



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO OESTE DO PARÁ
CENTRO DE FORMAÇÃO INTERDISCIPLINAR
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIEDADE, AMBIENTE E
QUALIDADE DE VIDA**

VÂNIA VIEIRA VIDAL

**PERCEPÇÃO DOS MORADORES, QUANTO A RESPONSABILIDADE
SOCIOAMBIENTAL DE EMPRESAS PORTUÁRIAS DE MIRITITUBA,
MUNICÍPIO DE ITAITUBA (PA)**

Santarém- Pará

2019

VÂNIA VIEIRA VIDAL

**PERCEPÇÃO DOS MORADORES, QUANTO A RESPONSABILIDADE
SOCIOAMBIENTAL DE EMPRESAS PORTUÁRIAS DE MIRITITUBA,
MUNICÍPIO DE ITAITUBA (PA)**

Dissertação de mestrado, apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociedade, Ambiente e Qualidade de Vida - PPGSAQ, da Universidade Federal do Oeste do Pará, para a obtenção do título de Mestre.

Área de concentração: Políticas Públicas, Diversidade e Desenvolvimento Amazônico.

Orientadora: Prof^ª. Dra. Maria Mirtes Cortinhas dos Santos.

Santarém- Pará

2019

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
Sistema Integrado de Bibliotecas – SIBI/UFOPA

V648p Vidal, Vânia Vieira
Percepção dos moradores, quanto a responsabilidade socioambiental de empresas portuárias de Miritituba, Município de Itaituba (PA)./ Vânia Vieira Vidal. – Santa-rém, 2019.
88 p. : il.
Inclui bibliografias.

Orientadora: Maria Mirtes Cortinhas dos Santos
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Oeste do Pará, Pró-Reitoria de Pesquisa, Pós-Graduação e Inovação Tecnológica, Programa de Pós-Graduação em Sociedade, Ambiente e Qualidade de Vida.

1. População de Miritituba. 2. Empresas portuárias. 3. Responsabilidade socioambiental. I. Santos, Maria Mirtes Cortinhas dos, *orient.* II. Título.

CDD: 23 ed. 363.7063

Bibliotecária - Documentalista: Renata Ferreira – CRB/2 1440

VÂNIA VIEIRA VIDAL

**PERCEPÇÃO DOS MORADORES, QUANTO A RESPONSABILIDADE
SOCIOAMBIENTAL DE EMPRESAS PORTUÁRIAS DE MIRITITUBA,
MUNICÍPIO DE ITAITUBA (PA)**

Dissertação de mestrado, apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociedade, Ambiente e Qualidade de Vida - PPGSAQ, da Universidade Federal do Oeste do Pará, para a obtenção do título de Mestre.

Área de concentração: Políticas Públicas, Diversidade e Desenvolvimento Amazônico.

Conceito:

Data de Aprovação ____/____/____

Orientadora: Dra. Maria Mirtes Cortinhas dos Santos
Universidade Federal do Oeste do Pará

Dra. Maria de Fatima Matos de Souza
Universidade Federal do Pará

Dr. Rodolfo Maduro Almeida
Universidade Federal do Oeste do Pará

Dra. Maria Francisca de Miranda Adad
Universidade Federal do Oeste do Pará

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Deus por sua infinita bondade, a Nossa Senhora por ter sido meu colo nos momentos de aflição e por sua generosa intercessão.

À minha orientadora, Mirtes Cortinhas que foi extremamente presente em todo o percurso, orientando e apoiando o processo de construção da dissertação.

À minha mãe por sua compreensão e paciência, pelo seu apoio incondicional que mesmo diante das dificuldades financeiras não se limitou em me apoiar.

Às minhas amigas de Santarém que me receberam com tanto carinho em suas casas, Paula, Poliana, Fran, Priscila, Heloise, Elines e madrinha Cléa. E todas que me ajudaram de alguma forma em minha estadia durante os períodos de aula, Ana, Mônica e Charlene.

Aos meus amigos de Mirirituba que me auxiliaram na coleta de dados, Raiane, Luana, Iracilda, Edvania, Romick, Luan, Tailine, Vanusa, Junior e Samara.

Aos meus amigos, familiares e a todas as pessoas, das quais sempre recebi mensagens de positividade e confiança, que sempre diziam “vai dar tudo certo”, que me tranquilizaram e motivaram a seguir em frente.

