região no início do século XX, o que modificou significativamente o espaço pela ampliação dessa atividade. Fábricas de médio e grande porte utilizaram em grande intensidade as instalações portuárias (POETSCH, 2002). O Porto teve suas atividades iniciadas no princípio da década de 1940 e, até 1960, teve expressiva movimentação de cargas pela importação de trigo e importação de cabotagem de açúcar e sal, atingindo entre 20 a 80 mil toneladas. Nesse período outros milhares de cargas percorreram as águas entre Rio Grande e Porto Alegre, passando por Tapes, São Lourenço e chegando até Santa Vitória e Jaguarão, evidenciando a importância do Porto para o transporte hidroviário interior. Outros produtos perfizeram os caminhos interioranos pelas vias hidroviárias, seja por importação ou exportação, a destacar as conservas, o arroz, a cebola, batata, farinha, carne, cerveja e outras bebidas, produtos manufaturados, combustíveis e materiais de construção (CAMPELO e DUHÁ, 2009).



Figura 4: Porto de Pelotas no início do século XX.
Fonte: *Imagens Históricas de Pelotas*, acesso em 2011.

Desde os anos 1920 o Porto possui as concessões portuárias outorgadas pela União ao Estado, delegadas pelo Decreto nº 18.553 de 31 de dezembro de 1928 e renovadas em 1934, quando a estrutura do cais do porto, seus armazéns e berços de atracação estavam estabelecidos. O Estado, a partir dessa competência, criou ao longo dos anos departamentos para administrar seus portos que, atualmente, estão sob a administração da SPH. O Porto de Pelotas é administrado desde 1997 pela SPH e possui autorização da Receita Federal para operar com o comércio exterior, sendo caracterizado, portanto como porto alfandegado (SPH, 2012).



Figura 5: Cais do Porto de Pelotas.
Fonte: Autor, 2013.

Localizado na região meridional do Rio Grande do Sul à margem esquerda do Canal São Gonçalo, latitude 31° 47 0 S e longitude 52 20 6 W, o canal de acesso ao Porto de Pelotas ocorre pela hidrovia da Lagoa dos Patos, distante 12 quilômetros e com calado de 5,20 metros. Da Lagoa Mirim, o porto dista 58 quilômetros e o canal de acesso possui 2,50 metros de calado. O acesso rodoviário ao porto de Pelotas pode ocorrer através das BR-293, BR-471 e BR-116, e ainda há a alternativa do acesso ferroviário pela via férrea da América Latina Logística (ALL) (SPH, 2012).

A Figura 6 ilustra a área de inserção do Porto de Pelotas às margens do Canal São Gonçalo.

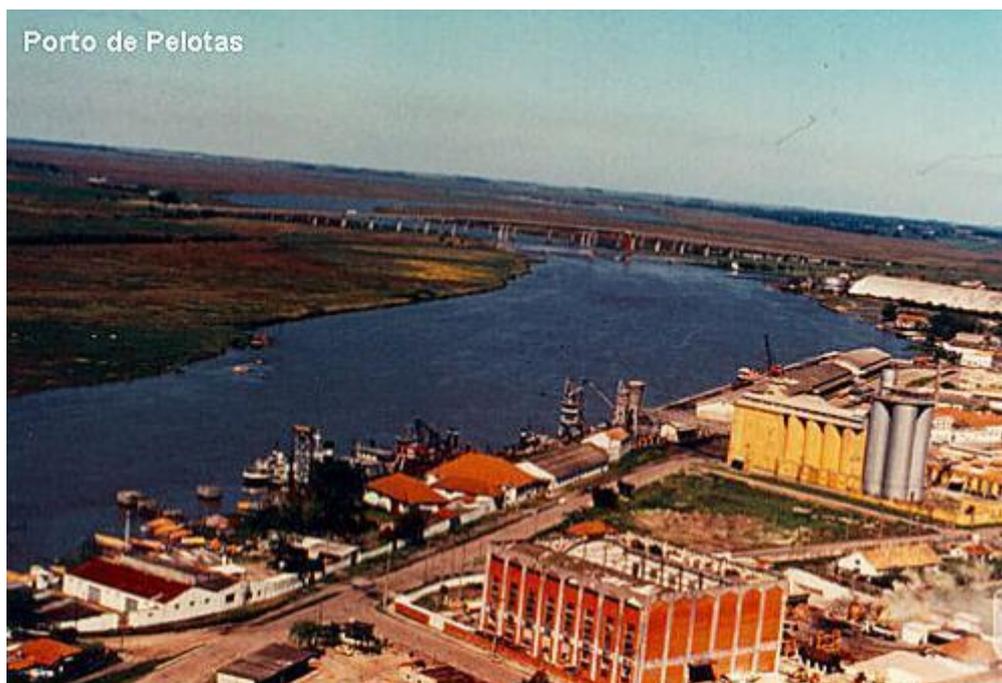


Figura 6: Imagem aérea do Porto de Pelotas.
 Fonte: SPH, acesso em 2012.

A Área do Porto Organizado é definida pelo Ministério dos Transportes (MT) na Portaria-MT nº 94 de 20 de março de 1997 e está assim descrita:

- a) pelas instalações portuárias terrestres existentes na margem esquerda do Canal do Engenho, desde o arroio Santa Bárbara até o arroio Pepino, abrangendo todos os cais, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e ainda os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do porto de Pelotas, ou sob sua guarda e responsabilidade e, na margem direita do Canal do Engenho, pela Ilha de José Malandro;
- b) pela infraestrutura de proteção e acessos aquaviários, compreendendo a bacia de evolução, os canais do Engenho, da Boca do Arroio, da Foz de São Gonçalo e da Barra, até o Canal da Setia e áreas adjacentes a esse, até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no item "a" acima, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do poder público.

O PDZ do Porto de Pelotas foi aprovado pelo Conselho da Autoridade Portuária (CAP), em caráter provisório, na Resolução nº 001 de 11 de fevereiro de 2010. O PDZ traz em seus itens um breve histórico do porto, sua localização e acessos rodoviário, ferroviário, hidroviário e por aeroporto, as instalações

portuárias e seus equipamentos e define a área de porto organizado. Como a própria resolução considera, o PDZ apresentado não está de acordo ao atendimento das normas, diretrizes e procedimentos estabelecidos pela Secretaria Especial de Portos (SEP), da Presidência da República, a partir da Portaria nº 414 de 30 de dezembro de 2009. O PDZ do Porto de Pelotas (Anexo 2) também descreve a Área do Porto Organizado, detalhando suas áreas e estruturas.

Em síntese, as estruturas que constituem o Porto são um cais acostável com três berços de atracação, três armazéns para receber carga geral e graneis com capacidade total de 27.000 toneladas; o terminal retroportuário Jaime Power Indústria e Comércio, destinado à armazenagem de grãos de origem vegetal, carvão mineral, coque de petróleo, clínquer, sal, fertilizante e transporte de máquinas agrícolas, sendo constituído de fitas transportadoras (aéreas e subterrâneas), moegas, laboratório para análise de grãos e balança de pesagem eletrônica; um terminal de uso privativo composto de um píer com dois dolphins de atracação, dez silos verticais, um silo horizontal e nove tanques de armazenamento, que geralmente recebe insumos como clínquer, coque de petróleo, casca de arroz, calcário entre outros (SPH, 2012).

De acordo com a Lei Estadual 13.602 de 14 de Janeiro de 2011, o Porto de Pelotas passa a ser administrado pela Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG).

Art. 15 - A SUPRG ficará responsável pela administração e respectivos encargos, do Porto de Pelotas da SPH, bem como pelos empregos de que trata o § 2.º do art. 1.º desta Lei.

Art. 16 - As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão à conta de dotações orçamentárias próprias da SUPRG.

No entanto, até o momento a lei não foi regulamentada por decreto, o que constituiria sua validação.

3.4 A Universidade Federal de Pelotas

A UFPel tem sua origem nas Universidades Federal Rural do Rio Grande do Sul e Federal do Rio Grande do Sul, esta sediada em Pelotas. Faculdades tradicionais como a de Ciências Domésticas, de Veterinária, de Odontologia, de Direito, o Instituto de Sociologia e Política (ISP) e a Faculdade

de Agronomia Eliseu Maciel, a mais antiga do Brasil na área datando de 1883, constituíram o núcleo formador da UFPel. Ainda no mesmo ano, Institutos foram sendo criados fortalecendo a estrutura acadêmica da universidade, como o Instituto de Biologia, o de Ciências Humanas, o de Química e Geociências, o de Física e Matemática e o Instituto de Artes.

São missão e visão da UFPel, respectivamente:

Promover a formação integral e permanente do profissional, construindo o conhecimento e a cultura, comprometidos com os valores da vida com a construção e o progresso da sociedade.

A UFPel será reconhecida como universidade de referência pelo comprometimento com a formação inovadora e empreendedora capaz de prestar para a sociedade serviços de qualidade, com dinamismo e criatividade.

A UFPel foi fundada em 08 de agosto de 1969 (UFPEL, 2012). Segundo Corrêa (2009), ao longo de seus mais de quarenta anos de existência a Universidade sofreu representativas mudanças em sua estrutura acadêmica e administrativa, entre criação, transformação, incorporação, extinção de pró-reitorias e unidades.

De acordo com o portal eletrônico da instituição, a Administração Superior da UFPel está estruturada na Reitoria, nas Pró-Reitorias e em unidades complementares. Integram a estrutura administrativa da Universidade os Conselhos Superiores.

As Unidades Acadêmicas da UFPel estão representadas em diversas formas como as Faculdades, os Centros, os Institutos, uma Escola Superior e o Conservatório de Música. Atualmente mais de cem cursos de graduação entre bacharelados, licenciaturas e tecnólogos estão representados nas áreas de Ciências Agrárias, Biológicas, Exatas e Tecnologias, Humanas, Ciências Sociais Aplicadas, Letras, Artes e Comunicação (UFPEL, 2012). A adesão da Instituição ao REUNI, instituído pelo Decreto nº 6.096, de 24 de abril de 2007, possibilitou o maior crescimento de sua história tanto em sua estrutura física quanto em novos cursos de graduação e pós-graduação.

3.4.1 A inserção da Universidade Federal de Pelotas na Zona Portuária

A partir do REUNI, a UFPel retomou o processo de aquisição de imóveis e terrenos localizados entre o Centro Histórico e a zona portuária de Pelotas. A mudança da sede da Reitoria da Universidade precedeu o REUNI, quando em 2005 a UFPel adquiriu o prédio do antigo Frigorífico Anglo, através da Fundação de apoio Simon Bolívar (Figura 7). Tal aquisição possibilitou trazer para Pelotas a Reitoria, até então localizada no município de Capão do Leão, em Campus de mesmo nome.



Figura 7: Ato de inauguração das primeiras instalações da UFPel no antigo Frigorífico Anglo, em 2008.

Fonte: CCS UFPel, acesso em 2011.

Algumas unidades da UFPel estão consolidadas há quase duas décadas na região próxima às delimitações da zona portuária, como o Campus das Ciências Sociais, que sedia os Institutos de Ciências Humanas (ICH), o ISP e a Faculdade de Educação, o Instituto de Artes e Design (IAD), além da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAUrb). Todos esses prédios pertenciam à indústria Cosulã (Cooperativa Sul Rio-grandense de Lãs), quando em 1995 a universidade iniciou esse processo de transformação na região portuária de Pelotas (Figura 8).



Figura 8: Prédios da antiga Cosulã, abrigando o IAD UFPel e a FAUrb.
Fonte: Autor, 2013.

3.4.2 A Refuncionalização das Edificações Industriais na Zona Portuária: o novo Patrimônio da UFPel

De acordo com Sá Britto (2011) são denominadas *Friches Industrielles* as estruturas industriais desativadas de potencial econômico e urbanístico as quais sejam oriundas de processos de desindustrialização e desconcentração industrial. As *Friches Industrielles* (Figura 9) na zona portuária de Pelotas recuperadas pela UFPel reincorporaram essa região enquanto espaço produtivo da cidade.



Figura 9: *Friches Industrielles* na zona portuária de Pelotas.
Fonte: SÁ BRITTO, 2011

A seguir é apresentado um breve histórico das edificações industriais estabelecidas na zona portuária que fizeram parte do desenvolvimento de Pelotas e suas novas funções a partir da aquisição do patrimônio pela UFPel.

Prédio do Frigorífico do Anglo – De origem inglesa, o frigorífico foi fundado durante a Segunda Guerra Mundial e exportava carne enlatada para o exército inglês e seus aliados durante a guerra (Figura 10). O Anglo assim como a Fábrica de Fiação & Tecidos, contribuiu muito para o surgimento do bairro da Balsa (Figura 11).



Figura 10: Matéria veiculada no Jornal Diário Popular referente à inauguração do Frigorífico Anglo.

Fonte: Fundação Simon Bolívar, acesso em 2012.

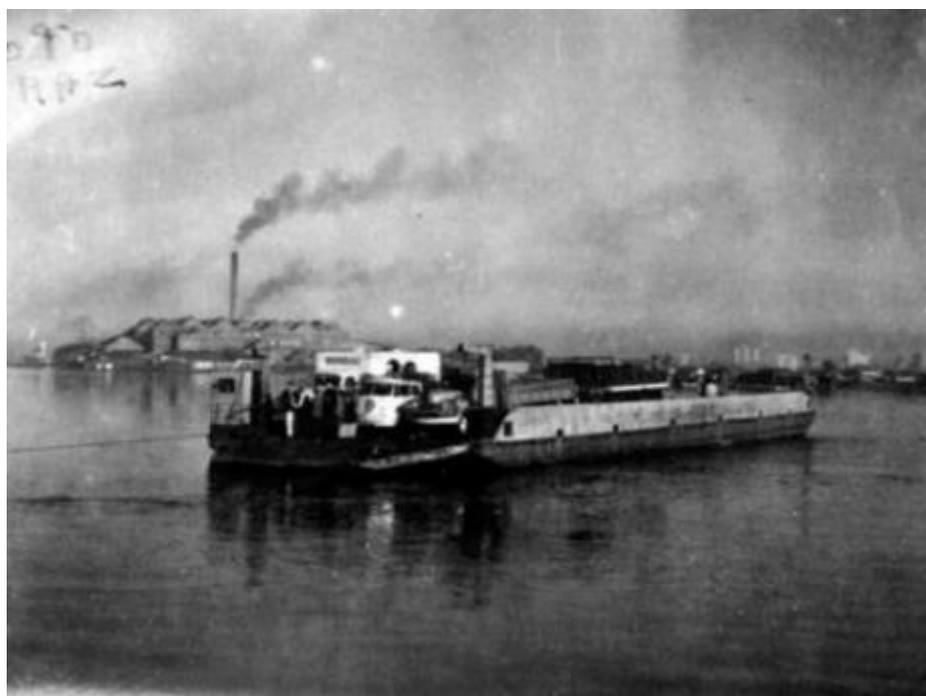


Figura 11: Balsa no Canal São Gonçalo e Frigorífico Anglo, ao fundo, em funcionamento na década de 1960.

Fonte: Imagens Históricas de Pelotas, acesso em 2011.

Nos anos de 1950 a 1960 o Anglo era o grande empregador da cidade e promoveu a vinda de diversas pessoas de cidades vizinhas para Pelotas, como Canguçu, Piratini, Arroio Grande e Jaguarão. Apesar de serem os geradores de emprego pela instalação da indústria, os ingleses não demonstravam preocupação com a qualidade de vida dos funcionários, naquele momento praticamente todos moradores do bairro conhecido como Balsa. O interesse estava apenas na geração de lucro, sendo a situação social dos funcionários deixada de lado. O conjunto habitacional formado nos arredores do frigorífico foi ocupado a partir da necessidade que os funcionários tinham em se manter perto do local de trabalho, transformando um ambiente natural de banhado em espaço inadequado de moradia. Ainda hoje o bairro sofre os reflexos dessa ocupação desordenada, como, por exemplo, a convivência da comunidade com precárias condições de saneamento (JANKE, 1999).

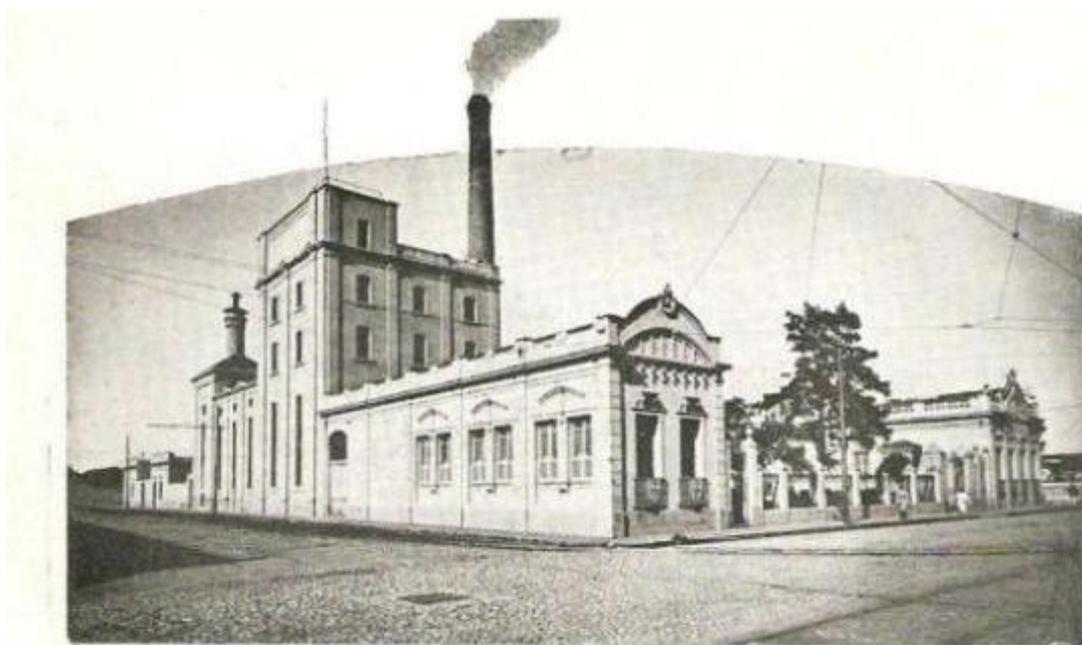
A área de 40 mil metros quadrados onde funcionava o Anglo abriga desde 2008 a Reitoria da Instituição, toda sua estrutura administrativa e diversos cursos de graduação, pós-graduação e laboratórios de ensino e pesquisa, configurando o Campus Porto (UFPEL, 2012).



Figura 12: Campus Porto UFPEL (Reitoria)
Fonte: CCS UFPEL, acesso em 2012

Prédio da Fábrica de Massas e Biscoitos COTADA S/A – No início dos anos 1990 a Fábrica declarou falência. Nos últimos anos o espaço interno da antiga COTADA foi utilizado para a realização de amostras e exposições de arte, organizadas pelo IAD UFPel (COLL, 2011). Em 2009, a UFPel adquiriu o imóvel que hoje abriga instalações do Centro de Educação Aberta a Distância e do Centro de Engenharias (UFPEL, 2012).

Prédio da Cervejaria Sul Rio Grandense (Cervejaria Brahma) – Foi fundada em 1889 pelo imigrante alemão Leopoldo Haertel, com apoio de outra cervejaria instalada na cidade, a Ritter. A Cervejaria Sul Rio-Grandense (Figura 13) produzia dezenas de milhares de garrafas de bebidas e distribuía de bondinho pela cidade. Teve seu ápice na década de 1920, quando havia comprado outros prédios para abrigar suas instalações, todos na zona do porto; encerrou atividades na década de 1940 e seus prédios, na época, foram utilizados como depósitos de arroz. Em 1944, a fábrica foi comprada pela Companhia Cervejaria Brahma para a instalação de uma filial e distribuidora. A Brahma, por sua vez, encerrou as atividades no local em 1998 (COLL, 2011).



Cervejaria Sul Rio Grandense

Figura 13: Cervejaria Sul Rio-grandense em atividade.
Fonte: *Imagens Históricas de Pelotas*, acesso em 2011.

A edificação das antigas fábricas de cerveja foi doada pela Prefeitura à UFPel mediante a Lei nº 5.643 de 07 de dezembro de 2009. O local abriga as primeiras instalações do Mercosul Multicultural (Figura 14), cujo projeto prevê um auditório com 900 lugares, sala de concertos, teatro, expressões multiculturais, Núcleo de Música Contemporânea, Coral, Livraria Café, Laboratório de Restauro, o Museu de Arte Leopoldo Gotuzzo, cinema, o Grupo de Teatro Universitário, o Espaço da Memória Brahma, espaços para representações dos países do Mercosul, biblioteca de livros raros e o Observatório Sociocultural (UFPEL, 2012).



Figura 14: Ato de inauguração das primeiras instalações do Mercosul Multicultural UFPel, no prédio da antiga Cervejaria Brahma, em 2012.
Fonte: CCS UFPel, acesso em 2012.

Prédio da Alfândega – O prédio onde funcionou a Receita Federal, conhecido como o “Prédio da Alfândega”, situado em praça defronte ao cais do Porto de Pelotas, foi doado à universidade pela Secretaria do Patrimônio da União (SPU) em 2008 (Figura 15). Em 2009 foram instalados no local, de forma provisória, as Engenharias Geológica e do Petróleo (UFPEL, 2009).



