

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

**POTENCIAIS IMPACTOS NA OCUPAÇÃO DA ÁREA
PORTUÁRIA ORGANIZADA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO
NORTE-RS**

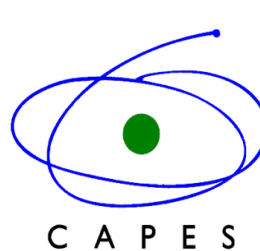
Michelle Neto Cabreira

Orientador: Milton L. Asmus

Dissertação apresentada ao Programa de Pós - Graduação em Gerenciamento Costeiro da Universidade Federal do Rio Grande – FURG, como requisito parcial para obtenção do título de mestre em ciências.

Rio Grande, RS

Agosto de 2013



MICHELLE NETO CABREIRA

**POTENCIAIS IMPACTOS NA OCUPAÇÃO DA ÁREA
PORTUÁRIA ORGANIZADA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO
NORTE-RS**

Comitê de Orientação:

Prof. Dr. Milton Lafourcade Asmus - **Orientador**

Profa. Dra. Lucia Anello

Prof. Dr. Marcelo Vinícius de La Rocha Domingues

Este trabalho deve ser citado como:

CABREIRA, M. N. 2013. Potenciais Impactos na Ocupação da Área Portuária Organizada no Município de São José do Norte – RS. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós Graduação em Gerenciamento Costeiro. Universidade Federal do Rio Grande (FURG), Rio Grande, RS. 97 p.

Dedico este trabalho à Panter, minha leal companheira que, após uma sofrida batalha contra um câncer, partiu em meio à conclusão deste... e a todos aqueles que acreditaram que eu seria capaz.

AGRADECIMENTOS:

Muitos foram os obstáculos ao longo desse processo. Por muitas vezes pensei em desistir, mas houve sempre pessoas dispostas a ajudar e incentivar que eu chegasse no dia de hoje...

Para mim, ter vencido essa etapa foi muito mais que um aprendizado acadêmico, foi um aprendizado de vida...

Por essas e outras, não poderia deixar de agradecer aqueles que foram essenciais para a conclusão deste trabalho.

Primeiramente, quero agradecer à minha Mãe (a simples denominação já dispensaria comentários), por todo o suporte dado mas, principalmente, por ter sido sempre um exemplo de caráter, força e determinação – uma grande mulher!

À minha Dinda e grande amiga, por ter estado ao meu lado nas horas difíceis, pelo carinho, apoio e incentivo.

Ao meu pai e amigo (ou amigo e pai, já nem sei qual é a ordem certa dos fatores), por acreditar em mim e no caminho que escolhi e ser um grande incentivador.

À minha Bisa Aurora, por me incluir sempre nas suas orações e, aos 95 anos, é meu maior exemplo de bondade, fé e consciência.

Aos meus irmãos (especialmente à Paula, por ser uma espécie de “consciência” quando estou perdida), pois sei que eles ficaram torcendo nos bastidores e às minhas sobrinhas que são meus grandes amores e me fazem querer ser alguém melhor.

Aos meus amigos, peças fundamentais na minha vida, a família escolhida pelo coração... por estarem ao meu lado nas horas boas e ruins, pelas trocas e aqui, em especial, vai um agradecimento para a Tita (minha psicóloga de plantão), Lili, Edinho, Gonza e Lidi – vocês foram incansáveis no apoio e incentivo – obrigada pelos colos e puxões de orelha!

Às minhas queridas Aline e Salette, por fazerem parte da minha vida há tanto tempo, por sempre acreditarem em mim e pela sua amizade incondicional.

À Van, Caro e Rozines, porque, mesmo à distância, sempre enviaram energias positivas e estavam dispostas a uma palavra de conforto. À Van agradeço também pela ajuda na formatação.

A todos os colegas e amigos de mestrado e laboratório, por todos os momentos, trocas e carinho.

Aos meus queridos “anjos” do geoprocessamento Cavi, Cris e Kahuam, pela grande ajuda na construção das imagens, não sei o que seria de mim sem vocês!

Ao Ching, pela companhia na saída de campo e por estar sempre disposto a me ajudar e ouvir.

À CAPES, por financiar a pesquisa e à FURG pelo ensino de qualidade.

Aos entrevistados, por fornecerem embasamento a este trabalho.

Ao “plano superior”, que sempre dá uma “forcinha” nas horas de aperto.

À professora Lucia e ao professor Marcelo, por aceitarem fazer parte do comitê e pelas ótimas contribuições em sala de aula.

À Tati, por se disponibilizar a fazer parte da banca, mesmo que em cima da hora.

E, finalmente, meu agradecimento mais que especial ao Milton, que foi muito mais que um orientador, foi um amigo... Por ser um exemplo de integridade, profissionalismo, competência e humildade... Por toda a paciência, compreensão, ensinamentos e contribuições... Obrigada por tudo! Esse cara és tu MILTON!!!

SUMÁRIO:

RESUMO:	7
ABSTRACT:	8
1 INTRODUÇÃO	9
1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO DO TEMA E JUSTIFICATIVA DO TRABALHO	9
2 OBJETIVOS:	13
2.1 OBJETIVO GERAL:	13
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS:	13
3 MATERIAL E MÉTODOS:	14
3.1 ENTREVISTAS:	14
3.2 ANÁLISE DOCUMENTAL:	16
3.3 DELIMITAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DOS ECOSISTEMAS:	16
4 RESULTADOS E DISCUSSÃO	17
4.1 A IMPORTÂNCIA DOS PORTOS E O PORTO DO RIO GRANDE	17
4.2 TENDÊNCIAS E NECESSIDADE DE EXPANSÃO	21
4.3 PORTO ORGANIZADO E PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO (PDZ)	32
4.4 GESTÃO AMBIENTAL PORTUÁRIA (GAP)	37
4.5 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE EXPANSÃO	40
4.6 ESTUDO DE CASO – ESTALEIRO EBR (Estaleiros do Brasil S.A.)	43
4.6.1 Descrição do Empreendimento	43
4.6.2 Área Diretamente Afetada (ADA)	44
4.6.3 Área de Influência Direta (AID)	49
4.6.4 Área de Influência Indireta (AII)	54
4.7 AVALIAÇÃO SISTÊMICA DOS POTENCIAIS IMPACTOS REFERENTES À EXPANSÃO PORTUÁRIA (NA ÁREA PORTUÁRIA ORGANIZADA) DO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO NORTE – RS	60
4.7.1 Interferências socioambientais no município de São José do Norte, RS	71
4.8 CENÁRIOS	73
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	79
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:	83
ANEXOS	85

RESUMO:

O presente trabalho trata de uma avaliação dos possíveis impactos da ocupação da área portuária organizada no município de São José do Norte, RS. Tal processo de expansão se dá através de um impulso de negócios portuários do Porto do Rio Grande, RS, localizado na margem oeste do baixo estuário da Lagoa dos Patos que, por já encontrar-se com grande parte de suas áreas de operação ocupadas e estar em plena fase de crescimento econômico e desenvolvimento de suas atividades portuárias, tende a ocupar áreas localizadas no município vizinho, localizado na margem Leste do estuário, São José do Norte.

Tal município apresenta inúmeras carências em infraestrutura e no desenvolvimento social e econômico e possui grande relevância ambiental, surgindo a necessidade de um estudo mais aprofundado sobre os impactos que poderão ocorrer tanto no âmbito da área portuária organizada como no âmbito municipal.

Através de entrevistas semiestruturadas com diferentes atores envolvidos no processo de expansão portuária, análise do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) proposto pela Superintendência do Porto de Rio Grande para a ocupação da região em questão e da avaliação do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) referente ao estudo de caso da implantação do Estaleiro EBR S.A. na presente área, foi realizada uma compilação de informações e um diagnóstico de tendências e necessidades de expansão, bem como pôde-se discorrer sobre as possíveis interferências que tal empreendimento poderá vir a ocasionar em tal região e a construção de cenários que possibilitam visualizar a necessidade de um ordenamento territorial mais apropriado e de um PDZ que se adeque às características locais e vise a minimização dos impactos gerados à mesma.

Palavras chave: expansão portuária, Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), avaliação de impactos socioambientais.

ABSTRACT:

This study involves an assessment of potential impacts related to the occupation of the organized port area in São José do Norte, RS, Brazil. This expansion process occurs through the Port of Rio Grande, RS, located on the west bank of the lower estuary of the Patos Lagoon which, already has most of its areas of operation occupied in full phase with the economic growth and development of its port activities. This expected development tends to occupy areas located in the neighboring municipality, located on the eastern shore of the estuary, in São José do Norte.

This district has many shortcomings in infrastructure and in social and economic development and has great environmental significance, resulting in the need for further study on the impacts that may occur both within the port area as organized at the municipal level.

Through semi-structured interviews with different actors involved in the process of port expansion, analysis of the Plan of Development and Zoning (PDZ) proposed by the Port of Rio Grande to the occupation of the area in question and evaluation of Environmental Impact Assessment (EIA) referring to the case study of the implementation of the EBR Shipyard SA in this area, we performed a compilation of information and diagnostic trends for the expansion needs. Finally, we could discuss the possible interference that such a venture is likely to result in such region and the construction of scenarios that allow to visualize the need for a more appropriate land use planning and a PDZ that fits the local characteristics and aims to minimize the impacts of the development.

Keywords: Port Expansion, Plan of Development and Zoning (PDZ), Environmental Impact Assessment.

1 INTRODUÇÃO

1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO DO TEMA E JUSTIFICATIVA DO TRABALHO

O presente trabalho tem como ideia central avaliar os potenciais impactos da ocupação da área portuária organizada do município de São José do Norte, RS, (Fig.1) acreditando-se ser de elevada importância o ordenamento e planejamento territorial e ambiental de tal área, a fim de reduzir os impactos socioambientais que possam ser gerados com o empreendimento portuário, visando um desenvolvimento sustentável para a região em questão.

Pretende-se também, a partir de tal avaliação, auxiliar nos processos de gestão pública local, que poderão utilizá-las como ferramentas para a construção do seu ordenamento territorial.

O Porto do Rio Grande, localizado no extremo sul do Rio Grande do Sul, no baixo estuário da Lagoa dos Patos é, segundo Domingues (1995), um dos mais significativos portos de exportação e importação do país e sua atividade portuária se destaca como uma das principais atividades e de maior retorno esperado para o município. Tal porto, na atualidade, vive uma nova fase de expansão, estimulada pela retomada da indústria naval brasileira. A vinda de investimentos portuários reflete-se em inúmeras transformações em suas formas de urbanização, bem como, nos modos de vida da população local e nos ambientes naturais.

Hoje é possível observar, um cenário peculiar de uma região portuária, onde um setor (localizado no Município de Rio Grande, RS) encontra-se em plena atividade e desenvolvimento e o outro (São José do Norte), completamente estagnado. Segundo Oliveira (2009), o Município de Rio Grande encontra-se mais uma vez em processo de desenvolvimento econômico de modelo *top down*, com a criação do Polo Naval e de Gás.

Estimativas para o ano de 2010 situavam-se entre oito bilhões e oito bilhões e quinhentos milhões de toneladas de cargas fluindo pelos oceanos e mares e, por via de consequência, pelo sistema portuário mundial, superiores, portanto, ao patamar recorde de 2007. A crescente e irreversível integração da produção à escala global faz-se massivamente através dos portos. Eis o porquê das cidades portuárias estarem no centro da chamada globalização da economia internacional (DOMINGUES, 2009).

A superintendência do Porto do Rio Grande, seguindo a política governamental para

o setor e buscando a modernização das atividades portuárias e o aumento da capacidade de movimentação de cargas do porto, estipulou metas para a transformação do porto do Rio Grande em um dos maiores portos da América do Sul (OLIVEIRA, 2009).

Em virtude desse crescimento contínuo, surge como tendência inevitável a expansão do Porto de Rio Grande para o Município de São José do Norte. No entanto, segue-se um impulso de expansão por negócio portuário sem uma organização do espaço, onde o município não possui planejamento nem infraestrutura adequada para receber tamanho empreendimento. Da mesma forma, o setor portuário de São José do Norte não possui um Plano Diretor Portuário ou um Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) adequado à futura expansão da área portuária e que considere os potenciais impactos advindos da futura ocupação da área.

O Município de São José do Norte é um dos mais antigos do Estado e está localizado na Península de Mostardas, na Bacia do Litoral Médio do Rio Grande do Sul, na Região Estuarina da Laguna dos Patos, possuindo área total de 1.117, 87 km², e população de 25.503 hab. (IBGE censo 2010). Os ecossistemas predominantes em São José do Norte são a vegetação de restinga, banhados e marismas, que envolvem complexos campos de dunas móveis e fixas, predominantes ao longo da paisagem costeira municipal. Sua economia está baseada na produção primária, especialmente nas monoculturas da cebola e do pinus e na pesca. Nos últimos anos, a cidade vem sofrendo com um processo progressivo de urbanização, índices negativos de crescimento populacional nos segundo e terceiro distritos e na zona rural do terceiro distrito. Além da falta de alternativas econômicas no campo, outro fator que tem contribuído para o êxodo rural é a concentração dos serviços públicos na sede do primeiro distrito, especialmente saúde e educação. Há uma ausência de serviços básicos nas localidades do interior, como telefonia, correio e até comércio farmacêutico (CABREIRA, 2006).

Boa parte da população de São José do Norte não tem acesso à infraestrutura de saneamento, ressalvada a distribuição de água na sede e a coleta de lixo, que não é seletiva e ainda apresenta precariedade na zona rural, ou nas centralidades urbanas mais distantes, o problema é ainda mais grave. Os resultados desta situação são o baixo índice de desenvolvimento humano do município e as altas taxas de analfabetismo e mortalidade infantil. O território extenso, e a precariedade da principal via de acesso terrestre, a BR 101, o escasso transporte coletivo, dificultam a mobilidade, encarecem o preço da produção agrícola e dificultam a comunicação entre os distritos, entre as zonas

rural e urbana. Com o empobrecimento dos ecossistemas naturais a partir da utilização de práticas que promovem o desgaste do solo, contaminação das bacias superficiais, assoreamento do leito dos arroios e redução das áreas de mata nativa, o resultado deste cenário é a escassez de água e a diminuição da produção agropecuária. O processo de construção da cidade se dá de forma difusa e desordenada, via de regra através de loteamentos irregulares, sem registro, muitos dos quais em áreas de preservação permanente (dunas, margens de rios e restinga/praias), e em áreas de risco (sob cômodos de dunas, áreas inundáveis e de avanço de bacia hídrica). Trata-se de uma região de grande relevância ambiental, com diversos ecossistemas costeiros, sendo imprescindível uma atenção especial nas formas de ocupação e desenvolvimento da área em questão, delimitando as áreas de preservação permanente. No entanto, muitas vezes a administração pública é responsável pelo modelo irregular de evolução urbana, o que comprova a inexistência de planejamento municipal ao longo dos anos (CABREIRA, 2006).

Os portos são considerados como fatores de elevados riscos ambientais na zona costeira, tendo em vista que agregam atividades potencialmente impactantes, seja por suas características operacionais de carga e descarga, seja pelas atividades de expansão ou implantação de novos sítios, ou ainda pelo impacto químico das atividades industriais concentradas no seu entorno (OLIVEIRA E ASMUS, 2010).

Portanto, é imprescindível que se faça uma avaliação dos impactos potenciais dessa expansão para que se tenha subsídios ao planejamento ambiental e territorial adequado da área, a fim de contribuir para que se minimize a supressão dos relevantes ecossistemas encontrados nessa região, bem como, para que as comunidades inseridas nesse entorno possam ter uma melhoria em sua qualidade de vida, sofrendo um mínimo possível de descaracterização em sua cultura e modo de vida tradicional.

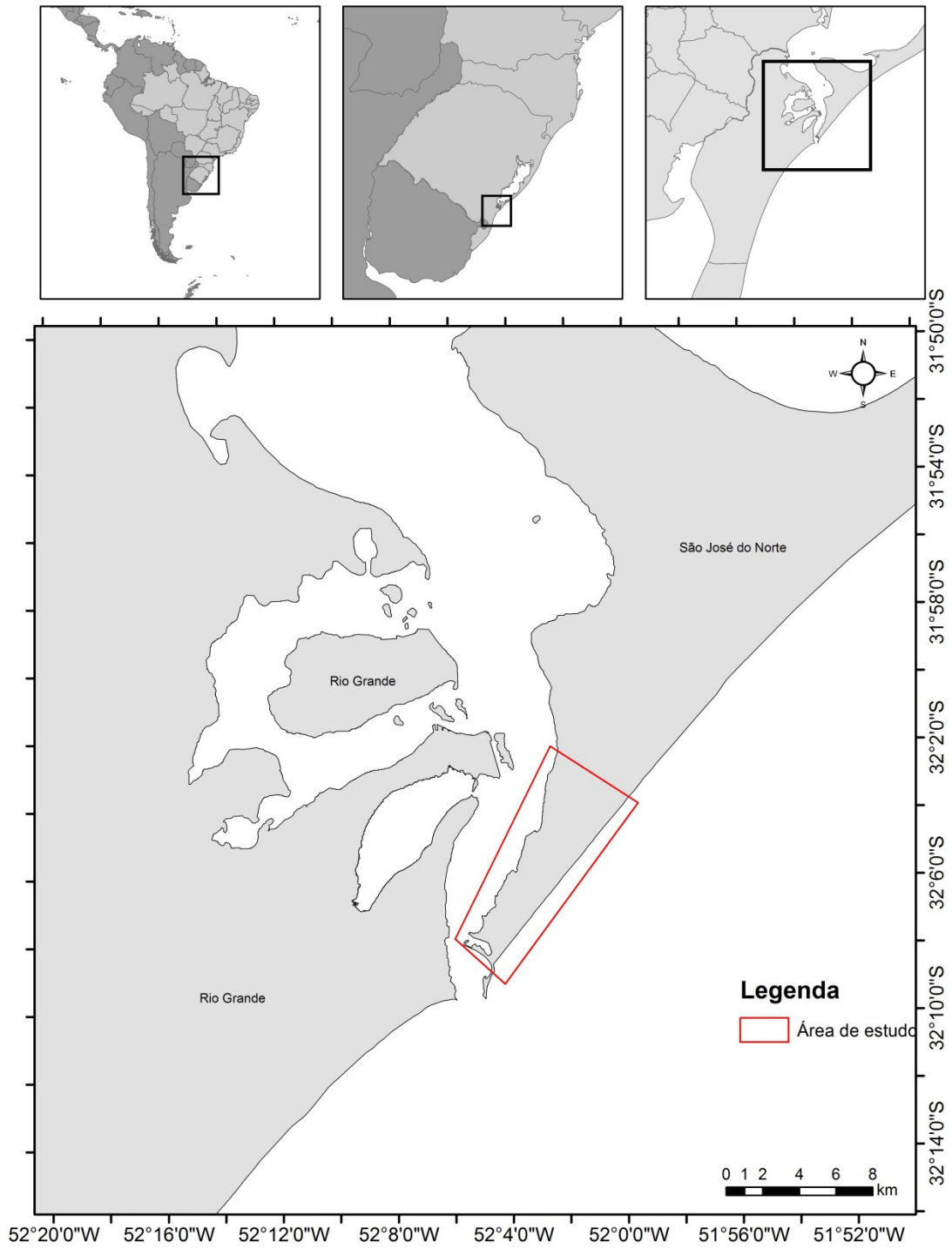


Figura 1: Localização da área de estudo.

2 OBJETIVOS:

2.1 OBJETIVO GERAL:

Com base na problemática discorrida, o presente trabalho tem como objetivo central a avaliação sistêmica dos potenciais efeitos na área portuária organizada do município de São José do Norte, RS, a partir de seu iminente desenvolvimento.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

São propostos os seguintes objetivos específicos:

- Delimitar/caracterizar os diferentes ecossistemas na área portuária proposta;
- Identificar tendências de expansão;
- Identificar os principais reflexos do desenvolvimento portuário no âmbito do município, avaliando os impactos socioambientais com base em um estudo de caso;
- Gerar cenários e recomendações.

3 MATERIAL E MÉTODOS:

3.1 ENTREVISTAS:

Por tratar-se de uma situação ainda não consolidada e, em sua maioria, com fins ainda especulativos, mas de grande relevância para a região em questão, os objetivos propostos no presente estudo requereram, como base metodológica, entrevistas semiestruturadas com diferentes atores interessados e envolvidos no processo de futura expansão portuária para o município de São José do Norte, RS. Através de tais entrevistas, foi possível identificar as tendências de expansão, os principais reflexos do desenvolvimento portuário no âmbito do município e os potenciais impactos socioambientais na área portuária organizada de São José do Norte e adjacências. Estas, basearam-se em questionamentos voltados para os processos de expansão portuária e a forma como se dariam esses processos e tais questionamentos estão inseridos nos anexos do presente trabalho, para uma melhor visualização dos mesmos. A seguir, apresentam-se os atores entrevistados e sua considerada relativa importância em tal processo:

ENTREVISTADO 1- Importância da entrevista: Engenheiro e Assessor técnico da superintendência do Porto do Rio Grande. Funcionário do Porto de Rio Grande há 33 anos, conhecedor dos processos históricos da evolução e expansão portuária.

ENTREVISTADO 2 - Importância da entrevista: Advogado e Secretário Municipal de Meio Ambiente de São José do Norte. Responsável pelo órgão que trata das questões de cunho ambiental do município.

ENTREVISTADO 3 – Importância da entrevista: Engenheiro e Secretário Municipal de Coordenação e Planejamento do município de Rio Grande (vigência na gestão anterior à atual, até dezembro de 2012). Expansão portuária para SJN também refletirá em interferências no município do Rio Grande, requerendo questões de planejamento.

ENTREVISTADO 4 – Importância da entrevista: Chefe da Divisão do Meio Ambiente,

Saúde e Segurança do Porto do Rio Grande até fevereiro de 2013. Setor responsável por questões de planejamento e fiscalização ambiental das atividades portuárias.

ENTREVISTADO 5 – Importância da entrevista: Diretor Superintendente do Porto do Rio Grande. Autoridade máxima na supervisão e gestão dos negócios portuários do Porto do Rio Grande.

ENTREVISTADO 6 – Importância da entrevista: Secretária Municipal de Coordenação e Planejamento de São José do Norte. Gestora do órgão de coordenação e planejamento do município.

ENTREVISTADO 7 – Importância da entrevista: Representante de comunidades pesqueiras locais, de SJN e vereadora eleita. Líder e representante de interesses e reivindicações comunitárias.

ENTREVISTADO 8 – Importância da entrevista: Bióloga e Coordenadora de Administração de Projetos do estaleiro EBR. Representante dos interesses do estaleiro EBR em SJN.

ENTREVISTADO 9 – Importância da entrevista: Administrador e mestre em gerenciamento costeiro pela FURG e atual Chefe da Divisão de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Porto do Rio Grande. Além de ser o atual responsável pelo setor de gestão ambiental portuária, possui formação em gerenciamento costeiro.

ENTREVISTADO 10 – Importância da entrevista: Professora adjunta do Instituto de Oceanografia, FURG, no tecnólogo em Gestão Ambiental, Campus São Lourenço. Coordenadora do recente projeto “Avaliação de Impacto Ambiental: uma análise crítica sobre os impactos sociais por meio de um estudo de caso na comunidade pesqueira do Cocuruto em São José do Norte-RS.”

Ainda tratando das entrevistas como metodologia para o presente trabalho, considera-se importante salientar que, foi ausente o posicionamento do órgão ambiental competente, FEPAM (Fundação Estadual de Proteção Ambiental Henrique Luiz Roessler), visto que, após várias tentativas de contato, não obtivemos êxito na

realização do mesmo. O mesmo fato se deu com a Sra. Marisa Maravalhas, que ocupava o cargo de Secretária de Obras e Urbanismo, do município de São José do Norte, RS e, no período de coleta de informações, era a pessoa responsável pelas negociações junto ao empreendedor EBR (Estaleiros Brasil), após algumas tentativas de realização de entrevista, nos informou que não possuía disponibilidade para as referidas entrevistas.

3.2 ANÁLISE DOCUMENTAL:

Para avaliação dos impactos, além das entrevistas, utilizou-se como estudo de caso o estaleiro EBR, através da análise de seu Estudo de Impacto Ambiental (EIA). Optou-se por um estudo de caso, pelo fato de que este é o empreendimento que se encontra em fase de implementação na área portuária organizada do município de São José do Norte e será, possivelmente, no atual momento, a principal fonte transformadora do modo de vida e ambientes naturais da região, além de ser o único fato concreto no processo de expansão portuária para o município em questão.

Para contextualização e fundamentação teórica dos processos portuários, foram feitas constantes revisões bibliográficas e análise documental extraída do Porto de Rio Grande.

3.3 DELIMITAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DOS ECOSISTEMAS:

Na delimitação e caracterização dos ecossistemas inseridos na área portuária proposta, utilizou-se de saída de campo à região em estudo, visando observar os tipos de ambientes encontrados nesse perímetro e as reais fragilidades e conflitos que estes podem estar submetidos no processo de expansão, bem como visualizar os critérios que delimitaram a área proposta no PDZ e através de registro fotográfico documentou-se tais ambientes.