Figura 15: Prédio da antiga Alfândega doado pela SPU à UFPel.
Fonte: Autor, 2013.

Prédio do Clube América – A área do antigo clube que mede 1.300 metros quadrados foi adquirida em 2009 pela Universidade visando à ampliação do IAD, adjacente ao Instituto. (UFPEL, 2009). Segundo Al-Alam (2011), o local cercado de bares noturnos da região portuária apresentava alto grau de abandono e estava sendo utilizado como ponto de encontro de usuários de drogas, onde frequentemente também ocorriam assaltos. Atualmente, as obras no local estão encaminhadas para fase de acabamento, conforme ilustra a Figura 16.



Figura 16: Nova edificação do IAD UFPEL, no terreno do antigo Clube América.
Fonte: Autor, 2013.

Pavilhão do Núcleo de Transportes UFPEL – Terreno de um quarteirão, localizado na Rua Conde de Porto Alegre na zona portuária medindo em torno de 10 mil metros quadrados, adquirido pela UFPEL (Figura 17). O pavilhão estabelecido no local já sediou uma indústria de silos metálicos, uma fábrica de luminárias e serviu de depósito de resíduos sólidos de uma cooperativa de reciclagem (UFPEL, 2009). Atualmente o pavilhão abriga o Núcleo de Transportes da universidade. A parte restante do terreno, até então ocioso, prevê a construção da nova Casa do Estudante.



Figura 17: Pavilhão do Núcleo de Transportes UFPEL.
Fonte: Autor, 2013

Outros imóveis adquiridos pela universidade e situados na zona portuária, defronte ao cais do porto, estão ilustrados nas Figuras 18 e 19.



Figura 18: imóvel que abrigou a Trevo Adubos e terreno adjacente, adquiridos pela UFPel.
Fonte: Autor, 2013



Figura 19: Imóvel defronte ao cais do porto onde funcionou a boate Neptuno, adquirido pela UFPel.
Fonte: Autor, 2013.

Prédio do depósito de algodão da antiga Cosulã – Localizado fora da área de estudo, mas na região portuária está o quarteirão hoje destinado em partes às Licenciaturas em Teatro e Dança, vinculadas ao IAD. O quarteirão que está em obras abrigou nos últimos anos um complexo de quadras para práticas esportivas, denominado Centro Esportivo Barroso, mas em sua origem era utilizado como depósito de algodão da antiga Cosulã. A área fica em frente ao Campus das Ciências Sociais UFPel (Figura 20).



Figura 20: Área da antiga Cosulã, atualmente em reformas e em parte abrigando dependências do IAD UFPel.

Fonte: Autor, 2013.

A Figura 21 sintetiza a presença da UFPel na região portuária da cidade, onde os pontos em amarelo ilustram imóveis ou terrenos inseridos na zona portuária e, os pontos em vermelho, os prédios em suas imediações.



Figura 21: Imagem de satélite destacando o patrimônio da UFPel distribuído na zona portuária.

Fonte: *Google Maps* adaptado pelo autor, 2013.

A presença da IES na região portuária de Pelotas vem imprimindo um novo ritmo ao cotidiano do local, seja pela presença da comunidade universitária que se desloca diariamente entre as diversas unidades ou pelas novas possibilidades econômicas proporcionadas pelo processo de expansão da universidade sobre a região, caracterizando elementos de grande relevância nas relações porto-cidade em Pelotas.

3.5 Relações Porto-Cidade

A inserção dos portos nas redes comerciais de mercadorias nas cidades, ocasionada dentro de uma reconfiguração produtiva mundial graças à abertura econômica, à revolução dos transportes e a mudanças institucionais, acabou por intensificar as relações porto-cidade e transformar realidades locais e regionais dentro de um complexo sistema de articulação de territórios produtivos e utilização do espaço. Essas relações são responsáveis por gerar diversos impactos nos espaços naturais e construídos, sendo o crescimento econômico de um determinado local aliado ao respeito socioambiental e um novo rearranjo dessas relações, enormes desafios postos aos gestores dessas Instituições. Torna-se necessário um novo olhar pelas cidades portuárias sobre o envolvimento do porto com sua área de entorno e a resolução de conflitos socioambientais decorrentes desse complexo sistema logístico (SIQUEIRA, 2009).

De acordo com Pizzolato, Scavarda e Paiva (2010) a terceira geração de portos caracterizada pelo desenvolvimento do modelo intermodal de transportes e a introdução e o desenvolvimento de contêineres na movimentação de cargas apresentam interferências nas *hinterlands*, entendidas como as zonas de influência dos portos em terra, apesar de não haver consenso sobre o conceito do termo. Para Monié e Vidal (2006) a globalização incorreu em significativas mudanças no sistema portuário mundial, uma vez que novas demandas recaíram sobre os portos e, conseqüentemente, sobre as cidades com portos. A expansão da cadeia produtiva portuária nessa nova realidade trouxe à tona enfrentamentos complexos, desde questões estruturais do próprio cais passando por temas socioeconômicos e ambientais, até a definição de políticas e instrumentos para a gestão dos portos e das

idades. Cunha, Freddo e Aquiar (2006) afirmam que as cidades portuárias sofrem influências em sua dinâmica territorial em função do uso de suas águas e dos redesenhos nos modos de produção e nas tecnologias adotadas pelos portos, impactando também as relações sociais. Para os autores, essas cidades alteram ao longo do tempo ciclos de maior e menor interação dos portos e das atividades neles desenvolvidas.

São tendências para as cidades portuárias o desenvolvimento local e regional através da agregação de valor aos fluxos de cargas que fluem pelos portos e a regionalização dos modos de consumo, em uma sinergia entre os serviços portuários, os serviços de transporte e as atividades terciárias oferecidas nas malhas urbanas (MONIÉ E VIDAL, 2006). Segundo Soares (2009) esse cenário global de intensificação de trocas comerciais a partir das operações portuárias condiciona aos municípios portuários uma série de fatores derivados da dicotomia porto-cidade, como a ocupação e uso do espaço, o cenário socioeconômico e a qualidade ambiental. Indicadores socioeconômicos e ambientais podem oferecer subsídios para a mensuração da influência de um porto sobre a cidade portuária dependendo da dimensão dos portos em relação à economia local, sendo as dimensões espacial, temporal, social, econômica, tecnológica e política fatores importantes num cenário de análise das relações.

Daamen *apud* Oliveira (2011) diz que as disputas pelas frentes de água e, conseqüentemente, pelo uso do espaço, criam um ambiente conflituoso onde invariavelmente as autoridades urbanas e portuárias são atores com interesses conflitantes em recursos, afirmando ser através de um ambiente de cooperação e coprodução entre os atores a possibilidade de evolução dos organismos. Para Llovera *apud* Silva e Cocco (1999) cidade e porto potencializam um ao outro em vistas do desenvolvimento sustentável, sendo necessária uma cooperação porto-cidade efetiva para atender à disponibilização de áreas para a atividade, à organização do transporte, à atividade logística, ao comércio e à prestação de serviços.

Para um melhor entendimento das relações porto-cidade e dos conflitos decorrentes dessa associação cabe uma breve análise da evolução da

atividade portuária e sua regulamentação no Brasil, bem como das políticas e dos instrumentos que disciplinam o uso do espaço no território nacional.

3.5.1 Base Legal da Atividade Portuária no Brasil

No Brasil, as trocas comerciais começaram a ocorrer efetivamente através da abertura de portos no início do Século XIX, por medida adotada pelo Rei D. João VI, sendo elas reforçadas com a Lei das Concessões de 1869 que permitiu o investimento privado em portos nacionais. Este modelo de privatização de financiamento aos portos se manteve até 1930, quando o Estado toma para si o papel de financiador e operador das atividades portuárias, principalmente com a criação da estatal Portos do Brasil S/A (Portobrás), que administrativa os principais portos brasileiros por meio das Companhias Docas, explorando e fiscalizando concessões (IPEA, 2010). Apesar do Brasil se apresentar como uma nação exportadora desde a chegada dos europeus em 1500, o modelo econômico que prima pelas trocas comerciais veio a ser consolidado apenas por volta dos anos 1970, sendo o país um representante importante nos mercados mundiais, em especial pelo fornecimento de *commodities* (PORTO, 2007).

Na sequência temporal dos fatos ocorre a criação da Lei nº 8.630 de 25 de fevereiro de 1993, conhecida como a Lei da Modernização dos Portos e que, de acordo com Porto *apud* Silva e Cocco (1999), regulamenta a atividade portuária no país e redefine papéis de atuação. Para o autor, mesmo com a extinção da Portobrás em 1990, a movimentação nos portos públicos brasileiros apresentou crescimento, evidenciando a importância destes no desenvolvimento da atividade. Para Porto (2007) a reforma portuária de 1993 não implicou em redução de crescimento da movimentação de cargas.

A remodelação administrativa dos portos públicos promovida pela reforma portuária foi baseada em princípios de desregulamentação, descentralização e desfederalização. Essa reestruturação veio fortalecer a autoridade portuária que pode estar constituída de diversas formas, mas que se volta estritamente para a gestão da atividade. Essa nova função gerenciadora permitiu dividir entre os segmentos portuários a missão de gerir os portos, através do CAP (PORTO *apud* SILVA E COCCO, 1999). O CAP é

constituído por representantes do poder público, operadores portuários, trabalhadores e usuários, cada qual formando os blocos de atores participantes do porto. O CAP é responsável, por exemplo, por aprovar o PDZ de um Porto, instrumento de planejamento da atividade portuária (IPEA, 2010). De acordo com Monié e Vidal (2006) o conselho é um órgão normativo, de fomento e deliberação sobre as temáticas de um porto, onde se discute as diretrizes para o desenvolvimento de suas atividades. De uma forma geral, no Brasil os conselhos ainda não apresentam resultados práticos por atuarem em ambientes cercados de indefinições e conflitos.

3.5.2 A Agenda Ambiental Portuária Brasileira

Dentro de um contexto da proteção ambiental que vigorava no país, em especial pelas Leis Nº 6.938 de 31 de agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional de Meio Ambiente e pelo PNGC, o subsetor portuário firmou compromissos através da Agenda Ambiental Portuária visando atender à demanda da sociedade por um ambiente responsável do ponto de vista da qualidade ambiental, marcando também a preocupação do sistema portuário com suas externalidades. A primeira agenda ambiental para os portos e instalações portuárias foi deliberada pela CIRM em 02 de dezembro de 1998 (PORTO e TEIXEIRA, 2002). Além das leis citadas acima, a Política Nacional de Recursos Hídricos, Lei Nº 9.433 de 08 de janeiro de 1997, e a Política Nacional para os Recursos do Mar, Decreto Nº 5.377 de 23 de fevereiro de 2005, foram observadas para compor as diretrizes e os instrumentos da Agenda.

3.5.3 PDZ: O Instrumento de Planejamento Portuário

A Lei de Modernização dos Portos responsável por regulamentar a atividade portuária no Brasil dentre outras demandas trouxe ao CAP a competência de aprovação dos PDZs dos Portos, especificamente no capítulo VI. A Lei prevê ainda que o CAP deve promover a compatibilização dos PDZs aos programas federais, estaduais e municipais de transporte em todas suas modalidades. A Agenda Ambiental Portuária incorpora essa integração dos instrumentos de planejamento portuário e urbano, da seguinte forma:

Procedimentos para a expansão da atividade portuária

Os Planos de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos - PDZs, instrumento básico de planejamento estratégico dos portos e que são submetidos aos Conselhos de Autoridade Portuária - CAPs para aprovação (Lei 8.630/93), deverão incorporar o ordenamento ambiental do porto e estar compatibilizados com o planejamento da região.

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

3.5.4 Plano Diretor: O Instrumento de Planejamento Urbano

A aceleração da urbanização no Brasil, em especial nas últimas décadas, apresenta um padrão desordenado e descontínuo, com poucas exceções, e sem planejamento. A grande migração de pessoas do meio rural para o urbano contribuiu para a informalidade e precariedade habitacional nas cidades, causando também carências de infraestrutura e conflitos socioambientais. A partir dessa realidade, o poder público passou a necessitar de instrumentos que pudessem racionalizar e organizar o uso dos espaços físicos de suas urbes, numa orientação de planejamento e desenvolvimento (GENZ, 2008).

O marco que traz ao Brasil uma política de planejamento urbano é a Constituição Federal de 1988, nos artigos 182 e 183, que fixa a responsabilidade ao Poder Público municipal de ordenar o desenvolvimento das funções sociais da cidade, a partir das diretrizes fixadas em lei, o Plano Diretor. Este é o instrumento básico que rege o desenvolvimento e a expansão urbana.

Apesar de estabelecida pela Constituição em 1988, a regulamentação do planejamento urbano no país veio apenas com a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, chamada Estatuto da Cidade, que estabelece diretrizes gerais, objetivos e instrumentos da política urbana. A ideia que norteia a execução do

que está previsto no Estatuto é o ordenamento do desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana.

O capítulo III do Estatuto trata especificamente sobre o Plano Diretor:

Capítulo III

Do Plano Diretor

Art. 39. A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas no art. 2º desta Lei.

Art. 40. O plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

§ 1º O plano diretor é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas.

§ 2º O plano diretor deverá englobar o território do Município como um todo.

§ 3º A lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos.

§ 4º No processo de elaboração do plano diretor e na fiscalização de sua implementação, os Poderes Legislativo e Executivo municipais garantirão:

I – a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade;

II – a publicidade quanto aos documentos e informações produzidos;

III – o acesso de qualquer interessado aos documentos e informações produzidos.

O Estatuto das Cidades indica ainda que o instrumento de planejamento das urbes é obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, que sejam integrantes de áreas especiais de interesse turístico ou em áreas de abrangência de atividades com potencial de impacto ambiental.

3.6. Conflitos de Uso e o Processo do Gerenciamento Costeiro

Integrado

Conflitos são estudados por diversos campos do conhecimento, desde a Psicologia à Economia Política, seja numa abordagem mais ampla ou em disputas entre grupos sociais e indivíduos, sendo que boa parte dos estudos realizados sobre conflitos diz respeito ao envolvimento de grupos sociais na disputa pelo uso dos recursos naturais. Sob duas diferentes perspectivas, pode-se afirmar que a fonte dos conflitos encontra raízes nas relações socioeconômicas e nas lutas de classe, ou ainda apoia-se na tese de que os conflitos são inerentes à existência humana, sendo possível resolvê-los a partir de mudanças nas relações humanas (Barbanti Jr., 2006). Segundo Brito *et. al.* (2011) os conflitos sociais, independentes do contexto histórico e do espaço geográfico em que ocorrem, são importantes para o crescimento e desenvolvimento das sociedades. Os conflitos socioambientais, para o autor, são os de maior evidência no século XXI. Junqueira (2002) afirma que conflitos ambientais surgem de diferentes perspectivas de uso dos recursos naturais e denotam impactos positivos e negativos, sendo que estes podem inviabilizar potenciais de aproveitamento dos recursos.

Segundo Barragan (1995) *apud* Cunha (2006) os conflitos socioambientais surgem entre distintos grupos humanos que utilizam a mesma base de recursos naturais de maneiras diferentes, com significados e percepções desses recursos, naturais ou modificados, também diferentes. Para Little (2001) *apud* Cunha (2006) os conflitos socioambientais são fenômenos complexos decorrentes de interações da constituição física e biológica de um espaço, de seus ciclos naturais, das relações sociais e de seus aspectos históricos. Para o autor os conflitos socioambientais podem apresentar três dimensões principais: os conflitos decorrentes do uso dos recursos; os conflitos gerados em torno dos impactos ambientais de diferentes atividades; conflitos a partir do conhecimento e entendimento das questões ambientais, em torno de distintos valores e modos de vida.

Acselrad (1992) apresenta uma categorização dos conflitos ambientais, distinguidos em implícitos e explícitos. Os conflitos ambientais implícitos são

aqueles em que um grupo ou uma comunidade é atingido por determinada atividade causadora de degradação ambiental sem que haja manifestação consciente da parte prejudicada, ainda que haja percepção do problema. Quando há a associação imediata entre a degradação ambiental causada e o processo que a determinou, o conflito ambiental é classificado como explícito. Acselrad (2004) *apud* Brito *et. al.* (2011) define também os conflitos socioambientais sob a ótica econômica: o conflito pelo acesso e uso dos recursos naturais e o conflito por distribuição das externalidades, este associado à responsabilidade pelos impactos gerados.

De acordo com Barragan (1995) *apud* Junqueira (2002) há uma necessidade de ampliar e diversificar o foco de políticas que tenham o poder de intervenção sobre conflitos ambientais associados aos usos e à administração ambiental na costa, sob a perspectiva da organização de territórios que apresentem como componente de infraestrutura as atividades portuárias, uma vez que essas amplificam seus impactos sobre as malhas urbanas. Os reflexos desses conflitos de uso podem aparecer nos aspectos territoriais físico-ambiental, econômico produtivo e urbano-relacional.

Quando ocorrem situações de conflitos pelo uso dos recursos em zonas costeiras, o GCI apresenta-se como um processo com grande poder de contribuição no sentido de subsidiar uma abordagem e as tratativas das problemáticas costeiras. O GCI objetiva o desenvolvimento da zona costeira em bases sustentáveis, a partir de um processo contínuo e dinâmico de tomadas de decisões. A Figura 22 apresenta a proposta do ciclo do GCI, ilustrada por Bilianna Cicin-Sain e Robert Knecht (1998), cujos estágios de desenvolvimento podem balizar uma proposta de gestão costeira integrada, respeitadas as peculiaridades locais.

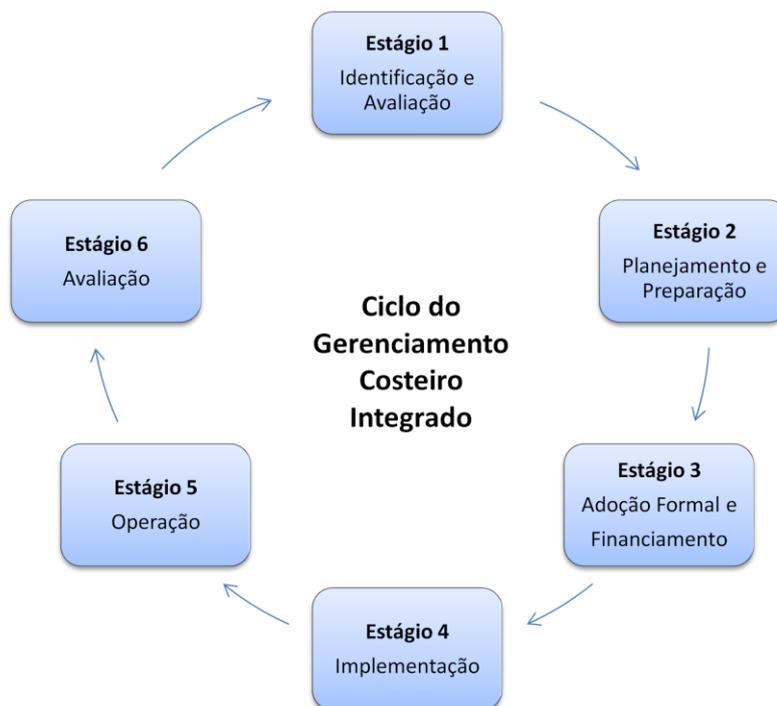


Figura 22: Estágios do ciclo do Gerenciamento Costeiro Integrado.
 Fonte: Modificado de CICIN-SAIN e KNECHT, 1998.

São etapas do GCI a identificação e levantamento dos temas, a preparação e planejamento de um programa, a adoção formal deste e seu financiamento, a implementação, a operação e a avaliação do processo.

Especificamente na primeira etapa do GCI, o diálogo entre instituições gestoras de um ambiente costeiro e todos os atores envolvidos no uso dos recursos é uma necessidade no intuito de verificar as principais questões associadas a determinadas problemáticas e/ou conflitos. Essa percepção é imprescindível para desencadear um processo de GCI que requer, ao longo de desenvolvimento, diálogo entre os atores.

3.6.1 Estratégias para Resolução de Conflitos de Uso

Segundo Barbanti Jr. (2006) o primeiro mecanismo de regulação de conflitos entre sociedades, a partir de uma realidade de guerras entre nações, foi a diplomacia. A partir daí, cresceram os conflitos nas sociedades bem como a capacidade humana de entender e intervir em conflitos. Outra linha de gestão de conflitos surgida e pregada por Ghandi foi o *satyagraha*, ou a resistência não violenta, até hoje objeto dos estudos de paz e disciplina de estudo dos

conflitos. Posteriormente, nos Estados Unidos surgiram os processos de negociação coletiva, que diziam respeito aos direitos trabalhistas adquiridos e garantidos em legislação daquele país. Na cronologia dos fatos, após a Segunda Guerra Mundial, forma-se a Organização das Nações Unidas (ONU), organismo que, dentre outras funções, tem a missão de compreender e controlar conflitos internacionais. Por fim, conflitos étnicos, inter-grupais, inter-raciais, ambientais, entre indivíduos, entre organizações privadas e o Estado, integram a gama de conflitos que permearam o desenvolvimento das sociedades.