Por fim, para a geração dos possíveis cenários e recomendações propostas, reuniram-se informações da saída de campo, imagem de satélite GEOEYE 2009, WGS 1984 – UTM 22S, cedida pela prefeitura de Rio Grande, análise documental do PDZ proposto pelo Porto do Rio Grande, revisão bibliográfica e a utilização de SIG (Sistema de Informações Geográficas – ArcGIS).

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 A IMPORTÂNCIA DOS PORTOS E O PORTO DO RIO GRANDE

Ninguém duvida da importância dos portos. No Brasil e no mundo como um todo, os portos têm desempenhado um papel crescente no desenvolvimento econômico e social de uma região, caracterizando-se como elementos essenciais nos processos comerciais, notadamente internacionais. Em uma economia crescentemente globalizada, a capacidade competitiva de um país ou sua qualificação a participante de blocos econômicos é bastante determinada por sua condição como exportador ou importador (ASMUS *in* KITZMANN, 2010).

A atividade portuária possui grande importância para o desenvolvimento econômico e social do nosso país. É pelos portos que passa mais de 90% do volume de cargas do nosso comércio exterior e mais de 75% do valor correspondente a esse comércio (ANTAQ, 2012).

Os portos são sistemas altamente complexos, organizados e estáveis, mesmo que, sob certos pontos de vista ou em determinados momentos, não pareçam ser nem uma coisa nem outra. Numa visão parcial (reducionista), parecem simples locais de troca de modais de transporte, com poucos elementos e interações: navios, cargas, equipamentos, trabalhadores, armazéns, caminhões, trens. No entanto, numa visão mais abrangente (sistêmica), portos são sistemas integrados a outros sistemas maiores: os naturais, urbanos, sociais, industriais e, principalmente, os econômicos, locais e globais. É aí que a complexidade fica evidente. São muitos elementos interagindo com objetivos diferentes, o que origina vários conflitos e tentativas de controle do sistema, podendo desestabilizá-lo (KITZMANN, 2010).

O crescimento da economia internacional, no qual estamos inseridos inexoravelmente por conta da globalização, vem exigindo mais dos portos pelo mundo afora, pois é por eles que se passa a maior parte dessas riquezas. Dentro desse contexto, a atividade portuária é estratégica e fundamental para a economia mundial. Mais de 90% do comércio internacional (em volume) se faz por instalações portuárias, que devem ser adequadas às funções a que se destinam, não sendo menor tal importância no caso brasileiro (ANTAQ, 2012).

Segundo Asmus et al (2011), o Brasil tem apresentado um papel de destaque crescente em um contexto econômico e político dentro de uma economia globalizada, fortemente embasada em transações comerciais que utilizam, prioritariamente, o modal de transporte marítimo internacional, na qualidade de um Estado componente com Rússia, Índia e China, grupo esse designado como nações emergentes “BRICs”.

Com relação ao Porto do Rio Grande, é importante destacá-lo como um grande complexo portuário industrial, uma vez que há predomínio da função de trânsito sobre sua função industrial. Essa observação é respaldada pela estreita relação existente entre o porto e o desenvolvimento da economia regional, evidenciando a capacidade dessa economia em gerar fluxos expressivos de carga através do complexo portuário (DOMINGUES, 1995). O mesmo autor salienta que a denominação Superporto para a área mais moderna do porto do Rio Grande não se refere às suas dimensões territoriais em *stricto sensu*, mas sim à diminuição do tempo de permanência dos navios, caracterizando-o como um porto rápido, através da aceleração da velocidade dos fluxos de carga; aumentando, dessa forma, a sua produtividade circulatória. Sendo o Superporto do Rio Grande, forte candidato a porto concentrador de cargas do MERCOSUL.

O estuário da Laguna dos Patos, onde localiza-se o Porto do Rio Grande, tem 971 km² de área, representando aproximadamente 10% da área total da Laguna dos Patos, predominando na região estuarina, paisagens de planície arenosa e cordões de lagoas, tendo como ecossistemas relevantes a vegetação de banhado, matas ciliares e mata de restinga. Com base nas características ambientais, a região estuarina está delimitada ao norte pela linha imaginária que une a Ilha da Feitoria à Ponta dos Lençóis e ao sul pela zona de desembocadura, nos molhes da barra, tendo como principais componentes as áreas emersas (praias, ilhas, marismas, campos, cidades e povoações), as submersas (canais, baixios com fundos vegetados), a fauna e flora aquáticas e terrestres, as atividades de pecuária e agricultura, o Porto do Rio Grande, a área retroportuária, a zona industrial e os resíduos (urbanos, industriais, portuários). As cidades existentes no entorno do estuário e costa adjacentes são Rio Grande, São José do Norte, Pelotas, Turuçu e Tavares, além de vilas e comunidades de pescadores artesanais (KITZMANN, 2000).

Segundo a SUPRG, o porto do Rio Grande possui uma excelente localização geográfica em relação ao MERCOSUL (Brasil, Uruguai, Argentina e Paraguai). Possui

a maior profundidade da costa do Atlântico Sul, hoje com 16 metros de profundidade, o que o faz destacar-se e fortalece sua posição de concentrador de cargas. É o único porto marítimo brasileiro que possui os três modais de transporte interno (ferrovia, rodovia e hidrovía) e possui incentivo fiscal para a atração de investidores pelo governo do estado do Rio Grande do Sul.

“O porto do Rio Grande, hoje, sob a análise de diversos estudos científicos é considerado o segundo porto de maior importância estratégica do país, não necessariamente que ele tenha um volume de carga, mas importância estratégica, ele tá situado, ele tem uma vocação para se transformar no segundo maior porto do país, por outro lado ele tem essa condição geográfica privilegiadíssima de áreas expansão e de profundidade, é o porto de águas mais profundas abaixo do porto de Vitória, então tudo isso bota o porto do Rio Grande em um lugar destacado na atividade portuária mundial, não é à toa que ele está franquado entre os maiores portos do mundo, está entre os 20 maiores portos da América Latina, então ele tem sua importância e seu destaque inquestionável.”

Entrevistado 1, 2012

“Falar na importância do porto de Rio Grande é até muito fácil, por que em primeiro lugar é o óbvio, é o único Porto marítimo do estado, bom e esse porto marítimo nos últimos anos tem agregado uma importância maior em função da logística que já está implantada e tende a crescer dentro da própria zona portuária e distrito industrial que também contribui para a importância do porto e agora a construção naval que também direciona para o município o foco, praticamente de todo o Brasil. É lógico que a questão portuária sozinha ela cresceria, mas não teria a visibilidade que tem hoje, o que acontece é que hoje os olhos voltados para RG, inclusive na questão do Polo Naval, eu não sei qual é a influência que vai ter com relação ao porto em si, o porto é um transportador de cargas, ou recebe ou manda embora e o polo naval ocupou algumas áreas fundamentais para esse tipo de setor mas, a grande importância que eu vejo do porto é que ele, com os investimentos feitos pelo governo federal, investimentos feitos pelas empresas ele se transforma realmente em condições de ser um transportador de cargas, principalmente de todo o CONE SUL, da nossa América do Sul. O que eu posso dizer mais sobre o Porto? Nós Riograndinos dependemos muito do

porto, nossa vida do cotidiano está ligada ao porto, ontem fiz um exame de consciência em casa e vi que, desde o meu pai, minha esposa, eu, meus irmãos, todos temos alguma coisa a ver com o porto. Se nós percorrermos as famílias de RG, todas elas tem alguém relacionado com o porto, então o porto além da importância regional e nacional em termos de equipamento de cargas, de chegadas e saídas, ele tem essa importância social e cultural na vida dos Riograndinos.”

Entrevistado 3, 2012

“O Porto do Rio Grande ultrapassa a importância na questão do território de Rio Grande, ele tem uma interface com todo o Estado do RS, quer por conta de que por aqui passam as maiores exportações de “cantos”, quase na totalidade na exportação de grãos ou por aqui entram os principais produtos e tecnologias para o desenvolvimento das plantas industriais em todo o estado, na realidade o Porto é dos Gaúchos, ele está no território da cidade do Rio Grande, mas tem uma dimensão muito maior. E ele é um porto também estratégico para o Brasil, por ser o Porto mais meridional do Estado, é um porto que tem características em vantagens comparativas muito importantes frente aos portos da região (Santa Catarina, Uruguai e Argentina), é um porto concentrador de cargas, de águas profundas e abrigadas e tecnologicamente avançado no processo de operação portuária de carga e descarga.”

Entrevistado 4, 2012

A partir de 2005, com a política nacional de renovação da frota de petroleiros e de prospecção de petróleo em território brasileiro, o porto do Rio Grande é encontra-se em grande e crescente procura para sediar projetos de implantação de estaleiros. Hoje, possui cinco estaleiros em funcionamento ou em implantação. Esses projetos ocuparam as principais áreas de expansão das operações do porto do Rio Grande e exigem o reestudo do planejamento portuário e a busca de novas áreas para sustentar esse crescimento.

Com base nesse constante crescimento das atividades portuárias no município do Rio Grande e na necessidade de novas áreas e tendências de expansão, bem como para o

planejamento adequado das mesmas, surge o interesse pelo estudo no presente trabalho e tais aspectos serão discutidos a seguir.

4.2 TENDÊNCIAS E NECESSIDADE DE EXPANSÃO

Para discutir e fundamentar esse aspecto de suma importância para o presente trabalho, foram compiladas um série de opiniões que elucidam e demonstram tais tendências no processo de expansão portuária para o município de São José do Norte, RS.

Para uma melhor compreensão do tema em questão, serão apresentadas perguntas chave, realizadas nas entrevistas semiestruturadas e as respectivas respostas de diferentes atores envolvidos em tal processo.

COMO VOCÊ VÊ A EXPANSÃO PORTUÁRIA PARA O MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO NORTE?

Para o Assessor técnico da SUPRG: a expansão parece ser uma decorrência natural, indicando as dificuldades de o porto ficar restrito à apenas uma margem do canal, quando, na verdade, tem sua competência administrativa para ambas as margens.

“A partir de 1993, com a Lei 8.630, houve uma reorganização das atividades na autoridade portuária, que é a Superintendência do Porto de Rio Grande, essa autoridade portuária, até então, sem uma área delimitada, passou por força de legislação a ter que determinar a área de trabalho, o que nós chamamos hoje de área do Porto Organizado. Quando se fez o estudo, em 1993 e anos subsequentes, a P96, quando foi oficialmente estabelecido por decreto presidencial, a área do Porto Organizado, abrangeu em um processo natural tanto a área do município de Rio Grande, quanto São José do Norte. Isto é uma decorrência natural, pelo fato do porto de Rio Grande estar localizado no estuário da lagoa dos patos e não tem como administrar, sob o ponto de vista das atividades portuárias, apenas um lado de um

estuário ou de um canal, então teria que se trabalhar com os dois lados”.

Secretário de Meio Ambiente de SJN:

“Na verdade é a principal ferramenta, principal momento de desenvolvimento que o município vai ter. Vital para o desenvolvimento do município.”

Para o Secretário de Coordenação e Planejamento de RG, é um fato que vai acontecer, porém, apontando como problemas questões de falta de infraestrutura, uma população pequena e despreparada e fragilidades ambientais na área. O Secretário, também destaca, que tal fato refletiria no município do Rio Grande por São José do Norte não comportar o aumento populacional que isto acarretará e muitas pessoas vindas de fora acabariam localizando-se em Rio Grande.

“A expansão portuária para SJN é uma coisa que vai acontecer, está escrito, não é um fato de futurologia, está escrito e vai acontecer. O grande problema da utilização de SJN é justamente por ser uma cidade com uma população pequena, hoje, com pouca infraestrutura em quase todos os setores e também numa área que tem que se ter cuidados ambientais como o nosso lado aqui, ela é tão frágil quanto à nossa terra aqui em Rio Grande. O que vai acontecer, por exemplo, quando começarem a construir o estaleiro da EBR em SJN? São, na obra, milhares de pessoas e depois na sua operação também, boa parte das pessoas vão procurar SJN, vão morar em SJN e boa parte vai começar a morar em RG, mas até SJN conseguir montar uma infraestrutura, a infraestrutura toda será de Rio Grande, escolas, universidade, enfim, o que tu imaginares que uma cidade tem, acontecerá em Rio Grande, é uma preocupação muito grande e esse período é um período que RG deveria também estar se preparando e não vai conseguir, por que mal está dando para aguentar o tirão agora dessa implantação do polo e das grandes empresas, grandes estaleiros, mas a gente tem que ser otimista por que, eu digo assim, eu comparo RG hoje com 10 anos atrás. 10 anos atrás, os nossos filhos, os estudantes e pessoas de Rio Grande tinham que ir embora para poder trabalhar, hoje há uma grande chance de ficar na cidade, então somos cobaias de uma grande transformação e essa transformação está sendo feita com muito dinheiro e se nós formos inteligentes, capazes, trabalhadores, competentes etc. nós vamos tirar um bom proveito disso.”

Para a Diretora da Divisão de Meio Ambiente, Saúde e Segurança SUPRG, a ampliação do porto do Rio Grande para São José do Norte tem significância social, para que se desenvolva uma comunidade que atualmente encontra-se economicamente defasada, com um dos menores IDHs do Estado do RS, mas aponta também a possibilidade de expansão para a Ilha do Terraplano.

“Bom, a ampliação do porto para lá ela é absolutamente necessária se a gente pensar em termos de sociedade, tanto sociedade comunidade Riograndina, como comunidade Nortense. A Riograndina por que o porto não tem mais como se expandir aqui, não existe mais área para o porto, estamos estudando alternativas que acho que são muito viáveis, mas são meio que para o futuro, como a ocupação da Ilha do Terraplano, que multiplicaria por três ou quatro essa área que temos de porto público, então seria uma boa opção e a outra opção é a expansão para SJN quanto a isso chega num atendimento à questão da comunidade de lá, São José do Norte é o menor IDH do estado do RS, é muito sem perspectiva aquela comunidade, a questão de viver, por exemplo, da pesca e da cebola é uma coisa assim, muito pouco, a pesca está em declínio e isso é no mundo todo, não é nem pela atividade portuária, essa é uma questão global, pela exploração desenfreada que foi feita com os recursos do mar, no mundo inteiro a pesca diminui, então já não é mais uma alternativa de renda, as mudanças climáticas também contribuem para isso, isso é uma coisa bem global mesmo, de maneiras que essa expansão é muito importante para o futuro daquela comunidade. E na área que se pretende fazer a expansão portuária para SJN é uma área que não tem problema de agredir marismas e coisas assim por que ela está longe disso e a ocupação lá vai ajudar a preservar toda uma área que é do Cocuruto até a saída dos molhes está preservada por que está jogada, não por um plano de preservação. E a ocupação da metade de cima, vamos dizer, ela vai trazer recursos para a melhor preservação desta parte, que a gente quer transformar, inclusive, em uma área de preservação ambiental.”

Para o Diretor Superintendente da SUPRG, São José do Norte tem espaço para 4km de expansão, com empresas offshore, porque as demais são áreas de preservação e estas, para serem viabilizadas, teriam um custo econômico, social e ambiental muito alto. Defendendo que haveria outras possíveis áreas para expansão como a Ilha do

Terraplano.

“Desde que ela tenha o cuidado de preservação de áreas e uso racional das áreas possíveis, dentro de um planejamento estratégico, de um planejamento equilibrado, que leve em conta a questão do processo produtivo mas também das pessoas da comunidade eu vejo com bons olhos. Eu acredito, tenho afirmado, que SJN tem espaço para 4km de porto. Não tem mais do que isso, por que os demais espaços estão numa área de preservação, uma área que tem uma lâmina d’água muito baixa, que o custo econômico e ambiental seria muito grande, então eu trabalharia a expansão de SJN com essa gestão que se está trabalhando nos 4 km, que vai da ponta do norte ao Cocuruto e preservaria toda a extensão que vai da lagoa, da ponta do Cocuruto, do arroio não lembro o nome até os molhes da barra, preservando toda a Coroa da Mariana, a extensão da Coroa da Mariana, justamente por que eu não entendo. O porto tem outras áreas de expansão que não necessariamente aquela área, não tenho dúvida nenhuma que para o processo econômico de SJN a alocação do porto ali seria interessante, logicamente com tecnologias apropriadas, com planejamento estratégico definido, com o ordenamento territorial e zoneamento de cargas já pré estabelecidos eu não vejo problema algum, mas enquanto gestor hoje, eu diria que nós, para áreas comerciais, nós temos outras áreas a expandir do que a área de SJN, como a ilha do Terraplano, eu tendo ainda a defender que SJN fique com seus 4km, não mais que isso, com as empresas “offshore”, do qual fica com uma atividade só, muito mais fácil de fiscalizar e ordenar, eu não trabalharia com uma perspectiva de uma grande expansão, até porque a área, acho que ela é, ela torna-se, o custo econômico, social e ambiental muito alto.”

Secretária de Coordenação e Planejamento de SJN:

“Eu acho fundamental para o desenvolvimento de toda a região, não só para o desenvolvimento de SJN, mas também para a ampliação do Polo Naval de RG.”

A Vereadora de São José do Norte e representante comunitária, considera que o município vá ser beneficiado com um empreendimento de tamanho porte, mas preocupa-se com a situação dos pescadores artesanais, que podem vir a serem prejudicados.

“Eu acho que o município vai ser beneficiado. É um baita de um empreendimento, inclusive, há duas semanas atrás, eu fui chamada para uma reunião com o pessoal do estaleiro, onde a gente botou a pauta da pesca artesanal, mandaram a gente colocar as nossas reivindicações. O que o pescador espera? A gente espera que São José do Norte tenha um espaço também para a pesca, tem que se pensar que hoje em dia, a situação que está o pescador artesanal, o peixe está sumindo, então acho que eu não quero isso ai para os meus netos, para a comunidade, o peixe não está chegando, então eu acho que o Polo naval para aquela área lá não vai atrapalhar em alguma coisa. A mesma coisa que eles possam ver com as dragagens, que as dragagens sejam em tempo do defeso, porque naqueles quatro meses que eles estão parados, que eles façam a dragagem nesse período, por que agora a gente tem uma baita safra de camarão e se fizerem a dragagem agora, vão prejudicar muito os pescadores, então a minha preocupação, não para o desenvolvimento de São José do Norte, que eu sei que vai ser bom, mas com os pescadores.”

Para a Coordenadora de Administração de contratos EBR estaleiros Brasil, a área de São José do Norte não tem muita vocação para expansão portuária e não possui muitos estudos sobre sua condição socioambiental, devendo haver planejamento para tal.

“Eu acho que o processo de expansão portuária tem que ser planejado, existe um fato apenas, que é a chegada do estaleiro, São José do Norte sempre foi uma área de expansão sem muita vocação, sem muito estudo e o estaleiro veio. A ideia era que o estaleiro fosse montado em Rio grande mas não havia mais área que comportasse um estaleiro desse tamanho então migrou-se para São José do Norte e esse é o único fato concreto que a cidade tem. Agora, o resto da área toda, não existe um planejamento como: o quão perto do canal está, qual é a vocação de cada área, a área da coroa da mariana, por exemplo, que não dá para fazer estaleiro, onde tem marisma, onde tem outras APPs, então são coisas que ainda tem que ser planejadas. Eu acho que o processo de expansão tá recém começando e antes dele começar que tem que ser feito o planejamento, não adianta o empreendedor determinar onde vai ser cada coisa, eu acho que o processo tem que ser um pouco inverso, o porto fazer a sua estruturada planejada e oferecer para os empreendedores.”

Para o Chefe de Divisão de Meio Ambiente, Saúde e Segurança SUPRG, com a vinda dos estaleiros, as áreas começaram a ser ocupadas de forma muito rápida, ficando a margem de Rio Grande sem disponibilidade de espaço para as operações portuárias, surgindo a necessidade de expandir para São José do Norte. Porém, isso acarretaria um aumento considerável na população pela vinda de mão de obra qualificada de fora para atender as demandas, já que o município não as possui e isso causaria um grande impacto social e também pelas fragilidades ambientais que a área apresenta.

“O porto ele ficou muito tempo em estado letárgico, a gente tinha um porto ativo, que sempre funcionou mas as áreas estavam muito consolidadas, 20 ou quase 30 anos as áreas eram consolidadas, então essas áreas a gente opera e algumas não tem operação.

Com a vinda dos estaleiros as áreas começaram a ser ocupadas de uma forma muito rápida e a margem de Rio Grande ficou sem disponibilidade de espaço para operação portuária, então qual é a expansão lógica? O lado de São José do Norte, e a gente tem vários problemas, não é um problema, a gente tem uma margem praticamente intocada, que tem uma ocupação populacional incipiente, praticamente sem nenhuma exploração industrial ou econômica e de um momento a outro do passa a ter um empreendimento grande que é o caso do estaleiro EBR, que é o único por enquanto que a gente tem lá, o resto é só projeto e em cima de projeto fica muito difícil de se pensar, mas a expansão para SJN tem dois fatores primordiais, primeiro é qual o impacto social que a expansão do porto causa na cidade de SJN, que eu acho que é o principal impacto e é o que a gente precisa prestar mais atenção, não que a parte ambiental não seja importante, mas a parte social eu acho que é essencial porque está intimamente atrelada com a questão do meio ambiente, como é que tu colocas um empreendimento que vai gerar mais de 5.000 empregos em uma comunidade que tem 20.000 pessoas, e por que que tu aumenta? Porque tu não tem gente capacitada dentro da comunidade para operar esse empreendimento, São José do Norte é composta por agricultores, prestadores de serviços, pessoas que trabalham aqui em Rio Grande, mesmo no porto, mas ela não tem soldados, não tem engenheiros navais, não tem engenheiros civis, ela não tem engenheiros de produção então tu vais ter que trazer essa mão de obra de fora, então tu vais ter um impacto social na cidade de grandes proporções. A gente pode fazer uma comparação com Rio Grande, em Rio Grande que é uma cidade mais estruturada, que tem praticamente 10 vezes mais população do que São José do Norte tu tens um impacto social grande com a chegada de trabalhadores de fora e é uma cidade

acostumada a receber turistas, pessoas de fora, embarcações, é uma cidade mais aberta, a gente tem uma comunidade em São José do Norte mais restrita, mais fechada, isolada geograficamente e ai tu vai colocar lá um empreendimento com dimensões desse porte.”

QUAL A IMPORTÂNCIA OU NECESSIDADE DESSA EXPANSÃO PARA O MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO NORTE?

Compilando informações adquiridas através das entrevistas aos diferentes atores envolvidos no processo de expansão portuária, cujo alguns trechos serão citados posteriormente para fundamentar esse aspecto em discussão, foi possível avaliar as principais razões que levam à tendência e necessidade de expansão para o município de São José do Norte. Dentre elas, cabe salientar a localização geográfica, sendo a Lagoa dos Patos uma região que se oferece naturalmente para atividades portuárias, porém já estando as áreas localizadas em Rio Grande, praticamente, todas ocupadas, a outra margem do canal surge como alternativa de expansão para os negócios portuários.

Outro ponto considerado relevante é a necessidade econômica, tanto para o Porto de Rio Grande, quanto para o município de São José do Norte, que por muito tempo encontra-se estagnado economicamente, principalmente, por questões de isolamento devido à falta de acesso rodoviário, o que beneficiou a cidade do Rio Grande a ter um maior desenvolvimento mas, faz-se necessário para que tal desenvolvimento ocorra, a existência de um planejamento estratégico que vise amenizar os impactos que possam ser gerados ao meio ambiente e à comunidade nortense.

“ A localização geográfica do porto, eu gosto de lembrar que o Porto de Rio Grande não é o Porto da cidade do Rio Grande, e sim um ente que administra a atividade portuária em uma região que se oferece naturalmente é o estuário da lagoa dos patos, em ambas as margens, então dai vem a importância do desenvolvimento da área de São José do Norte, naturalmente por questões estruturais no desenvolvimento dos acessos rodoviários, a região de São José do Norte ficou renegada a segundo plano e se desenvolveu mais a região que tinha o acesso mais fácil às zonas produtoras, tanto agrícolas quanto industriais, o lado de Rio Grande se desenvolveu mais rapidamente em função desses acessos implantados, BR 392, BR116, então esse conjunto de rodovias que chegam à essa margem do canal do Rio Grande, desenvolveu a área portuária no

Município do Rio Grande. Agora, com o desenvolvimento, com o asfaltamento da BR101, existe já uma propensão ao desenvolvimento portuário na outra margem e no momento em função de todo um desenvolvimento industrial na região, no momento em que nós tivermos uma ligação a seco entre as duas margens, aí então, a área de São José do Norte explode e vai ter um desenvolvimento muito mais acelerado.”

Entrevistado 1, 2012

“Sua importância é por que desse lado de cá todas as áreas estão ocupadas e até eu acho, não fazendo crítica a ninguém, por que não teria nem como nominá-los, a ocupação do Superporto não foi feita como a gente olha em outros países, os navios por exemplo, atracam paralelamente ao cais, em outros países eles atracam perpendicularmente, então há um aproveitamento maior na área e isso, com essa técnica aí nós vimos que os terminais particulares tem uma capacidade de colocar um ou dois navios por vez e, é lógico, como se precisa de muita área então SJN é a alternativa e eu acho que vai acontecer.”

Entrevistado 3, 2012

“Uma necessidade econômica. Para o porto é por espaço, não temos um espaço com as características geográficas que tem lá do outro lado, lá tem um canal natural, perto da margem e, portanto, ele se torna viável, no meu ponto de vista, do porto é isso. No ponto de vista municipal, como conversamos, o município é um dos municípios com menor IDH do estado, se tu tem um município que é deprimido economicamente ele se agarra em qualquer possibilidade de crescimento como tábua de salvação, inclusive essa nossa demanda reprimida ambiental no nosso estuário é por isso, a metade sul foi por longas décadas excluída no processo de desenvolvimento nacional, então qualquer coisa que vinha, mesmo que fosse nocivo acabava tendo eco em lideranças em governanças em alguns inclusive na academia que dava o aval, em muitos processos bons e ruins, porque todo mundo acabava seduzindo-se pela necessidade, que aquilo iria resolver os problemas de trabalho, renda, desenvolvimento do município, então hoje é isso, no ponto de vista nosso é uma questão de expansão, no do município é uma oportunidade de sair da crise. O que nos temos que fazer é conjugar planejamento estratégico com sustentabilidade, colocar empreendimentos lá que tenha menor impacto nocivo ao meio ambiente e as pessoas.”

Entrevistado 4, 2012

“Essa ampliação é desenvolvimento de todo o setor naval da região.”

Entrevistado 6, 2012

QUANDO E COMO VAI SER ESSA OCUPAÇÃO? QUE TIPO (TERMINAIS, PETROQUÍMICA, ETC.)?

Para o Assessor técnico da SUPRG, a ocupação é muito atrelada à infraestrutura existente. A infraestrutura em SJN teve início com o asfaltamento da BR101. O ideal é que já existisse a ligação a seco com Rio Grande para incrementar e acelerar, mas à medida que as áreas no lado de Rio Grande estiverem todas ocupadas, e já se encontram praticamente todas ocupadas, a procura por novas áreas vai se dar automaticamente no Município de São José do Norte. Não existe uma data definida. Todo esse processo de desenvolvimento é um processo que se dá sem se ter datas aprazadas, o que se pode ter é um planejamento acompanhando as ações. À medida que uma ação se executa, há uma ação subsequente. Não existe um cronograma definido, até porque esse desenvolvimento está atrelado às várias condicionantes externas ao país. O mundo globalizado de hoje envolve decisões que, muitas vezes, são tomadas em outros países, fora da área de sua implementação. Um exemplo muito destacado dessa situação, foi a proposta de desenvolvimento da planta da celulose Rio-grandense, antiga Aracruz, que estava com o projeto praticamente pronto para ser iniciadas as obras civis e ele foi postergado, praticamente desconsiderado em função de uma crise mundial que se deu nos anos 2008-2009. A previsão de um terminal portuário, para dar suporte à planta está hoje, sendo inclusive revisto, com chance de não ser construído no local previamente estabelecido pela Aracruz.

A área de São José do Norte tem capacidade para vários tipos de empreendimento, é tudo uma questão de viabilidade, de desenvolvimento da estrutura e análise da viabilidade técnica e principalmente econômica. O potencial, por assim dizer, geográfico e físico existe, e há áreas disponíveis. As áreas são próximas às zonas de canal, em locais profundos. Desta maneira, os investimentos da criação da infraestrutura portuária são de médio porte, não sendo impossíveis de serem realizados com relativa facilidade. A possível expansão portuária pode decorrer da expansão industrial e

agrícola do estado, dependendo de quais atividades tenham um “boom” produtivo nos próximos anos. Normalmente, a medida que acontece um desenvolvimento de um determinado produto e de carga, esse produto vai exigir um terminal portuário adequado. Foi assim com os graneis avinícolas, na década de 70 e 80, e ultimamente tem sido assim com containers, as cargas industrializadas tipo automóveis e outros produtos rodantes que exigem terminais específicos.

À medida que a nossa região, principalmente o estado do RS, tem um processo industrial desenvolvido, que produz um volume de cargas à ser exportada, isso vai exigir um terminal portuário. O porto é um elo de ligação entre o mercado consumidor e o mercado produtor, que tende a ofertar seus serviços e facilidades de acordo com a demanda estabelecida pelo nível e intensidade do setor produtivo primário e secundário.

“Hoje tá previsto a ocupação por empresas offshore, de construção naval. Ela deve acontecer já a partir do final desse ano com a instalação do EBR e depois tem discussões de outros estaleiros para aquela região, então ela vai se dar de uma maneira gradual, mas vai acontecer. Agora cabe a nós gestores fazer de uma forma ordenada e planejada, esse é um grande desafio para nós, não nos deixar seduzir pelo imediatismo, pelo canto da sereia, que se não fizermos da maneira como o capitalismo internacional quer nós vamos perder isso, não, nós temos uma joia para Porto que é calado e acostagem e perto de um porto já estabelecido, nós temos um tesouro e temos que valorizar. Por enquanto não temos nenhum processo, nenhum pedido de outros empreendimentos, na realidade, nós só temos um empreendimento. Teríamos a questão da celulose, mas não virá mais, lá não terá indústria, lá seria muito mais um porto de passagem, de armazenamento de carga, por enquanto nenhuma indústria que eu conheço entrou aqui no porto mostraram interesse, todos os pedidos foram para estaleiro e para armazenagem e estocagem de celulose, que é diferente de indústria, nós vamos armazenar aqui 1.700.000 toneladas de celulose. Porto não produz mercadorias, ele apenas é porta para entrada e saída de mercadorias”.

Entrevistado 4, 2012

Analisando as divergentes opiniões dos atores envolvidos no processo de expansão portuária para o município de São José do Norte, RS, observa-se que tal processo tem relevante importância econômica para a região em estudo. Com a rápida ocupação das áreas portuárias no município do Rio Grande, existe uma natural

decorrência do porto se expandir para o município vizinho. Porém, esse processo não é tão simples devido às inúmeras fragilidades encontradas tanto na área física, o que viria a acarretar muitos impactos ambientais, quanto no que tange aos aspectos sociais, já que muitas seriam as interferências causadas desde um aumento considerável na população, uma demanda de infraestrutura local, além de uma mudança brusca no modo de vida da comunidade.

É defendida uma alternativa de expansão para atividades de um porto offshore, em uma extensão não muito maior que 4km, já que a viabilização das demais áreas (são José do Norte e seu entorno) acarretaria um alto custo econômico, ambiental e social. Nesse sentido é salientada a ideia de ocupação da Ilha do Terraplino Leste (Fig. 2), área fronteira ao Porto Novo, ocupada atualmente pela Marinha do Brasil, tendo uma área de 920.000 m² que, para alguns atores do setor portuário de Rio Grande, seria uma melhor alternativa para a futura expansão do porto do Rio Grande.



Figura 2. Localização da Ilha do Terraplino.

4.3 PORTO ORGANIZADO E PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO (PDZ)

Para Porto (2011), o porto organizado, no sentido literal, vem a ser uma unidade econômica dentro dos vários segmentos da economia, com suas especificidades, sua abrangência e dependência. Caberia, então, administrar o porto como uma empresa ou indústria, segundo um planejamento estratégico, com estudos aprofundados do mercado no qual a atividade se inseria, de sua potencialidade (atividade), dos fatores de produção, etc. Requer mais do que levar ou trazer mercadorias para as embarcações e exige um ordenamento do espaço portuário, reservando áreas para a proteção e seu crescimento e, mais, implantar funções de comando e controle.

Posteriormente, serão apresentadas opiniões referentes ao significado de Porto Organizado, com base nos depoimentos dos diferentes atores entrevistados, envolvidos no processo de expansão portuária da região em estudo.

“O porto organizado é uma estrutura composta por operadores portuários, terminais portuários, agências de navegação, os próprios trabalhadores portuários, é um conjunto de estruturas composto por prédios, a infraestrutura logística em geral e pessoas e estrutura social, ou seja, uma forma de organizar o porto, uma autoridade portuária, os terminais podem ser públicos ou privados, várias estruturas dialogando entre si, então o porto organizado é uma estrutura complexa, no meu ponto de vista o porto organizado busca viabilizar a operação portuária e ao mesmo tempo unir todos os interesses conflitantes que tem dentro de um porto, interesse econômico, interesse ambiental, interesse político, por que se pararmos para pensar, como já falamos antes, que o porto é o terceiro ou quarto PIB do Estado, imagina o interesse e pressão política que se tem dentro de uma estrutura como essa, os interesses que existem para uma concessão de um determinado local para um estaleiro, para um terminal de containers ou para um graneleiro, para um terminal de celulose ou para que fique uma área de preservação ambiental, então a pressão política e ambiental é muito grande, por que o porto gera renda, o porto gera emprego, o porto gera benefícios sociais e ao mesmo tempo é uma estrutura focada na área logística, então o porto organizado em si é o conjunto dessas estruturas que busca responder uma pergunta bem simples: O que fazer com uma determinada área? Como otimizar o uso dessa área sem ferir o meio

ambiente ou sem que isso cause problemas para a comunidade a nível futuro, a questão da sustentabilidade portuária.”

Entrevistado 9, 2013

“O Porto Organizado é aquela área que, onde inicialmente tem potencial para se desenvolver atividade portuária, não basta querer fazer um porto em qualquer lugar do planeta, tem que ter esse conjunto de características como águas abrigadas, águas tranquilas, águas profundas que possam sustentar a atividade portuária. A partir daí você planeja a ocupação da área e faz a ocupação pensada, organizada para atender a demanda que o mercado internacional exige no transporte de carga. Como eu te disse, o Porto é o elo de ligação entre os mercados consumidores e produtores, para isso existe um Porto, então quando tu tens todas essas condicionantes reunidas em um ponto geográfico, tu precisas ter a organização dessas atividades, aí chega então a figura da autoridade portuária que vai gerir, fazer a gestão do conjunto de atividades dentro dessa área geográfica, a isso podemos determinar área do porto organizado”.

Entrevistado 1, 2012

“O Porto Organizado é aquele que atende à sua função específica que é a questão do comércio exterior, que trabalha com a visão holística na sustentabilidade econômica e ambiental, que trabalha com a relação com os homens e mulheres que exercem atividades nas diversas áreas de produção e operação portuária, é um porto que tem o planejamento calcado na sustentabilidade ambiental e de negócios. O porto Organizado tem fatores que oriundam a sua ação no cuidado dos seus trabalhadores, dos seus operadores e no cuidado com o ambiente que o cerca, então esse porto Organizado tem que trabalhar nessas premissas da vida e dos negócios.”

Entrevistado 4, 2012

“Porto Organizado eu entendo, bom, eu vou falar como funcionária de um estaleiro, para a gente funciona como um condomínio industrial e um apoio logístico, na verdade por que, condomínio industrial significa que a gente está dentro de um porto que já tem uma licença de operação, que já tem certos regramentos, a gente tem muitas vantagens em questão de infraestrutura e etc e a questão do apoio logístico por que a gente recebe

muita peça para montar as plataformas que a gente, obviamente, vá fazer essa vinda por água, chegando no porto, para fazer o desembaço aduaneiro, etc., então é uma grande vantagem para um empreendimento como o estaleiro.”

Entrevistado 8, 2013

O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário – PDZ é a principal variável da equação do desenvolvimento portuário, desenvolvimento esse que não só acontece na atividade que se realiza no porto organizado, mas fisicamente também ao redor dele, nas atividades e áreas adjacentes. O PDZ é elaborado pela Administração Portuária e submetido ao Conselho de Autoridade Portuária – CAP para sua liberação. Sua finalidade é atender e promover a expansão da atividade. O PDZ a essência trata da multiplicação da atividade. É resultado de um estudo em que se considera a situação atual da atividade e um horizonte futuro (PORTO, 2011).

Segundo Martorelli (2008), caracteriza-se o PDZ portuário como uma diretriz da ação estatal sobre a estrutura portuária e se insere no planejamento da administração pública como uma expressão da “política portuária” em um ato administrativo que supera os limites da atividade de mera gestão interna das companhias portuárias ou de interesses locais, pois esse plano objetiva a integração das necessidades do país em matéria de transporte portuário com as realidades presentes e as previstas para a economia nacional, buscando a eficiência e modernização do Porto Organizado, objetivo de política econômica.

“O PDZ é necessidade permanente do Porto, quando eu cheguei aqui, há 30 anos atrás, já existia um armário de planos de desenvolvimento de várias décadas, ou seja, é uma necessidade constante do Porto. Ao longo desses 30 anos, vieram sendo atualizados esses planos de desenvolvimento, hoje o porto do Rio Grande possui um Plano de Desenvolvimento e trabalha na atualização de um outro plano mais recente, inclusive em apoio com a SEP (Secretaria Especial de Portos) e com a Universidade Federal de Santa Catarina, através do seu laboratório de transportes.”

Entrevistado 1, 2012

A seguir, apresenta-se a área do Porto Organizado do Rio Grande (Fig. 3), área proposta para o município de São José do Norte com atividades propostas para futura expansão (Fig. 4) e o PDZ proposto pela SUPRG para a região em maior detalhe (Fig.5):

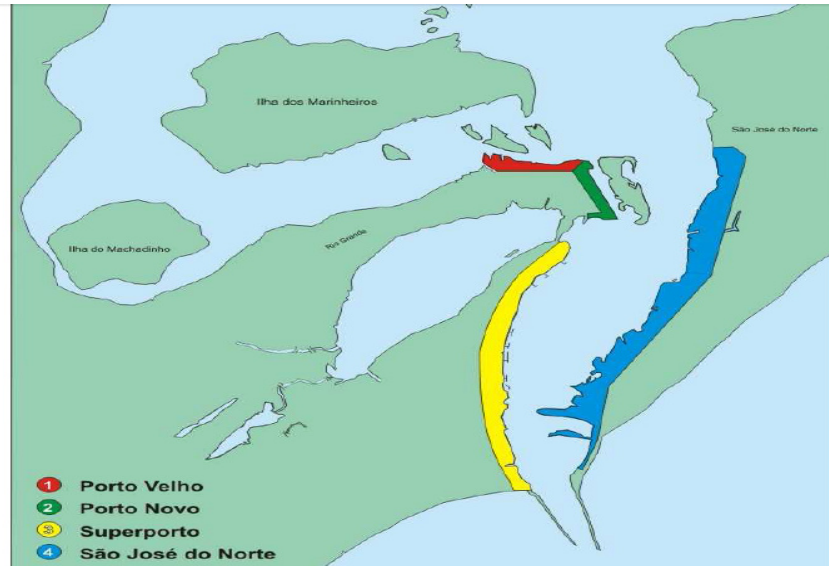


Figura 3. Área do Porto Organizado do Rio Grande (Fonte: SUPRG, 2011)

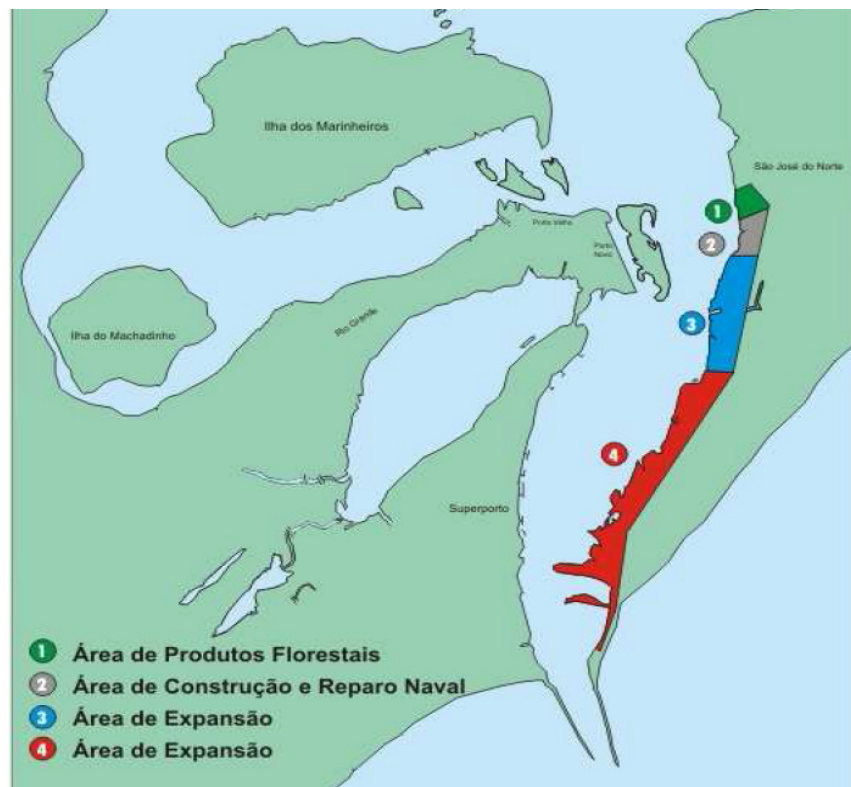


Figura 4. Área de Porto Organizado proposta para São José do Norte (Fonte: SUPRG, 2011)

4.4 GESTÃO AMBIENTAL PORTUÁRIA (GAP)

O êxito no tratamento das questões ambientais em áreas portuárias depende de uma correta ordenação das ações nesses ambientes altamente complexos, devendo terminar com a implantação de um Sistema de Gestão Ambiental, que exige: o estabelecimento de uma política ambiental para os portos; o reconhecimento das interfaces ambientais do porto; o cumprimento da legislação ambiental; a internalização de instrumentos de gestão; a capacidade de pessoal e a estruturação de equipes de gestão e operação para a correta aplicação daqueles instrumentos; e o estudo dos custos ambientais relacionados ao porto (PORTO, 2002).

Ainda para Porto (2002), dentre os diversos aspectos de interveniência da atividade portuária no meio ambiente, a relação entre gestão de zona costeira a cargo do estado e o desenvolvimento da atividade portuária e seu desdobramento em relação aos ambientes urbanos, onde se encontra grande parcela das unidades portuárias brasileiras, deve ser repassada segundo os instrumentos de gestão existentes e a serem implantados, de modo que seja cumprida a legislação para que a sociedade possa ser atendida em suas necessidades básicas, por um sítio portuário não poluente e em harmonia com seu hábitat.

A Gestão Ambiental é um conjunto de programas e práticas administrativas e operacionais voltados à proteção do ambiente e à saúde e segurança de trabalhadores, clientes e comunidade. Apesar da abrangência e importância, e de já ser um diferencial competitivo em vários setores da economia, a Gestão Ambiental ainda é pouco aplicada no sistema portuário brasileiro (porto e retroporto) (KITZMANN, 2010).

Ainda para Kitzmann (2010), o processo de reformas do setor portuário, deflagrado pela Lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630/93), que constituiu o chamado “novo modelo portuário brasileiro”, não contemplou de forma decisiva a questão ambiental, por não considerá-la um fator estratégico. Como consequência, após onze anos de “modernidade”, poucas autoridades portuárias têm unidades ambientais estruturadas, com pessoal e equipamentos próprios e políticas consistentes e continuadas. Da mesma forma, poucas empresas do sistema portuário tratam as questões ambientais no âmbito do planejamento, como uma estratégia de redução de custos e

aumento de lucros. Ao contrário, costumam ser preocupações restritas ao setor jurídico, visando ao cumprimento da exigente legislação ambiental.

Os problemas estruturais e operacionais dos portos brasileiros são motivados, em parte, por insuficiente desenvolvimento tecnológico, suporte inadequado dos modais de transporte, arranjos institucionais (considerando a base legal) inapropriados e processos relativos à gestão do negócio portuário e à gestão ambiental ineficientes.

As dificuldades de gerenciamento ambiental das atividades portuárias expressam as falhas gerais da gestão ambiental no Brasil, hoje acrescidas de desafios que são próprios da realidade da gestão portuária. A política ambiental brasileira se ressentida da falta de uso integrado dos instrumentos de gestão ambiental – o planejamento, o controle (licenciamento e fiscalização), a educação ambiental, o monitoramento e as áreas protegidas. A gestão ambiental está no uso combinado de tais instrumentos e na aplicação isolada de cada um (ASMUS *et al*, 2011).

A gestão ambiental no porto do Rio Grande se dá através da unidade de Divisão de Meio Ambiente, Saúde e Segurança, que tem como responsabilidade as questões que tratam de meio ambiente dentro dos terminais administrados pela SUPRG, bem como as questões de saúde e segurança, que ficam também inseridas no contexto de meio ambiente. É responsável pelos processos de licenciamento ambiental do porto, da parte legal, da parte de educação ambiental, tanto na área do porto propriamente dita como no entorno, através de projetos de educação ambiental realizados com as comunidades dessas áreas, também toda a questão de relação institucional, o Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente (CONDEMA) e o Plano de Auxílio Mútuo com a defesa civil. No que tange aos terminais privados, atua como organizador, através de um conselho de gestão ambiental, onde são discutidos os problemas e soluções comuns. Também é responsável pelo monitoramento do ambiente estuarino.

Para a área de expansão prevista em São José do Norte não há uma unidade da autoridade portuária responsável pela gestão ambiental local, tais questões estão inseridas na SUPRG e, por não haver ainda projetos ou investidores interessados ou mesmo uma exigência legal dos órgãos ambientais competentes, exceto a empresa Estaleiro Brasil (EBR), o porto não está tomando a frente dessas questões e não há um planejamento adequado à gestão ambiental. Os terminais portuários são licenciados pela FEPAM e o porto público pelo IBAMA.

Segundo o Chefe de divisão de meio ambiente do Porto de Rio Grande, o estaleiro, em fase de construção, encontra-se em uma área que é do município, então o porto não tem incumbência, não interfere nos processos.

“O porto começa a interferir quando eles começarem a entrar na linha d’água, quando eles entrem na poligonal, aí a gente pode interferir e fiscalizar. É óbvio que já existe um contato, todas as audiências públicas o porto participou, na questão da remoção das famílias o porto estava intermediando, acabou se retirando porque as negociações ficaram individuais e no momento que individualiza fica difícil a intermediação do porto, mas a gente está acompanhando, mas a fiscalização dentro da área que está agora ou ela é Estadual, da FEPAM ou ela é municipal. No caso da Secretaria Municipal de Meio Ambiente de São José do Norte, que não está estruturada para licenciar, a fiscalização é toda da FEPAM, a gente não faz fiscalização e não acompanha o trabalho.”

Entrevistado 9, 2013

Para a Coordenadora de administração de contratos do EBR, a gestão ambiental dentro do porto organizado é muito pouco integrada, a começar pelo licenciamento do porto ser federal e o dos empreendimentos portuários serem estaduais, uma discrepância, que torna difícil integrar ações que ficam separadas em departamentos distintos. Também salienta que, em uma situação de sinergia, onde se encontram vários empreendimentos de grande porte lado a lado, todos necessitam fazer o mesmo tipo de monitoramento, utilizando uma verba mal aplicada que deveria ser mais bem planejada nas alternativas de gestão.

O sucesso na elaboração de um Sistema de Gestão Ambiental está vinculado a sua arquitetura, isto é, à sua modelagem institucional e organizacional. Para tal, deve ser diferenciado, quanto aos níveis de gerenciamento e competências. O atendimento a essas funções exige que o sistema de gerenciamento possa ser colocado em prática por pessoal treinado e distribuído nas diversas áreas de interface ambiental, o que deve ser feito em cada unidade do complexo portuário sob coordenação da Administração Portuária (PORTO e TEIXEIRA, 2002).

4.5 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE EXPANSÃO

Para uma caracterização da grande área proposta pelo porto do Rio Grande, para futura expansão portuária no município de São José do Norte, RS, foram considerados e classificados os ecossistemas de maior relevância presentes na mesma. Sua análise foi pormenorizada no presente estudo. Foram eles: marismas, dunas, banhados e aglomerados urbanos que serão descritos e demonstrados (Fig. 6) a seguir.

Marismas: são ecossistemas costeiros intermareais dominados por vegetação herbácea (gramas, juncos e ciperáceas), com desenvolvimento anual e perene, providas de estruturas anatômicas e adaptações fisiológicas para suportarem o alagamento e a variação de salinidade. Esta vegetação ocupa áreas protegidas de estuários, baías e lagunas. Esse ecossistema é considerado um dos mais produtivos do mundo, caracterizando-se pela produção de elevadas quantidades de matéria orgânica. As marismas oferecem abrigo e habitats para várias espécies animais (jovens e adultos), sendo muitas de relevante importância econômica para as regiões estuarina e costeira (ADAM, 1993).

Na área estudada, observa-se uma grande concentração de marismas próximas à costa, localizadas na grande área proposta para futura expansão portuária, não sendo encontradas nas demais áreas sugeridas pelo PDZ.