Tuner (2004) *apud* Brito *et. al.* (2011), baseado nos conhecimentos da Ecologia Política, destaca que é fundamental para a análise dos conflitos socioambientais uma abordagem dos diversos atores envolvidos sob o aspecto de seus interesses, poderes, estratégias e vulnerabilidades. Little (2001) *apud* Brito *et. al.* (2011), baseado na ideia de que os conflitos associados ao uso dos recursos naturais têm dimensões políticas, sociais e jurídicas, afirma que é mais plausível tratar os conflitos socioambientais a partir da negociação e do consenso, do que partir para tentativa de resolução. Segundo ele, a resolução definitiva dos conflitos somente é possível com a eliminação das múltiplas causas que os originaram. Cunha (2006) afirma que a administração de conflitos deve ser apoiada na ideia de ganhos mútuos, quando não há grandes disparidades entre ganhos e perdas entre as partes envolvidas e há a identificação de zonas de convergência que podem ser a base de possíveis acordos.

Do ponto de vista da gestão ambiental dos portos, alguns conflitos legais e socioambientais são comuns à atividade portuária, como: áreas para expansão portuária e presença de ocupações irregulares nessas áreas; disputas pelas frentes de água entre comunidades de pescadores e áreas de porto; superposição de rotas de pesca e acessos hidroviários; operações portuárias que podem oferecer riscos às comunidades do entorno; requalificação urbana em áreas de interesse histórico-cultural situadas em regiões portuárias, entre outras. Os conflitos ambientais decorrentes da exploração dos recursos naturais pelas operações portuárias envolvem uma gama de Instituições e Agências com atribuições de controle sobre bens de uso

comum, o que evidencia a necessidade de interação destes organismos e participação de grupos da população nos processos de utilização e regulação dos usos (CUNHA, 2006).

Theodoro, Cordeiro e Beke (2004) afirmam que os instrumentos mais eficazes na aplicação das leis ambientais no Brasil como o Licenciamento Ambiental, a Avaliação de Impactos Ambientais e o Zoneamento Ecológico-Econômico são potenciais geradores de conflitos de diferentes naturezas. Entraves para aplicação das leis ambientais e a não consolidação de Instituições Públicas fortes, aliados à falta de regulação de instrumentos previstos em leis ambientais são alguns dos fatores que contribuem para a existência de conflitos de várias matrizes no aparato legal ambiental brasileiro. A busca por soluções negociadas, também nesse aspecto, é uma forma de recuperar a integração perdida.

Nascimento e Drummond (2001) *apud* Theodoro, Cordeiro e Beke (2004) enunciam quatro elementos básicos que devem ser considerados na análise de um conflito:

Os atores: indivíduos, grupos, organizações ou Estados que têm identidade própria, reconhecimento social e capacidade de modificar seu contexto, não se esquecendo que estes são movidos por interesses, valores e percepções que são próprias a cada um;

A natureza: os conflitos têm natureza diferente, por isso eles podem ser de natureza econômica, política, ambiental, doméstica, internacional ou psíquica, entre outras.

Os objetos: sempre escassos ou vistos como tais podem ser material ou simbólico, profano ou sagrado, público ou privado, e assim por diante.

As dinâmicas: cada conflito, segundo a natureza, tem uma história própria, uma forma de evoluir, conhecendo períodos mais ou menos intensos, mais ou menos rápidos.

Loureiro (2003) apresenta etapas para a transformação de um conflito:

1. Identificação e definição do conflito existente em um dado problema;
2. Clarificação do que é constitutivo do problema e do conflito, segundo a perspectiva das partes envolvidas;
3. Geração de processos que resultem em ideias e alternativas;

4. Avaliação coletiva das alternativas criadas a partir de critérios definidos e aceitos pelos agentes sociais;
5. Negociação das bases que assegurem o cumprimento do que for acordado;
6. Realização de ações planejadas, reconhecendo o esforço das partes e estabelecendo os métodos de avaliação e monitoramento do processo.

A gestão dos conflitos socioambientais no Brasil ainda carece de grupos de excelência com formação em mediação e ou facilitação. Há a necessidade de implementação de recursos como a identificação prévia, a discussão e análise dos elementos dos conflitos, assim como a proposição de alternativas negociáveis para os mesmos. A mediação (facilitação) dos conflitos deve procurar superar os interesses setoriais. (THEODORO, CORDEIRO e BEKE, 2004).

Theodoro (2005) define três formas de lidar com conflitos:

Negociação: forma onde as partes tentam chegar a uma decisão conjunta em assuntos de interesses mútuos. Participam as partes interessadas e seus representantes. As decisões são tomadas pelas partes. Visa a construção de melhor(es) alternativa(s) para cada um dos interlocutores, implicando na eventual conciliação de interesses, muitas vezes, conflitantes. Nessa construção, há interação de saberes referentes ao escopo do que será negociado, traduzindo em uma prática de alocações de decisões.

Mediação: é mais complexa do que a negociação e implica na participação de um terceiro indivíduo “neutro”, que não tem interesse nas partes. O mediador pode ser uma instituição, uma pessoa ou um grupo. Investiga a fundo os problemas reais e auxilia a criar e avaliar as opções de soluções com um critério científico que assegura aos mediados de que o acordo resultante será justo, equitativo e duradouro, atento ao relacionamento existente entre eles e ao encontro de um caminho de respeito e cooperação no tratamento das suas diferenças. O mediador é também um facilitador.

Arbitragem: é uma forma de resolução de conflitos na área privada, ou seja, sem qualquer ingerência do poder estatal, onde as partes litigantes (que têm um litígio a ser resolvido), de comum acordo e no pleno e livre exercício da vontade, escolhem uma ou mais pessoas, denominadas árbitros, para resolver a questão, submetendo-se à decisão final dada pelo árbitro.

A função do árbitro nomeado será a de conduzir um processo arbitral, semelhante ao processo judicial, porém muito mais rápido, informal, de baixo custo e onde a decisão deverá ser dada por pessoa especialista na matéria-objeto da controvérsia. Na arbitragem, pode-se escolher diretamente esses especialistas. O árbitro é, sobretudo, um conhecedor técnico da sua área. A arbitragem é uma opção mais adequada a litígios eminentemente técnicos.

Para Brito *et. al.* (2011) a resolução dos conflitos em países em desenvolvimento ocorrem ainda por vias jurídica, administrativa e política, enquanto em nações desenvolvidas os conflitos são geralmente tratados com técnicas, metodologias e ferramentas. Segundo o autor, a resolução de conflitos socioambientais passa necessariamente pela mediação, negociação ou conciliação dos atores, sob pena de se apresentar prejudicial ao meio ambiente e à própria sociedade caso não ocorra por esses meios. Theodoro, Cordeiro e Beke (2004) afirmam que não há no Brasil deliberação para proceder a negociação de conflitos de um modo geral, e que essas questões vem sendo discutidas em fóruns, contrapondo o meio jurisdicional público de mediação de conflitos que apresenta restrições na agilidade e efetividade do processo. Segundo Sartori (2011) o Estado, detentor do poder para solucionar conflitos, deve aceitar ou criar novos instrumentos extrajudiciais de negociação de conflitos e melhorar o acesso do cidadão a atividade jurisdicional. De acordo com Cunha (2006), as demandas da sociedade devem atentar para a necessária construção de processos de diálogo que visem à resolução de conflitos ambientais, a partir de processos cooperativos. Transformar conflito em cooperação parece ser um dos maiores desafios dos diferentes gestores.

3.6.2 A Negociação como Estratégia para a Resolução de Conflitos

A negociação de conflitos é uma forma democrática de tomada de decisão, sendo um modelo baseado na justiça e na democracia. É um modelo que busca o interesse nas partes e não nas posições dos interlocutores e considera importantes as relações profissionais e interpessoais no sentido de avançar as negociações (THEODORO, 2005). Para Junqueira (2002) na negociação de conflitos ambientais é necessário que se garanta a participação de representantes locais para que seus interesses sejam considerados na formulação de planos traçados.

Northrup (1989) *apud* Barbanti Jr. (2006), baseado em contribuições das áreas de Economia, Sociologia, Antropologia e Ciência Política, adotou uma perspectiva funcionalista para a negociação de conflitos:

(a) As partes envolvidas num conflito são capazes de se relacionar com ele de forma racional e manter esta racionalidade num processo

para a sua “resolução”, o que implica numa capacidade de estimar os custos e os benefícios de várias soluções possíveis. No entanto é reconhecido que as partes podem não ser capazes de interpretar de forma adequada vários aspectos de um conflito, o que é entendido como um problema de falta de percepção adequada do problema.

(b) Uma segunda suposição, que está diretamente relacionada com a primeira, é que um elemento central da possível resolução de um conflito é o esclarecimento de percepções equivocadas, por meio de comunicação e atividades de integração social com vistas à criação de uma dinâmica racional, voltada a um processo de tomada de decisão com vistas à solução do problema de forma cooperativa (ganha-ganha).

(c) Supõe-se ainda que esses princípios são válidos para diferentes níveis de conflitos, indo do comunitário ao internacional. Os problemas de desnivelamento que ocorrem por diferenças de poder são encarados como “gerenciáveis” pela intervenção de uma parte externa.

(d) Por fim, supõe-se que é possível estabelecer condições para uma solução pacífica de conflitos. Ademais, supõe-se que conflitos de longa duração são prejudiciais para as partes, e que, portanto, uma solução rápida para os temas em questão seria ideal, ainda que elementos do conflito permanecessem não resolvidos.

De acordo com Junqueira (2002) alguns passos essenciais devem ser seguidos para formar um ambiente de negociação. São alguns deles: a identificação de interlocutores, a identificação de necessidades, interesses e motivações dos diferentes atores, a adoção de procedimentos democráticos e respeitosos na condução dos debates, a instituição de sucessivas negociações visando ganhos graduais e não soluções imediatistas, entre outros procedimentos geradores de credibilidade à mesa de negociação.

Alguns elementos podem ser incorporados aos processos de negociação de conflitos gerados a partir do uso comum dos recursos naturais, como apontar sinergias que podem emergir a partir de potenciais econômicos regionais da exploração de um bem, combinando a partir daí novos relacionamentos interinstitucionais e aumentando chances de atingir patamares de entendimento (Cunha, 2006).

Segundo Susskind *et. al.* (2000) *apud* Cunha (2006) os fóruns da negociação de conflitos ambientais, sob aspecto da gestão ambiental, segue na linha das seguintes expectativas:

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

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.

Para Granja (2012) o termo negociação está associado a diversas disciplinas do conhecimento e a ideias como:

Ao uso da informação;

Ao poder de influenciar comportamentos;

Ao processo vinculado ao relacionamento humano e à comunicação bilateral; de interação (estratégica ou potencialmente oportunista);

Como ferramenta para dirimir conflito entre, pelos menos, dois interlocutores;

Como processo dialógico entre interlocutores com o propósito de atingir um acordo sobre diferentes ideias e necessidades, mesmo que haja posições divergentes de forma inicial;

A uma atividade que pressupõe barganha;

A Troca de persuasão e convencimentos por parte dos interlocutores.

A negociação de conflitos precisa ser também abordada no desenvolvimento de políticas públicas, uma vez apresentadas ineficazes em resultados práticas da aplicação das mesmas. São identificados dois pontos que mostram tal situação: um planejamento tradicional, caracterizado por distanciamentos entre governo e os demais atores e entre o comando político e os planos técnicos de execução das políticas, incorrendo nos problemas que os governantes enfrentam e que os planos de governo não dão conta (Matus, 1996, 1997 *apud* Junqueira, 2002).

Neste estudo a negociação foi escolhida como a forma de resoluções dos conflitos, pois através dela é possível que os atores envolvidos discutam entre si as problemáticas, planejem e assumam responsabilidades conjuntas no sentido de executar medidas construídas durante o processo de diálogo. A necessidade de intervenção imediata sobre os conflitos de uso na zona

portuária de Pelotas também favorece a adoção da negociação na tentativa de resolução dos conflitos de uso.

4 ESTUDO DE CASO

4.1 Atividades e usos ocorrentes na zona portuária

A partir da observação direta, realizada em três momentos entre agosto de 2012 e janeiro de 2013, foi possível identificar as atividades desenvolvidas e os usos ocorrentes na zona portuária de Pelotas. O quadro abaixo relaciona as atividades por trecho percorrido durante as observações. Cada trecho foi numerado de acordo com a descrição da zona portuária (Anexo 1).

Tabela 1: Atividades e usos ocorrentes na área de estudo

Trecho Percorrido	Atividades/Usos Ocorrentes
Trecho 1: <i>alinhamento da rua Gonçalves Chaves com a margem do Canal São Gonçalo até o cruzamento com a rua João Manoel , seguindo o alinhamento desta até o cruzamento com a rua Almirante Barroso</i>	<ol style="list-style-type: none">1. Terminal de Uso Privativo: CIMBAGÉ CIMPOR Cimentos do Brasil;2. Doca Fluvial do Porto (“Quadrado”);3. Construções Técnicas Ltda. (CTL) - Indústria Metal Mecânica;4. Uso habitacional;5. Comércio e serviços.
Trecho 2: <i>rua Conde de Porto Alegre a partir do cruzamento com a rua Almirante Barroso até o encontro com a Praça Domingues Rodrigues</i>	<ol style="list-style-type: none">1. Almoxarifado Municipal;2. Edificação desativada (antiga Olvebra);3. Gênese Embalagens – Embalagens Plásticas;4. Villeri Engenharia Industrial – Serviços Metalúrgicos;5. Coliseu Ginásio de Esportes;

	6. Uso habitacional;
	7. Papuera Bar (casa noturna);
	8. IAD UFPel (um quarteirão);
	9. Complexo Industrial Freedom Veículos Elétricos;
	10. Núcleo de Transportes UFPel (um quarteirão);
	11. Cooperativa de Reciclagem CEVAL (galpão de triagem de materiais)
	12. Cais do Porto e instalações internas SPH;
Trecho 3: <i>Praça Domingues Rodrigues, defronte ao Cais do Porto (entorno da praça)</i>	1. Prédio da antiga Fábrica de Massas e Biscoitos COTADA S/A (UFPel);
	2. Sindicato dos Estivadores;
	3. Prédio da antiga Boate Neptuno, adquirido pela UFPel;
	4. Prédio da antiga Alfândega/Receita Federal (UFPel);
	5. Escola Infantil Municipal Ignácio de Freitas Rolim;
	6. Escola Infantil Municipal Carlos André Laquintinie;
	7. Prédio adjacente à Escola, abrigou a Trevo Adubos, adquirido pela UFPel.
Trecho 4: <i>ao longo do eixo da rua Benjamin Constant até encontrar a confluência com a rua Visconde de Jaguaray</i>	1. Edificação desativada;
	2. Prolongamento do Cais do Porto.
Trecho 5: <i>cruzamento da rua Visconde de Jaguaray com a rua Almirante Tamandaré até a confluência desta com as ruas Antero Leivas e Benjamin Constant</i>	1. Terminal Retroportuário Jaime Power Indústria e Comércio LTDA.;
	2. Prolongamento do Cais do Porto;
	3. Administração da SPH.
Trecho 6: <i>ao longo da rua Benjamin Constant e posteriormente ao longo da rua Silveira Calheca</i>	1. Uso habitacional;
Trecho 7: <i>ao longo da rua Gomes Carneiro até a confluência com a rua Raul Corrêa até atingir a margem do Canal São Gonçalo</i>	1. Casa de Bombas SANEP;
	2. Prédio do antigo Frigorífico Anglo (Campus Porto UFPel – Reitoria);

 3. Uso habitacional.

Apesar de não compreendidos pela área de estudo, os trechos imediatamente adjacentes à delimitação e com atividades de relevância para a região por esse motivo foram considerados no estudo e listados abaixo:

Tabela 2: Atividades e usos ocorrentes em trechos adjacentes à delimitação da área de estudo

Trecho Percorrido	Atividades/Usos Ocorrentes
Trecho A: <i>ao longo da rua Uruguai desde a margem do Canal São Gonçalo até a confluência com a rua Almirante Barroso</i>	1. Clube de Natação e Regatas Pelotense; 2. Secretaria Municipal de Obras (SMO) da Prefeitura Municipal de Pelotas; 3. Usina de Asfalto de Pelotas (SMO); 4. Estação de Tratamento de Esgoto - ETE SANEP; 5. Auto Viação Santa Rosa LTDA. - Transportes; 6. Panambra - Concessionária de Veículos; 7. Residencial Porto - Condomínio habitacional; 8. Uso habitacional
Trecho B: <i>ao longo da rua Benjamin Constant até a confluência com a rua Almirante Barroso</i>	1. Antigo Prédio da Cervejaria Brahma (UFPel); 2. Centro de Forma�o de Condutores (CFC União): galpão para aulas práticas de motocicletas 2. Uso habitacional com relevante valor arquitetônico, histórico, cultural e patrimonial; 3. Wong Bar (casa noturna) 4. Porto do Chopp (casa noturna) 3. IAD UFPel; 4. Campus Ciências Sociais UFPel

Trecho C: *ao longo da rua Almirante Tamandaré até confluência com a rua Almirante Barroso*

5. FAUrb UFPel.

1. Edificação Fabril Fiação e Tecidos;
 2. Cervejaria Original Bier;
 3. Serviços Automotivos Diversos;
 4. Uso habitacional;
 5. Departamento de Esgotos SANEP;
 6. Prédio dos Cursos de Teatro e Dança - IAD UFPel.
-

4.2 Os resultados por categorias

A seguir estão integrados e descritos os resultados obtidos em cada categoria uma das cinco categorias de análise identificadas para esse trabalho. As mesmas foram a base para a avaliação das falas dos sujeitos entrevistados, buscando-se a sua contribuição à temática abrangida em cada categoria.

Para facilitar a identificação de cada sujeito do estudo na análise dos dados foi atribuída a seguinte associação: Sujeito 1 - SPH; Sujeito 2 - PMP; Sujeito 3 - UFPel.

4.2.1 Percepção e função institucional sobre a gestão do ambiente costeiro em estudo

A primeira categoria de análise foi formulada com foco nos questionamentos sobre o conceito de zona costeira, no intuito de verificar a percepção dos sujeitos acerca do ambiente em estudo e sobre o papel que as instituições desempenham na gestão do espaço. Para tal, utilizou-se como base o conceito de zona costeira contido no PNGC:

É o espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, incluindo seus recursos ambientais. Abrange faixas marítimas e terrestres, como por exemplo, municípios próximos ao litoral, até 50 km da linha de costa, que aloquem em seu território atividades ou infraestruturas de grande impacto ambiental sobre a ZC ou ecossistemas costeiros de alta relevância; municípios estuarino-lagunares, mesmo que não defrontantes com o mar.

Nesse sentido, as três instituições apresentaram satisfatória noção sobre o termo zona costeira através das falas dos sujeitos. O Sujeito 1 associa a ideia de zona costeira ao ambiente em estudo:

“...zona costeira é uma área molhada, ou seja, encostas de rios, canais, o próprio mar. No nosso caso aqui o canal São Gonçalo, o arroio Santa Bárbara, o Pepino e o Pelotas também.”

Já o Sujeito 2 associa o conceito a uma visão mais ampla.

“...se for considerar zona costeira num aspecto mais amplo seria aquela interface entre a terra e o mar, no caso é uma área muito maior, mais abrangente.”

O Sujeito 3, por sua vez, faz menção ainda a ecossistemas interiores em sua noção de zona costeira.

“Toda a faixa litorânea do Brasil é compreendida por uma zona costeira, mais a parte interior do continente que abrange rios, lagoas...”

“Especificamente sobre a zona portuária acho que a função do poder público, tendo em vista de se situar dentro do perímetro urbano especialmente na zona de maior interesse histórico, quase centro da cidade, ele tem uma função muito importante no sentido de regular as atividades, de definir as coisas possíveis e não possíveis de serem desenvolvidas no local.” PMP

“A UFPel se considera num ambiente costeiro. Depois que se constituiu a Reitoria naquela região se possibilitou também formatar o conhecimento acadêmico de algumas áreas como, por exemplo, a Engenharia Hídrica...o papel que a UFPel exerce na zona portuária é um papel de inserção acadêmica e científico também...e através da extensão traz também benefícios sociais principalmente para aquela população ribeirinha...” UFPel

“Parcialmente a Instituição é gestora, em parte a marinha é gestora, em parte os mecanismos de controle ambiental também são gestores, é um conjunto de gestores e, no nosso caso, por a gente ser alfandegado, a própria receita federal é gestora também.” SPH

Quanto à percepção de estar inserido em um ambiente costeiro, fazer sua gestão ou de manter relações com o meio, as Instituições demonstram estar cientes e discorrem sobre suas funções na zona portuária.

As falas dos sujeitos explicitam que as Instituições têm para si definidas suas funções na área de estudo. A Prefeitura, através do instrumento do plano

diretor, vê seu papel de órgão responsável pela liberação de atividades a serem desenvolvidas no local. A Universidade ressalta sob o tríplice ensino, pesquisa e extensão os benefícios advindos de sua inserção naquele ambiente, configurando suas funções. A Instituição Portuária, por sua vez, adota uma postura cautelar e intitula outros organismos que teriam influência sobre a gestão do espaço, além da própria atuação, percebendo dessa forma outros agentes e mecanismos de intervenção e controle sobre aquele.

Segundo Kitzmann e Asmus (2006) há no sistema portuário nacional uma superposição de competências pelos diversos órgãos reguladores da atividade portuária e uma desarticulação de instrumentos de gestão ambiental para o setor, havendo a necessidade de organizar e padronizar tanto os órgãos governamentais quanto os atores portuários envolvidos. Segundo os autores, avanços da área portuária nas questões ambientais requerem um maior esforço de governo a partir do estabelecimento e implantação efetiva de políticas específicas, como a Agenda Ambiental Portuária estabelecida pela CIRM em 1998. Para Monié e Vidal (2006) as cidades e os portos, mesmo com uma maior valorização de potencialidades locais alavancadas pela globalização, não evoluíram em um processo integrado de suas atividades, resultando em uma desorganização de suas funções

4.2.2 Delimitação da zona portuária

A falta de clareza na delimitação física da zona portuária de Pelotas é um entrave para atuação das instituições gestoras do ambiente, desencadeando uma série de outros conflitos de diversas naturezas. Tal fator coloca a discussão sobre a delimitação de zona portuária como uma categoria de análise.

O III Plano Diretor de Pelotas define que a área urbana do município é composta por sete regiões administrativas como Centro, Fragata, Três Vendas, Areal, Barragem, Laranjal e São Gonçalo, esta última representada na Figura 23.



Figura 23: Região Administrativa do São Gonçalo (em azul) e as localidades da Balsa, da Várzea e do Porto, incidentes sobre a área de estudo.

Fonte: Al-Alam, 2011.

Algumas áreas em função de suas características recebem tratamento especial através de normas de ocupação diferenciadas e criação de mecanismos de gestão para o desenvolvimento de ações. Tais áreas são classificadas em quatro seções na lei como Áreas Especiais de Interesse Ambiental (AEIA), com as subseções Áreas Especiais de Interesse do Ambiente Natural (AEIAN) e Áreas Especiais de Interesse do Ambiente Cultural (AEIAC); Áreas Especiais de Interesse Social (AEIS); Áreas de Ocupação Prioritária; Áreas de Ocupação Restrita. Algumas dessas seções dispõem sobre a região portuária da cidade, sendo objeto de discussão ao decorrer deste estudo.

Um dos grandes conflitos que ocorrem na área de estudo diz respeito a sua própria delimitação física, uma vez que tanto Prefeitura quanto Porto mencionam as áreas que entendem ser de âmbito de suas atuações, mas admitem dúvidas em relação as mesmas para efeito prático.

“Essa definição de zona portuária partiu da própria Instituição do porto, o porto organizado que eles chamam...nós até ajudamos a fazer a descrição física e mapear, mas através de uma orientação deles. Por outro lado existe as nossas definições próprias que dizem respeito tanto a questão do bairro como a questão do patrimônio histórico, as áreas de foco de interesse cultural que existem no local. Isso um pouco se mistura.” PMP

“Hoje tem uma portaria que define a área do porto organizado de Pelotas, que não seria exclusivamente a área do porto em si, mas a área destinada para operações portuárias, instalação de portos privativos...apesar de haver hoje algumas dúvidas, o que eu entendo que seria a área do porto organizado é a definida por portaria...” SPH

A definição e delimitação de zona portuária a que se refere o Sujeito 2 foi apresentada em 2001 na lei que alterava disposições do II Plano Diretor de Pelotas (Anexo 1). Tal definição, apesar de ter sido atualizada no III Plano Diretor do município, ainda é utilizada como base pela SGU, secretaria municipal responsável pela execução do planejamento da zona portuária de Pelotas, que considera também outros subsídios do plano vigente, como as áreas de patrimônio histórico e uso industrial. A atual definição de zona portuária descrita na lei vigente enfoca apenas o caráter histórico-cultural do ambiente, reproduzidas abaixo.

Art. 71 - A Área Especial de Interesse Cultural – AEIAC-ZPPC, compreende os seguintes Focos Especiais de Interesse Cultural – FEIC, os quais possuem delimitação e caracterização descritas a seguir:

I - FEIC - Zona Portuária:

a) Delimitação: a oeste, pela Rua Bento Martins, do Canal São Gonçalo à Rua Conde de Porto Alegre; ao norte, pela Rua Conde de Porto Alegre, da Rua Bento Martins à Rua João Pessoa; a oeste, pela Rua João Pessoa, da Rua Conde de Porto Alegre à Rua Benjamin Constant; ao norte, pela Rua Benjamin Constant, da Rua João Pessoa à Rua Dona Mariana; a oeste, pela Rua Dona Mariana, da Rua Benjamin Constant à Rua Uruguai; ao norte, pela Rua Uruguai, da Rua Dona Mariana à Rua Visconde de Jaguari; a oeste, pela Rua Visconde de Jaguari, da Rua Uruguai à Rua Gomes Carneiro; ao norte, pela Rua Gomes Carneiro, da Rua Visconde de Jaguari à Avenida Juscelino Kubistcheck de Oliveira; a leste, pela Avenida Juscelino Kubistcheck de Oliveira, Da Rua Gomes Carneiro ao Canal São Gonçalo; ao sul, pelo Canal São Gonçalo; incluem-se na área todos os lotes voltados para as vias limítrofes.

Para a SPH, a abrangência da zona portuária é bem maior que a delimitação prevista pelo instrumento de planejamento urbano, já que considera por base a área de porto organizado, definida por Portaria do MT e detalhada no instrumento de planejamento portuário (Anexo 2).

De acordo com a International Association Cities and Ports (ICPA, 2007), deve haver o entendimento de que uma delimitação exata em um plano ou mapa não marcará a fronteira das diferenças de funções entre um organismo e

outro. É necessário visualizar a superfície de atuação e de inter-relações entre o porto e a cidade, bem como a área de transição entre eles, observando a heterogeneidade do espaço, que nesse contexto vai além do cais do porto e dos limites da cidade.

Nesse contexto, há um grave problema na concepção dos instrumentos de planejamento, tanto portuário quanto urbano. O próprio PDZ do Porto de Pelotas opera em caráter emergencial desde 2010, carecendo de uma atualização que oriente as atividades portuárias ou um processo de expansão portuária. O Plano Diretor do município confere à zona portuária interesse histórico-cultural, ambiental, residencial, educacional e industrial, carecendo a atividade portuária em si de uma maior abordagem, embora parte da região portuária seja considerada zona de transição industrial. Não há um senso de comunhão por parte dos instrumentos de planejamento vigentes, o PDZ não considera o PD e vice-versa, o que dificulta o entendimento sobre as áreas e as possibilidades de atuação sobre elas por parte dos organismos gestores. Segundo Sirchal (2002), duas condicionantes são fundamentais para a atividade portuária e a valorização habitacional do bairro Porto, a delimitação física clara entre as áreas e seus usos para expansão portuária e a regulamentação das mesmas.

Segundo Soares (2009) diversos trabalhos no âmbito das relações porto-cidade convergem para o desenvolvimento, nas cidades portuárias, de políticas conjuntas que visem organizar o uso do solo e as vias de acesso urbano e portuárias, numa ideia estratégica de aproximação das instituições. Para Cunha, Freddo e Aquiar (2006) qualquer nova possibilidade de reestruturação e reativação de um porto traz uma série de implicações, tanto para o próprio ambiente portuário quanto para o espaço urbano e regional. Em razão disso a Agenda Ambiental Portuária brasileira articula políticas de gerenciamento costeiro e de modernização dos portos visando um modelo de desenvolvimento de gestão ambiental portuária com base em políticas ambientais e em recursos hídricos. Tal desenvolvimento deve estar de acordo com o Plano Diretor do município e com propostas de revitalização de áreas portuárias.

4.2.3 Ações e/ou atividades previstas para a zona portuária

Essa categoria de análise foi baseada na ideia de visualizar possíveis atividades e ações que estejam previstas pelas Instituições que venham incidir sobre a zona portuária e, dessa forma, projetar possíveis conflitos decorrentes da ocorrência dessas atividades ou ainda entraves para a viabilização das mesmas. As Instituições discutiram brevemente sobre algumas possibilidades de atividades previstas para essa região da cidade e que seja objeto de interesse das partes interessadas na organização do ambiente.

“...trabalhamos no sentido de algumas áreas do porto que hoje não são utilizadas alocar alguns terminais privativos, como exemplo a área da granja da boca do arroio, da Chácara da Brigada, se transformar num condomínio do polo naval...existem estudos de investimentos de balança ferroviária, elevadores de caneca, coifas pra recebimento, tombadores de vagão, viabilizando o acesso por parte de empresas privadas, já que temos aqui um terminal retroportuário com capacidade de armazenagem grande e que tem uma esteira com acesso a beira do cais...temos o antigo terminal CADEM que fica ao lado da UFPel, divididos pelo Pepino...uma área de 16.300m² que também estaria disponível pra instalação de algum terminal...” SPH

“...a gente trabalha diariamente com a solicitação de alvarás de várias atividades...analisamos sob a ótica do plano e aí se da a possibilidade ou não. Porque não existe mais aquela noção de zoneamento, a zona do porto era definida pela ZRM III... hoje a princípio pode tudo em qualquer lugar desde que não gere conflitos...” PMP

O interesse de empresas já instaladas na zona portuária em aprofundar investimentos no Porto de Pelotas ou em suas imediações encontra barreiras na tentativa de viabilizar as atividades, tanto nas questões associadas ao planejamento e gestão urbana daquela região quanto a superposição de órgãos e mecanismos reguladores.

“...eu tive em contato com alguns empresários que estão atuando lá na zona do porto, naquele prédio da Olivebra, soube de uma proposta que eles trouxeram pro gabinete do Fetter (prefeito), então a gente vai tomar conhecimento disso pra poder na próxima gestão conseguir desenvolver alguma coisa...” PMP

A principal discussão fomentada no sentido de futuras intervenções sobre o espaço da zona portuária é a possibilidade de reativação do modal de transporte ferroviário no município, alavancada principalmente por estudo do Ministério dos Transportes em parceria com governos estaduais sobre a

viabilidade da recuperação de diversos trechos da malha ferroviária brasileira, entre eles o trecho Pelotas-Rio Grande, na perspectiva de reativar os trens regionais de passageiros e turistas. Atualmente, a discussão está no âmbito político e técnico, envolvendo uma série de universidades, prefeituras e a iniciativa privada.

“...relativo a esse acesso (ferroviário), tem uma possibilidade de fazer esse acesso lá por fora, pela BR, pra não interferir principalmente no setor do patrimônio, na residência das pessoas...por enquanto é o que existe de preocupação maior, é tentar definir isso a partir do momento em que o porto informa também que tem interesse em atividades...” PMP

“...o porto tem trabalhado visando encontrar usuários de porto e tentando viabilizar novos negócios. Então estamos trabalhando no sentido de o ramal ferroviário que dá acesso ao porto de pelotas, que hoje ta descontinuo, seja reativado...há a possibilidade de haver um terminal de transporte hidroviário aqui no porto, tanto turístico como de passageiro, pra acesso a Rio Grande e qualquer outro ponto. Existe a possibilidade da antiga administração do porto que é um prédio que está desativado se tornar um terminal de passageiros;” SPH

É consensual o interesses das instituições na reativação desse importante modal de transporte, principalmente em tempos de discussão de mobilidade urbana e de diversificação de malhas logísticas. Rio Grande e mesmo Pelotas mostram indícios do crescimento provocado pelo Polo Naval fomentado no Superporto daquela cidade, quando, por exemplo, um grande número de trabalhadores se desloca diariamente entre os municípios para exercer suas atividades no complexo portuário e naval. As cidades também sentem reflexos dessa realidade em situações cotidianas, em especial nos altos valores dos imóveis e aluguéis, no custo de vida nas urbes e nos gargalos formados pelo intenso deslocamento necessário a milhares de trabalhadores diariamente, seja nas rodovias ou nas vias urbanas.

A reativação do trem regional no trecho Pelotas-Rio Grande da Malha Sul da ALL passa pelo estudo de viabilidade técnica, que realiza levantamentos de oferta e demanda, indica os locais a receberem as estações e a infraestrutura necessária para implantação da linha, além de questões políticas e socioeconômicas. A definição do traçado a se configurar em Pelotas é necessariamente objeto de discussão entre os interesses público e privado, onde Porto, Prefeitura e diversas outras partes interessadas precisam dialogar.

Em matéria publicada em julho de 2012 no portal da prefeitura, SPH e PMP discutem possíveis traçados na perspectiva de reativação do trecho ferroviário que compreende o município:

O prefeito Adolfo Antonio Fetter recebeu, na manhã de hoje (16), o chefe da divisão do Porto de Pelotas, da Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH), Jeferson Godinho Dutra, que ofereceu mais uma alternativa para a linha férrea que passa por dentro da cidade, incluindo o Porto na passagem da linha férrea, ligação que foi interrompida pelo avanço dos imóveis e ruas. A solicitação da SPH é que a ferrovia siga até o Porto, para facilitar a chegada de produtos, especialmente grãos, que poderiam ser carregados em Pelotas, até a capacidade do calado, e a carga completada no Porto de Rio Grande, que já não tem capacidade para tanta demanda. O prefeito mostrou, no mapa, o trajeto atual do trem, com a passagem pelo bairro Simões Lopes, a proposta do Governo Federal, e a alternativa proposta pelo executivo, visando simplificar o traçado, reduzir os riscos de acidentes ferroviários na área urbana e possibilitar a criação futura de uma linha de trem de passageiros entre Pelotas e Rio Grande. Pela proposta da SPH, com um terminal ferroviário no Porto, poderia ser ali mesmo uma estação de passageiros, se o projeto se concretizar. Fetter pediu a proposta em um documento para que possa voltar a conversar com a Superintendência do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), durante sua estada em Porto Alegre...pois considerou interessante a possibilidade de revitalização do Porto de Pelotas. www.pelotas.rs.gov.br/noticias/, em 16 de julho de 2012.

Apesar de a discussão ter sido iniciada e, revelados os interesses mútuos na reativação do modal ferroviário no município, ainda não houve maiores deliberações de efeito prático sobre essa situação.

Outra possibilidade que está no âmbito da discussão política é a possibilidade de utilização da área da Chácara da Brigada, situada em Área de Porto Organizado, para estabelecer empresas da indústria naval.

“...existe a possibilidade que estamos conversando com as universidades pra fechar um projeto pra levantar os principais pontos de investimento na granja da boca do arroio, antiga Chácara da Brigada, pra que se concretize polo naval lá, pra que algumas empresas venham a se instalar.” SPH

O convênio entre o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais e a Brigada Militar do Estado foi rescindido no início de 2012 e, a área que estava de posse da corporação, volta a ser propriedade da SPH. Atualmente,

governos municipal e estadual estão em tratativas que visam à instalação do novo distrito industrial de Pelotas no local. A expectativa é colocar a cidade na rota do desenvolvimento econômico a partir do Polo Naval estabelecido no município vizinho (SEINFRA, 2012).

Quanto à atividade educacional fomentada na região pela UFPel, o planejamento da instituição é de continuar a recuperação dos prédios ainda em ruínas ou em más condições de infraestrutura, além da construção de outros em terrenos adquiridos pela IES (Figura 24).

“...boa parte das obras já foram concluídas, inclusive inauguradas, e tantas outras ainda vão se concretizar nesses terrenos adquiridos... é importante ressaltar o terreno adjacente ao Núcleo de Transportes que vai abrigar a nova Casa do Estudante e a construção de prédios em outros terrenos, visando ensino e pesquisa...” UFPel



Figura 24: Terreno adjacente ao Núcleo de Transportes UFPel que prevê a nova Casa do Estudante da Instituição.

Fonte: Autor, 2013.

Além disso, a UFPel busca também apoio no executivo de Pelotas para ações que visem a revitalização de vias urbanas na região portuária, onde

estão algumas de suas unidades e a qualificação dos meios de transporte para o deslocamento da comunidade universitária entre elas. Assim, a Universidade vai consolidando suas atividades na zona portuária do município e confirma ser um agente de relevantes transformações no espaço.

4.2.4 Conflitos de uso na zona portuária

Além do conflito sobre as definições de zona portuária e de âmbito de atuação dos organismos gestores do espaço, outros conflitos emergem a partir da observação direta realizada e das falas dos sujeitos. A tabela a seguir sintetiza os conflitos de uso do espaço verificados a partir da observação direta realizada na zona portuária, sendo abordados e detalhados nos tópicos seguintes.

Tabela 3: Síntese dos conflitos de uso verificados a partir das observações diretas realizadas

Atividades	Conflito de Uso	Atores envolvidos	Tipificação do Conflito
<i>Polo educacional x Atividade portuária</i>	Reconfiguração da zona portuária pela presença da UFPel, alterando sua dinâmica e a da cidade e transformando o espaço e a paisagem.	Porto UFPel Prefeitura Municipal	Conflito de Planejamento
<i>Ocupação habitacional irregular x Área de Porto Organizado</i>	Presença de comunidades locais estabelecidas em áreas de porto organizado, especial na doca fluvial do porto, conhecida como "doquinhas".	Porto Prefeitura Municipal Comunidades locais	Conflito Legal e Socioambiental
<i>Operações de transporte portuárias x Vias públicas e uso habitacional</i>	Impacto sobre as vias públicas e as habitações que preservam características histórico-culturais e	Porto Prefeitura Municipal Comunidade local	Conflito de Planejamento

	arquitetônicas a partir do trânsito pesado de caminhões.		
<i>Movimentação portuária x Comunidade local</i>	Emissão de material particulado gerando desconforto e reclamação por parte da comunidade local.	Porto Jaime Power Indústria & Comércio LTDA Comunidade local	Conflito Socioambiental
<i>Tratamento de Esgotos x Comunidade local</i>	Liberação de fortes odores do sistema RALF da E.T.E. gerando desconforto e reclamação da comunidade local.	SANEP Comunidade local	Conflito Socioambiental
<i>Usina de Asfalto x Comunidade local</i>	Liberação de particulados e fortes odores da atividade de produção de asfalto gerando desconforto e reclamação por parte da comunidade local	Usina de Asfalto da SMO - Prefeitura Municipal Comunidade local	Conflito Socioambiental
<i>Trânsito local x Utilização da zona portuária para aulas práticas de Centros de Formação de Condutores (CFCs)</i>	Intensificação do fluxo de trânsito local tanto pelo transporte público quanto pelo particular, em especial pelo deslocamento da comunidade universitária, aumentando os riscos de acidentes e dificultando o fluxo do trânsito.	Prefeitura Municipal Comunidade Universitária (UFPel) Comunidade local CFCs	Conflito de Planejamento
<i>Intervenções públicas para revitalização de espaços x Área de Porto Organizado</i>	Em especial na doca revitalizada pelo governo municipal, intensificando a presença da população para a prática de lazer por parte de famílias e jovens, principalmente aos finais de semana.	Prefeitura Municipal Porto Comunidade local e pelotense	Conflito Legal e Socioambiental



Figura 25: E.T.E. e Casa de Bombas SANEP.

Fonte: Autor, 2013

A partir das falas dos sujeitos, situações importantes de conflitos foram reforçadas, das quais destacamos as reproduzidas abaixo.

“A própria infraestrutura do local depende do poder municipal, parcialmente foi atendida, mas ainda é precária: pavimentação, iluminação, energia, saneamento básico, o oferecimento de serviços mesmo. Um dos principais entraves é sobre a expectativa de apoio do Porto de Pelotas ao Porto de Rio Grande, o que vai causar um movimento muito intenso do porto...” UFPel

“...o porto ficou muito tempo parado, então não se modernizou, a gestão, etc...e por isso a zona portuária foi sendo ocupada...habitação, a própria universidade se instalou no porto, então num segundo momento isso pode gerar um conflito e isso deve ser discutido.” SPH

“...o espaço físico, a existência maciça do patrimônio de interesse histórico e agora essa novidade da alocação da universidade dentro desse contexto me parece que são os maiores entraves pra atividade de porto mesmo.” PMP

Nesse sentido, a categoria dos Conflitos de Uso foi desmembrada em três subcategorias para melhor análise das temáticas, quais sejam: 1) Patrimônio histórico e a atividade portuária; 2) Polo educacional na zona portuária; 3) Área de transição industrial e uso residencial.

4.2.4.1 Patrimônio histórico e a atividade portuária

O Plano Diretor de Pelotas confere especial interesse a regiões que abrigam patrimônio histórico-cultural, dentre os quais as ruas Conde de Porto

Alegre e Benjamin Constant ganham destaque, pois contêm em maior número as habitações e prédios com interesse histórico-cultural na região portuária.

Dentro da categoria AEIAC destaca-se:

Art. 70 - São Áreas Especiais de Interesse do Ambiente Cultural:

I - AEIAC - ZPPC (Zonas de Preservação do Patrimônio Cultural, conforme lei municipal), compreende a delimitação e características descritas a seguir, conforme mapa U-10 em anexo à presente lei:

b) Caracterização: compreende as quatro Zonas de Preservação do Patrimônio Cultural (Primeiro Loteamento, Segundo Loteamento, Porto e Caieira), área já reconhecida por lei – 4.568/2000, e onde se encontra a maioria dos prédios históricos tombados e inventariados, denotando um caráter arquitetônico e urbanístico de interesse. Apresenta uma importância histórico-cultural que está relacionada com a formação urbana da cidade.

Nesse contexto, a FEIC - Zona Portuária é de extrema relevância para o planejamento municipal naquela região.

b) Caracterização: Considerado foco de interesse da ZPPC por ser referência histórico-cultural devido à presença do Porto, por sua singularidade na relação entre espaços construídos e abertos, percebida através do conjunto de edificações industriais, vias e cais do porto, pela possibilidade de visualização da paisagem aberta em direção ao Canal e pelo conjunto de unidades arquitetônicas com potencial de reciclagem.

c) Diretrizes: qualificação da área através da viabilização de acesso ao canal São Gonçalo e incentivo à reciclagem de prédios que estão em desuso e valorização do patrimônio arquitetônico da área.