Dunas: As dunas são feições naturais das praias arenosas, as quais recebem contínuos aportes de areias, transportadas pelos ventos predominantes. As feições topográficas formam distintas unidades biotopográficas, as quais associadas aos fatores abióticos criam condições ambientais diversificadas, resultando em uma flora rica em espécies. Embora pouco produtivo, devido ao substrato pobre em nutrientes, constituem habitats para numerosas espécies de insetos, répteis, pequenos mamíferos e locais para nidificação de algumas aves marinhas. Sua complexidade morfológica permite a caracterização de diferentes sub habitats no sentido mar-terra: dunas embrionárias, dunas primárias, secundárias, terciárias e slack úmido. Estes ambientes favorecem a diversidade de vegetação, constituindo-se num sistema único com condições ambientais diversas, onde se desenvolve uma vegetação típica e uma fauna com alguns casos de endemismo. As dunas exercem as funções de preservação da linha de costa, proteção do

lençol freático doce, proteção da áreas de interior contra grandes ressacas, abrigo para diversas espécies da fauna e flora, lazer e recreação. As dunas tiveram uma grande supressão ao longo dos anos com a construção de píers e cais para atracação, sendo encontradas em pontos específicos do estuário (OLIVEIRA, 2009).

A existência de dunas dentro da área estudada é relativamente pequena, distribuídas de forma difusa dentro do perímetro, havendo apenas uma maior incidência na maior área proposta como de futura expansão e estas localizam-se bem próximas à costa e às marismas.

Banhados: são áreas alagadas permanente ou temporariamente, conhecidos na maior parte do país como brejos, são também denominados de pântanos, pantanal, charcos, varjões e alagados, entre outros. É possível identificar algumas características comuns como a presença de água, o acúmulo de material orgânico proveniente da vegetação e a presença de plantas e animais adaptados à vida aquática. Os estudos realizados no Brasil aprofundaram pouco os aspectos conceituais em relação a palavra banhado, que é utilizado principalmente no Rio Grande do Sul, onde os ecossistemas ocupam, ou ocupavam, grandes extensões da zona costeira e também das regiões mais internas (BURGER, 1999).

Foi observada apenas uma incidência de banhado na área estudada. Também localizada na grande área proposta para futura expansão, junto à marismas, não constatando sua existência nas demais áreas.

Aglomerados Urbanos: irá se definir como aglomerado urbano, as áreas identificadas na região em estudo onde pode-se observar atividades antrópicas consolidadas como: residências familiares, atividades comerciais (mercados, lojinhas, etc.), igrejas, atividades agrícolas e pesqueiras, dentre outras.

Os aglomerados urbanos aparecem em manchas, próximos à costa, distribuídos em três das áreas propostas para expansão portuária, não sendo verificados apenas na área que, segundo PDZ proposto pela SUPRG, seria para fins de produtos florestais.

Área de expansão com ecossistemas

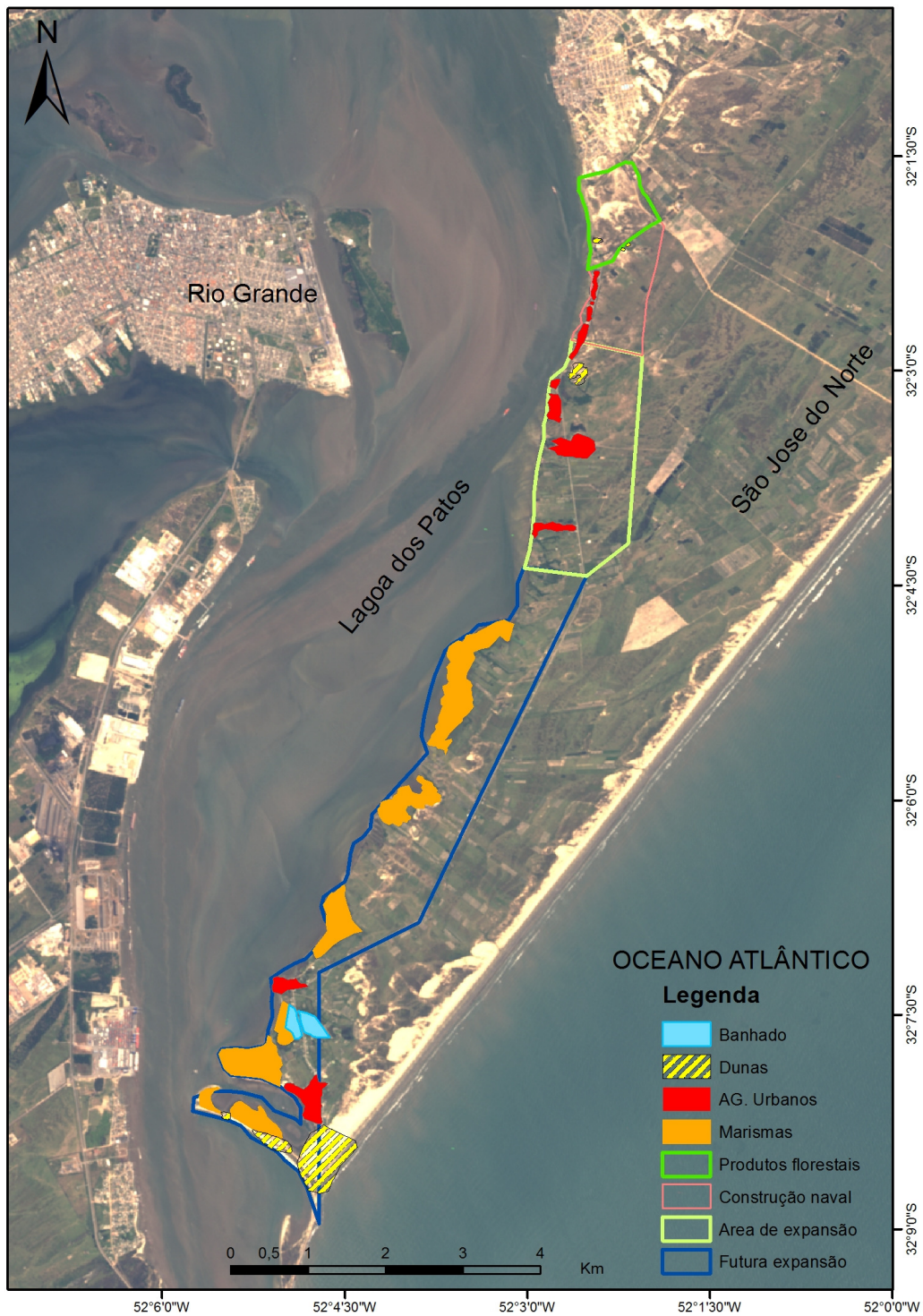


Figura 6. Área proposta pelo PDZ com classificação dos ecossistemas. Elaborada pela autora.

4.6 ESTUDO DE CASO – ESTALEIRO EBR (Estaleiros do Brasil S.A.)

Para fins de exemplificação dos aspectos do presente estudo, considerou-se as informações embasadas no Estudo de Impacto Ambiental (EIA), elaborado pela empresa de engenharia e consultoria ambiental Polar Meio Ambiente, conforme Termo de Referência apresentado, com vistas à obtenção da licença ambiental prévia, exigido pela FEPAM, referente ao licenciamento do Estaleiro a ser implantado em São José do Norte, RS.

O licenciamento é um dos instrumentos de gestão ambiental estabelecidos pela Lei Federal 6.938/81, também conhecida como Lei da Política Nacional do Meio Ambiente.

4.6.1 Descrição do Empreendimento

O Estaleiro EBR será uma unidade de construção de Plataformas, Sondas, Módulos de processos/utilidades/acomodações para plataformas FPSO's (Floating Production Storage and Offloading) e Semi Submersíveis, Navios de apoio para a indústria offshore e outros produtos para a produção de óleo e gás. O empreendimento inclui um dique seco com dois guindastes de 850 toneladas de capacidade de levantamento e um cais extenso o bastante para executar serviços de integração de dois FPSO's simultaneamente.

A expectativa é gerar até 6.000 postos de trabalho direto nos picos de atividade. O Estaleiro EBR vai ser um dos maiores do Brasil, com um consumo de 110.000 toneladas de aço por ano.

A opção pela região de Rio Grande e São José do Norte para a implantação do empreendimento foi determinada devido às características geográficas da região, além de possuir o mais importante dos três Portos Organizados do Estado do Rio Grande do Sul, dotado de características naturais privilegiadas, capaz de atender à navegação de longo curso, que exige elevadas profundidades.

4.6.2 Área Diretamente Afetada (ADA)

4.6.2.1 Meio Físico

Para a delimitação dessa área, foram levadas em consideração as intervenções diretas referentes à instalação do estaleiro, tanto em terra quanto no meio aquático, ficando assim a ADA delimitada pelo terreno onde se localiza o empreendimento, acrescentada da área frontal na Laguna dos Patos, onde serão realizadas intervenções no fundo do canal para adequar a profundidade ao propósito do estaleiro (Fig. 7).

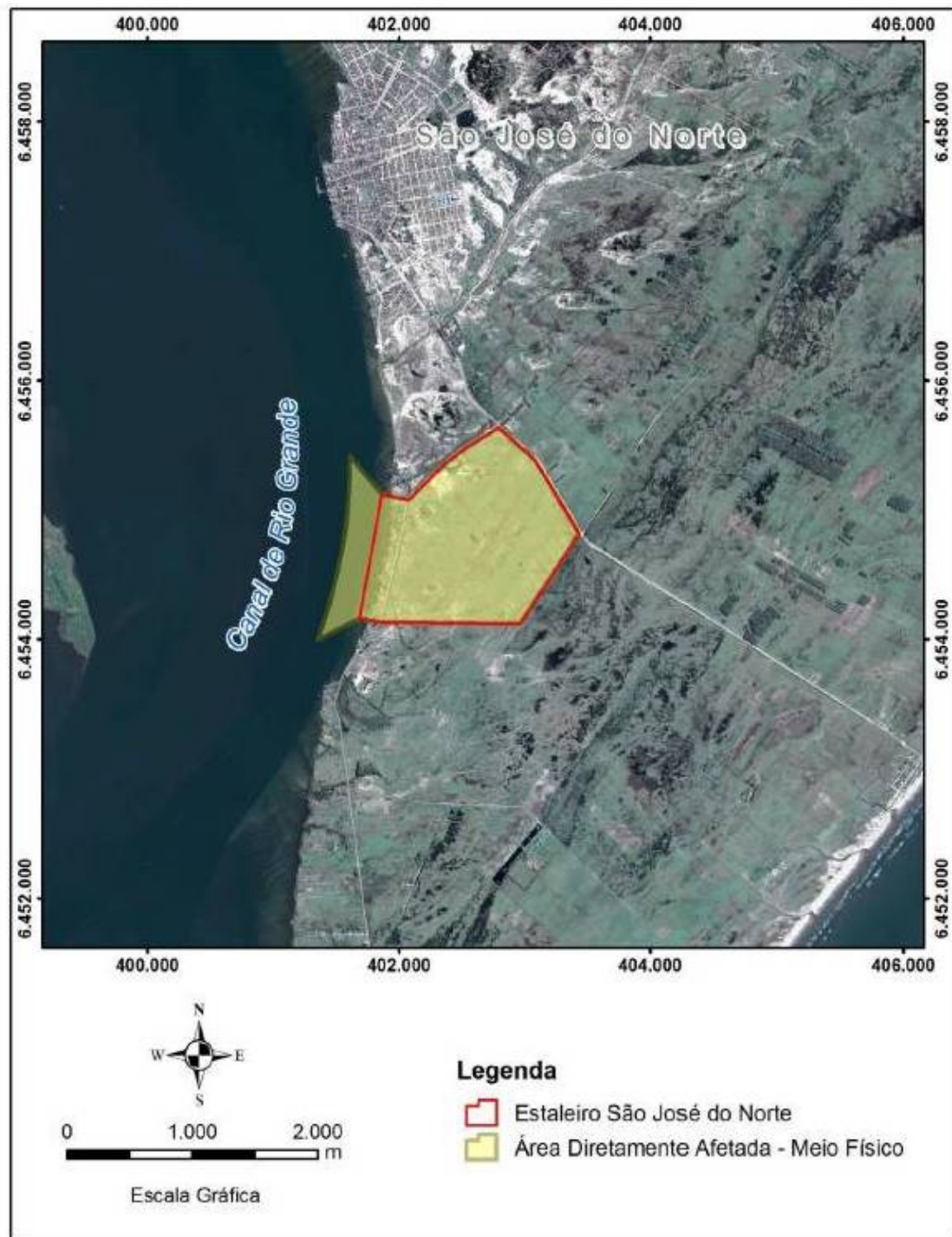


Figura 7. ADA Meio Físico. Fonte: EIA EBR.

4.6.2.2 Meio Biótico

A área diretamente afetada (ADA) pelo empreendimento referente à flora, foi definida como o local do terreno onde haverá a necessidade de remoção da vegetação existente. No que concerne à fauna local, a ADA foi definida como sendo o terreno, nos

meios aquático e terrestre, no qual será construído o empreendimento, da mesma maneira que a análise da ADA para o meio físico (Fig. 8).

Para delimitar a ADA do empreendimento referente ao meio biótico, foi levado em consideração as intervenções diretas referentes à instalação do estaleiro e as relações com a fauna e flora local, tanto em terra quanto no meio aquático, ficando delimitada pelo terreno onde se localiza o empreendimento, acrescentada da área frontal a Laguna dos Patos, onde serão realizadas intervenções no fundo do canal para adequar a profundidade ao propósito do estaleiro.

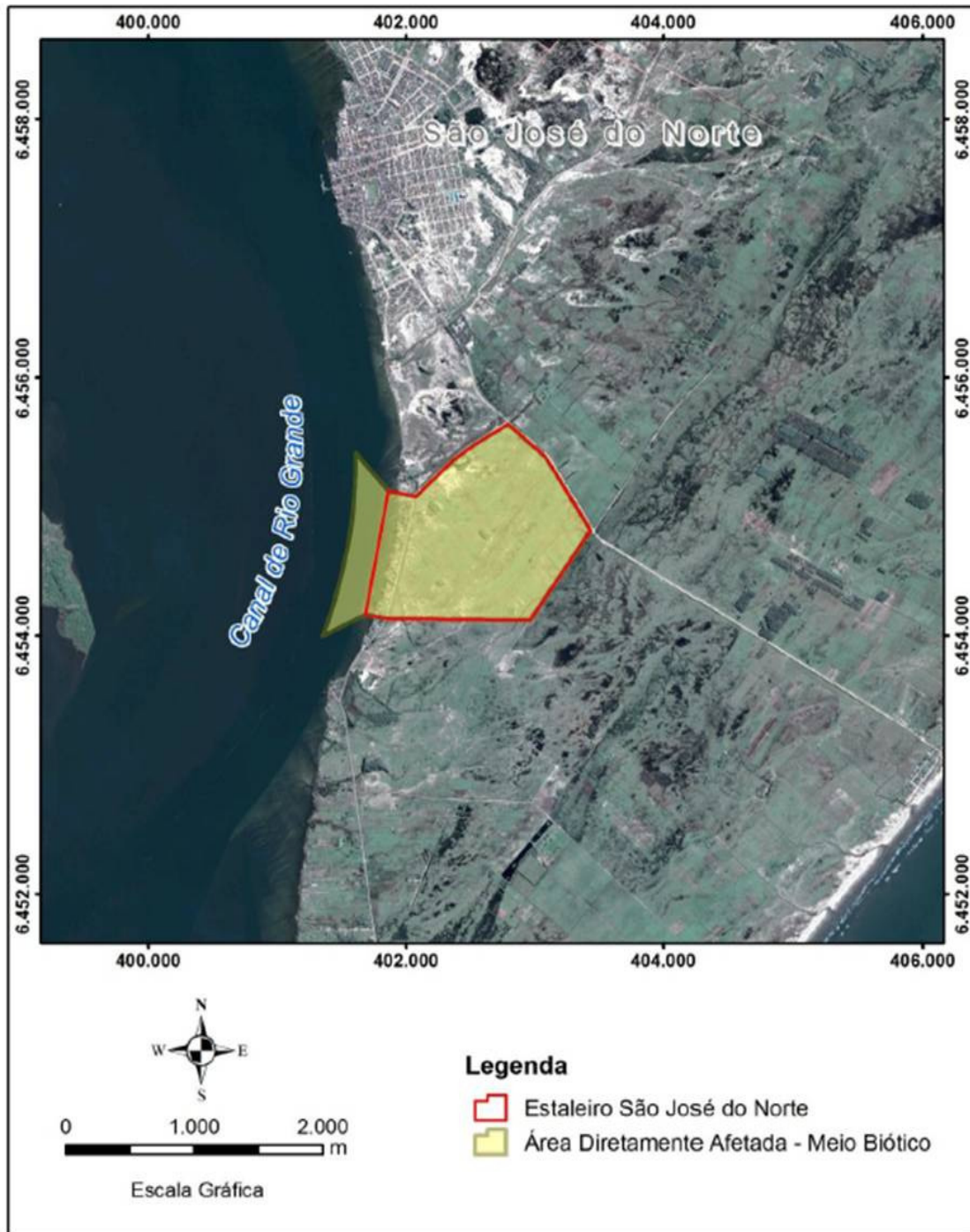


Figura 8. ADA Meio Biótico. Fonte: EIA EBR

4.6.2.3 Meio Socioeconômico

A ADA afetada pelo empreendimento, referente ao meio socioeconômico, foi definida como o local onde haverá a necessidade de remoção da população atualmente residente. Dessa forma, contempla-se na ADA, as ocupações humanas inseridas na área pretendida para a instalação do estaleiro.

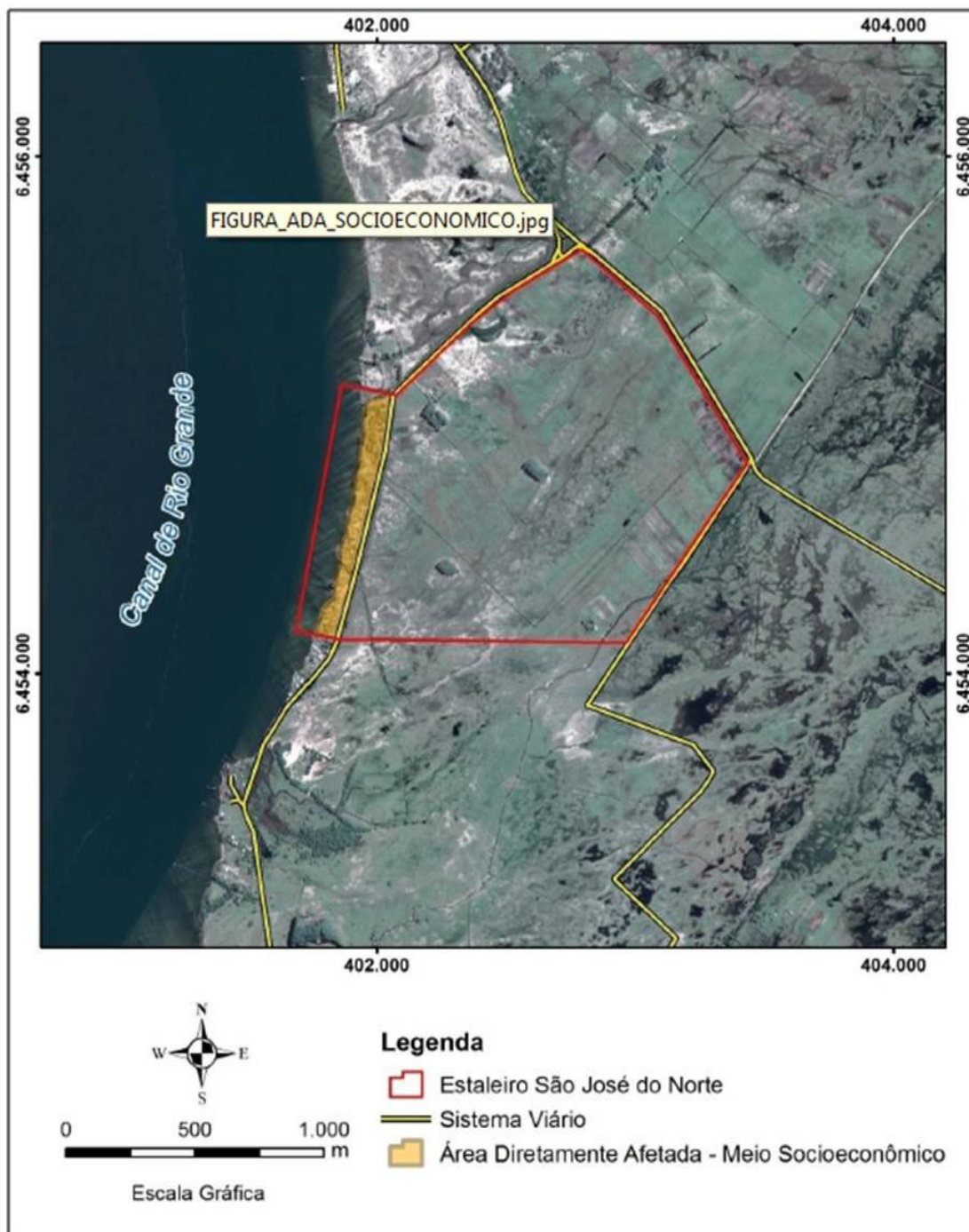


Figura 9. ADA Meio Socioeconômico. Fonte: EIA EBR

4.6.3 Área de Influência Direta (AID)

4.6.3.1 Meio Físico

Para a delimitação e definição da AID do meio físico, considerou-se que os impactos ocorrerão tanto na porção onde o Estaleiro São José do Norte será instalado, como em parte da Laguna dos Patos, a partir dos Molhes, até as regiões próximas ao Saco do Medanha e Ilha dos Marinheiros (Fig. 10).

A extensão da área é justificada pelo tipo do empreendimento e sua localização, considerando a porção aquosa que poderá sofrer os potenciais impactos. Esses impactos poderão ocorrer devido à instalação de elementos portuários do empreendimento e à necessidade de eventuais dragagens. Também foram levados em consideração os processos relacionados ao transporte de sedimentos durante a implantação do empreendimento e os potenciais impactos ambientais associados à sua dispersão na coluna d'água, associados à hidrodinâmica do local caracterizada por diferentes intensidades e direções d'água (vazante e enchente).

As áreas em continente foram delimitadas pela necessidade desses locais para mobilização de material e inserção de maquinários necessários à obra, fixando a AID delimitada à área destinada à obra acrescida de um *Buffer* de 500 m. A AID continental também irá abranger uma porção de uma rede de drenagem a leste e sudeste que se estende a sul do empreendimento. Nesse local, encontrasse um corpo hídrico que por sua vez, deságua junto à Laguna dos Patos, distante aproximadamente 1 km do mesmo.

A AID compreendida no canal foi delimitada a partir dos processos que poderão ocorrer nas áreas com domínio marinho e na transição entre os processos oceânicos e as áreas de domínio lagunar-fluvial, sendo o limite para a AID no meio aquático delimitado a partir dessas considerações.

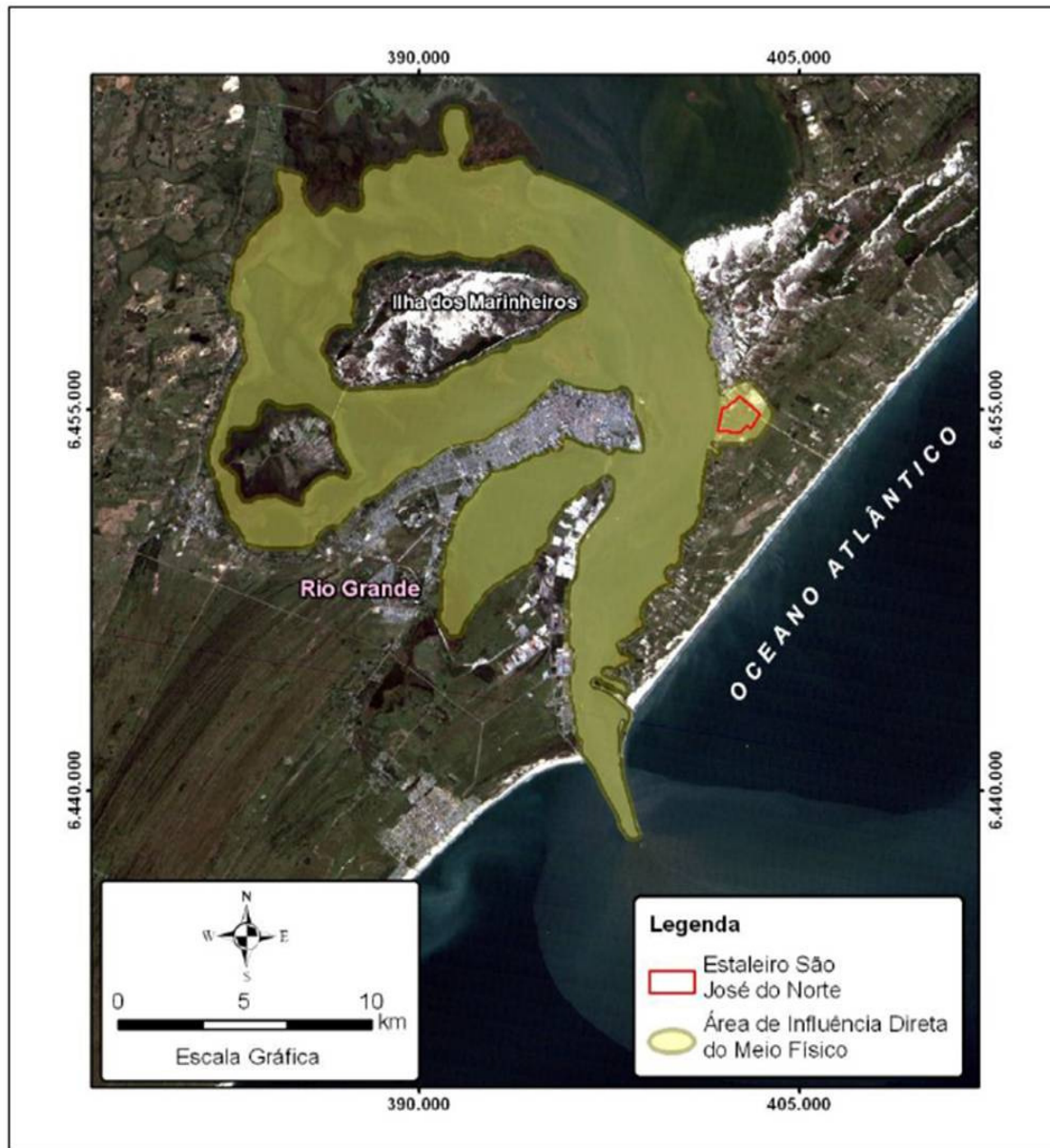


Figura 10. AID Meio Físico. Fonte: EIA EBR

4.6.3.2 Meio Biótico

Para a definição dos limites da AID do meio biótico foram levados em consideração os potenciais impactos diretos provenientes das atividades de instalação e construção do estaleiro, como por exemplo: supressão vegetal, terraplanagem, dragagem, movimentação de cargas e materiais, entre outras (Fig. 11).