As atividades que envolvem operações portuárias na região podem oferecer danos às estruturas de prédios dotados de interesse urbanístico e/ou histórico-cultural, o que denota visível preocupação das Instituições nesse aspecto.

“...a partir da reestruturação do porto vai causar um movimento muito intenso do porto. A gente propôs que a prefeitura criasse um anel portuário viário, pra que todo escoamento dos produtos que entram no porto não escoassem internamente pelo município, e sim por uma zona marginal. Com isso iria preservar o patrimônio histórico do município e o da população já inserida naquela região. Se falou numa perimetral, tangenciando a via urbana, pra fazer esse escoamento, evitando o trânsito pesado ali pela região do porto...” UFPel

“...na questão do porto mesmo tem principalmente lá a Jaime Power que é a principal e grande indústria que opera no porto. Alguns caminhões enormes passam todos os dias por ali, com cargas pesadas...e em especial na rua Conde de Porto Alegre, que tem a questão do patrimônio histórico, a casa das pessoas, essas coisas tem de ser discutidas e preservadas...” PMP

Para Ferreira e Oliveira (2006) *apud* Siqueira (2008) o abandono de atividades e prédios em zonas portuárias é uma realidade brasileira.

Semelhantemente as demais cidades portuárias brasileiras, a zona do porto de Santos caracteriza-se pelo esvaziamento de suas atividades e funções econômicas, com a transferência das mesmas para outros bairros comerciais e de serviços da cidade e até para outras praças, resultando num abandono de prédios e empobrecimento social local.

O exemplo do destino e uso de armazéns ociosos provenientes da estagnação de atividades portuárias levanta a discussão em torno da gestão fundiária nas áreas portuárias. É comum observar no caso brasileiro o abandono do espaço de patrimônio fundiário e imobiliário de zonas portuárias, geralmente convertendo-o a especulação imobiliária e lazer (MONIÉ e VIDAL, 2006). Segundo Cunha (2006) aspectos como o uso imobiliário dos terrenos, a instalação de portos no passado sem cuidados ambientais e a segregação espacial dos mais pobres, entre outros, configuram alguns conflitos associados às zonas da costa.

De acordo com Sirchal (2002), são conflitos da zona portuária de Pelotas sob a ótica do patrimônio histórico a ausência de mecanismos de ação que disciplinem o tráfego intenso e a poluição no local bem como a pressão que seria exercida pelo incremento da atividade portuária sobre o uso habitacional consolidado no espaço.

4.2.4.2 Polo educacional na zona portuária

A AEIAC - ZPPC está compreendida por alguns eixos de ligação, dentre os quais se destaca para análise o eixo da Rua Benjamin Constant, para o qual o Plano Diretor indica como diretriz o incremento da atividade universitária na região, iniciada pela UFPel.

Art. 76 - A Área Especial de Interesse Cultural, AEIAC - ZPPC, compreende os seguintes Eixos de Ligação:

V - Eixo Rua Benjamin Constant: entre Rua Quinze de Novembro e o Cais do Porto, incluindo o trecho da Rua Cel. Alberto Rosa entre as Ruas Alm. Tamandaré e Conde de Porto Alegre.

a) Caracterização: via que apresenta elementos arquitetônicos referenciais na paisagem, alguns com potencial para reciclagem, edificações com diversidade tipológica coexistindo harmonicamente, estrutura viária tradicional apresentando modificação no tecido

urbano – Praça Domingos Rodrigues, a qual propicia visualização do cais do porto e do canal. Via de acesso ao núcleo educacional de nível universitário da UFPel, que já utiliza alguns prédios através da reciclagem de usos.

b) Diretrizes: potencialização e incremento da reciclagem de prédios subutilizados para uso do segmento universitário.

Fica evidente que o poder público através do instrumento de planejamento urbano incentiva a atividade educacional na zona portuária, em especial quando da recuperação de edificações subutilizadas. A fala do Sujeito 2 confirma essa afirmativa:

“...a gente vê de forma benéfica, pois era uma zona abandonada, então a recuperação daqueles prédios ociosos pra uma atividade...e também o porto nunca se mostrou, não acenou no sentido de reativação daquelas atividades, então acho que o Reitor que é criticado as vezes por isso enxergou essa possibilidade...também aproveitando uma infraestrutura que a região dispõe...de água, de esgoto, tem tudo lá.” PMP

Para o Porto, o polo educacional estabelecido na zona portuária deveria ter sido precedido por um processo de diálogo com a Instituição, mas vê possibilidades de sinergias entre as atividades portuária e educacional.

“...analisando eu acredito que antes da UFPel ter se instalado na área ela deveria ter aberto esse diálogo, mas entendo que ela já tá instalada. Por isso eu vejo que deve ser aberto um diálogo, acredito que ela dentro da área portuária tem contribuição com o próprio porto, com a gestão portuária, com as operações, com as rotinas portuárias...ela pode ser inserida na parte de extensão...” SPH

De acordo com a IES, sua inserção em uma região deprimida da cidade possibilitou inúmeros benefícios de caráter socioambiental e de infraestrutura.

“Quando a UFPel se inseriu na região, resgatou a cidadania daquela população da região pois ela proporcionou uma melhor qualidade de atendimento de serviços públicos, de energia, acessos, linha de transporte público...a UFPel tem os programas extensivos ali com a comunidade portuária, oferecendo cursos de capacitação, de línguas, mudando a realidade de pessoas que jamais se imaginaram dentro de uma sala de aula. Ofereceu também serviços de saúde com palestras de preservação de saúde de indivíduos e prevenção de doenças...” UFPel

A questão social com a comunidade estabelecida nos arredores da Reitoria é trabalhada desde 2009 pelo Projeto Vizinhança. Liderado pela Pró-Reitoria de Extensão e Cultura da UFPel o projeto tem caráter interdisciplinar e

foi iniciado com a FAUrb, sendo estendida a outras unidades da universidade posteriormente (MEDVEDOVSKI, BOSENBECKER e COSWIG, 2009). O Programa de Extensão Universitária do Ministério da Educação visa fortalecer a institucionalização da extensão em universidades públicas, através de ações políticas, sendo, portanto um instrumento para projetos como o Vizinhança (PROEXT, 2009).

Em uma análise sobre a expansão universitária da UFPel configurada na região portuária, Sá Britto (2011) aponta possíveis implicações socioespaciais decorrentes dessa realidade. A região até então caracterizada por uso residencial, industrial e portuário aos poucos vem adquirindo novas funções de cunho cultural, educacional e de lazer, além de abrigar espaços comerciais e de serviços. Uma importante implicação da refuncionalização de prédios históricos na zona portuária é o aquecimento do setor imobiliário na região, pois junto com as atividades acadêmicas outras, como edifícios residenciais, pousadas estudantis, restaurantes, bares, casas noturnas, estacionamentos e fotocopiadoras imprimiram um novo ritmo ao local. Decorrentes dessa nova dinâmica, a autora aponta possíveis conflitos entre os novos e antigos usos, dentre eles o congestionamento do tráfego urbano, a poluição sonora decorrente principalmente das casas noturnas, a modificação dos atores sociais ocasionada pela valorização imobiliária na região e a alteração das relações de apropriação e identidade no lugar. Para Sirchal (2002), a presença da UFPel incrementou a disponibilidade de serviços na região. De acordo com Al-Alam (2011), a IES proporcionou ao bairro um maior aporte de recursos municipais no asfaltamento de vias de acesso ao Campus Porto, o aumento de linhas de transporte público na região e a intensificação na atuação do órgão responsável pela segurança pública no município.



Figura 26: Bares e casas noturnas ao longo da zona portuária.

Fonte: Autor, 2013

Essa refuncionalização de prédios históricos e a diversificação de usos do espaço são verificadas de forma semelhante na zona portuária do Rio de Janeiro, também aprofundada por um período de estagnação das atividades portuárias. No caso carioca, as transformações são de cunho funcional e pouco estrutural, observadas em atividades como empresas, escolas, restaurantes, casas noturnas, carnaval e entretenimento, em áreas mantidas até então pelos especuladores imobiliários como reserva de valor. O governo municipal da cidade tem priorizado estratégias de desenvolvimento econômico através de um Plano Estratégico que prima pela organização do espaço, conferindo maior prevalência em relação ao Plano Diretor (FERREIRA, 2011).

4.2.4.3 Área de Transição industrial e Uso Residencial

O Capítulo V do III Plano Diretor trata das áreas passíveis de uso industrial e de transição industrial no município, incidindo sobre a zona portuária o uso de transição industrial.

CAPÍTULO V – INDUSTRIAL E TRANSIÇÃO

Art. 266 - As áreas de características peculiares de uso industrial instituídas ficam definidas e caracterizadas da seguinte forma:

I - Área Industrial: são as porções do território do município, em zona urbana, destinadas prioritariamente às atividades de caráter industrial nos seus diversos portes e impactos, além de atividades de outras naturezas com portes grande e excepcional, conforme explicitado nas tabelas de incomodidade, conforme anexo 03.

II - Área de Transição Industrial: são as porções do território do município, em zona urbana, situadas ao longo de vias do sistema viário do município, existente e planejado, destinadas à compatibilização de usos industriais nos diversos impactos e portes mínimo, pequeno e médio com os demais usos, inclusive o residencial, promovendo a possibilidade de instalação de atividades geradoras de renda e atradoras de populações residenciais.

Tal descrição é verificada na prática, pois ocorre na zona portuária tanto o uso industrial, em especial pelos terminais CIMBAGÉ e Jaime Power Comércio e Indústria LTDA, quanto o uso residencial. Além disso, há uma série de empresas, relacionadas na Tabela 1, operando atividades nessa região, corroborando essa configuração.



Figura 27: Terminal Privativo CIMBAGÉ.

Fonte: Autor, 2013.



Figura 28: Terminal Retroportuário Jaime Power Comércio e Indústria LTDA.
Fonte: Autor, 2013

O possível incremento da atividade portuária bem como a discussão sobre a reativação do modal ferroviário no município trazem à tona outras implicações sobre a região.

“...a gente tem uma proposta de um novo traçado, vai passar por uma área onde tem menos habitação, mas isso parte de uma definição do DNIT, da ANTT, então hoje a gente trabalha com a renovação do ramal existente que está descontinuo por mil metros...provavelmente vai ter que se fazer um fechamento de ruas e acessos; a instalação das moegas, dos elevadores de caneca, isso teria que ser no leito da linha férrea que hoje ta no leito da rua... porque a princípio isso é uma zona portuária, ta dentro da área de linha de marinha...então entendo que alguns conflitos vão ocorrer e em algum momento vamos ter que resolver isso e minimizar os impactos.” SPH

A questão da reativação do ramal ferroviário descontinuo abrange em especial a Rua Conde de Porto Alegre, onde estão configurados a linha ferroviária, o cais do porto, o uso habitacional, o estabelecimento de empreendimentos, unidades da UFPel, entre outros, como ilustram as figuras a seguir:



Figura 29: Cais do Porto e o Ramal Ferroviário Desativado.

Fonte: Autor, 2013

“...a via pública hoje ela tá dentro duma área do porto organizado, eu entendo que num segundo momento a gente vai ter que conversar com a prefeitura pra identificar essas áreas e definir como vai ser o uso delas...” SPH

Para SIRCHAL (2002) a falta de investimentos ao longo dos anos pelo poder público estadual nas atividades portuárias, favoreceu o uso habitacional na região, sustentado em especial pelo comércio e outros serviços desenvolvidos. O processo de recuperação e manutenção das habitações acabou por gerar uma identificação dos moradores do Porto com o processo histórico do bairro.



Figura 30: Uso habitacional na Rua Conde de Porto Alegre.
Fonte: autor, 2013



Figura 31: Unidades UFPel na Rua Conde de Porto Alegre.
Fonte: autor, 2013



Figura 32: Empreendimentos diversos ao longo da Rua Conde de Porto Alegre.
Fonte: Autor, 2013



Figura 33: Complexo Freedom Veículos Elétricos, distribuído em três prédios na Rua Conde de Porto Alegre.

Fonte: Autor, 2013

Ainda no contexto das áreas de interesse cultural, a AEIAC do Sítio Charqueador compreende um perímetro formado pelas margens do Arroio Pepino, do Canal São Gonçalo, se estendendo pela Estrada do Engenho que margeia o canal, e do Arroio Pelotas até o limite do perímetro urbano. Entre as diretrizes para essa AEIAC estão assegurar o uso público das margens do Canal São Gonçalo e do Arroio Pelotas, regulamentando suas ocupações, e promover programas de cunho turístico, cultural, náutico e ambiental, como fator de potencial turístico e indutor de inclusão social.

No contexto das AEIAN e suas subdivisões, cabe ressaltar a AEIAN Particular do São Gonçalo, que possibilita ao proprietário requerer o enquadramento de sua área enquanto Unidade de Conservação, caso tenha interesse. Algumas propriedades particulares estão inseridas na delimitação da área de porto organizado, configurando outro conflito pertinente, mesmo que fora da área de estudo.



Figura 34: AEIAN: residências particulares localizadas na Estrada do Engenho, às margens do Canal São Gonçalo, em Área de Porto Organizado.

Fonte, Autor, 2013

Ainda na classificação das AEIAN, são pertinentes à zona portuária e foco de importantes conflitos algumas das seguintes:

Art. 60 - Áreas de Preservação Permanente Ocupadas (APPO) são aquelas com processos de uso e ocupação consolidados, que atendam o interesse social, público e comunitário, podendo ser regulamentados, mediante ações mitigatórias e compensatórias e de recuperação do meio ambiente, proporcionais ao dano causado e sua escala.

Parágrafo único: Poderão ser objeto de estudo específico, para fins de análise de regularização, as ocupações e atividades listadas abaixo:

- I - Ceval;
- II - Antiga Fábrica da Oliveira;
- III - Doquinhas;
- IV - Clubes Náuticos;
- V - Comércio e Indústria;
- VI - Cais do Porto;
- VII - Atracadouros;
- VIII - Ocupação por parcelamento de solo;
- IX - Sítio Charqueador;
- X - Estaleiros;
- XI - Extração Mineral;
- XII - Marinas;

- XIII** - Ocupação Residencial Unifamiliar;
- XIV** - Ocupação por marinas e atracadouros particulares;
- XV** - Ocupação de pescadores.

No caso das APPOs, praticamente todas são atividades desenvolvidas dentro da zona portuária e/ou área de porto organizado, configurando fortes entraves tanto para ampliação ou recuperação de atividade portuária local quanto para ao desenvolvimento das próprias atividades listadas.



Figura 35: Clubes Náuticos: Veleiros Saldanha da Gama e Clube Natação e Regatas Pelotense.

Fonte: Autor, 2013

Diversos pontos de comércio e serviços estão presentes na zona portuária, além das indústrias estabelecidas nos terminais portuários (Figuras 27 e 28) e de outras listadas na Tabela 1, muitas delas em APPO. Os registros seguintes reforçam essa situação.



Figura 36: Indústria Metalúrgica e prédio abandonado da antiga Olvebra, ambos em APPO.

Fonte: Autor, 2013

Por fim, é preciso considerar as AEIS do Plano Diretor, dentre as quais uma dentro da zona portuária e que denota outro grande conflito na região, em especial na AEIS conhecida como Doquinhas.

Art. 87 - As Áreas Especiais de Interesse Social são porções de território do Município, destinadas prioritariamente à recuperação urbanística e ambiental, à regularização fundiária e à produção de Habitação de Interesse Social (HIS), conforme mapa nº U-07 anexo a presente lei.

Em 2002, o Relatório SIRCHAL abordou os problemas inerentes à região das Doquinhas alertando para a necessidade de realocar a população instalada nessa área de risco, ainda que estabelecida desde a década de 1980, quando teve início a ocupação. O Seminário indicou a qualificação do espaço por parte do Poder Público municipal visando atividades de lazer e cultura, o que veio ocorrer nos anos seguintes como mostra a Figura 37.



Figura 37: Intervenções artísticas realizadas pela PMP no “Quadrado” para a revitalização das Doquinhas.

Fonte: Autor, 2013

“...essa relação da atividade do porto, a universidade agora ali...tem também aquelas ocupações irregulares ao longo da zona portuária, tudo isso tem que ser discutido e considerado, e isso precisa ser feito logo... A gente não sabe muito também das expectativas do porto, isso não chega pra gente, essa informação falta mesmo...” PMP

O relatório atenta ainda para a possibilidade de a área ser utilizada a serviço da hidrovia, para atracação e reparação de embarcações, caracterizando uma utilização mista para o espaço, sendo necessária a definição de uso do mesmo entre as esferas estadual e municipal. As falas dos sujeitos reforçam esse quadro.

“...a gente trabalha na ideia também de utilizar a doca fluvial, que hoje ela é conhecida popularmente como quadrado, como um possível atracadouro e área de manutenção de pequenas embarcações...então aquela área é do porto, e foi fortemente ocupada com o passar do tempo...” SPH

A partir das intervenções realizadas pela PMP no local, o Quadrado passou a ser ponto de encontro de jovens, famílias e crianças que o utilizam como lazer durante e, principalmente, aos finais de semana. Além disso, o local tem sido utilizado para manifestações artísticas, eventos culturais e feiras de diversas naturezas, além de abrigar as embarcações de moradores pescadores.

No entanto, no que diz respeito à infraestrutura proporcionada às comunidades das doquinhas, da várzea e da balsa, adjacente ao Campus Porto UFPel, os investimentos do Poder Público municipal ainda são insuficientes frente às necessidades das comunidades locais de baixa renda, em sua maioria em más condições sociais, ainda que o Plano Diretor as contemple como AEIS.

“...o maior conflito socioambiental ali é o saneamento básico, tanto o da universidade como o da região, das moradias...a falta de cultura e de educação proporcionada a essa população ao longo da história também é um risco socioambiental forte da região. Por ser também uma população ribeirinha eu identifico dois problemas ambientais graves que estão relacionados aos temas de coleta de lixo e o aspecto sanitário. Aquela população, sem orientação ou com um serviço ineficiente de coleta acaba jogando seus resíduos num ambiente frágil, em função de estarem nas margens do canal...e o mesmo vale pro esgotamento sanitário inexistente, que acaba desaguando in natura no canal. Acho que são os maiores conflitos, são questões bem importantes...” UFPel

A ocorrência de alagamentos na região administrativa do São Gonçalo abrangendo as comunidades citadas é um problema histórico enfrentado pela população residente. Instalado às margens do Canal São Gonçalo em uma região de várzea, onde ao longo da história os banhados foram sendo aterrados para a construção do porto e para onde naturalmente escoava boa parte do esgotamento pluvial da cidade, o bairro sofre com inundações. Nas últimas enxurradas que atingiram a região, moradores chegaram a bloquear o trânsito na Rua Gomes Carneiro, que dá acesso ao Campus Porto UFPel, pois o movimento de carros e ônibus provocou ondas na região alagada e atingiam suas residências. A partir destas ocorrências, a Reitoria da Instituição abriu diálogo com a comunidade do entorno do Campus Porto (Figura 38) e colocou-se à disposição no sentido de realizar a interlocução das reivindicações da comunidade com o Executivo Municipal.



Figura 38: Protesto da comunidade do entorno interrompendo o acesso à Reitoria e posterior reunião entre UFPel e representantes da comunidade.

Fonte: CCS UFPel, 2013

É comum também encontrar na região alguns pontos com acúmulo de resíduos da construção civil, restos de podas de árvores e mesmo resíduos domiciliares, além do esgotamento a céu aberto especialmente nas comunidades citadas. Segundo Al-Alam (2011), a PMP ainda não discutiu a questão da ocupação das Doquinhas e a realocação da população estabelecida em área de risco, tendo atuado apenas na requalificação do entorno da doca e favorecendo a utilização do espaço para lazer. Para Sá Brito (2011), a conjuntura política e econômica do país a partir da década de 1970, em especial com a mudança do distrito industrial do Porto para as margens das rodovias, contribuiu para o grande desemprego e agravamento da pobreza, das más condições de habitação e dos precários serviços urbanos e de infraestrutura na região portuária de Pelotas.

4.2.5 A necessidade de diálogo

Esta categoria de análise utilizou como fonte de dados a última questão aplicada aos sujeitos do estudo. Na ocasião da formulação dos questionários, partiu-se da ideia de propor a UFPel como uma Instituição mediadora dos conflitos de uso da zona portuária. Posteriormente, com uma apropriação dos conceitos das formas de resolução de conflitos a partir da bibliografia utilizada, a ideia inicial acabou se tornando inviável. Mesmo partindo de um pressuposto equivocado, a questão acabou fornecendo importantes dados na essência da

discussão que abordava, o necessário diálogo entre as partes interessadas visando a resolução dos conflitos de uso.