Dessa forma, a AID definida engloba a área total do empreendimento, acrescida em um *buffer* de 3 km em todo entorno terrestre. Além da área continental, o trecho inicial pertencente à Laguna dos Patos e o Saco da Mangueira fazem parte da AID.

A área estuarina lagunar, tem início nos Molhes de Rio Grande, se estendendo até a região do estreito entre a Ilha da Torotama e o município de São José do Norte, a montante da Ilha dos Marinheiros, incluindo as ilhas presentes nesse trecho lagunar.

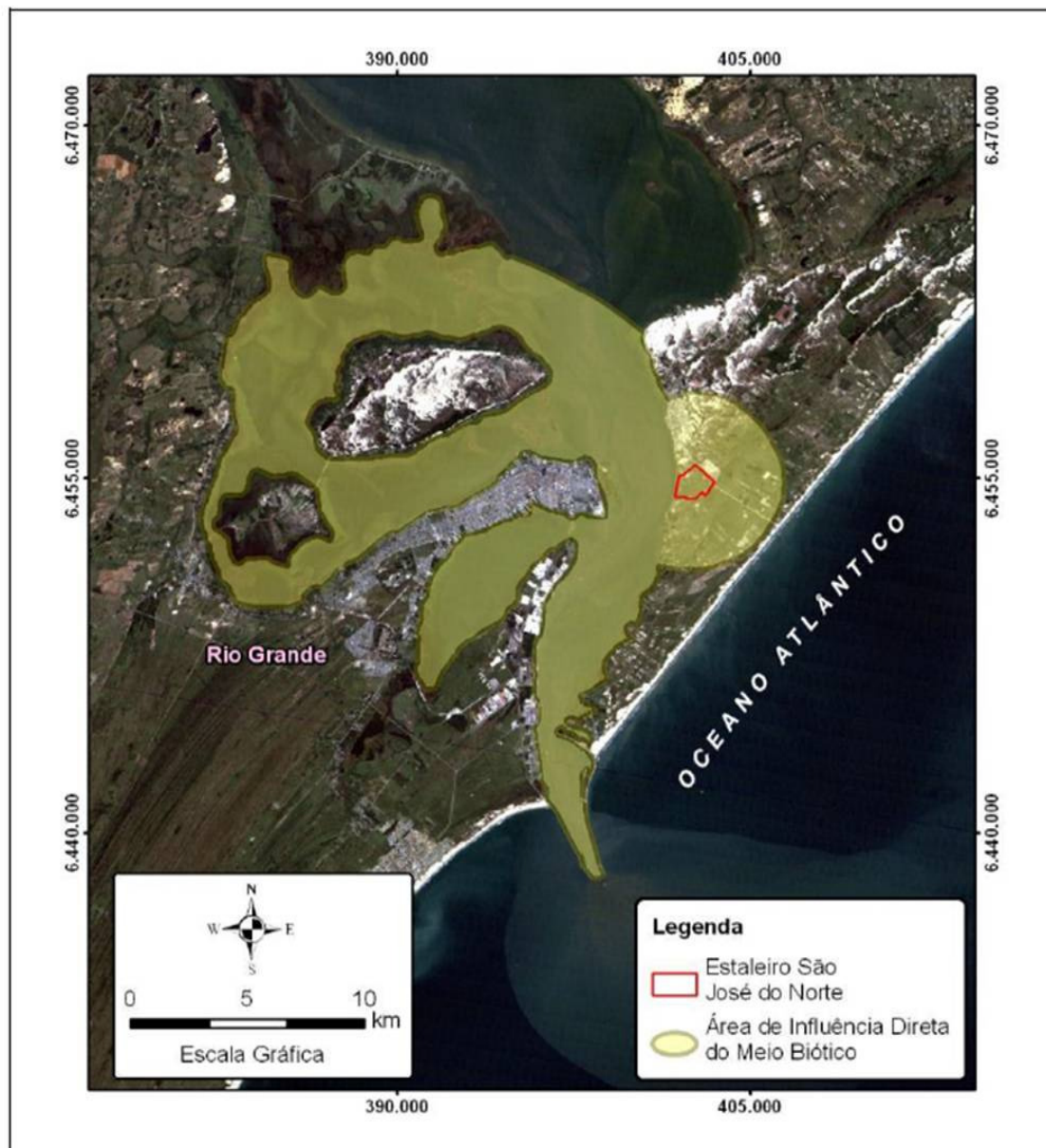


Figura 11. AID Meio Biótico. Fonte: EIA EBR

4.6.3.3 Meio Socioeconômico

A AID considerada para o empreendimento em questão, compreende os municípios de São José do Norte e Rio Grande, a partir do entendimento que esses municípios serão os maiores influenciados pelo estaleiro EBR. Essa perspectiva justifica-se pelos possíveis impactos econômicos e sociais advindos da criação de novas oportunidades de emprego e renda, do incremento na arrecadação de tributos, nos efeitos na circulação e acessibilidade nas vias de acesso ao local do empreendimento, bem como pela possibilidade de atração de novos fluxos migratórios que, por consequência, pressionarão os serviços oferecidos atualmente (Fig. 12).

Entre os aspectos relevantes para a escolha da área de influência, destaca-se o incremento no fluxo de pessoas gerado na fase de instalação e operação do estaleiro. Esse adicional irá influenciar diretamente o cotidiano da população residente, principalmente de São José do Norte, município pacato de 25.523 habitantes (IBGE, Censo Demográfico, 2010), em virtude do aumento na procura por todo o tipo de serviços, atualmente, já escassos. Entre essas pressões por demandas, destacam-se os serviços de água, energia elétrica, segurança, saúde, educação, telefonia, saneamento, transporte, comércio em geral, hospedagem, alimentação, mão de obra qualificada, entre outros.

Já no caso de Rio Grande, convém salientar que o município, dada a proximidade geográfica com São José do Norte, caracteriza-se por ser o principal centro de oferta e produtos, serviços e emprego para a população nortense. Entre outras palavras, São José do Norte, comporta-se hoje em dia como um bairro de Rio Grande, porém sem acesso rodoviário. Portanto, visto um cenário de pouca oferta de produtos do lado nortense, Rio Grande, pelo menos em curto prazo, deverá absorver parte considerável do impacto do empreendimento em estudo, sejam eles positivos ou negativos.



Figura 12. AID Meio socioeconômico. Fonte: EIA EBR

4.6.4 Área de Influência Indireta (AII)

4.6.4.1 Meio Físico

A AII do meio físico, definida como aquela real ou potencialmente sujeita aos impactos indiretos da implantação e operação do empreendimento, foi delimitada com base na dinâmica do ecossistema estuarino da Laguna dos Patos, que pode sofrer alterações indiretas do ponto de vista físico a partir da instalação do empreendimento (Fig. 13).

Na parte continental a área delimitada abrange a parte baixa da Laguna dos Patos (Molhes de Rio Grande até o estreito formado entre a foz da Laguna Pequena). Soma-se também, os municípios compreendidos entre Capivari do Sul e São José do Norte a qual a BR 101 está inserida (Tavares, Mostardas e Palmares do Sul). Essas apenas a área compreendida pela faixa de domínio da referida estrada. Essas áreas foram delimitadas em função de um provável incremento do fluxo de veículos nas vias de acesso à São José do Norte, em especial a BR 101. Atualmente, a rodovia referida apresenta um baixo fluxo de veículos.

A delimitação proposta busca englobar de maneira adequada a maior parte dos potenciais impactos indiretos relacionados ao meio físico, quando da implantação e operação do empreendimento.

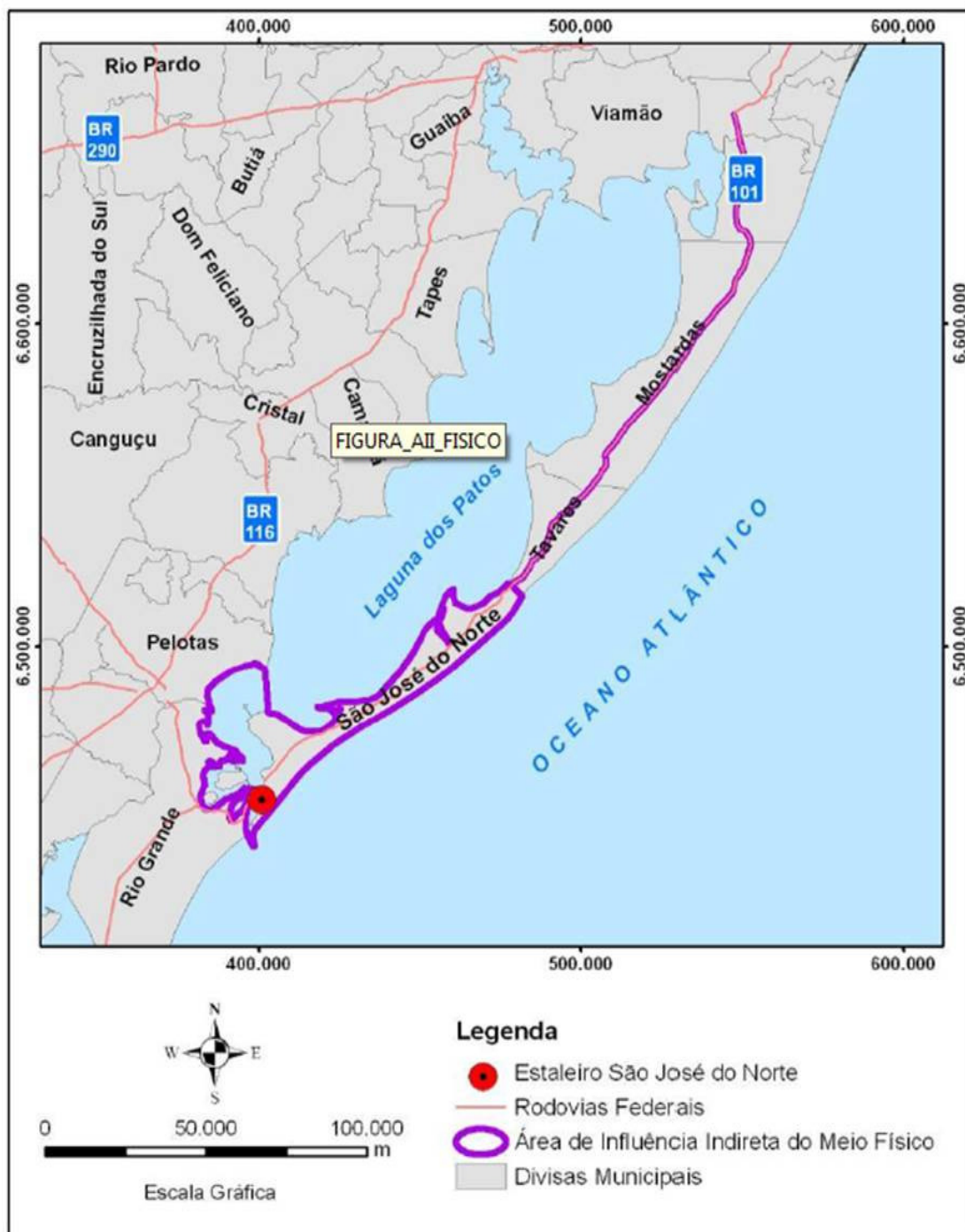


Figura 13. AII Meio Físico. Fonte: EIA EBR

4.6.4.2 Meio Biótico

A definição da AII para o meio biótico levou em consideração os aspectos dinâmicos dos ecossistemas na região e áreas onde a biota local estará sujeita indiretamente aos impactos oriundos das atividades de instalação e operação do

estaleiro. Os critérios utilizados para a definição da AII foram os seguintes: áreas de movimentação potencial dos animais esperados para a região; áreas passíveis de recolonização pelas espécies afugentadas da AID; a dinâmica hídrica do baixo estuário da Laguna dos Patos e as conexões deste com corpos d'água; a presença de corpos d'água diretamente conectados à AID, sua rede de drenagem e relações ecológicas; aumento do fluxo de veículos nas vias de acesso à São José do Norte, em especial BR 101 e sistemas ecológicos de interesse associados a BR 101 (Fig. 14).

Assim, a AII para o meio biótico, é definida pela parte baixa da Laguna dos Patos (Molhe de Rio Grande até o estreito formado entre a foz da Laguna Pequena e o município de São José do Norte, incluídas as ilhas existentes neste trecho Lagunar até o limite da Ilha Mal. Deodoro), municípios percorridos pela BR 101 a partir de Capivari do Sul até São José do Norte e áreas de interesse ambiental ocorrentes nesse trecho (como, por exemplo, a Lagoa dos Peixes).

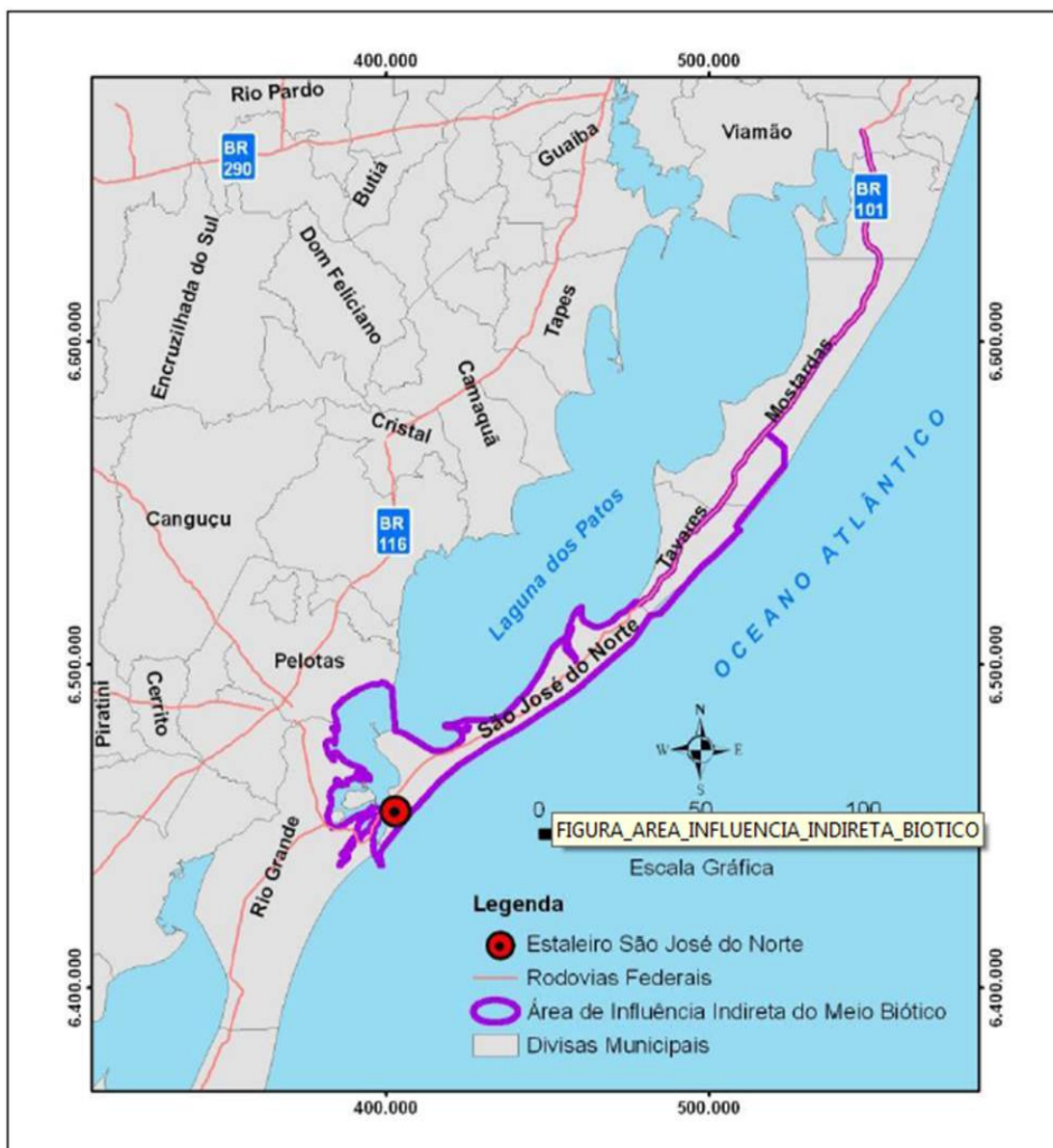


Figura 14. AII Meio Biótico. Fonte: EIA EBR

4.6.4.3 Meio Socioeconômico

Para os estudos relativos ao meio socioeconômico, foram definidos como área de influência indireta os municípios de Pelotas, Capivari do Sul, Palmares do Sul, Mostardas e Tavares. Esses municípios foram determinados e função das diferentes relações que mantêm com o município de São José do Norte, que podem ser influenciadas de alguma forma pela implantação do empreendimento (Fig. 15).

Pelotas, considerado o município polo de comércio e serviços da região sul do estado, é, por essa razão, procurado por habitantes de municípios próximos. Dado esse cenário, tanto na fase de instalação como de operação do empreendimento, deverá surgir um incremento na demanda por produtos e serviços de todo o tipo no município. Visando a suprir essa demanda não atendida, Pelotas deverá incrementar a oferta, o que proporcionará a geração de empregos e tributos no município. É importante ainda lembrar que, em função de sua população, 327.778 habitantes (IBGE Censo Demográfico, 2010) e a qualidade da mão de obra, visto a existência de instituições de ensino de boa qualidade, Pelotas poderá ser um dos principais prestadores de mão de obra para o empreendimento.

Em relação aos municípios de Capivari do Sul, Palmares do Sul, Mostardas e Tavares, estes constam como AII, principalmente em função de uma característica que é comum a todos, são municípios localizados na margem da BR 101, no trecho denominado “Estrada do Inferno”. O percurso de, aproximadamente, 280 km, compreendido entre Capivari do Sul e São José do Norte, até meados da última década apresentava condições precárias, inclusive se a presença de asfalto.

Atualmente, a BR 101 apresenta alguns percursos sem manutenção adequada, com registro de buracos, porém sua quase totalidade está asfaltada. Outro aspecto a considerar diz respeito à ausência de inúmeros pedágios, diferentemente da BR 116, entre Porto Alegre e Rio Grande. Portanto, o trecho deverá ser um atrativo ao deslocamento tanto de prestadores de serviços como de insumos necessários ao abastecimento do estaleiro. Esses municípios também serão, possivelmente, pontos de parada de viajantes com destino à São José do Norte, bem como ofertantes de inúmeros produtos, tais como combustíveis, alimentação, turismo, entre outros; às pessoas que se deslocam até o empreendimento, além da oferta de mão de obra a exemplo do município de Pelotas.

Por tratar-se de um empreendimento de tamanho porte, muitas serão as interferências causadas tanto na ADA, quanto na AID e também na AII, ou seja, tais interferências abrangerão uma grande parte da região sul do Rio Grande do Sul, portanto, se faz necessária uma análise de tais interferências e dos possíveis impactos que a chegada do estaleiro EBR ocasionará para tal região. Tais aspectos serão discutidos logo a seguir.

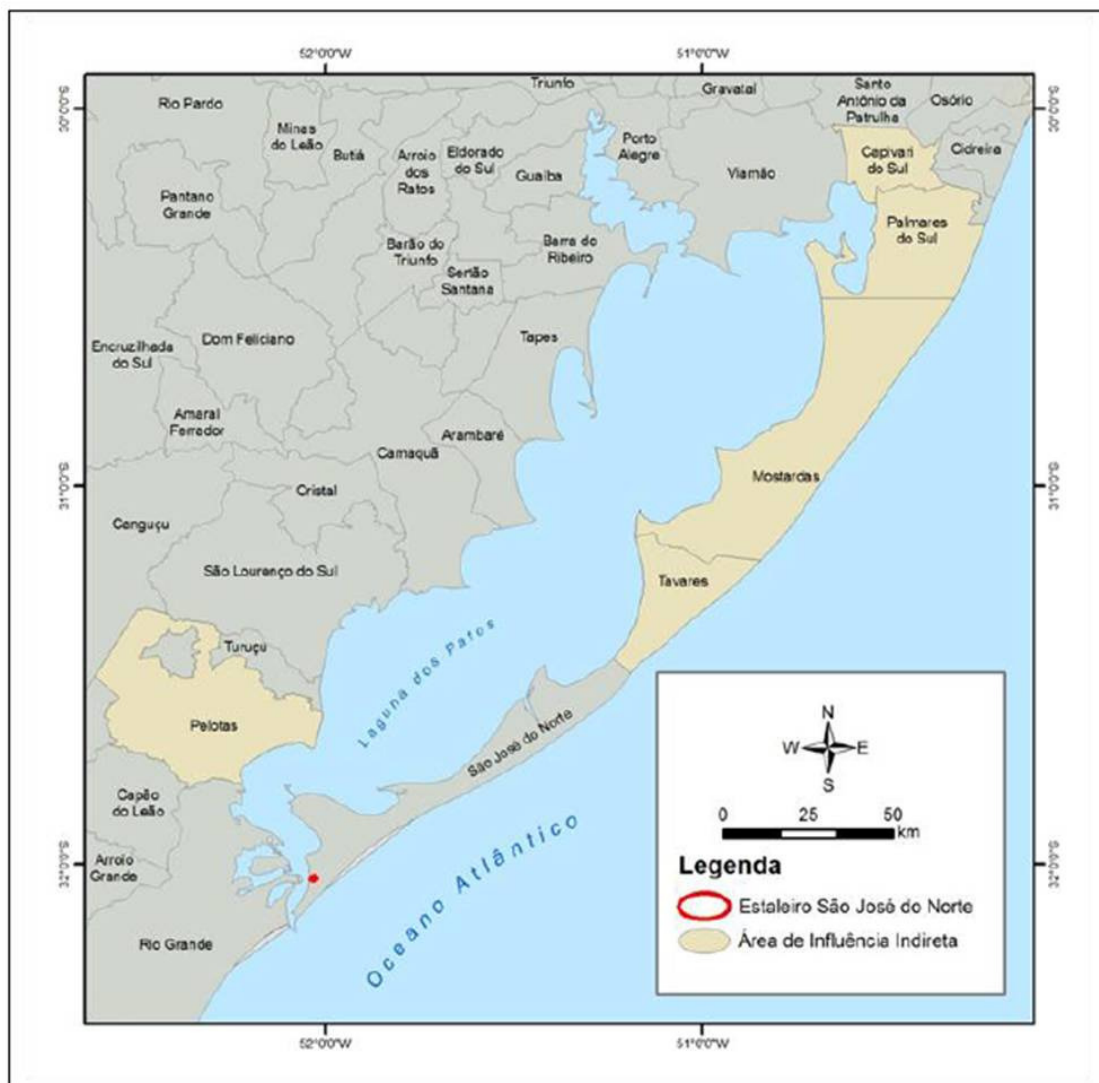


Figura 15. AII Meio Socioeconômico. Fonte: EIA EBR

4.7 AVALIAÇÃO SISTÊMICA DOS POTENCIAIS IMPACTOS REFERENTES À EXPANSÃO PORTUÁRIA (NA ÁREA PORTUÁRIA ORGANIZADA) DO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO NORTE - RS

A escolha da análise através de uma visão sistêmica, deu-se por estarmos tratando de uma área que pode ser considerada uma unidade ambiental com componentes integrados. Considerou-se uma faixa (um limite), São José do Norte, como sendo um sistema limitado que tem componentes que se integram com características ecológicas, econômicas e sociais – por isso análise (visão) sistêmica – conjunto de algo que está em um espaço definido.

Para tal avaliação, a fim de sintetizar as informações adquiridas, foram considerados apenas os impactos relacionados no EIA, de alta magnitude e alta e média significância nas diferentes etapas do empreendimento Estaleiro EBR, já que este é o que há de concreto no processo de expansão portuária para o município de São José do Norte, dispostos nas fases de planejamento, instalação e operação do mesmo e dentro destas, relacionados com os meios socioeconômico, físico e biótico da área em estudo e estarão dispostos nos quadros abaixo.

QUADRO DA AVALIAÇÃO QUALITATIVA DOS IMPACTOS AMBIENTAIS - MEIO SOCIOECONÔMICO - FASE DE PLANEJAMENTO

IMPACTOS AMBIENTAIS	NATUREZA (POSITIVO OU NEGATIVO)	FORMA DE OCORRÊNCIA		DURAÇÃO	REVERSI- BILIDADE	ABRANGÊNCIA	É SINÉRGICO ?	SINERGIA		IMPACTO	MAGNITUDE	SIGNIFICANCIA	MEDIDAS PROPOSTAS
		DIRETO/ INDIRETO	QUEM CAUSA? (ATIVIDADES TRANSFORMADORAS /OUTROS IMPACTOS)					(PERMANENTE OU TEMPORÁRIO)	(PONTUAL OU DIFUSO)		COM QUEM?	POTENCIALIZADO	
Geração de expectativa na população	Positivo	Direto	Atividades transformadoras: Estudos Preliminares de campo	Temporário	Reversível	Difuso	Não	-	-	-	Alta	Média	- Criação de um canal de comunicação com a população, visando esclarecer e informar esta.
Geração e aumento de conhecimento sobre a região	Positivo	Direto	Atividades transformadoras: Estudos preliminares de campo	Permanente	Irreversível	Pontual	Não	-	-	-	Alta	Média	- Manutenção dos estudos de campo durante a instalação e operação do empreendimento; - Disponibilizar à comunidade os dados relevantes por ventura obtidos.
Expectativa dos moradores do entorno quanto a realocação	Positivo	Indireto	Impacto Ambiental: Geração de expectativa na população	Temporário	Reversível	Pontual	Não	-	-	-	Alta	Média	- Tendo por objetivo o esclarecimento de possíveis dúvidas, deverá ser criado um canal de comunicação entre representantes da EBR/Governo do Estado do Rio Grande do Sul/Prefeitura Municipal de São José do Norte e os moradores a serem realocados; - Reintegração de posse área da União ERGS.

QUADRO DA AVALIAÇÃO QUALITATIVA DOS IMPACTOS AMBIENTAIS - MEIO SOCIOECONÔMICO - FASE DE INSTALAÇÃO

IMPACTOS AMBIENTAIS	NATUREZA (POSITIVO OU NEGATIVO)	FORMA DE OCORRÊNCIA		DURAÇÃO	REVERSI- BILIDADE	ABRANGÊNCIA	É SINÉRGICO ?	SINERGIA COM QUEM?	IMPACTO POTENCIALIZADO	MAGNITUDE BAIXA MÉDIA OU ALTA	SIGNIFICANCIA BAIXA MÉDIA OU ALTA	MEDIDAS PROPOSTAS
		DIRETO/ INDIRETO	QUEM CAUSA? (ATIVIDADES TRANSFORMADORAS /OUTROS IMPACTOS)									
Geração e aumento de conhecimento sobre a região	Positivo	Direto	Atividades transformadoras: Estudos de campo	Permanente	Reversível	Pontual	Não	-	-	Alta	Média	- Publicar dados relevantes que por ventura venham a ser obtidos; - Manutenção dos estudos de campo durante a instalação do empreendimento.
Aumento da renda local	Positivo	Direto / Indireto	Atividades transformadoras: - Mobilização da mão de obra; - Obtenção de materiais de construção Impacto Ambiental: - Aumento da oferta de postos de trabalho: geração de empregos diretos e indiretos; - Aumento na demanda por bens e serviços.	Temporário	Reversível	Difuso	Sim	Aumento do nível de preços	Aumento da receita tributária	Alta	Média	- Quando possível, deve-se proceder com a contratação de trabalhadores, produtos e serviços locais, visando a maximização do aumento de arrecadação dos tributos na AID; - Criar uma ferramenta de divulgação das oportunidades para a comunidade; - Em caso da necessidade de contratações emergenciais ou mais qualificadas do que as encontradas na AID, deve-se privilegiar a mão de obra da AII.
Aumento da circulação nas vias rodoviárias de acesso ao empreendimento	Negativo	Direto / Indireto	Atividades Transformadoras: - Movimentação de maquinários e veículos de transporte; - Mobilização da mão de obra. Impacto Ambiental: Aumento da oferta de postos de trabalho: geração de empregos diretos e indiretos; - Incremento na migração.	Temporário	Reversível	Difuso	Sim	- Afugento da fauna; Incremento na migração.	- Atropelamentos	Alta	Média	- Implementação de um projeto de sinalização temporária, a ser mantida durante todo período de obras na ligação viária entre a zona urbana de São José do Norte e a área do empreendimento; - Qualificação e treinamento de toda a mão de obra envolvida com transporte de materiais, equipamentos e pessoas; - Monitoramento dos

atropelamentos da fauna silvestre e ações de sensibilização da comunidade e trabalhadores em relação a essa problemática;
 - Comunicação da rotina de trabalho (cronograma de atividades) à comunidade local;
 - Criação de via alternativa para o trânsito de veículos pesados, evitando a circulação no centro histórico.

Realocação dos moradores	Negativo	Direto	Atividades Transformadoras: - Implantação do canteiro de obras; - Supressão da vegetação e limpeza do terreno; - Serviços de terraplanagem; - Construção de edificações; - Operação do canteiro de obras; - Execução de pavimentação interna e acessos; - Operações de dragagem do canal; - Escavação e construção do dique seco; - Serviços inerentes à construção do cais de atracação.	Permanente	Irreversível	Pontual	Não	-	-	Alta	Média	- Estabelecer junto ao poder público municipal acordo de cooperação para a realocação pacífica dos moradores da área.
--------------------------	----------	--------	--	------------	--------------	---------	-----	---	---	------	-------	---

QUADRO DA AVALIAÇÃO QUALITATIVA DOS IMPACTOS AMBIENTAIS - MEIO BIÓTICO - FASE DE INSTALAÇÃO

IMPACTOS AMBIENTAIS	NATUREZA (POSITIVO OU NEGATIVO)	FORMA DE OCORRÊNCIA		DURAÇÃO	REVERSI- BILIDADE	ABRANGÊNCIA	É SINÉRGICO ?	SINERGIA COM QUEM?	IMPACTO POTENCIALIZADO	MAGNITUDE	SIGNIFICANCIA	MEDIDAS PROPOSTAS
		DIRETO/ INDIRETO	QUEM CAUSA? (ATIVIDADES TRANSFORMADORAS /OUTROS IMPACTOS)							BAIXA MÉDIA OU ALTA	BAIXA MÉDIA OU ALTA	
Introdução de espécies exóticas	Negativo	Direto/ Indireto	Atividades Transformadoras: -Movimentação de maquinários e veículos de transporte; - Operações de logística marinha. Impacto Ambiental: -Incremento da migração.	Permanente	Irreversível	Difuso	Sim		-Alteração da cobertura vegetal; -Influência das atividades construtivas nos ecossistemas da AID; -Alteração da biota aquática; -Perda e fragmentação de habitat; Atropelamento e afugentamento da fauna; -Incremento da migração.	Alta	Alta	-Implantação do Programa Ambiental para construção; -Implementação de ações, diretrizes e recomendações derivadas do programa de Monitoramento da Fauna; -Implementação de ações, diretrizes e recomendações derivadas do Programa de Monitoramento da Qualidade da água; -Através do Programa de Educação Ambiental, estimular a percepção dos trabalhadores sobre a importância da preservação ambiental, além de orientar seus hábitos de forma a minimizar os impactos sobre os recursos naturais na área do empreendimento; -Coleta seletiva e a correta destinação do lixo doméstico durante a instalação e operação do empreendimento, evitando acúmulos e exposição de resíduos por longos períodos; -Restringir o plantio a espécies nativas do ambiente em questão, para que não ocorra a invasão de indivíduos exóticos na área do empreendimento, evitando o desequilíbrio ambiental; -Fiscalização das embarcações; -Fiscalização contra caça aos predadores silvestres, principais agentes controladores de invasores; -Implantação do programa de Comunicação Social, visando divulgar as ações dos programas ambientais

Diminuição da Variabilidade Genética e da Biodiversidade	Negativo	Indireto	Impactos Ambientais: -Alteração da cobertura vegetal; -Influência das atividades construtivas; -Alteração da biota aquática; -Perda e fragmentação de habitat; -Atropelamento da fauna silvestre; -afugentamento da fauna silvestre; -Aumento da caça, pesca e tráfico de animais silvestres; -Introdução de espécies exóticas; -Incremento da migração.	Permanente	Irreversível	Difuso	Não	-	-	Alta	Alta	-Tendo em vista que este impacto é causado pelos impactos citados anteriormente, recomenda-se a aplicação de todas as medidas já citadas. -Implantação do Programa de Compensação Ambiental.
--	----------	----------	---	------------	--------------	--------	-----	---	---	------	------	---

QUADRO DA AVALIAÇÃO QUALITATIVA DOS IMPACTOS AMBIENTAIS - MEIO FÍSICO - FASE DE INSTALAÇÃO

IMPACTOS AMBIENTAIS	NATUREZA (POSITIVO OU NEGATIVO)	FORMA DE OCORRÊNCIA		DURAÇÃO	REVERSI- BILIDADE	ABRANGÊNCIA	É SINÉRGICO ?	SINERGIA COM QUEM?	IMPACTO POTENCIALIZADO	MAGNITUDE BAIXA MÉDIA OU ALTA	SIGNIFICANCIA BAIXA MÉDIA OU ALTA	MEDIDAS PROPOSTAS
		DIRETO/ INDIRETO	QUEM CAUSA? (ATIVIDADES TRANSFORMADORAS /OUTROS IMPACTOS)									
Alteração do fluxo de escoamento	Negativo	Direto	Atividades transformadoras: -Implantação do canteiro de obras; -Supressão da vegetação e limpeza do terreno; -Serviços de aterro e terraplanagem; -Execução de pavimentação interna e acessos; -Serviços inerentes à construção do cais; -Operação do canteiro de obras.	Permanente	Irreversível	Pontual	Sim	Surgimento de processos erosivos e carreamento de sólidos; Contaminação potencial do solo.	Alteração na qualidade das águas superficiais; Alteração da qualidade das águas subterrâneas.	Alta	Alta	-Se possível, promover o recobrimento de vegetação ou proteção de áreas; -Instalar drenos nas áreas contíguas ao empreendimento para evitar processos erosivos; -Evitar a exposição prolongada de solo desprotegido, compactado ou não; -Execução de um sistema de drenagem pluvial para a fase de obras do empreendimento; -As bocas de lobo e caixas de inspeção deverão ter manutenção periódica e preventiva, a fim de evitar o transbordamento e caso de assoreamento.

QUADRO DA AVALIAÇÃO QUALITATIVA DOS IMPACTOS AMBIENTAIS - MEIO SOCIOECONÔMICO - FASE DE OPERAÇÃO

IMPACTOS AMBIENTAIS	NATUREZA (POSITIVO OU NEGATIVO)	FORMA DE OCORRÊNCIA		DURAÇÃO	REVERSI- BILIDADE	ABRANGÊNCIA	É SINÉRGICO ?	SINERGIA COM QUEM?	IMPACTO POTENCIALIZADO	MAGNITUDE	SIGNIFICANCIA	MEDIDAS PROPOSTAS	
		DIRETO/ INDIRETO	QUEM CAUSA? (ATIVIDADES TRANSFORMADORAS /OUTROS IMPACTOS)							BAIXA MÉDIA OU ALTA	BAIXA MÉDIA OU ALTA		
Incremento na migração	Negativo	Direto/ Indireto	Atividades transformadoras: Mobilização de mão de obra. Impactos ambientais: Aumento da oferta de postos de trabalho: geração de empregos diretos e indiretos; Consolidação da indústria naval no Porto do Rio Grande.	Temporário	Reversível	Difuso	Sim		Alteração da cobertura vegetal; Influência das atividades construtivas nos ecossistemas da AID; Alteração da biota aquática; Perda e fragmentação de habitat; Aumento da fauna silvestre; Introdução de espécies exóticas; Aumento da demanda por serviços de educação; Aumento da demanda por serviços de saúde; Aumento da demanda por serviços de abastecimento de água e esgoto; Aumento da demanda por serviços de gerenciamento de resíduos; Aumento da demanda por serviços de segurança; Aumento da demanda por serviços de comunicação; Aumento da demanda por serviços de transporte público local.	Diminuição da variabilidade genética e da biodiversidade; Aumento da caça, pesca e tráfico de animais silvestres; Incremento da receita tributária; Aumento da demanda por serviços de saúde.	Alta	Média	Sugere-se que, sempre que possível, sejam privilegiadas a contratação de trabalhadores, produtos e serviços locais, fazendo com que seja maximizada a arrecadação de tributos na área de influência direta do empreendimento; Caso a contratação seja urgente e/ou a qualificação para os cargos for além de treinamento específico, sugere-se a busca de trabalhadores especializados nos municípios próximos a São José do Norte e rio Grande, com preferência na AII; Proporcionar e/ou incentivar programas de treinamento e aperfeiçoamento profissional, visando aumentar a qualificação da mão de obra local; Realizar investimentos visando incrementar a quantidade e qualidade dos serviços públicos; Incentivar campanhas sociais e culturais na área de influência direta do empreendimento.

QUADRO DA AVALIAÇÃO QUALITATIVA DOS IMPACTOS AMBIENTAIS - MEIO SOCIOECONÔMICO - FASE DE OPERAÇÃO

IMPACTOS AMBIENTAIS	NATUREZA (POSITIVO OU NEGATIVO)	FORMA DE OCORRÊNCIA		DURAÇÃO	REVERSI- BILIDADE	ABRANGÊNCIA	É SINÉRGICO ?	SINERGIA COM QUEM?	IMPACTO POTENCIALIZADO	MAGNITUDE	SIGNIFICANCIA	MEDIDAS PROPOSTAS
		DIRETO/ INDIRETO	QUEM CAUSA? (ATIVIDADES TRANSFORMADORAS /OUTROS IMPACTOS)							BAIXA	BAIXA	
Aumento da demanda por serviços de educação	Negativo	Direto/ Indireto	Atividades transformadoras: Mobilização de mão de obra; Impactos Ambientais: Aumento da oferta de postos de trabalho, geração de empregos diretos e indiretos; Incremento na migração.	Permanente	Reversível	Difuso	Sim	Aumento da oferta de postos de trabalho, geração de empregos diretos e indiretos; Incremento na migração.	Incremento da receita tributária; Aumento da oferta de postos de trabalho, geração de empregos e direto e indiretos.	Alta	Alta	Visando o acréscimo na oferta de serviços de educação, sugere-se priorizar a comunicação entre empreendedor e órgãos ligados à educação na AID, identificando, de forma conjunta, gargalos de infraestrutura.
Aumento da demanda por serviços de saúde	Negativo	Direto/ Indireto	Atividades transformadoras: Mobilização de mão de obra. Impactos ambientais: Aumento da oferta de postos de trabalho: geração de empregos diretos e indiretos.	Permanente	Reversível	Difuso	Sim	Aumento da oferta de postos de trabalho, geração de empregos diretos e indiretos; Incremento na migração	Incremento da receita tributária; Aumento da oferta de postos de trabalho, geração de empregos e direto e indiretos	Alta	Alta	Visando o acréscimo na oferta de serviços de saúde, sugere-se priorizar a comunicação entre empreendedor e órgãos ligados à educação na AID, identificando, de forma conjunta, gargalos de infraestrutura.

QUADRO DA AVALIAÇÃO QUALITATIVA DOS IMPACTOS AMBIENTAIS - MEIO FÍSICO - FASE DE OPERAÇÃO

IMPACTOS AMBIENTAIS	NATUREZA (POSITIVO OU NEGATIVO)	FORMA DE OCORRÊNCIA		DURAÇÃO (PERMANENTE OU TEMPORÁRIO)	REVERSI- BILIDADE	ABRANGÊNCIA (PONTUAL OU DIFUSO)	É SINÉRGICO ?	SINERGIA	IMPACTO POTENCIALIZADO	MAGNITUDE	SIGNIFICANCIA	MEDIDAS PROPOSTAS
		DIRETO/ INDIRETO	QUEM CAUSA? (ATIVIDADES TRANSFORMADORAS /OUTROS IMPACTOS)					COM QUEM?		BAIXA MÉDIA OU ALTA	BAIXA MÉDIA OU ALTA	
Alteração do fluxo de escoamento	Negativo	Direto	Atividades transformadoras: Manutenção do estaleiro	Permanente	Irreversível	Pontual	Sim	Contaminação potencial do solo.	Alteração da qualidade das águas superficiais.	Alta	Alta	Se possível, promover o recobrimento de vegetação ou proteção das áreas; Durante as operações de manutenção, evitar a exposição prolongada de solo desprotegido, compactado ou não; As bocas de lobo e caixas de inspeção deverão ter manutenção periódica e preventiva, a fim de evitar o transbordamento em caso de assoreamento.

Considerando os impactos previstos no EIA e correlacionando-os com as entrevistas realizadas, em um primeiro instante, é possível observar que o meio socioeconômico é o mais impactado pelo empreendimento em questão.

Dentro da área estabelecida para a implantação do estaleiro EBR, não foram constatados ecossistemas que pudessem ser suprimidos, porém, à comunidade inserida neste local, os reflexos de tal empreendimento já são notórios e ocorrem de forma negativa.

Em primeira instância, no próprio Estudo de Impacto Ambiental (EIA), na fase de planejamento, a realocação dos moradores seria considerada como fator positivo, já na fase de instalação, que é a atual, este mesmo fator é apontado como impacto negativo, juntamente com o aumento da circulação nas vias rodoviárias e, como medidas propostas para amenizar esses impactos, estão a criação de uma via alternativa e o estabelecimento junto ao poder público municipal, de um acordo de cooperação para a realocação pacífica dos moradores da área.

Ao que parece, tais medidas não estão sendo cumpridas, já que os moradores dessa área não estão tendo os devidos cuidados necessários para sua realocação, havendo conflito entre as obras do estaleiro e a retirada das famílias ali inseridas. As obras do estaleiro estão acontecendo junto as casas das famílias, havendo transtornos quanto aos maquinários e o bem estar da comunidade residente e as indenizações relativas a sua realocação não estão ocorrendo de forma clara e ordenada, muitas famílias alegam estarem sendo prejudicadas quanto aos valores oferecidos pelas suas residências que não possibilitariam mudar para outro local próximo ao centro da cidade, pois as mesmas teriam valores baixos, não condizentes ao que está sendo pedido por outras possíveis possibilidades de moradia, que já estariam sofrendo um aumento considerável no valor do solo urbano, dificultando a mobilidade dos mesmos.

Segundo a Professora adjunta do curso de Gestão Ambiental da Universidade Federal do Rio Grande, as obras estão ocorrendo muito próxima às residências e muitas pessoas ainda não saíram dali. Existem pessoas que moram a vida toda nesse local, muitas famílias de pescadores, passadas de geração para geração e estas consideram os valores das indenizações muito baixos e tais indenizações não parecem seguir nenhum critério. Outro fator é o incômodo do barulho causado pelas obras e os maquinários que estão interrompendo o acesso à estrada, prejudicando o deslocamento da população local.

“Quando uma obra envolve deslocamento compulsório não tem muita saída, as pessoas tem que sair, agora eu acho que deveria ser dado não só o ressarcimento justo como o tempo para que as pessoas pudessem negociar e numa estrutura de estabilidade, por que se tem uma coisa que eu imagino que o EIA não considere seja esse processo de sobreposição de impacto, enquanto uma comunidade está sendo deslocada e tem que ir para uma outra região da cidade, está cidade está encarecendo e está disponibilizando seus espaços para trabalhadores que estão vindo de fora e aí as pessoas só conseguem comprar uma nova casa depois que elas saírem e receberem, mesmo que elas tenham um mês, dois meses e aí elas não encontram casa, então existe uma situação de insegurança, não só em relação ao valor, mas também em relação a onde vão morar. Uma das coisas que eu questionei a eles foi se não havia sido dada a possibilidade de novas residências construídas e eles falaram que havia sido dada essa possibilidade mas, que as casas construídas nessa nova vila não poderiam ser vendidas, que eles teriam que ficar morando ali, depois os filhos e os netos e não poderiam comercializar, então eles não acharam aquilo justo. Os próprios processos de especulação e transformação na própria cidade impactam eles também”.

Entrevistado 10, 2013

Para os meios físico e biótico, ainda não se pôde observar as alterações reais e os impactos relevantes que serão causados, já que o empreendimento encontra-se em fase inicial de instalação, mas não foram constatados dentro do perímetro do estaleiro ecossistemas que poderiam vir a ser suprimidos.

4.7.1 Interferências socioambientais no município de São José do Norte, RS

No âmbito municipal, com base na compilação das informações extraídas do Estudo de Impacto Ambiental e nas entrevistas realizadas com diferentes atores, faremos menção aos impactos positivos e negativos considerados de maior relevância, principalmente na fase de operação do estaleiro EBR. Sendo eles:

Positivos:

- Expectativa de emprego e renda para a população local;
- Expectativa de desenvolvimento econômico e humano para o município;
- Aumento de tributos;
- Expectativa de melhorias na qualidade de vida e nos serviços de infraestrutura.

Negativos:

- Aumento populacional devido à migração de mão de obra;
- Descaracterização da cultura local;
- Aumento do piso imobiliário e supervalorização do solo urbano;
- Aumento no tráfego de veículos;
- Superlotação da travessia de lancha e balsa;
- Sobrecarga de serviços de infraestrutura básica como: hospitais, escolas, saneamento, transportes, abastecimento de energia elétrica e água
- Alteração dos importantes ecossistemas locais;
- Poluição do ar;
- Contaminação das águas subterrâneas e do estuário;
- Afugentamento de espécies nativas e migração de espécies exóticas, causando desequilíbrio nos ecossistemas;
- Alteração da biota.

4.8 CENÁRIOS

Após analisarmos a proposta de PDZ para o município de São José do Norte e os ecossistemas encontrados na área de estudo, foram elaborados três cenários que consideram diferentes situações de ocupação e impactos, que viriam a ser gerados na área proposta para expansão portuária, demonstrados a seguir.

Cenário 1 – Desenvolvimentista (Fig. 16)

Nesse primeiro cenário, irá se considerar apenas o processo de expansão portuária por impulso de atividades econômicas, onde a proposta de PDZ sugerida pela SUPRG seria totalmente utilizada, ocupando todas as áreas previstas para futura expansão. Nesse caso, aproximadamente, se teria uma área de expansão de 1.323 ha e uma área aproximada de 272 ha para os ambientes classificados como relevantes (marismas, dunas, banhados e aglomerados urbanos), onde se desconsideraria a importância dos ecossistemas e comunidades inseridas e se utilizaria toda a área prevista no PDZ para ocupação por negócios portuários.

Para o porto do Rio Grande, haveria uma grande área a ser explorada economicamente, já que se encontra delimitada em frente ao setor portuário do município do Rio Grande, com suas operações já consolidadas, todavia, a viabilidade de tais áreas geraria um custo alto tanto social, como ambiental e economicamente, já que deveria haver obras de dragagem e aumento do calado que não se encontra nas melhores condições para tais empreendimentos e também haveria muitos custos nas compensações socioambientais exigidas por lei.

Para o município, haveria um impacto tanto cultural quanto econômico e social, já que muitas famílias residem nessas áreas e, muitas delas são comunidades pesqueiras tradicionais que há muito habitam esse local.

Para a zona costeira, haveria uma supressão de 20,5% dos importantes ecossistemas ali encontrados, o que causaria um impacto irreversível para tais ambientes naturais.