Como demonstrado, diversas são as atividades desenvolvidas sobre a zona portuária, de distintas naturezas e reguladas por diferentes órgãos e mecanismos, requerendo que a gestão desse ambiente seja viabilizada de forma articulada e pautada por diálogo, especialmente entre as Instituições gestoras. Nesse sentido, a necessidade de diálogo foi o tema central da última categoria de análise deste estudo. Além da PMP e SPH, a UFPel deverá estar no centro da discussão pelo poder de interferência e relativas contribuições que tem conferido à zona portuária. Os atores envolvidos demonstram interesse em relação à temática, apresentam ideias e consentem no sentido de que há necessidade urgente de uma discussão efetiva visando à resolução dos conflitos.

“...eu acho que isso é uma discussão que a cidade tem que fazer; a gente tem que ter essa discussão como um plano que seja além de um plano de governo, que seja de Estado, independente de quem esteja ocupando o governo dê prosseguimento àquilo, um planejamento, uma coisa a longo prazo onde a gente enxergue o que vai e o que não vai ocorrer, onde vão haver as interferências... ela (UFPel) tem o conhecimento, um corpo técnico muito grande...tem pessoas capacitadas entendo que ela vá fazer parte ativamente disso...” SPH

“Eu acho que a UFPel tem muito a contribuir principalmente porque possui dentro do seu quadro varias especialidades técnicas que envolvem o problema, como engenharia, arquitetura, cursos de administração, economia. Ela tem todas as ferramentas no âmbito científico-tecnológico pra promover um start de um projeto de readequação de universidade, zona portuária e população ribeirinha. Acho que essas 3 frentes devem ser abordadas, balizadas por um estudo técnico-científico. Pra discutir tem que haver um estudo prévio.” UFPel

“...tem essa relação da atividade do porto, a universidade agora ali...tem também aquelas ocupações irregulares ao longo da zona portuária, tudo isso tem que ser discutido e considerado, e isso precisa ser feito logo...” PMP

Concentrar e harmonizar atividades de diferentes naturezas e interesses, como as ocorrentes na zona portuária de Pelotas não é tarefa simples e, também por isso, deve ser estudada e planejada de forma integrada. As Instituições entendem que chegou o momento de debater e realizar o enfrentamento para os conflitos de uso apresentados e, como está exposto nas falas, esforços não devem ser medidos para essa finalidade, questões políticas devem ser deixadas em segundo plano e o conhecimento e as experiências dos atores envolvidos devem ser levadas em consideração na resolução dos problemas apresentados.

A discussão dessa temática ou de enfoques semelhantes já ocorreu em outros momentos. Visando um Plano de Ações para o desenvolvimento da zona portuária, foi realizado em Pelotas em 2002 o Seminário Internacional de Revitalização de Centros Históricos na América Latina e Caribe (SIRCHAL). Reunindo representantes da PMP, dos Governos Federal e Estadual, das Universidades, da Iniciativa Privada, da comunidade de Pelotas e especialistas internacionais, o Ateliê SIRCHAL indicou problemas e potencialidades a partir de três temáticas definidas como patrimônio, zona do porto e habitação. Considerando a tradicional vocação habitacional da região, o documento produzido previu condições que possibilitassem maior valorização da comunidade local e do bairro a partir da aproximação de relações sociais e econômicas pelo incremento da atividade portuária, pelo investimento do poder público na qualificação de infraestrutura e também pela presença da Universidade, como indutora do desenvolvimento e revitalização do bairro (SIRCHAL, 2002).

Passada uma década do encontro, na prática o que vem ocorrendo a partir da refuncionalização dos prédios industriais pela UFPel é a consolidação da atividade educacional na região e o estabelecimento de serviços para acolher uma nova comunidade que, de diferentes formas, se relaciona com o meio, a comunidade universitária. Em relação aos problemas de ordem social, ambiental e de infraestrutura, pouco se avançou nas discussões e na prática.

“Houveram algumas reuniões ocorridas com eles (Porto e Prefeitura), partiram de uma audiência pública na câmara de vereadores, levando os três segmentos. Se discutiu o impacto prefeitura/porto/universidade naquele local. Mas isso ficou mais no aspecto político na ocasião, não houve até agora estudo técnico. Foram três encontros e dali se acordou que sairia um grupo técnico de trabalho pra apontar os problemas que surgiriam dessa situação e convergir em soluções, mas se houve alguma outra deliberação nesse sentido depois disso eu não fui comunicado.” UFPel

Em 2011 a região portuária voltou a ser debatida, desta vez em uma audiência pública na Câmara de Vereadores de Pelotas, organizada por um vereador da cidade. Desde a audiência, as instituições estiveram reunidas outras vezes abordando a temática.

“Esse tema começou a ser abordado, mas nos faltou aquele feedback de todos os outros, o que o porto realmente quer, o que a universidade realmente quer...a gente espera que com esse novo governo (Prefeitura Municipal) a gente tenha uma definição pra isso real, se balize em algumas coisas sem querer prejudicar nenhuma atividade.” PMP

“...esse diálogo já se iniciou, já existiram duas conversas onde foram envolvidas as universidades católica, a UFPel, o porto, secretarias da prefeitura...só que não teve prosseguimento, não avançou...até por uma questão de troca de governo agora a gente tá aguardando pra reiniciar essa conversa, mas isso vai ter que ser discutido...” SPH

Os encontros realizados após a audiência pública e dela demandados, ocorreram em diferentes momentos entre representantes dos corpos técnicos das três Instituições (PMP, SPH e UFPel). Não há, segundo relato das mesmas, registro oficial das reuniões. Percebe-se que há consenso e uma sensibilização de que as questões referentes à ocupação e compartilhamento dos espaços físicos e conflitos associados às atividades desenvolvidas na região portuária requerem um processo de discussão para que se conheçam as necessidades, os interesses, os projetos e mesmo as potencialidades de cada instituição, sob pena de intensificar os conflitos existentes e possibilitar o surgimento de novos.

Recentemente, após manifestações da comunidade da balsa sobre os alargamentos constantes na região, UFPel e PMP estiveram reunidos no intuito de firmar convênio que vise a reabilitação da área urbana da região do Porto.

“A UFPel e a Prefeitura de Pelotas firmarão acordo de cooperação técnica visando a reabilitação da área urbana da região do Porto da cidade... A expressiva ocupação, pela UFPel, de diversos prédios na

região do Porto, fez com que a Prefeitura procurasse a Universidade para buscar parceria e apoio na consecução de projetos de desenvolvimento e de qualificação para esta área da cidade, como do sistema viário, de alargamento de ruas, de ciclovias e de tranquilização do tráfego. A titular da secretaria municipal de gestão e mobilidade urbana fez referência ao projeto da Cidade Estudantil, que englobaria uma área desde a região da Universidade Católica até o Porto, onde a UFPel tem diversas unidades acadêmicas e administrativas. Neste sentido, a UCPel também será contatada para participar dos trabalhos. A ideia é dar uma identidade própria para a região, através de intervenções urbanísticas que beneficiem a vida estudantil, levando em conta também os aspectos históricos da área do Porto. A reitoria da UFPel assumiu o papel de interlocutora de moradores dos loteamentos da Balsa e Anglo junto à Prefeitura de Pelotas, visando apresentar as reivindicações destas comunidades no sentido de que não mais ocorram problemas como os sérios alagamentos registrados...” *CCS UFPel*, 2013

“Nesta reunião ficou acordado a elaboração de uma minuta de cooperação técnica entre a prefeitura e a Universidade, para estudo de futuros conflitos entre as atividades portuárias e a rotina acadêmica do local...a secretária adiantou que a prefeitura, com apoio da UFPel, busca recurso através do PAC Reabilitação de Áreas Urbanas, do Ministério das Cidades, para contemplar a área com um novo sistema viário, ciclovias e áreas de lazer. O programa estará com a sua linha de financiamento aberta a partir de março. Para privilegiar os estudantes, foram propostas modificações à rua Alberto Rosa. A quadra deve ser alargada e ganhará um desenho urbano diferenciado. A iniciativa será executada e financiada pela UFPel.” *PMP*, 2013.

A possível viabilização de convênio entre Universidade e Prefeitura visando discutir questões pertinentes ao polo estudantil e a urbe é um ótimo indício da disposição das Instituições em manter o diálogo aberto, visando ações concretas. Fator relevante também é a intenção da IES assumir um papel de interlocução entre os anseios da comunidade vizinha à Reitoria e o Executivo Municipal, trazendo para a discussão um importante ator envolvido na temática e diretamente influenciado pelas decisões que venham incidir sobre a região portuária. Apesar de prever o estudo de possíveis conflitos a partir da atividade portuária, ao que indicam as notícias o Porto ficou a margem da discussão que diz respeito ao desenvolvimento, qualificação dos espaços e mobilidade urbana da região portuária.

Acordos, tratados, cooperações e quaisquer outras formas que objetivem o diálogo e ações conjuntas entre as instituições só vêm agregar na integração daqueles que gerem ou fazem uso de um espaço comum e seus recursos. É necessário que mais ações nesse sentido ocorram e contribuam

para uma perspectiva integrada dos conflitos, de suas implicações e soluções para problemas comuns à sociedade.

Os conflitos aqui apresentados, ocorrentes ou possíveis de ocorrer em situações futuras que se desenham para a zona portuária, indicam uma necessidade comum, o seu olhar integrado por parte dos organismos gestores e a indispensável participação de todos os interessados na sua discussão. O processo de gestão integrada e a negociação dos conflitos de uso devem ocorrer tanto no sentido de estabelecer condições que atraiam novas atividades e recursos que dinamizem o potencial hidroviário e de intercâmbio modal do sistema, quanto pela oportunidade de colocar em pauta e discutir problemas históricos da zona portuária, em especial nos aspectos sociais, ecológicos e econômicos, sob o risco de se perder oportunidades que possibilitem trazer um novo desenvolvimento nos âmbitos local e regional.

5 PROPOSTA DE UMA ESTRUTURA PARA A NEGOCIAÇÃO DOS CONFLITOS DE USO

A partir do diagnóstico realizado sobre a zona portuária de Pelotas e seus conflitos de uso e dada à insuficiência das ações e discussões realizadas até o presente momento no que diz respeito à resolução dos conflitos, apresenta-se uma proposta de estrutura para a negociação dos conflitos, baseada em princípios do GCI. A proposta está inserida no primeiro estágio do ciclo do GCI (Figura 22), que diz respeito à necessidade de ação conjunta de todos envolvidos na problemática, em que uma equipe deverá ser formada para conduzir o processo de discussão.

Para a execução do processo de negociação dos conflitos de uso na zona portuária de Pelotas poderá ser formada uma *Comissão Intersectorial*, compreendida pelas instituições gestoras do espaço, a PMP e a SPH, pela UFPel enquanto usuária qualificada, por representante das empresas privadas que desenvolvam atividades na zona portuária e por representante das comunidades integrantes da região portuária. Essa *Comissão Intersectorial*, formada em razão de demandas da sociedade e, particularmente da zona portuária, deverá ser constituída de forma representativa, ter caráter permanente e apresentar autonomia em relação as suas atividades, que deverão surgir de temáticas de interesse comum às instituições componentes e à sociedade.

A *Comissão Intersectorial* deverá ser presidida por uma das instituições representantes. Com a finalidade de organizar administrativamente as demandas, a fim de garantir a agilidade dos encontros e manter a continuidade do processo, um *Grupo Coordenador* poderá ser constituído. Além deste, um *Grupo para Assuntos Jurídicos* deverá amparar legalmente a Comissão e

definir sua organização estatutária, seu regimento interno e sua constituição formal.

Os conflitos até aqui apresentados e outros ainda emergentes no que tange ao uso dos recursos na zona portuária poderão ser abordados em *Grupos de Trabalho* (GTs), que deverão realizar diagnósticos e elaborar estudos técnicos com suporte dos corpos técnicos da Prefeitura, do Porto, da UFPel, de empresas e do conhecimento tradicional, através de interessados das associações comunitárias de bairro ou Organização Não-Governamental que as represente.

O *Grupo Coordenador* e o *Grupo para Assuntos Jurídicos* poderão estar organizados, respectivamente, nas formas de *Coordenação de Gestão* e *Assessoria Jurídica*, como mostra o esquema abaixo.

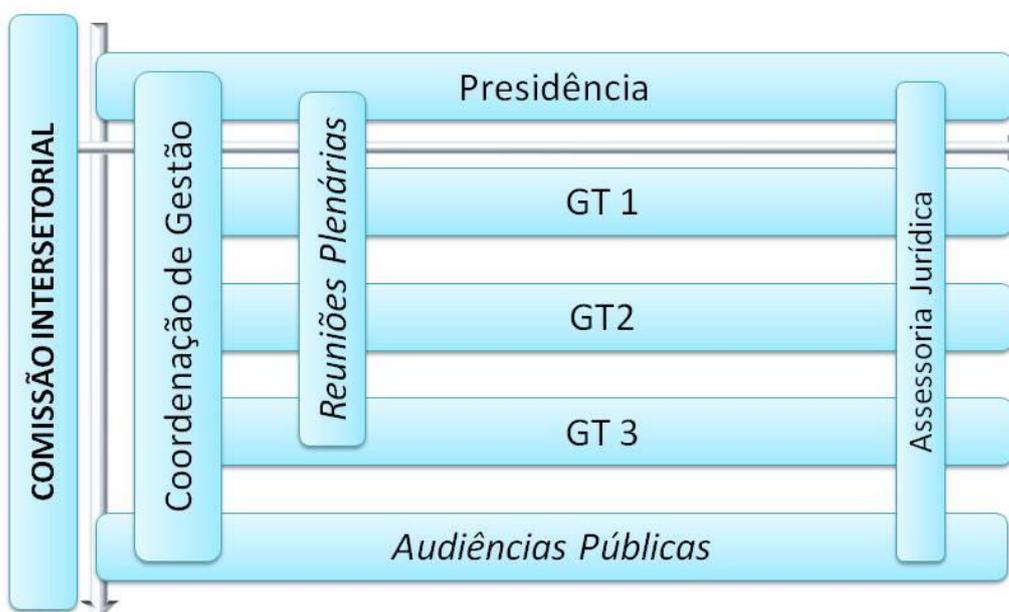


Figura 39: Estrutura proposta para a Comissão Intersetorial.
Fonte: Autor, 2013.

Figura 39: Estrutura proposta para a Comissão Intersetorial.
Fonte: Autor, 2013.

É de fundamental importância que as instituições e demais representações constituídas na Comissão busquem, através de linhas de financiamento para programas de governo ou a partir de outro entendimento, os recursos necessários para a estruturação da *Comissão Intersetorial* e para a execução das ações dela demandadas.

Para a Presidência da Comissão, é indicada a representação da PMP, encontrando fundamento para tal na lei que institui o Plano Diretor Municipal, que assim dispõe:

Art. 2 - O Plano Diretor Municipal de Pelotas é o instrumento básico da política de desenvolvimento municipal, abrangendo os aspectos físicos, sociais, econômicos e administrativos do crescimento da cidade, visando a orientação da atuação do Poder Público e da iniciativa privada, bem como ao atendimento das necessidades da comunidade, sendo a principal referência normativa para as relações entre o cidadão, as instituições e o espaço físico municipal.

Considerando que a atribuição de executar e fazer valer as diretrizes do Plano Diretor é de competência da SGU, a secretaria municipal poderá presidir a Comissão Interinstitucional e, juntamente com os demais grupos, definir a execução das ações demandadas.

A *Coordenação de Gestão* deverá ser constituída em caráter tripartite, pela PMP, SPH e UFPel. Esta última poderá ser designada como Coordenadora, cabendo-lhe os procedimentos organizacionais da Comissão e assessorando-a administrativamente, convocando as reuniões plenárias, criando condições que mantenham a regularidade dos encontros e articulando todos os atores envolvidos no processo. Além disso, a Universidade disponibilizaria o espaço físico para os encontros permanentes, preferencialmente em um dos espaços alocados na zona portuária, o que proporcionaria agilidade em possíveis visitas *in loco* demandadas. As *reuniões plenárias* ocorrerão entre as instituições gestoras da *Comissão Intersetorial* com a finalidade de organizar internamente suas demandas.

A *Assessoria Jurídica* estará disposta transversalmente na estrutura da Comissão e poderá ser consultada em questões eventuais de cunho jurídico, devendo ser representada pela PMP. Vale ressaltar que a sustentação das

posições de presidência, assessoria e/ou coordenação pré-estabelecidas poderão também ser objeto de discussão permanente ao longo do processo, pois suas finalidades dizem respeito à agilidade, eficácia e condução imparcial do mesmo.

Além da participação nos GTs, com o propósito de oferecer mais um mecanismo de participação social no processo de negociação dos conflitos, deverão ser realizadas, paralelamente às discussões técnicas e institucionais, *Audiências Públicas* pontuais de forma que as deliberações da Comissão sejam apresentadas à comunidade e que esta tenha mais uma possibilidade de expor seus anseios e suas necessidades e contribuir com o processo de gestão.

Em suma, a *Comissão Intersetorial* presidida pelo Poder Público municipal é organizada por uma *Coordenação de Gestão* tripartite que define em reuniões plenárias as demandas em termos de conflitos de uso na zona portuária, e é amparada por uma *Assessoria Jurídica*. Em consequência das demandas geradas pela Comissão, formam-se os *GTs* específicos para estudos dos conflitos prioritários, de maneira que contemple a participação técnica das instituições e o conhecimento das comunidades tradicionais e usuárias do espaço. De forma simultânea, devem ser organizadas *Audiências Públicas* no município para dar maior publicidade às deliberações da Comissão e oferecer outra possibilidade de interlocução com a comunidade portuária.

A atuação da *Comissão Intersetorial* poderá adotar preliminarmente a seguinte estratégia:

- ✓ Identificar os atores e as partes interessadas na temática e definir as representações;
- ✓ Definir a organização estatutária, o regimento interno e estabelecer sua constituição formal;
- ✓ Definir agendas;
- ✓ Discutir, buscar e assegurar formas de subsídios financeiros para executar ações deliberadas pela Comissão bem como outras necessidades para seu pleno funcionamento;

- ✓ Realizar levantamento e identificar as principais temáticas e implicações dos conflitos de uso na zona portuária de Pelotas, em suas vertentes político-institucional, jurídica, social, econômica e ecológica;
- ✓ Elencar os conflitos prioritários a serem trabalhados;
- ✓ Definir um plano de ação com objetivos e metas, bem como as funções de cada ator no processo de GCI constituído.

A *Comissão Intersectorial* poderá ainda organizar uma espécie de *Fórum Municipal* para negociação dos conflitos de uso na zona portuária de Pelotas, no intuito de dar mais publicidade à temática, ampliar a discussão e integrar outros atores ou partes interessadas que possam estar sem representatividade.

Caracterizada a situação da zona portuária pela Comissão responsável, os passos seguintes do ciclo do GCI deverão ser estudados para a continuidade do processo, visando à gestão integrada das atividades no ambiente costeiro em estudo.

A proposta desta *Comissão Intersectorial* deve ser entendida como uma estrutura cooperativa e participativa dos atores envolvidos no uso dos recursos e nas atividades desenvolvidas na zona portuária para que se constitua um canal de interlocução entre gestores, planejadores, investidores, comunidades e usuários do espaço. Somando forças e ideias, é necessário que se observem elementos sinérgicos entre os distintos interesses para que sejam convertidos em benefícios os recursos que venham a ser aplicados na região. Paralelo ao estabelecimento do diálogo entre poder público, iniciativa privada e sociedade, a *Comissão Intersectorial* deve incentivar ou servir de incentivo para relacionamentos interinstitucionais que estimulem as potencialidades locais e regionais e o desenvolvimento de políticas e ações conjuntas, buscando promover o equilíbrio e a harmonização dos diversos usos.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste estudo foram identificados e apresentados os usos e as atividades desenvolvidas na zona portuária de Pelotas e os conflitos decorrentes do uso do espaço no âmbito das relações políticas, institucionais, sociais, econômicas e ecológicas. Nesse sentido, foram abordadas as instituições identificadas como gestoras do espaço e a UFPel, considerando os subsídios teóricos e conceituais apresentados. A partir disso, surgem estas considerações finais acerca de questões centrais do estudo como os usos e as atividades ocorrentes, a questão do planejamento do espaço, os conflitos observados e o necessário processo de diálogo, além das considerações sobre o processo de gerenciamento costeiro integrado proposto.

6.1 Dos usos e das atividades

Referente ao levantamento realizado foi observada uma gama de atividades de diferentes naturezas desenvolvidas na região portuária de Pelotas. No âmbito das atividades econômicas se destacam a industrial cimenteira, a metalúrgica, de asfalto, de veículos elétricos, dentre outras. A própria atividade de cais que envolve operações portuárias diz respeito principalmente à movimentação de cargas granéis em terminal retroportuário. As atividades comerciais e de serviços estão dispersas na região portuária e são representadas por varejos, bares noturnos, restaurantes, estacionamentos, serviços automotivos e de fotocopiadoras (xerox).

As atividades educacionais, também pulverizadas na região portuária, são representadas por unidades acadêmicas e administrativas da UFPel e por escolas de ensino infantil e fundamental da rede municipal. De âmbito institucional encontram-se as administrações do Porto, da Universidade e de órgãos da Prefeitura, além das empresas e sedes de sindicatos. Dentre as atividades de lazer estão os clubes náuticos e as áreas utilizadas como

recreação pela população. Por fim, o uso habitacional estabelecido de forma regular ou não, é característico da região e está representado por três bairros e suas comunidades ribeirinhas.

Estes resultados apontam para uma série de vetores, fluxos e impactos incidentes sobre a zona portuária os quais por vezes se sobrepõem, gerando conflitos pelo uso do espaço. Conclui-se que este, compartilhado por diversos usuários, carece de uma perspectiva de gestão integrada e de uma percepção que atente para um ambiente de grande valor e de potencial indutor do desenvolvimento do município e da região.

6.2 Do planejamento

Os resultados relacionados aos instrumentos de planejamento utilizados pelos organismos gestores para a zona portuária da cidade evidenciaram questões confusas que, se discutidas, poderão minimizar ou evitar os conflitos que se anunciam para o ambiente. A delimitação de zona portuária adotada pelo poder público municipal e a área de porto organizado entendida pela administração portuária como sendo de seu domínio são divergentes, o que contribui para uma série de conflitos estabelecidos e que se agravaram ao longo do tempo e configura um entrave para atrair novas atividades ou ampliar o desenvolvimento das já estabelecidas. Diferentes áreas retroportuárias foram ocupadas por comunidades e alvo de revitalização pelo município que as converteu em áreas de lazer e recreação, uma vez que não vinham sendo aproveitadas em suas funções originais.

O Plano Diretor de Pelotas e o PDZ portuário são instrumentos conflituosos de planejamento, pois desconsideram um ao outro. Como o Porto opera através de um planejamento provisório, é fundamental que o CAP seja mais atuante a partir de suas atribuições e que a SPH desenvolva para o Porto de Pelotas um novo PDZ que dialogue com o planejamento urbano e adote premissas de gestão ambiental, na perspectiva da Agenda Ambiental Portuária. A PMP, por sua vez, através das disposições observadas no Plano Diretor, em especial nas AIEAC, AEIAN e AEIS, condicionam à zona portuária interesses histórico-patrimonial, cultural, educacional, ambiental, turístico, de lazer, comunitário e social, nesse último caso principalmente através da disposição

em regularizar ocupações distribuídas ao longo da zona portuária. A atividade portuária em si somente é abordada quando indica o cais do porto, os atracadouros, estaleiros e áreas de porto enquanto objetos de estudos específicos e, ainda, quando considera a região portuária como área de transição industrial.

Dessa maneira, são desafios da gestão pública promover a compatibilização dos instrumentos de planejamento e a aproximação de suas políticas, com o objetivo de articular a atuação das diferentes esferas de governo na planificação do território e na orientação das atividades, visando minimizar os conflitos de uso.

6.3 Dos conflitos e do diálogo

Os resultados que este estudo apresentou em relação aos conflitos de uso dizem respeito ao modo desarmônico como as diferentes atividades operam na zona portuária. A possibilidade enxergada pela Universidade em utilizar a infraestrutura que a região oferece e refuncionalizar uma série de edificações industriais desativadas para abrigar sua expansão trouxe à zona portuária a intensificação do tráfego, possibilitou a oferta de serviços diversos que foram se estabelecendo e um novo modo de se relacionar com o meio, específico da comunidade universitária. No entanto, não houve até então uma harmonização dessa nova dinâmica com as rotinas portuárias e com as comunidades locais, o que também tem faltado em termos de articulação entre as atuações do poder público municipal e da administração portuária. A problemática estabelecida entre o transporte de cargas pesadas oriundas do porto por vias importantes ao patrimônio histórico da região ilustra bem essa realidade, ou ainda no caso das comunidades estabelecidas em áreas de porto organizado e áreas de preservação permanente, para as quais o município acena buscar a regularização fundiária aliada a medidas de mitigação e compensação ambiental. Por fim, discussões que ocorrem no âmbito político dão conta de investimentos que podem inserir Pelotas no contexto do Polo Naval de Rio Grande, como o novo distrito industrial naval na região portuária, e o trem regional de passageiros para interligar cidades da zona sul do estado. Caso esse quadro se concretize, os conflitos socioambientais estabelecidos

serão potencializados e novos surgirão, possivelmente em escala maior devido ao porte das atividades.

O histórico das discussões entre as diferentes representações que atuam ou estão envolvidas de alguma maneira na zona portuária apontam a realização de seminário, de Audiência Pública, de reuniões esporádicas de grupos específicos e ocasiões especiais. No entanto, esses encontros se mostram insuficientes para temas tão abrangentes e que confrontam diferentes escalas de atuação, de onde se conclui que um novo espaço de discussão deva ser criado na finalidade de garantir a representatividade de todos os interessados, numa construção de aceitação.

Portanto, o momento se mostra oportuno para a integração da cidade e suas frentes de água, em especial no Canal São Gonçalo. Dessa maneira, a proposta deste estudo procura orientar o estabelecimento de um processo formal de interlocução entre os diversos atores e partes interessadas atuantes na zona portuária de Pelotas, de maneira a encontrar elementos sinérgicos nos diferentes interesses que amplifiquem os potenciais de desenvolvimento locais e incentivar relacionamentos interinstitucionais que promovam de forma cooperativa o uso sustentável dos recursos, buscando atingir um processo de gestão integrada.

6.4 Do Gerenciamento Costeiro Integrado

Considerando o panorama apresentado ao longo do estudo, a proposta de negociação dos conflitos de uso da zona portuária de Pelotas encontrou sustentação no GCI. Sendo o GCI um processo dinâmico e participativo de tomada de decisões que visa o desenvolvimento sustentável de zonas costeiras propõe-se a adoção de seus princípios para reunir os atores atuantes na zona portuária, nortear o levantamento de temas de interesse às diferentes partes interessadas nos recursos e possibilidades do ambiente em estudo, bem como a visualização de problemáticas a serem conjuntamente estudadas uma vez que poderão ser sinérgicos aos organismos gestores, às comunidades locais e aos demais interessadas os efeitos da aplicação de um processo de GCI.

A proposta aqui apresentada foi fundamentada na etapa inicial de um ciclo de GCI, onde há de ser verificada a necessidade da gestão integrada das atividades no uso compartilhado dos recursos, não sendo, portanto uma forma impositiva ou uma decisão unilateral de negociação dos conflitos. A partir daí deve se efetuar a montagem da equipe de trabalho, estruturar a comissão e garantir a execução do processo. Ainda que a negociação enquanto forma de resolução de conflitos não preveja um elemento central para o processo, é necessário que um elemento esteja à frente na condução do mesmo, preferencialmente um representante com atribuições e qualificações para tal.

O processo de GCI poderá ser seguido em suas etapas posteriores ou, se por melhor entendimento dos envolvidos, ser remodelado para seu efetivo desenvolvimento, visando a partir das negociações dos conflitos a promoção do melhor uso do espaço e dos recursos e o desenvolvimento sustentável da região. Portanto, o processo de GCI proposto poderá ser uma referência para orientar as ações dos gestores da zona portuária de Pelotas.

REFERÊNCIAS

ACSELRAD, H., **Meio Ambiente e democracia**. Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas – IBASE. 1992. Disponível em: <http://books.google.com.br/books?id=GI-yAAAAIAAJ&hl=pt-BR&source=gbs_similarbooks> Acesso em 26 dez. 2012

AL-ALAM, T. C. **De operário a universitário: transformações na paisagem do bairro porto em Pelotas**. Dissertação de Mestrado, Fundação Universidade Federal do Rio Grande, 2011

ANGULO, R. J. **Aspectos físicos das dinâmicas de ambientes costeiros, seus usos e conflitos**. In: Revista Desenvolvimento e Meio Ambiente. n. 10. Editora UFPR, Paraná. 2004. Disponível em: <<http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs2/index.php/made/article/view/3107/2488>> Acesso em: 23 nov. 2011

ASMUS, M., KITZMANN, D., LAYDNER, C., TAGLIANI, C. R. A., **Gestão costeira no Brasil: instrumentos, fragilidades e potencialidades**. Departamento de Oceanografia, Fundação Universidade Federal do Rio Grande, 2006. Disponível em: <<http://www.praia.log.furg.br/Publicacoes/2006/2006a.pdf>> Acesso em: 22 mai. 2012

BARBANTI JR., O. **Conflitos socioambientais: teorias e práticas**. Departamento de Economia, Universidade Federal do. Paraná, 2006. Disponível em: <<http://www.uni-tuebingen.de/egwinfo/susam/download/barbanti.pdf>> Acesso em 09 out. 2012

BARROS, L. A., LIHTNOV, D. D., VIEIRA, S. G. **Contextualização histórica na formação do Bairro Porto de Pelotas e os problemas urbano-ambientais no loteamento das Doquinhas**. In: XVIII CIC, XI ENPOS Mostra Científica UFPel, **Anais...**Pelotas, 2009. Disponível em: <http://www.ufpel.edu.br/cic/2009/cd/pdf/CH/CH_01951.pdf> Acesso em 03 mar. 2012

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF, 5 out. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm> Acesso em 15 jun. 2012

BRASIL. **Decreto n.º 5.300 de 7 de dezembro de 2004**. Regulamenta a Lei no 7.661, de 16 de maio de 1988, que institui o Plano Nacional de Gerenciamento

Costeiro - PNGC, dispõe sobre regras de uso e ocupação da zona costeira e estabelece critérios de gestão da orla marítima, e dá outras providências. Brasília, DF, 2004. Disponível em: <
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/D5300.htm>
Acesso em 25 mai. 2012

BRASIL. **Decreto nº 6.096, de 24 de abril de 2007**. Institui o Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais – REUNI. Brasília, DF, 2007. Disponível em: <
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6096.htm>
Acesso em: 03 mar. 2012

BRASIL. **Lei 6.938 de 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Brasília, DF, 1981. Disponível em: <
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm> Acesso em 15 jun. 2012

BRASIL. **Lei nº 7.661 de 16 de maio de 1988**. Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro. Brasília, DF, 1988. Disponível em: <
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7661.htm> Acesso em 25 mai. 2012

BRASIL. **Lei nº 8.630 de 25 de fevereiro de 1993**. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Brasília, DF, 1993. Disponível em: <
<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1993/lei-8630-25-fevereiro-1993-363250-norma-pl.html>> Acesso em 14 jun. 2012

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF, 2001. Disponível em: <
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm> Acesso em 27 ago. 2012

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Portaria nº 94 de 20 de março de 1997**. Estabelece a área de porto organizado do Porto de Pelotas, no estado do Rio Grande do Sul. Brasília, DF, 1997. Disponível em: <
<http://www2.transportes.gov.br/bit/05-mar/1-portos/pelotas.pdf>> Acesso em 09 dez. 2011

BRASIL. Ministério da Educação. Secretaria de Educação Superior – SESu, Ministério do Trabalho e Emprego, Ministério da Cultura, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Programa de Extensão Universitária – PROEXT**. Brasília, DF, 2009.

BRITO, D. M. C., BASTOS, C. M. C. B., FARIAS, R. T. S., BRITO, D. C., DIAS, G. A. C. **Conflitos socioambientais no século XXI**. In: Revista de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP. n. 4, p. 51-58, Macapá, 2011. Disponível em
<http://periodicos.unifap.br/index.php/pracs/article/viewArticle/371> Acesso em: 09 out. 2012

CAMPÊLO, M. R., DUHÁ, P. A. D., **Navegação: a história do transporte hidroviário interior no Rio Grande do Sul**. Editora Centhury. Porto Alegre, 2009

CICIN-SAIN, B; KNECHT, W. R. **Integrated Coastal and Ocean Management: concepts and practices**. Washington, D.C.: Island Press, 1998.

COLL, L. - **Ruínas de Outro Tempo** - Revista Online O Viés - 2011, Disponível em: < <http://www.revistaovies.com/reportagens>> Acesso em 12 mar. 2012

COMISSÃO INTERMINISTERIAL PARA OS RECURSOS DO MAR (Brasil). **Agenda Ambiental Portuária**. Brasília, DF, 1998. Disponível em: < <http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/MeioAmbiente/AgendaAmbiental.pdf>> Acesso em 14 jun. 2012

COMISSÃO INTERMINISTERIAL PARA OS RECURSOS DO MAR (Brasil). **Resolução n º 005 de 03 de dezembro de 1997**. Aprova o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro II (PNGC II). Brasília, DF, 1997. Disponível em: < http://www.mma.gov.br/estruturas/orla/_arquivos/pngc2.pdf> Acesso em 25 mai. 2012

COMISSÃO INTERMINISTERIAL PARA OS RECURSOS DO MAR (Brasil). **Resolução n º 006 de 02 de dezembro de 1998**. Aprova a Agenda Ambiental Portuária, elaborada e aprovada no âmbito do GI-GERCO, cuja finalidade é fazer o acompanhamento sistemático das ações dos diversos envolvidos para adequação do setor portuário aos parâmetros vigentes no país. Brasília, DF, 1998. Disponível em: < http://www.antaq.gov.br/portal/MeioAmbiente_Legislacao.asp> Acesso em 14 jun. 2012

CONCEIÇÃO, J. A., CARVALHO, M. S., RAMOS, S. M. P., VIEIRA, S. G. **Espaço e tempo na formação urbana de Pelotas, Rio Grande do Sul, Brasil**. In: XII EGAL - Encontro de Geógrafos da América Latina. **Anais...2009**. Disponível em:<http://egal2009.easyplanners.info/area05/5469_Ramos_Shana_Monte_Peireira.pdf> Acesso em 12 mar. 2012

CORRÊA, L. B., **Construção de Políticas para a gestão dos resíduos em uma instituição de ensino superior na perspectiva da educação ambiental**. Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental, Fundação Universidade Federal do Rio Grande, 2009

CUNHA, I. A. **Fronteiras da Gestão: Conflitos Ambientais das Atividades Portuárias**. Mestrado em Gestão de Negócios da Universidade Católica de Santos, São Paulo, Brasil, 2006. Disponível em: < <http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/05.pdf>> Acesso em 22 mai. 2012

CUNHA, I. A., FREDDO, A. C., AQUIAR, M. A. F. **Gestão Ambiental e Competitividade dos Portos: negociando uma agenda**. In: XIII SIMPEP – Simpósio em Engenharia de Produção. **Anais...Bauru, São Paulo, 2006**.

Disponível em: <
http://www.simpep.feb.unesp.br/anais/anais_13/artigos/239.pdf> Acesso em 22
mai. 2012

FEPAM – Fundação Estadual de Proteção Ambiental Henrique Luiz Roessler
RS – **Programa de Gerenciamento Costeiro - GERCO** 2013 Disponível em: <
www.fepam.rs.gov.br/programas/programa_gerco.asp> Acesso em 08 de Jan.
2013

FERREIRA, T. **Patrimônio histórico e refuncionalização de centros
antigos: novas funções na zona portuária do rio de janeiro**. In: I SEURB -
Simpósio de Estudos Urbanos: desenvolvimento regional e dinâmica ambiental.
Anais...Paraná, 2011. Disponível em: < <http://www.mauroparolin.pro.br/seurb/>>
Acesso em 22 mai. 2012

FLICK, U. **Introdução à Pesquisa Qualitativa**. 3. ed. Editora. Artmed. Porto
Alegre, 2009.

FUNDAÇÃO SIMON BOLIVAR. Fundação de Apoio Universitário. **Portal
Eletrônico**, 2012. Disponível em: < <http://www.fundacaosimonbolivar.org.br/>>
Acesso em 13 jun. 2012

GENZ, K. S., **O plano diretor como instrumento de política urbana**.
Promotoria de Justiça do Ministério Público RS. Porto Alegre, 2008. Disponível
em: < <http://www.mp.rs.gov.br/urbanistico/doutrina/id492.htm>> Acesso em 16
set. 2012

GODOY, A. S., **Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades**. In
Revista de Administração de Empresas, v. 36, n.2. São Paulo, 1995 Disponível
em: <[http://rae.fgv.br/sites/rae.fgv.br/files/artigos/10.1590_S0034-
75901995000200008.pdf](http://rae.fgv.br/sites/rae.fgv.br/files/artigos/10.1590_S0034-75901995000200008.pdf)> Acesso em 07 mai. 2012

GOOGLE MAPS, **Google imagens e mapas de satélite**. 2012. Disponível em:
< <https://maps.google.com.br/>> Acesso em 06 fev. 2012

GRANJA, S. I. B., **Manual de mediação de conflitos socioambientais**. 1 ed.
Editora São Paulo. São Paulo, 2012 Disponível em: <
[http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/manual_m
ediacao_pdf_1339441673.pdf](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/manual_mediacao_pdf_1339441673.pdf)> Acesso em 26 dez. 2012

GUTIERREZ, E. J. B. **Negros, charqueadas & olarias: um estudo sobre o
espaço pelotense**. 2. ed. Editora UFPel, Pelotas, 2001

HECK, C. R., SILVA, P. F., SIMON, A. L. H. **Expansão da área urbana de
Pelotas sobre o setor da planície lagunar localizado na margem esquerda
do Canal São Gonçalo – RS**. Revista GEONORTE, Edição Especial, V. 2, N.
4, p. 444 – 445, 2012. Disponível em: <
http://www.revistageonorte.ufam.edu.br/attachments/009_> Acesso em 12 mar.
2012

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – **Cidades** - 2012
Disponível em: <
<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=431440>
> Acesso em 19 de jun. 2012

ICPA – International Association Cities and Ports – **Plan the city with the port: strategies for redeveloping city-port linking spaces**. PCP Project. Le Havre, França, 2007. Disponível em:
<http://www.rop.lv/ru/smi/zagruzki/doc_download/14-plan-the-city-with-the-port-guide-of-good-practices.html> Acesso em 24 set. 2012

IMAGENS HISTÓRICAS DE PELOTAS. **Blog**. 2011. Disponível em <
<http://imagenshistoricas.blogspot.com.br/2009/11/fotos-antigas-de-pelotas.html>> Acesso em 18 dez. 2011

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – **Portos Brasileiros: Diagnóstico, Políticas e Perspectivas – Série Eixos de Desenvolvimento Brasileiro**. Brasília, 2010. Disponível em: <
<http://www.feaduaneiros.org.br/site/FNDA/downloads/Comunicado%20do%20IPEA%20n%C2%BA%2048.pdf>> Acesso em 19 jun. 2012

JANKE, N. R. **Frigorífico Anglo e Bairro da Balsa: histórias paralelas e tão diferentes. Análise da Formação do Bairro da Balsa em Pelotas RS**
Dissertação de Mestrado, PUC RS, 1999.

JUNQUEIRA, L. **Desafios da modernização portuária**. Editora Aduaneiras. São Paulo, 2002. . Disponível em:
<<http://www.unisantos.br/edul/public/pdf/politicaambiental.pdf>> Acesso em 15 abr. 2012

KITZMANN, D., ASMUS, M. **Gestão ambiental portuária: desafios e possibilidades**. In: Revista de Administração Pública, Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/06.pdf>> Acesso em 07 abr. 2012

LIHTNOV, D. D., BARROS, L. A., VIEIRA, S. G. **Análise da percepção da paisagem na região do Bairro Porto na cidade de Pelotas e as transformações recentes produzidas pela requalificação urbana**. In: XVI Encontro Nacional dos Geógrafos - ENG. **Anais...**Porto Alegre, 2010. Disponível em: < <http://www.agb.org.br/xvieng/anais/edp.php>> Acesso em 12 mar. 2012.

LOUREIRO, C. F. B., **Premissas teóricas para uma educação ambiental transformadora**. In: Revista Ambiente e Educação, 8: 37-54, Rio Grande, 2003.

MARCONI, M. A., LAKATOS, E. M., **Técnicas de Pesquisa**. 2. ed. Atlas. São Paulo, 1990.

MEDVEDOVSKI, N.S., BOSENBECKER, A., COSWIG, A. **O Projeto Vizinhança como espaço interdisciplinar emergente dentro da UFPel/Pelotas/Brasil: o habitat como elemento integrador**. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas. Pelotas, 2009.

MINAYO, M. C. S. **O Desafio do Conhecimento Pesquisa Qualitativa em Saúde**. 11 ed. Editora de Humanismo, Ciência e Tecnologia “Hucitec” Ltda. São Paulo, SP, Brasil. 2008.

MONIÉ, F., VIDAL, S. M. S. C. **Cidades, Portos e Cidades Portuárias na Era da Integração Produtiva**. In: Revista de Administração Pública, Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122006000600003> Acesso em 15 abr. 2012

OLIVEIRA, C. E. T. **Análise da relação porto-cidade com fins de propor uma agenda ambiental portuária para a portonave – Navegantes (SC)**. Trabalho de Conclusão de Curso, Oceanografia, Centro de Ciências Tecnológicas da Terra e do Mar, Universidade do Vale do Itajaí, Santa Catarina, 2011. Disponível em: <<http://siaibib01.univali.br/pdf/Carlos%20Eduardo%20Teixeira%20de%20Oliveira.pdf>> acesso em 15 abr. 2012

PELOTAS. **Lei nº 5.502, de 11 de setembro de 2008**. Institui o Plano Diretor Municipal e estabelece as diretrizes e proposições de ordenamento e desenvolvimento territorial no Município de Pelotas, e dá outras providências. Pelotas, RS, 2008. Disponível em: <http://www.pelotas.rs.gov.br/interesse_legislacao/leis/2008/lei_5502.pdf> Acesso em: 12 dez. 2011

PELOTAS. **Lei nº 4.715 de 13 de setembro de 2001**. Institui a Zona Portuária, altera a redação do Art. 3º, da Lei nº 2.863, de 06 de novembro de 1984, que institui a Zona Residencial Mista (ZRMIII). Pelotas, RS, 2001. Disponível em: <http://www.pelotas.rs.gov.br/interesse_legislacao/leis/2001/lei_4715.pdf> Acesso em 17 jan. 2012

PIZZOLATO, N. D., SCVARDA, L. F., PAIVA, R. **Zonas de influência portuárias – hinterlands: conceituação e metodologias para sua delimitação**. In: Revista Gestão & Produção. v. 17, n. 3, p. 553-566. São Carlos, São Paulo, 2010. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-530X2010000300009> Acesso em 19 jun. 2012

PMP. Prefeitura Municipal de Pelotas. **Portal Eletrônico**, 2013. Disponível em: <<http://www.pelotas.com.br/>> Acesso em 16 fev. 2013

POETSCH, M. C. **Zona do Porto de Pelotas e sua identidade**. Tese de Doutorado, Universidade Federal de Pelotas, 2002

PORTO, M. M., **Portos e o Desenvolvimento**. Editora Aduaneiras, São Paulo, 2007.