Cenário Desenvolventista

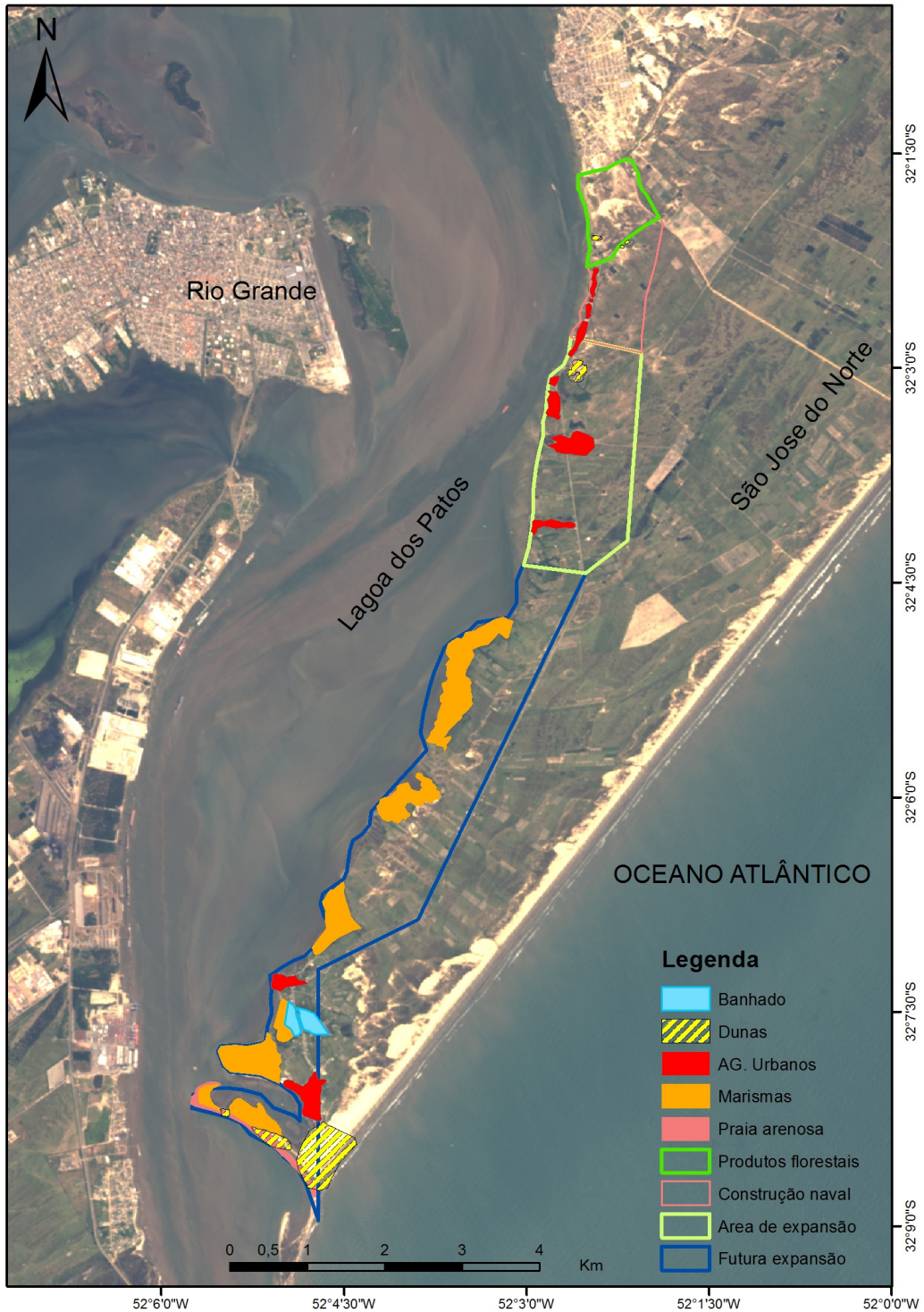


Figura 16. Cenário Desenvolventista. Elaborado pela autora.

Cenário 2 – Preservacionista (Fig. 17)

Aqui, consideraremos que apenas o empreendimento que já se encontra em fase de implantação, que é o estaleiro EBR, ocupando uma área aproximada de 111 ha, permaneceria como possível área de expansão portuária, as demais áreas propostas seriam preservadas devido à sua importância ambiental na região estuarina.

Para o desenvolvimento portuário, haveria uma restrição grande em termos de ocupação por impulso econômico, mas outras possibilidades de áreas de expansão mais viáveis, *poderiam* vir a ser estudadas, evitando um esgotamento dos recursos naturais dessa região e um elevado custo econômico para a viabilização da ocupação das mesmas.

Em termos socioambientais, o conflito maior se daria por conta da remoção das famílias que ali residem, que necessitam de uma atenção especial para sua realocação, já que muitas vivem da pesca do estuário e ali habitam, em alguns casos, por toda a sua vida, passando de geração para geração, possuindo uma identidade cultural e de subsistência às margens do estuário, havendo uma supressão de apenas 7,66%, na grande maioria por aglomerado urbano. No que tange a zona costeira, esses importantes ecossistemas seriam preservados e trariam benefícios em longo prazo para os ambientes naturais e comunidades inseridas no entorno, já que tais recursos naturais não seriam drasticamente esgotados ou suprimidos.

Cenário Preservacionista

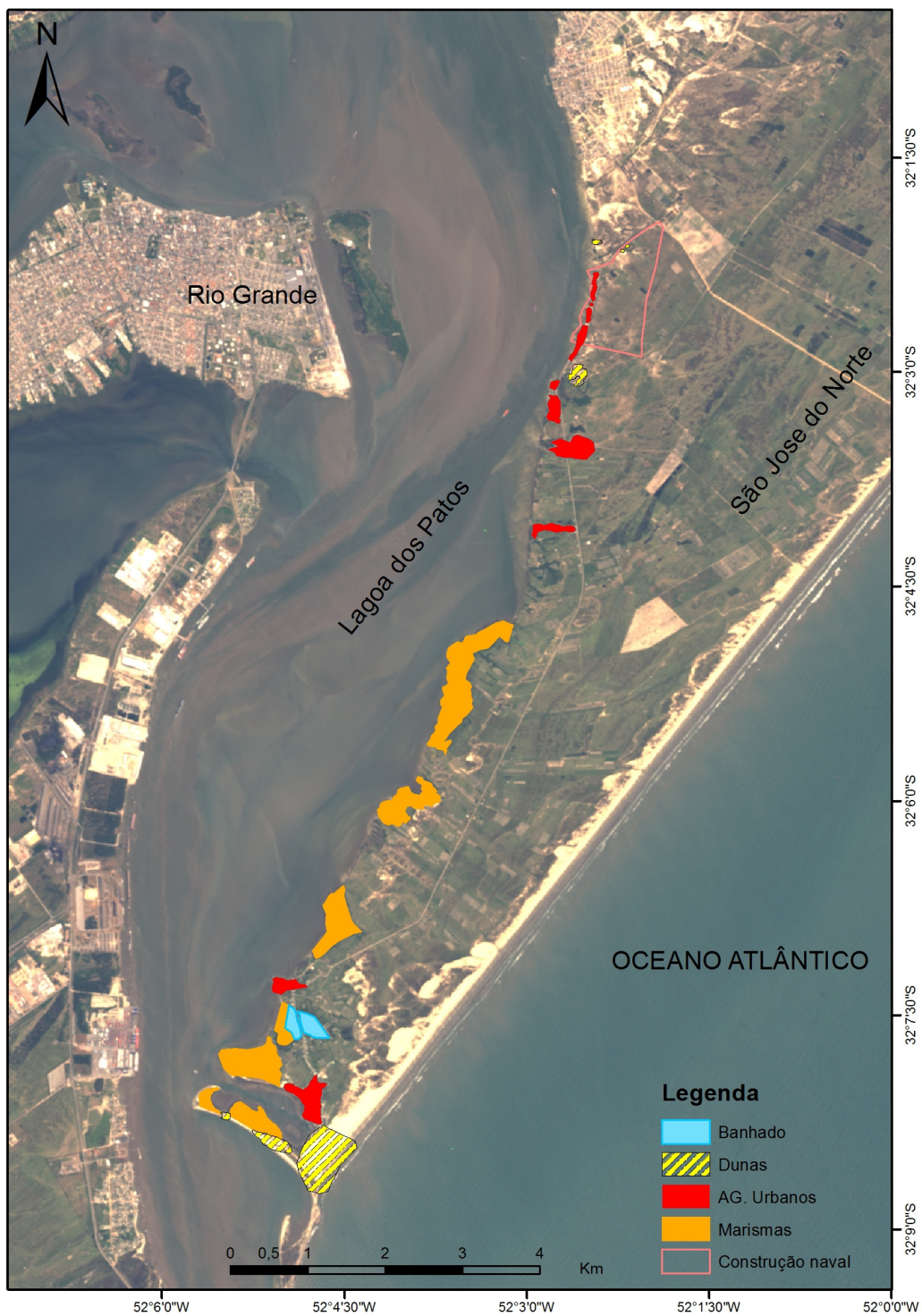


Figura 17. Cenário Preservacionista. Elaborado pela autora.

Cenário 3 – Conservacionista (Fig. 18)

Este seria, talvez, um cenário ideal em termos de desenvolvimento econômico de uma forma sustentável para a região. Considerar-se-ia a proposta de futura expansão portuária para três das áreas existentes no PDZ proposto pelo Porto do Rio Grande. Aqui, o maior conflito seria, novamente, a questão dos aglomerados urbanos, já que são eles a maior concentração de área que seria suprimida dentro do perímetro observado. Tem-se, nos três perímetros considerados viáveis para futura expansão, uma área de, aproximadamente, 535 ha de extensão e desses 40 ha, seriam suprimidos, no entanto, na grande maioria representam aglomerados urbanos, o que daria uma redução de 7,48% dos ambientes encontrados. No restante da área prevista como futura expansão portuária, observa-se ecossistemas que seriam preservados, já que estes são considerados áreas de preservação permanente e possuem elevada importância ambiental para a região estuarina. Econômica, social e ambientalmente, acredita-se que esta seria a maneira mais propícia para um desenvolvimento da região, reduzindo custos para viabilização e os impactos que seriam causados se estas áreas fossem ocupadas e suprimidas, gerando assim, um desenvolvimento sustentável para a nossa região em longo prazo.

Cenário Conservacionista

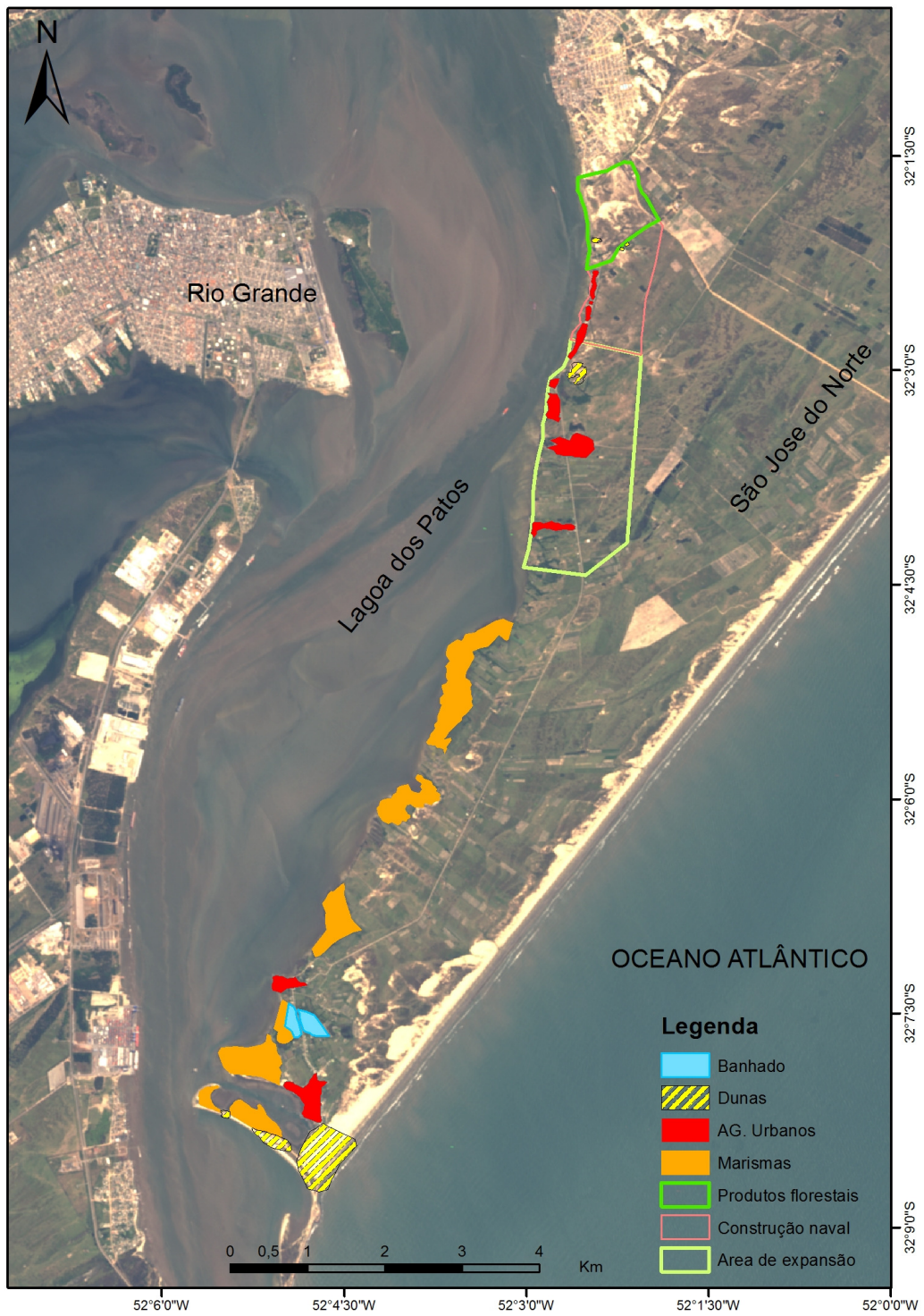


Figura 18. Cenário Conservacionista. Elaborado pela autora.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os portos são, indiscutivelmente, importantes fontes de desenvolvimento econômico, suas atividades crescem e intensificam-se constantemente, não apenas em um cenário regional, mas em um cenário mundial. Localizados em regiões costeiras, podem ocasionar grandes impactos às áreas onde se inserem, tanto ambientalmente quanto socialmente.

A zona costeira possui áreas, particularmente, sensíveis e frágeis do ponto de vista ambiental, como estuários e marismas. Entretanto, em geral toda a orla marítima está sujeita a vetores de desenvolvimento em franco processo de expansão, destacando-se as grandes estruturas industriais, portuárias e logísticas, ligadas, sobretudo, à exploração petrolífera offshore, e seus efeitos multiplicadores, como os produzidos pela descoberta e exploração da Formação Pré-Sal. Tais atividades, que têm contribuído ainda para acelerar a expansão urbana irregular, com todos os problemas e impactos dela decorrentes, como lançamento de esgotos e efluentes industriais costeiros e continentais e a ocupação de áreas públicas e de preservação permanente, em um ambiente marcado por diversos sistemas de paisagens.

O porto do Rio Grande, atendendo a demanda de investimentos e crescimento no setor portuário, impulsiona à expansão para o município de São José do Norte, já que suas áreas passíveis de ocupação encontram-se esgotadas. No entanto, através da delimitação e caracterização dos diferentes ecossistemas existentes na área proposta para futura expansão, é possível observar que o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) sugerido pelo Porto do Rio Grande não demonstra ser adequado nem tão pouco eficiente para a região a que se propõe, já que tal área, em sua grande maioria, é composta por importantes ecossistemas, considerados áreas de preservação permanente.

Com base na análise realizada, conclui-se que o referido PDZ foi construído apenas considerando uma área portuária já consolidada no município de Rio Grande, não havendo maiores estudos ou preocupação com a supressão de tais ambientes nem tampouco com as interferências que empreendimentos desse porte podem vir a ocasionar na região e comunidade ao qual se insere.

A falta de informações claras e a dificuldade de se obter dados mais concretos sobre a futura expansão portuária para São José do Norte, ao longo da nossa pesquisa, fez com que a mesma acabasse rumando para a análise de um estudo de caso, sendo a implantação do estaleiro EBR nossa única realidade palpável para avaliar os possíveis impactos no âmbito do município em questão, bem como na área prevista pelo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Rio Grande para o mesmo.

Através da realização de entrevistas com diferentes atores envolvidos no processo de expansão portuária e a compilação de informações extraídas do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do estaleiro, foi possível fazer uma análise das interferências que um empreendimento deste porte pode vir a ocasionar a um município que possui uma população aproximada de pouco mais de 25.500 habitantes, defasado social e economicamente.

Não se pode negar que, para o município de São José do Norte, se faz necessária uma perspectiva de desenvolvimento tanto econômico quanto social, mas por ser uma região tão estagnada e com inúmeras carências em infraestrutura, além de ser uma relevante e frágil região em termos ambientais, torna-se ainda mais importante um planejamento adequado para tal região, para que seus impactos não venham a ser irreversíveis e, ao invés de proporcionar desenvolvimento, cause interferências extremamente negativas para sua população e ecossistemas.

Observou-se também, ao longo deste trabalho, que as autoridades portuárias competentes, empreendedor, administração pública municipal, comunidade e órgãos de responsabilidade ambiental, não estão conseguindo interagir de forma adequada e nem tão pouco sinérgica nesse processo impulsionado por negócio portuário. Ao que parece, há um despreparo do Poder Público local e dificuldades da Superintendência do Porto do Rio Grande para realizar um planejamento eficaz e administrar as interferências que um empreendimento de tamanho porte pode causar nessa região.

O PDZ proposto não é adequado à área prevista para futura expansão portuária, bem como o município referido não possui ferramentas de planejamento eficientes para tal, como por exemplo, um Plano Diretor efetivo, podendo assim haver inúmeros conflitos ambientais, sociais e econômicos que, ao invés de trazer desenvolvimento para a região poderá refletir em inchaços populacionais, sobrecarga de serviços de infraestrutura básica (sistemas de transportes, abastecimento de água, esgoto, energia

elétrica, saúde, educação, moradia, segurança pública, etc.) e supressão de relevantes ecossistemas, dentre outros.

Com a construção dos cenários no presente trabalho, foi possível diagnosticar e classificar os diferentes ecossistemas inseridos no perímetro estipulado pelo Porto do Rio Grande como área prevista para futura expansão portuária, considerando-se quatro como de maior relevância (marismas, banhados, dunas e aglomerados urbanos) e assim, fazer uma previsão do quanto dessas áreas seriam suprimidas em três diferentes situações (desenvolvimento, conservação e preservação), podendo-se projetar o que consideraríamos ideal para a ocupação dessas áreas.

Portanto, por se tratar de uma região extremamente sensível ambiental, social e economicamente, sugere-se que haja um maior detalhamento, caracterização, observação e planejamento por parte dos atores envolvidos em tal processo, para fins de um ordenamento e melhor aproveitamento dos espaços a serem ocupados. A construção e efetividade de um Plano Diretor Municipal em São José do Norte e de uma Unidade de Gestão Ambiental Portuária poderiam vir a ser importantes ferramentas de planejamento, ao considerar, eventualmente, os cenários aqui produzidos.

Do ponto de vista dos municípios, o Estatuto da Cidade instituiu o Plano Diretor em um novo e estratégico patamar. Ele se transformou no principal instrumento para a gestão territorial, que regula o uso e a ocupação do solo, define direitos de propriedade e – principalmente - os parâmetros, através dos quais, esta deve desempenhar sua função social (BUENO E CYMBALISTA, 2007).

Em fim, após analisarmos as diferentes informações obtidas ao longo desse trabalho, é possível constatar que muitas ações eficazes por parte dos diferentes atores envolvidos no processo de expansão portuária, ainda devem ocorrer para que haja, de fato, um desenvolvimento regional e este possa vir a ser “sustentável” Sabemos que isto só ocorrerá se houver um planejamento adequado bem como, uma sinergia nessas ações e interesses. Comunidade, órgãos de responsabilidade ambiental, empreendedores, governos federal, estadual e municipal e autoridades portuárias, devem, imprescindivelmente, trabalhar conjuntamente para isso.

Recomenda-se o estabelecimento de uma política que esclareça a tendência da expansão portuária para São José do Norte (se existe de fato), para que a comunidade possa se informar e se posicionar a respeito, já que esse procedimento está pouco

transparente, o que deixa a comunidade vulnerável, bem como, que se utilizem os cenários para uma informação de base e melhoria do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), já que estes, construídos através da compilação de dados adquiridos ao longo da pesquisa, possibilitam a visualização das transformações que possam vir a ocorrer nessa área e indicar o planejamento mais adequado para a região proposta.

Nesse caso, seria melhor evitar o cenário considerado aqui como desenvolvimentista, já que este iria suprimir uma grande parte dos ecossistemas relevantes encontrados nessa área e causaria inúmeros conflitos ambientais, sociais e econômicos. Já o cenário preservacionista, seria um tanto quanto utópico, por que não se pode negar ou impedir o desenvolvimento econômico da região e das atividades portuárias, concluindo-se então, que a projeção de um cenário conservacionista seria a melhor opção para a ocupação dessa área, porque este considera o desenvolvimento da região em estudo, mas ainda mantém importantes áreas, minimizando os impactos sociais, ambientais e econômicos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ADAM, P., 1993. **Saltmarsh ecology**. Cambridge, Cambridge University.

ASMUS, M. L., CUNHA, I.A., SCHERER, M. E. G., 2011. **Estratégias para o desenvolvimento da Gestão Ambiental Portuária – GAP: Agilidade, melhores resultados econômicos e ecológicos e competitividade sustentável**.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ), 2011. **Agendas ambientais portuárias**. Brasília: ANTAQ.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ), 2012. **Contingências portuárias**. Brasília: ANTAQ.

BUENO, L. M. de M., CYMBALISTA, R. (orgs.), 2007. **Planos Diretores Municipais – Novos Conceitos de Planejamento Territorial**. São Paulo: Annablume.

BURGER, M.I., 1999. **Situação e Ações Prioritárias para a Conservação de Banhados e Áreas Úmidas da Zona Costeira**. Avaliação e ações Prioritárias para a Conservação da Biodiversidade da Zona Costeira e Marinha, Porto Seguro.

CABREIRA, M. N., 2006. **Praia do Mar Grosso, São José do Norte, RS: Território Vazio ou Paraíso Desconhecido**. Monografia de graduação em geografia bacharelado. Rio Grande, FURG.

DOMINGUES, M. V. R., 1995. **Superporto do Rio Grande: Plano e realidade. Elementos para uma discussão**. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: UFRJ.

DOMINGUES, M. V. de La R.(org.), 2009. **Desenvolvimento e Consolidação do Polo Naval e Offshore de Rio Grande**. Estado do Rio Grande do Sul. Secretaria do Desenvolvimento e dos Assuntos Internacionais, Execução Universidade Federal do Rio Grande – FURG.

KITZMANN, D. I. S., 2010. **Ambiente Portuário**. Rio Grande: Editora da FURG.

KITZMANN, D. I. S., 2000. **Capacitação e Educação Ambiental dos Trabalhadores portuários avulsos (TPAs) do Porto do Rio Grande, RS: Uma visão integrada.** Dissertação de Mestrado em Educação Ambiental. Universidade Federal do Rio Grande (FURG), Rio Grande, RS.

KRAFTA, M. (Coord.), 2011. **Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do Estaleiro São José do Norte.** Polar Meio Ambiente, agosto de 2011.

MARTORELLI, M. A. N., 2008. **Sobre o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário (PDZ).** Porto Gente: 2008.

OLIVEIRA, D. S., 2009. **Caracterização dos Ecossistemas e Identificação dos Níveis de Ocupação Antrópica da Margem do Canal de Navegação da Cidade do Rio Grande, RS.** Monografia de Especialização do Programa de Pós-Graduação em Ecologia Aquática Costeira. Universidade Federal do Rio Grande (FURG), Rio Grande, RS.

OLIVEIRA, D. S. e ASMUS, M. L., 2010. **Ecossistemas e Evolução dos Níveis de Ocupação Antrópica da Margem Oeste do Canal de Navegação do Porto da Cidade do Rio Grande, RS.** Competência -Revista da Educação Superior do SENAC – RS, V.3 – N.1 – Julho 2010 – ISSN 1984-2880.

PORTO, M. M., 2011. **Portos e o Desenvolvimento.** São Paulo: Aduaneiras.

PORTO, M. M.; TEIXEIRA, S. G., 2002. **Portos e Meio ambiente.** São Paulo: Aduaneiras.

SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE (SUPRG), 2011. **Alteração no Plano de Zoneamento de Áreas do Porto Organizado do Rio Grande, Zona Portuária São José do Norte.** Deliberação N°001/2011 CAP/RG. 2011.

www.ibge.gov.br

ANEXOS

Entrevistado 1, realizada em 13 de julho de 2012.

- COMO VOCÊ VÊ A EXPANSÃO PORTUÁRIA PARA O MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO NORTE?

- QUAL A IMPORTÂNCIA OU NECESSIDADE DESSA EXPANSÃO PARA O MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO NORTE?

- QUANDO E COMO VAI SER ESSA OCUPAÇÃO?

- ENTÃO NÃO EXISTE AINDA UMA DATA DEFINIDA PARA A EXPANSÃO PORTUÁRIA PARA O MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO NORTE?

- QUAIS OS TIPOS DE TERMINAIS QUE, POSSIVELMENTE, IRIAM PARA ESSA ÁREA DE EXPANSÃO?

- EXISTE UM PDZ ATUALIZADO SENDO DESENVOLVIDO PARA TAL EMPREENDIMENTO?

- NO SEU PONTO DE VISTA, O ATUAL PDZ É EFICIENTE PARA A ÁREA DE EXPANSÃO DE SÃO JOSÉ DO NORTE?

- PARA VOCÊ A EXPANSÃO PORTUÁRIA PARA O MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO NORTE VAI OCORRER COM CUIDADOS AMBIENTAIS? COMO?

- COMO VOCÊ ACHA QUE DEVE SER ESSA GESTÃO AMBIENTAL PORTUÁRIA REFERENTE AO ASPECTO DE EXPANSÃO?

- PARA VOCÊ QUAIS OS PONTOS POSITIVOS E NEGATIVOS DESSE EMPREENDIMENTO PARA A REGIÃO?

- O QUE VOCÊ ENTENDE POR PORTO ORGANIZADO? QUAIS SUAS PRINCIPAIS FUNÇÕES?

- QUAL A IMPORTÂNCIA DO PORTO DE RIO GRANDE E O PAPEL/ATUAÇÃO DAS ÁREAS PRIVADAS E PÚBLICAS DENTRO DESSE PORTO?

- QUAL É O PAPEL DA SUPERINTENDÊNCIA NA GESTÃO AMBIENTAL PORTUÁRIA?

Entrevistado 2, realizada em 27 de julho de 2012.

- VOCÊ, ANTES DE ENTRAR PARA A SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE, JÁ TRABALHAVA COM A ÁREA AMBIENTAL? QUAL SUA FORMAÇÃO?

- COMO VOCÊ VÊ A EXPANSÃO PORTUÁRIA PARA O MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO NORTE?

- PARA VOCÊ O QUE É UM PORTO ORGANIZADO? QUAIS SUAS PRINCIPAIS FUNÇÕES?

- PARA VOCÊ A EXPANSÃO DO PORTO DE RIO GRANDE PARA SÃO JOSÉ DO NORTE VAI OCORRER COM OS DEVIDOS CUIDADOS AMBIENTAIS? COMO?

- QUAIS OS PONTOS POSITIVOS E NEGATIVOS DESSE EMPREENDIMENTO?

- COMO VOCÊ ACHA QUE DEVE SER A GESTÃO AMBIENTAL PORTUÁRIA NESSE PROCESSO?

- COMO O MUNICÍPIO ESTÁ SE PREPARANDO PARA ISSO?

- VOCÊ FALOU QUE ESTÃO ACOMPANHANDO OS ESTUDOS DE EIA/RIMA E LICENCIAMENTOS, EXISTE UMA ÁREA QUE AINDA ESTÁ EM ESTUDO. VOCÊ TEM CONHECIMENTO DA ÁREA REAL DE EXPANSÃO? O QUE ESTÁ PREVISTO PARA O MUNICÍPIO?

- QUAIS OS ATORES QUE ESTÃO ENVOLVIDOS NOS PROCESSOS DE LICENCIAMENTO?
- COMO A COMUNIDADE ESTÁ RECEBENDO ESSE PROCESSO? EXISTEM AUDIÊNCIAS PÚBLICAS PARTICIPATIVAS?
- EXISTE ALGUM RESPONSÁVEL PELA COMUNIDADE (SINDICATO, ASSOCIAÇÃO DE BAIROS, ETC) QUE PARTICIPE ATIVAMENTE E SE INTEREM DO PROCESSO DE EXPANSÃO?
- POR SER UM MUNICÍPIO CERCADO POR ÁREAS DE PRESERVAÇÃO, SE TORNA DELICADO QUALQUER TIPO DE DESENVOLVIMENTO. COMO VOCÊ VÊ A INSTALAÇÃO DE UM EMPREENDIMENTO DE TAMANHO PORTE?
- VOCÊ ACHA QUE A ÁREA QUE ESTÁ PREVISTA PARA EXPANSÃO PORTUÁRIA É ADEQUADA EM TERMOS AMBIENTAIS?

Entrevistado 3, realizada em 08 de agosto de 2012.

- QUAL A IMPORTÂNCIA DO PORTO DE RIO GRANDE?
- QUAL A IMPORTÂNCIA DE UM PORTO ORGANIZADO PARA O MUNICÍPIO? QUAIS SUAS PRINCIPAIS INFLUÊNCIAS?
- COMO VOCÊ VÊ A EXPANSÃO PORTUÁRIA PARA SÃO JOSÉ DO NORTE E OS EFEITOS SOBRE RIO GRANDE?
- QUAL A IMPORTÂNCIA OU NECESSIDADE DELA?
- NO SEU PONTO DE VISTA, O ATUAL PLANEJAMENTO REGIONAL É EFICIENTE PARA A OCUPAÇÃO DA ÁREA DE SÃO JOSÉ DO NORTE?
- PARA VOCÊ, A EXPANSÃO DO PORTO DE RIO GRANDE PARA SÃO JOSÉ DO NORTE E SEUS EFEITOS REGIONAIS, OCORRERÁ COM OS DEVIDOS CUIDADOS AMBIENTAIS?
- QUAIS OS PONTOS POSITIVOS E NEGATIVOS DE TAL EMPREENDIMENTO?

- EXISTE UMA POLÍTICA (DETERMINAÇÃO) DO ESTADO, MUNICÍPIO OU FEDERAL OU É, SIMPLEMENTE, UMA DETERMINAÇÃO DO PORTO POR SI SÓ? UM NEGÓCIO PORTUÁRIO?
- TEM PARTICIPAÇÃO SOCIAL (COMUNIDADE E GOVERNOS LOCAIS) NESSE PROCESSO DE EXPANSÃO/IMPLEMENTAÇÃO?

Entrevistado 4, realizada em 09 de agosto de 2012.

- QUAL A IMPORTÂNCIA DO PORTO DE RIO GRANDE?
- O QUE É UM PORTO ORGANIZADO? QUAIS SUAS PRINCIPAIS FUNÇÕES?
- QUAL O PAPEL/ATUAÇÃO DAS ÁREAS PRIVADAS E PÚBLICAS?
- COMO FOI O PROCESSO HISTÓRICO DA DEFINIÇÃO DESSAS ÁREAS?
- COMO VOCÊ VÊ A EXPANSÃO PORTUÁRIA PARA O MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO NORTE?
- QUAL A PRINCIPAL FORÇA QUE IMPULSIONA ESSA EXPANSÃO (POLÍTICA DE GOVERNO, CLAMOR DA COMUNIDADE OU PRESSÃO DO MERCADO INTERNACIONAL)?
- QUAL A IMPORTÂNCIA OU NECESSIDADE DESSA EXPANSÃO PARA O MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO NORTE?
- QUANDO E COMO VAI SER ESSA OCUPAÇÃO? QUE TIPO DE OCUPAÇÃO (TERMINAIS, PETROQUÍMICA, ETC.)?
- VAI TER DISTRITO INDUSTRIAL RETROPORTUÁRIO EM SJN?
- QUAL PROJETO DE PORTO PARA LÁ?
- EXISTE UM PDZ ATUALIZADO OU SENDO PREPARADO PARA TAL EMPREENDIMENTO?

- NO SEU PONTO DE VISTA, O ATUAL PDZ É EFICIENTE PARA O PLANEJAMENTO DE OCUPAÇÃO DA ÁREA DE SJN?
- EXISTE UM PLANEJAMENTO DE PORTO PARA ISSO? IRÁ SE INSTALAR ALGUMA UNIDADE LÁ?
- QUAIS SÃO AS PREOCUPAÇÕES DE PLANEJAMENTO, INCLUINDO QUESTÕES AMBIENTAIS E SOCIAIS?
- PARA VOCÊ, A EXPANSÃO DO PORTO DE RIO GRANDE PARA O MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO NORTE, OCORRERÁ COM CUIDADOS AMBIENTAIS? COMO?
- QUAIS OS PONTOS POSITIVOS E NEGATIVOS DE TAL EMPREENDIMENTO?
- COMO VOCÊ ACHA QUE DEVE SER A GESTÃO AMBIENTAL PORTUÁRIA NESSE ASPECTO? QUAL O PAPEL DA SUPERINTENDÊNCIA NA GESTÃO AMBIENTAL PORTUÁRIA?
- COMO ESTÁ A PARTICIPAÇÃO DA COMUNIDADE NESSE PROCESSO?

Entrevistado 5, realizada em 09 de agosto de 2012.

- QUAL A IMPORTÂNCIA DO PORTO DE RIO GRANDE?
- QUAL A IMPORTÂNCIA DA DIVISÃO DE MEIO AMBIENTE DO PORTO DE RIO GRANDE? .
- O QUE É UM PORTO ORGANIZADO? QUAIS SUAS PRINCIPAIS FUNÇÕES?
- QUAIS AS ATIVIDADES QUE A DIVISÃO DE MEIO AMBIENTE COSTUMA DESENVOLVER NO SETOR PORTUÁRIO?
- TEM DIFERENÇA NA GESTÃO AMBIENTAL EM ÁREAS PÚBLICAS E PRIVADAS?

- COMO VOCÊ VÊ A EXPANSÃO PORTUÁRIA PARA SÃO JOSÉ DO NORTE EM TERMOS AMBIENTAIS?
- QUANDO E COMO VAI SER ESSA OCUPAÇÃO? (QUE TIPO? TERMINAIS, PETROQUÍMICA...)
- O PORTO DE RIO GRANDE POSSUI UM PROJETO COM FINS AMBIENTAIS PARA O MUNICÍPIO DE SJN?
- EXISTE UM PDZ ATUALIZADO OU SENDO PREPARADO PARA TAL EMPREENDIMENTO?
- NO TEU PONTO DE VISTA, O ATUAL PDZ É EFICIENTE PARA O PLANEJAMENTO DE OCUPAÇÃO DA ÁREA DE SJN?
- EXISTE UM PLANEJAMENTO DE PORTO PARA ISSO? IRÁ SE INSTALAR ALGUMA UNIDADE DE GESTÃO AMBIENTAL LÁ?
- QUAL A CONDIÇÃO AMBIENTAL DESSA ÁREA DO PORTO PARA RECEBER ESSE EMPREENDIMENTO?
- QUAIS AS PREOCUPAÇÕES DE PLANEJAMENTO AMBIENTAL PARA ESSE EMPREENDIMENTO?
- PARA TI, A EXPANSÃO DO PORTO DE RG PARA O MUNICÍPIO DE SJN, OCORRERÁ COM CUIDADOS AMBIENTAIS? COMO?
- QUAIS OS PONTOS POSITIVOS E NEGATIVOS DE TAL EMPREENDIMENTO?
- COMO VOCÊ ACHA QUE DEVE SER A GESTÃO AMBIENTAL PORTUÁRIA NESSE ASPECTO?

Entrevistado 6, realizada em 15 de agosto de 2012.

- COMO VOCÊ VÊ A EXPANSÃO DO PORTO DE RG PARA O MUNICÍPIO DE SJN?

- QUAL A IMPORTÂNCIA OU NECESSIDADE DELA?
- O QUE VOCÊ ENTENDE POR PORTO ORGANIZADO?
- NO TEU PONTO DE VISTA, O ATUAL PDZ É EFICIENTE PARA O PLANEJAMENTO DE OCUPAÇÃO DA ÁREA DE SÃO JOSÉ DO NORTE?
- QUAL A CONDIÇÃO DESSA ÁREA DO PORTO PARA RECEBER ESSE EMPREENDIMENTO?
- QUAIS AS PREOCUPAÇÕES DE PLANEJAMENTO, INCLUINDO QUESTÕES AMBIENTAIS E SOCIAIS?
- NA TUA OPINIÃO, O ATUAL PLANEJAMENTO REGIONAL É EFICIENTE PARA A OCUPAÇÃO DA ÁREA DE SÃO JOSÉ DO NORTE?
- PARA VOCÊ, A EXPANSÃO DO PORTO DE RIO GRANDE PARA O MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO NORTE OCORRERÁ COM OS DEVIDOS CUIDADOS AMBIENTAIS? COMO?
- QUAIS OS PONTOS POSITIVOS E NEGATIVOS DE TAL EMPREENDIMENTO?
- COMO VOCÊ ACHA QUE DEVE SER A GESTÃO AMBIENTAL PORTUÁRIA PARA ISSO?
- COMO O MUNICÍPIO ESTÁ SE PREPARANDO PARA ESSE EMPREENDIMENTO?
- QUAIS ATORES ENVOLVIDOS NOS PROCESSOS DE LICENCIAMENTO? TEM PARTICIPAÇÃO SOCIAL (COMUNIDADE E GOVERNO LOCAL) NESSE PROCESSO?
- COMO A COMUNIDADE ESTÁ VENDO ESSE EMPREENDIMENTO? EXISTEM AUDIÊNCIAS PÚBLICAS PARTICIPATIVAS?
- QUAIS AS EXPECTATIVAS LOCAIS GERADAS EM FUNÇÃO DA FUTURA EXPANSÃO PORTUÁRIA PARA O MUNICÍPIO DE SJN?

Entrevistado 7, realizada em 20 de novembro de 2012.

- O QUE A VOCÊ COSTUMA DESENVOLVER JUNTO À COMUNIDADE? HÁ QUANTO TEMPO VOCÊ TRABALHA COM ESSAS QUESTÕES? GOSTARIA QUE A VOCÊ ME FALASSE UM POUCO SOBRE SUA PARTICIPAÇÃO ATIVA JUNTO À COMUNIDADE DE SÃO JOSÉ DO NORTE.

- VOCÊ SABE QUE ESTÁ PARA EXPANDIR O PORTO DE RIO GRANDE PARA SÃO JOSÉ DO NORTE, POR EXEMPLO, O ESTALEIRO JÁ ESTÁ PRESTES A COMEÇAR SUAS OBRAS DE INSTALAÇÃO. GOSTARIA DE SABER SUA OPINIÃO A RESPEITO DESSE PROCESSO. VOCÊ ACHA QUE VAI SER BOM PARA O MUNICÍPIO? O QUE VOCÊ ACHA QUE NÃO VAI SER BOM? O QUE VOCÊ ESPERA DESSE PROCESSO?

- COM RELAÇÃO AOS MORADORES DAQUELA ÁREA PREVISTA PARA EXPANSÃO PORTUÁRIA, DO ESTALEIRO, COMO VOCÊ ACHA QUE DEVE SER CONSIDERADA A SITUAÇÃO DAS FAMÍLIAS QUE ALI RESIDEM? VOCÊ ACHA QUE A INTERFERÊNCIA PODE SER POSITIVA OU NEGATIVA?

- VOCÊ FALOU EM POLÍTICAS PÚBLICAS, QUANTO A ISSO, COMO VOCÊ ACHA QUE A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA ESTÁ SE PREPARANDO OU NÃO ESTÁ SE PREPARANDO PARA RECEBER ESSES EMPREENDIMENTOS? VOCÊ ACHA QUE A PARTICIPAÇÃO DELES TEM SIDO EFICIENTE? REALMENTE HÁ UM ENVOLVIMENTO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS LOCAIS PARA QUE ACONTEÇA DA MELHOR FORMA POSSÍVEL ESSE DESENVOLVIMENTO PARA O MUNICÍPIO?

- QUANTO À COMUNIDADE, O QUE ELA TEM PENSADO, O QUE ESPERA? QUAL É A EXPECTATIVA DA COMUNIDADE DE SÃO JOSÉ DO NORTE A RESPEITO DISSO?

- E QUANTO AOS ADMINISTRADORES DO PORTO E RESPONSÁVEIS POR ESSES EMPREENDIMENTO, VOCÊ ACHA QUE ELES TÊM DEMONSTRADO PREOCUPAÇÃO COM A COMUNIDADE E COM AS NECESSIDADES DA COMUNIDADE? ELES TÊM OUVIDO A COMUNIDADE QUE É A PARTE INTERESSADA NESSES PROCESSOS?

- O QUE VOCÊ GOSTARIA DE ACRESCENTAR A MAIS NESTA NOSSA CONVERSA? O QUE VOCÊ ACHA QUE SERIA IMPORTANTE ACONTECER DENTRO DESSE PROCESSO?

- VOCÊ ACHA QUE A COMUNIDADE, SE HOUVER ESPAÇO, ELA VAI SE ENVOLVER, VAI PARTICIPAR, VAI REIVINDICAR AS COISAS QUE ACREDITAM SEREM MELHORES PARA O MUNICÍPIO?

- QUAIS SÃO OS MAIORES CONFLITOS QUE VOCÊ PERCEBE DA COMUNIDADE A ESSES PROCESSOS QUE ESTÃO PARA ACONTECER?

Entrevistado 8, realizada em 27 de fevereiro de 2013.

- COMO VOCÊ VÊ O PROCESSO DE EXPANSÃO PORTUÁRIA PARA O MUNICÍPIO DE SJN?

- O QUE VOCÊ ENTENDE POR UM PORTO ORGANIZADO?

- TU CONHECES O PDZ PROPOSTO? PARA VOCÊ ESSE PDZ É EFICIENTE NO PLANEJAMENTO PARA A OCUPAÇÃO DA ÁREA DE EXPANSÃO EM SJN?

- QUAL A CONDIÇÃO DESSA ÁREA PROPOSTA EM SÃO JOSÉ DO NORTE PARA A EXPANSÃO PORTUÁRIA PARA RECEBER O EMPREENDIMENTO DO ESTALEIRO EBR? TU CONSIDERAS ELA PROPÍCIA PARA O ESTALEIRO?

- QUAIS AS PREOCUPAÇÕES DE PLANEJAMENTO NAS QUESTÕES AMBIENTAIS E SOCIAIS QUE O EBR TEM CONSIDERADO?

- QUAIS AS IMPLICAÇÕES DA EBR NAS QUESTÕES SÓCIOAMBIENTAIS QUE TU CONSIDERAS MAIS IMPORTANTES NO MUNICÍPIO?

- COMO TU ACHAS QUE DEVE SER A GESTÃO AMBIENTAL PORTUÁRIA PARA ESSE TIPO DE EMPREENDIMENTO?

- QUANDO, DE FATO, VAI INICIAR A INSTALAÇÃO DO ESTALEIRO?

- QUANTAS TONELADAS DE AÇO POR ANO SERÃO PROCESSADAS NO ESTALEIRO?
- QUAL A ESTIMATIVA DE EMPREGOS DIRETOS E INDIRETOS QUE SERÃO GERADOS PELO ESTALEIRO?
- EM TERMOS DE INFRAESTRUTURA PARA O ESTALEIRO, JÁ QUE O MUNICÍPIO TEM BASTANTE CARÊNCIA NESSE ASPECTO, POR SER UM ASPECTO QUE GERA CONSIDERÁVEIS IMPACTOS, PODERIAS DISCORRER ALGO SOBRE ISSO?
- QUAIS MEDIDAS QUE DEVERÃO SER TOMADAS A FIM DE REDUZIR OS IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS?
- HOVE ALGUMA EXIGÊNCIA DAS AUTORIDADES PORTUÁRIAS OU DO ÓRGÃO AMBIENTAL RESPONSÁVEL PARA CONSIDERAR OU OBSERVAR ESSE PDZ? EM QUE ASPECTO FOI CONSIDERADO?
- NOS PROGRAMAS AMBIENTAIS EXISTEM ASPECTOS DE MITIGAÇÃO, CONSERVAÇÃO DE ÁREAS AMBIENTAIS QUE O PDZ PODERIA CONSIDERAR ESSAS AREAS?
- DE ONDE É ESSA EQUIPE QUE ESTÁ TRABALHANDO PARA VCS NESSAS QUESTÕES DE MONITORAMENTO E LEVANTAMENTO DE DADOS?
- QUAIS AS INFLUÊNCIAS DIRETAS E INDIRETAS GERADAS NO MUNICÍPIO?
- HOVE RESISTÊNCIA DA COMUNIDADE LOCAL EM TERMOS DE ESPAÇO FÍSICO PARA A IMPLANTAÇÃO DESSE EMPREENDIMENTO?
- FORAM CONSIDERADAS CARACTERÍSTICAS LOCAIS, ALTERNATIVAS LOCACIONAIS, COM BASE EM ALGUNS CRITÉRIOS DO EIA/RIMA?
- VAI HAVER REMOÇÃO DE MORADORES? COMO ESTÁ SENDO TRATADA ESSA QUESTÃO?
- AS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS ESTÃO SENDO DIVULGADAS? VAI CONTINUAR HAVENDO AUDIÊNCIAS?

- QUAIS SÃO OS PRINCIPAIS PONTOS POSITIVOS E NEGATIVOS QUE TU CONSIDERAS NESSE TIPO DE EMPREENDIMENTO EM UMA CIDADE COMO SJN?

Entrevistado 9, realizada em 3 de julho de 2013.

- QUAL A IMPORTÂNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE?

- NA TUA OPINIÃO, QUAL A IMPORTÂNCIA DA DIVISÃO DE MEIO AMBIENTE NO PORTO DO RIO GRANDE?

- O QUE É UM PORTO ORGANIZADO PARA TI E QUAIS SUAS PRINCIPAIS FUNÇÕES?

- QUAIS AS ATIVIDADES QUE A DIVISÃO DE MEIO AMBIENTE COSTUMA DESENVOLVER NO SETOR PORTUÁRIO?

- TEM DIFERENÇA NA GESTÃO AMBIENTAL DAS ÁREAS PÚBLICAS E PRIVADAS?

- EM TERMOS AMBIENTAIS, COMO TU VÊS A EXPANSÃO PORTUÁRIA PARA A ÁREA DE SÃO JOSÉ DO NORTE?

- EM FUNÇÃO DAS FAMÍLIAS QUE RESIDEM NESSE LOCAL ONDE VAI SE INSTALAR O ESTALEIRO, QUAIS MEDIDAS SERÃO TOMADAS?

- COM RELAÇÃO AOS IMPACTOS À ÁREA AMBIENTAL PROPRIAMENTE DITA, NÃO APENAS DO ESTALEIRO, MAS PARA TODA A ÁREA PROPOSTA PELO PORTO DO RIO GRANDE, O QUE TEM PREVISTO

- O PORTO POSSUI UM PDZ ATUALIZADO? TU ACHAS QUE O QUE EXISTE HOJE É EFICAZ?

- QUAIS AS PREOCUPAÇÕES DE PLANEJAMENTO AMBIENTAL (VOU USAR O ESTALEIRO COMO EXEMPLO) DA SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO OU DIVISÃO DO MEIO AMBIENTE PARA ESSE EMPREENDIMENTO?

- PARA VOCÊ, A EXPANSÃO DO PORTO DE RIO GRANDE PARA SÃO JOSÉ DO NORTE, VAI OCORRER COM OS DEVIDOS CUIDADOS AMBIENTAIS? DE QUE MANEIRA?

- QUAIS OS PONTOS POSITIVOS E NEGATIVOS QUE TU CONSIDERAS NESSE TIPO DE EMPREENDIMENTO PARA UM MUNICÍPIO COMO SÃO JOSÉ DO NORTE?

- TU TENS CONHECIMENTO DE COMO O GOVERNO LOCAL ESTÁ SE PREPARANDO PARA RECEBER ESSES EMPREENDIMENTOS?

- COMO TU ACHAS QUE DEVE SER A GESTÃO AMBIENTAL PORTUÁRIA NESSES ASPECTO? PARA ESSE TIPO DE EMPREENDIMENTO?

- PARA TI, QUAL A RELAÇÃO DA GESTÃO AMBIENTAL PORTUÁRIA E O GERENCIAMENTO COSTEIRO INTEGRADO?

Entrevistado 10, realizada em 30 de julho de 2013.

- QUANTO AO PROJETO QUE ESTÃO DESENVOLVENDO, COMO E QUANDO SURTIU O INTERESSE NESSAS QUESTÕES, E O QUE SERÁ DESENVOLVIDO POR LÁ? LOGO APÓS, GOSTARIA QUE VOCÊ ME FALASSE DA EXPERIÊNCIA NA CONVERSA COM O PESSOAL DA COMUNIDADE DE SÃO JOSÉ DO NORTE?

- QUAL A CONCLUSÃO QUE TU TIRAS, EMBORA O PROJETO ESTEJA RECÉM INICIANDO, DO QUE ESTAVA PREVISTO NO EIA E ESTÁ ACONTECENDO OU O QUE VAI ACONTECER NESSE PROCESSO?

- QUANDO FORAM FEITAS AS NEGOCIAÇÕES PARA A OCUPAÇÃO DO EBR DESSA ÁREA, COMO ESTAVA A SITUAÇÃO DESSAS CASAS, ESSAS PESSOAS ESTÃO SOBRE POSSE IRREGULAR OU POSSUEM DIREITO À MORADIA , MESMO QUE RESIDINDO ALI POR MUITO TEMPO?

- CHEGASTES A FICAR SABENDO DE UMA AUDIÊNCIA QUE TRATARIA DOS IMPACTOS CAUSADOS PELA EBR NESSA ÚLTIMA QUARTA-FEIRA?

- POR SERES UMA PESSOA DA ACADEMIA, UMA PROFISSIONAL QUE ESTÁ ACOSTUMADA A TRABALHAR COM COMUNIDADES TRADICIONAIS, COMO TU ACHAS QUE PODERIAM SER RESOLVIDAS ESSAS QUESTÕES? QUAIS AS QUESTÕES QUE TU ACHAS QUE DEVERIAM SER LEVADAS EM CONTA E QUAIS AS SOLUÇÕES PARA ESSE PROBLEMA?

- TU PODERIAS ME EXPÔR TUA POSIÇÃO A RESPEITO DA EXPANSÃO PARA ESSA ÁREA, TANTO DO EBR COMO PARA UMA FUTURA EXPANSÃO MAIOR? PONTOS POSITIVOS E NEGATIVOS? SERIA PROPÍCIA OU NÃO? O QUE PODE TRAZER DE BOM E DE RUIM PARA A COMUNIDADE DE SJN?