PORTO, M. M., TEIXEIRA, S. G., **Portos e Meio Ambiente**. Editora Aduaneiras, São Paulo, 2002.

RICHARDSON, R. J., **Pesquisa social: métodos e técnicas**. São Paulo: Atlas; 1999.

RIO GRANDE DO SUL. **Lei nº 11.520, de 03 de agosto de 2000**. Institui o Código Estadual do Meio Ambiente do Estado do Rio Grande do Sul e dá outras providências. Porto Alegre, RS, 2000. Disponível em: <<http://www.mp.rs.gov.br/ambiente/legislacao/id628.htm>> Acesso em 11 jan. 2013

RIO GRANDE DO SUL. **Lei nº 13.602 de 14 de Janeiro de 2011**. Altera a Lei n.º 13.345, de 4 de janeiro de 2010, e alterações, que fixa a remuneração dos Dirigentes de Autarquias e de Fundações Autárquicas do Estado, e a Lei n.º 13.602, de 3 de janeiro de 2011, que institui o Quadro de Pessoal da Superintendência do Porto do Rio Grande – SUPRG –, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www3.al.rs.gov.br/FileRepository/repLegis/Arquivos/13.670.pdf>> Acesso em 12 dez. 2011

SÁ BRITTO, N. D. S. **Industrialização e desindustrialização do espaço urbano na cidade de Pelotas (RS)**. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Fundação Universidade Federal do Rio Grande, 2011

SANEP. Serviço Autônomo de Saneamento de Pelotas. – **Esgoto: Usinas de Esgoto** – 2012. Disponível em: <<http://www.pelotas.rs.gov.br/sanep/esgoto/>> Acesso em 08 jun. 2012.

SARTORI, M. B. M., **A mediação e a arbitragem na resolução dos conflitos ambientais**. Revista Direitos Culturais, v.6, n.10, p. 89-98. Santo Ângelo, 2011. Disponível em: <<http://srvapp2s.urisan.tche.br/seer/index.php/direitosculturais/article/view/511>> Acesso em 26 dez. 2012

SEINFRA. Secretaria de Infraestrutura e Logística do Rio Grande do Sul. **Portal Eletrônico**, Porto Alegre, 2012. Disponível em: <<http://www.seinfra.rs.gov.br/>> Acesso em 29 nov. 2012

SILVA, G., COCCO, G. **Cidades e Portos: os espaços da globalização**. Editora DP&A, Rio de Janeiro, 1999

SIQUEIRA, A. S., **Gestão ambiental nas cidades-porto: o caso de Santos**. In: XII EGAL - Encontro de Geógrafos da América Latina. **Anais...2009**. Disponível em <

http://egal2009.easyplanners.info/area01/1184_Santos_Siqueira_Alexsandro.pdf> Acesso em 12 mar. 2012

SIRCHAL. Seminário Internacional de Revitalização de Centros Históricos na América Latina e Caribe. Ateliê Sirchal: **Revitalização da Zona do Porto de Pelotas**. Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de Pelotas, RS, Brasil, 2002. Disponível em < http://www2.archi.fr/SIRCHAL/atelierdexpertise/pelotas/pel_conclusions_pp/pel_concl_intro.htm> Acesso em 23 nov. 2011

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

SOARES, P. R. R. **A cidade meridional do Rio Grande do Sul: cidade pampeana ou brasileira?** Doutorado em Geografia Humana da Universidad de Barcelona, Espanha. 2004. Disponível em < <http://www.fee.tche.br/sitefee/download/jornadas/1/s14a2.pdf>> Acesso em 19 Abr. 2012

SPH. Superintendência de Portos e Hidrovias – **Porto de Pelotas**. 2012. Disponível em: < <http://www.sph.rs.gov.br/index.htm>> acesso em 03 abr 2012.

THEODORO, S. H., **Mediação de conflitos socioambientais**. Editora Espaço e Tempo. São Paulo, 2005

THEODORO, S. H., CORDEIRO, P. M. F., BEKE, Z. **Gestão ambiental: uma prática para mediar conflitos socioambientais**. Centro de Desenvolvimento Sustentável. Universidade de Brasília, 2004. Disponível em: < http://www.fecra.edu.br/admin/arquivos/ARTIGO_01.pdf> Acesso em 09 out. 2012

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à Pesquisa em Ciências Sociais A Pesquisa Qualitativa em Educação**. 1. ed. Editora Atlas S.A. São Paulo, SP, Brasil. 1992.

UFPEL. Coordenadoria de Comunicação Social, CCS UFPel. **Notícias**, 2011. Disponível em: <<http://www.ufpel.edu.br/>> Acesso em 09 dez. 2011

UFPEL. Coordenadoria de Comunicação Social, CCS UFPel. **Notícias**, 2012. Disponível em: <<http://www.ufpel.edu.br/>> Acesso em 19 out. 2012

UFPEL. Coordenadoria de Comunicação Social, CCS UFPel. **Notícias**, 2013. Disponível em: <<http://www.ufpel.edu.br/>> Acesso em 16 fev. 2013

UFPEL. Coordenadoria de Comunicação Social, CCS UFPel. **Jornal da UFPel: Retrospectiva 2009 – edição especial**, ano 1, nº 9 – Pelotas, 2009

UFPEL. Coordenadoria de Comunicação Social, CCS UFPel. **Jornal da UFPel: edição dezembro 2012**, ano 4, nº 32 – Pelotas, 2012

UFPEL. Universidade Federal de Pelotas – **Portal Eletrônico**. 2012. Disponível em: <<http://www.ufpel.edu.br/>> Acesso em: 03 set. 2012

VIEIRA, J.G., CALDAS, S.S., PIEDRAS, S.R.N., ISOLDI, L.A. **Avaliação de Nutrientes na Bacia do Canal São Gonçalo**. Bacharelado em Química Ambiental, Universidade Católica de Pelotas, 2005.

APÊNDICES

APÊNCIDE A

Questionário aplicado à SPH

1. O que você entende por zona costeira? A Instituição percebe-se gestora de um espaço caracterizado como ambiente costeiro?
2. O que você entende por zona portuária? Qual o papel/função que a Instituição exerce sobre a zona portuária?
3. Quais os projetos e ações vigentes da Instituição de aplicação na zona portuária?
4. Quais os prognósticos de atividades a serem desenvolvidas de incidência sobre a zona portuária?
5. É possível identificar entraves para atuação na zona portuária? Se sim, quais?
6. O que você entende por conflito socioambiental? E como a Instituição visualiza as diferentes atividades desenvolvidas na zona portuária e sua relação com o entorno urbano, no aspecto socioambiental?
7. A Instituição identifica potenciais conflitos de uso na zona portuária? Se sim, quais os principais a destacar?
8. Como a Instituição vê a inserção da UFPel na zona portuária da cidade?
9. Como a Instituição analisa a possibilidade da Universidade Federal atuar como mediadora institucional de um processo de atenuação e/ou resolução de conflitos de uso na zona portuária de Pelotas e organização de atividades previstas para a mesma?

APÊNDICE B

Questionário aplicado à PMP

1. O que você entende por zona costeira? A Secretaria, enquanto órgão da Prefeitura, percebe-se gestora de um espaço caracterizado como ambiente costeiro?
2. O que você entende por zona portuária? Qual o papel/função que o Poder Público municipal exerce sobre a zona portuária?
3. Quais os projetos e ações vigentes da Prefeitura, através da SGU, de aplicação na zona portuária?
4. Quais os prognósticos de atividades a serem desenvolvidas de incidência sobre a zona portuária?
5. É possível identificar entraves para atuação na zona portuária? Se sim, quais?
6. O que você entende por conflito socioambiental? E como a Prefeitura visualiza as diferentes atividades desenvolvidas na zona portuária e sua relação com o entorno urbano, no aspecto socioambiental?
7. A Instituição identifica potenciais conflitos de uso na zona portuária? Se sim, quais os principais a destacar?
8. Como a Instituição vê a inserção da UFPel na zona portuária da cidade?
9. Como a Instituição analisa a possibilidade da Universidade Federal atuar como mediadora institucional de um processo de atenuação e/ou resolução de conflitos de uso na zona portuária de Pelotas e organização de atividades previstas para a mesma?

APÊNDICE C

Questionário aplicado à UFPel

1. O que você entende por zona costeira? A Instituição (UFPel) percebe-se inserida em um espaço caracterizado como ambiente costeiro?
2. O que você entende por zona portuária? Qual o papel/função que a Instituição exerce na região portuária?
3. Como a Universidade se inseriu na zona portuária? Quantos prédios foram adquiridos a partir do Programa REUNI? E qual a situação atual das obras?
4. Quais os projetos a serem desenvolvidos dentro do planejamento da Instituição de impacto sobre a zona portuária?
5. É possível identificar entraves para atuação na zona portuária? Se sim, quais?
6. O que você entende por conflito socioambiental? E como a Instituição visualiza as diferentes atividades desenvolvidas na zona portuária e sua relação com o entorno urbano, no aspecto socioambiental?
7. A Instituição identifica potenciais conflitos de uso na zona portuária? Se sim, quais os principais a destacar?
8. Há alguma relação entre a universidade e as Instituições Gestoras da zona portuária (Prefeitura Municipal e Porto)?
9. De que maneira você entende que a UFPel pode contribuir em um processo de atenuação/resolução dos conflitos de uso na zona portuária?

ANEXOS

ANEXO 1

Definição de Zona Portuária na Lei nº 4.715 de 13 de setembro de 2001.

A área da Zona Portuária fica definida pela seguinte poligonal: Uma linha imaginária que parte do ponto de confluência do prolongamento do alinhamento da rua Gonçalves Chaves com a margem do Canal São Gonçalo, infletindo no direção nordeste por aproximadamente 1119,00 m (mil cento e dezenove metros), até encontrar o cruzamento da rua Gonçalves Chaves com a rua João Manoel; daí segue na direção sudeste, ao longo do eixo da rua João Manoel, por aproximadamente 306,60 m (trezentos e seis metros e sessenta centímetros) até o cruzamento da rua João Manoel com a rua Almirante Barroso; daí segue na direção nordeste, ao longo do eixo da rua Almirante Barroso por aproximadamente 236,80 m (duzentos e trinta e seis metros e oitenta centímetros) até o cruzamento da rua Almirante Barroso com a rua Conde de Porto Alegre; daí segue na direção sudeste, ao longo do eixo da rua Conde de Porto Alegre, por aproximadamente 941,00 m (novecentos e quarenta e um metros) até o cruzamento da rua Conde de Porto Alegre com a Praça Domingos Rodrigues; daí segue na direção nordeste, primeiramente ao longo da citada praça e posteriormente ao longo do eixo da rua Benjamin Constant, por aproximadamente 651,93 m (seiscentos e cinquenta e um metros e noventa e três centímetros) até encontrar a confluência da rua Benjamin Constant com a rua Visconde de Jaguaré; daí segue na direção nordeste, ao longo do eixo da rua Visconde de Jaguaré, por aproximadamente 88,40 m (oitenta e oito metros e quarenta centímetros), até o cruzamento da rua Visconde de Jaguaré com a rua Almirante Tamandaré; daí segue na direção sudeste, ao longo do eixo da rua Almirante Tamandaré, por aproximadamente 190,80 m (cento e noventa metros e oitenta centímetros), até a confluência das ruas Almirante Tamandaré, Antero Leivas e Benjamin Constant; daí segue na direção nordeste, primeiramente ao longo do eixo da rua Benjamin Constant e posteriormente ao longo do eixo da rua Silveira Calheca, por aproximadamente 680,00 m (seiscentos e oitenta metros) até o cruzamento desta última com a rua Gomes Carneiro; daí segue na direção sudeste, ao longo do eixo da rua

ANEXO 2

PDZ do Porto de Pelotas.



RESOLUÇÃO Nº. 001, de 11 DE fevereiro DE 2010

O CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO DE PELOTAS/RS, no uso das atribuições conferidas no artigo 30 da Lei Federal nº. 8630, de 25 de Fevereiro de 1993, reunido em sua 93ª Reunião Ordinária, realizada no dia 11 de fevereiro de 2010, com o objetivo de dar atendimento do Ofício nº 105/2009-GPP/ANTAQ, que solicita o encaminhamento do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Pelotas, aprovado pelo seu Conselho de Autoridade Portuária e **CONSIDERANDO**:

- 1- o apelo feito pelo representante no Conselho do CAP do Governo do Estado e Superintendente da Superintendência de Portos e Hidrovias, para a aprovação do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento apresentado pela Administração do Porto de Pelotas;
- 2- que o PDZ apresentado não está de acordo e atende as novas normas e diretrizes e procedimentos baixados pela Secretaria Especial de Portos – SEP, da Presidência da República, para a elaboração dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos, conforme Portaria nº. 414, publicada no DOU, de 30/12/2009;
- 3- não deixar a Administração do Porto de Pelotas e a Superintendência de Portos e Hidrovias – SPH, sem atender ao prazo determinado e solicitação da ANTAQ;

RESOLVE:

Aprovar, em caráter provisório, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ apresentado para o Porto de Pelotas, até ser elaborado um novo, no prazo e de acordo com as novas normas baixadas pela Secretaria Especial de Portos – SEP.

Pelotas, 11 de fevereiro de 2010.


JOÃO AFFONSO DÊNTICE DA SILVA
Presidente do CAP-Pelotas

Histórico:

- Em 1928 concessão para a construção e exploração comercial do Porto de Pelotas.

- Em 1933 iniciam as obras do Porto.
- Em 1940 começa a exploração comercial.

Localização:

O Porto está localizado no município de Pelotas, à margem esquerda do Canal São Gonçalo ligando a Lagoa Mirim à Laguna dos Patos, estando somente a 50 Km do mar.

Instalações Portuárias:

Cais Contínuo: com 500m de comprimento, 20m de largura, profundidade de 5,18m e 5 berços de atracação.

Armazéns:

3 armazéns para carga geral e graneis, com área total de 6.000m².

Terminal Privativo:

CIMPOR CIMENTOS DO BRASIL: localizado entre as ruas Santa Cruz e Alberto Rosa, destinado à armazenagem de clínquer, coque de petróleo, casca de arroz e outros insumos, possui capacidade de armazenagem estática 150.000 T. contendo um píer com plataforma de 19,6m, um calado de 5,18m e dois dolphins de atracação

Terminal Retroportuário:

JAYME POWER: localizado entre as ruas Almirante Tamandaré ao Sul, Uruguai ao Norte, Visconde de Jaguary ao Oeste e Antero Vitoriano Leivas a Leste. Sendo destinado à armazenagem de grãos diversos e possuindo um sistema de correias transportadoras aérea até o cais do porto.

Equipamentos:

Guindastes:

De pórtico: 1 (um) guindaste elétrico de pórtico tipo canguru de 10/12 t.
Sobre-esteira: 2 (dois) com capacidade de 50 t

Empilhadeiras:

De garfo frontal: 4 (quatro) de 1800 a 7000 kg;

Pás carregadeiras:

1 (uma) de 1,5 m³
1 (uma) de 2 m³
1 (uma) de 3 m³

Rebocadores:

2 (dois) de 195 e 325 HP

1 balança rodoviária de 60 toneladas de capacidade.

Acessos:**- Aeroporto:**

Aeroporto Internacional de Pelotas

- Ligações Rodoviárias:

BR 392/BR 471 que interceptam a BR 116, esta última conectando a BR 293 a 8 Km da cidade de Pelotas e a BR 153 e BR 290.

- Ligações Ferroviárias:

Através da malha ferroviária da ALL - América Latina Logística (ex--RFFSA), com acessos ferroviários aos armazéns do porto.

- Canais de Acesso Hidroviário:**a) Acesso do Porto de Rio Grande a Pelotas:**

O acesso hidroviário de Rio Grande a Pelotas tem 50km de distância, com calado de 5,18m.

b) Acessos a portos e terminais interiores:

De Pelotas ao Porto de Porto Alegre - calado de 5,18m;

De Pelotas ao Porto de Cachoeira do Sul - calado de 2,5m;

De Pelotas ao Porto de Estrela - calado de 2,5m;

De Pelotas a Charqueadas - calado de 3,50m;

De Pelotas ao Pólo Petroquímico - calado de 5,18m;

De Pelotas ao Porto Santa Vitória do Palmar - calado de 2,50m;

- Sinalização e balizamento:

Constituída por faroletes, bóias luminosas e bóias cegas

- Bacia de Evolução:

Largura média – 250 m; extensão 500m e profundidade 5,18m

Serviços:

Suprimento de água;

Suprimento de energia elétrica.

Facilidades Portuárias:**Navegação Interior:**

O Rio Grande do Sul conta com frotas de navegação interior constituída de chatas e embarcações autopropulsadas, com capacidade de carga de 1.250 a 4.500t.

Capacidade Aduaneira:

Possui um recinto alfandegado (Armazém 1,2 e 3).

Área do Porto Organizado de Pelotas

1. ÁREA DA “CHÁCARA DA BRIGADA”

Localizado a Oeste do Arroio Pelotas, com terreno medindo 87.344 m², serviu como área de embarque de pedras oriundas das pedreiras de Monte Bonito, com destino a Rio Grande, durante a construção dos molhes.

Área destinada a instalação de terminais multipropósitos.

2. ÁREA DO “CADEM”

Localizada a leste do Clube de Natação e Regatas Pelotense e a oeste do arroio Pepino, com terreno medindo 17.810 m².

Já foi utilizada como terminal de recebimento e de embarque de carvão. Ideal para movimentação de graneis sólidos não poluentes intrinsecamente, pela proximidade com pequena área residencial. Futuro terminal de containeres.

3. ÁREA DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO

Localizada a oeste do Clube de Natação e Regatas Pelotense e a leste do cais contínuo do porto.

Possui instalação e equipamentos para serviços de caldeiraria, ferraria, solda, tornearia, ajustagem, eletricidade, carpintaria, permanecendo com a mesma finalidade, além de abrigar as instalações do almoxarifado e administrativas do Porto de Pelotas

Área destinada à atracação de embarcações do setor de dragagem e balizamento e a serviços de manutenção de embarcações e equipamentos de balizamento realizados pelo setor de reparação naval. Sendo a área total de 8.800 m².

4. CAIS CONTÍNUO

Localizado a oeste da Área de Administração do Porto e a leste da Garagem e Antiga Administração. Cais formado por caixões de concreto armado, com células preenchidas com concreto ciclópico. Pátios com pavimentação de paralelepípedos. Compreende os seguintes berços:

4.1. PÁTIO DA CAIXA D'ÁGUA – BERÇO 155

Movimentação prevista de graneis sólidos, carga geral e cargas pesadas. Área de 2000 m² onde fica localizado o sistema de correias transportadoras aérea quem vem do terminal retroportuário JAYME POWER.

4.2. ARMAZÉM 3 – BERÇO 101

Movimentação prevista de graneis sólidos, unitizada ou não, com área de estocagem no interior do armazém 3, com capacidade estática de 6.000 m³.

4.3. ARMAZÉM 2 – BERÇO 102

Movimentação prevista de graneis sólidos, unitizada ou não, com área de estocagem no interior do armazém 2, com capacidade estática de 6.000 m³. Área de principal utilização devido a localização do guindaste elétrico nela.

4.4. ARMAZÉM 1 – BERÇO 103

Movimentação prevista de graneis sólidos, unitizada ou não, com área de estocagem no interior do armazém 1, com capacidade estática de 6.000 m³.

4.5. PÁTIO DA BALANÇA – BERÇO 981

Movimentação prevista de graneis sólidos, carga geral, cargas pesadas e outras operações de pátio. Área de 2700 m².

5. GARAGEM E ANTIGA ADMINISTRAÇÃO

Localizado a oeste do Cais Contínuo e a leste do terreno da antiga Cibrazem. Área destinada a armazenagem e manutenção dos veículos do porto e outras operações em pátio. Área de 6.600 m².

6. CIBRAZEM

Localizado a oeste da Garagem e a leste da rua João Pessoa com uma área de 6.509m². Área destinada a instalação de terminais multipropósitos.

7. DOCA FLUVIAL

Localizada a oeste da rua Bento Martins e a leste da rua Alberto Rosa. Área de manutenção, embarque e desembarque para embarcações de pequeno porte.

8. TERMINAL DA CIMPOR

Localizado a oeste da Doca Fluvial e a leste da rua Santa Cruz. Terminal particular destinado à armazenagem de clínquer, coque de petróleo, casca de arroz e outros insumos, possui capacidade de armazenagem estática 150.000 T.