RESUMO

Na região amazônica brasileira houve investimentos de novos projetos de logística portuária nas últimas décadas, o que vêm consolidando importantes alternativas para o agronegócio do país. A instalação e operação de diversos portos graneleiros no Distrito de Miritituba, região de Itaituba (PA), modificaram o meio social e ambiental, o que motivou a questão central desta pesquisa em buscar responder qual o compromisso socioambiental das empresas portuárias de Miritituba com a comunidade em que está inserida, sob a percepção dos moradores locais. O objetivo geral foi analisar a visão dos moradores da comunidade do entorno dos portos, acerca das mudanças sociais e ambientais ocorridas e dos programas socioambientais desenvolvidos pelas empresas. A metodologia do estudo seguiu com uma pesquisa de campo, utilizando como instrumentos a aplicação de questionários a 359 moradores e pesquisa documental em relatórios fornecidos pela Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica em Miritituba, a análise de dados deu-se pela análise de conteúdo, segundo Bardin. Os resultados obtidos através da percepção dos moradores e corroborados pelos estudos ambientais apontaram como principal impacto positivo o aumento de empregos e a melhoria da economia local e como impacto negativo, o crescimento populacional que agravou os problemas de saneamento básico e infraestrutura da localidade, causando uma pressão sobre os serviços já oferecidos à comunidade, a precariedade em infraestrutura, fragilidades na segurança pública e na área da saúde. As considerações finais deste trabalho destacam que a instalação e operação dos empreendimentos portuários acarretaram significativas mudanças positivas e negativas para a população local, aponta-se ainda que as empresas vêm buscando cumprir com a agenda mínima estabelecida pelo governo mas que torna-se necessário que além das empresas portuárias em Miritituba, o poder público também possa assumir o papel de melhorar os serviços básicos à população. Por fim, destaca-se a importância da prática da responsabilidade social empresarial no sentido de se manter e promover ainda mais ações, projetos e até mesmo intervenções na infraestrutura local, que possam auxiliar cada vez mais na melhoria das condições de qualidade de vida da população local.

Palavras-Chave: População de Miritituba. Empresas Portuárias. Responsabilidade Socioambiental. Impactos Socioambientais.

ABSTRACT

In the Brazilian Amazon region there have been investments in new port logistics projects in recent decades, which have been consolidating important alternatives for the country's agribusiness. The installation and operation of several bulk ports in the Miritituba District, Itaituba region (PA), changed the social and environmental environment, which motivated the central question of this research in seeking to answer the social and environmental commitment of the Miritituba port companies to the community. where it is inserted, under the perception of local residents. The general objective was to analyze the view of the residents of the community around the ports, about the social and environmental changes that took place and the social and environmental programs developed by the companies. The study methodology followed a field research, using as instruments the application of questionnaires to 359 residents and documentary research in reports provided by the Association of Ports and Transshipment Charges of the Amazon Basin in Miritituba. By content analysis, according to Bardin. The results obtained through the residents' perception and corroborated by the environmental studies pointed as the main positive impact the increase of jobs and the improvement of the local economy and as negative impact, the population growth that aggravated the problems of basic sanitation and infrastructure of the locality, causing a pressure on services already offered to the community, precarious infrastructure, weaknesses in public safety and health. The final considerations of this work highlight that the installation and operation of port ventures led to significant positive and negative changes for the local population. It is also pointed out that companies have been seeking to comply with the minimum agenda set by the government but it is necessary that in addition of the port companies in Miritituba, the government can also assume the role of improving basic services to the population. Finally, the importance of the practice of corporate social responsibility is emphasized in order to maintain and promote even more actions, projects and even interventions in the local infrastructure, which can increasingly help improve the quality of life conditions of the population local.

Keywords: Miritituba Population. Port Companies. Socioenvironmental Impacts. Socioenvironmental Responsibility.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURAS

Figura 1- Modelo de Responsabilidade Social	16
Figura 2 - O modelo de três domínios da Responsabilidade Social Corporativa	17
Figura 3 - Mapa de localização do município de Itaituba-PA, com relação ao estado do Pará e ao Brasil.....	37
Figura 4 - Mapa de localização do distrito de Miritituba com relação à cidade de Itaituba.....	38
Figura 5 - Impactos ambientais negativos apontados pelos moradores locais de Miritituba....	48
Figura 6 - Impactos sociais positivos percebidos pelos moradores.....	53
Figura 7 - Impactos sociais negativos percebidos pelos moradores	55
Figura 8 - Principais problemas enfrentados pela população.	60
Figura 9 - Projetos e/ou ações promovidas pelas empresas e apontados pelos moradores	65

QUADROS

Quadro 1 - Impactos nos meios físico e biótico identificados nas fases de implantação e/ou operação, tendo como medida mitigadora ações de responsabilidade socioambiental prevista nos EIAs/RIMAs	46
Quadro 2 - Impactos no meio socioeconômico identificados nas fases de implantação e/ou operação tendo como medida mitigadora ações de responsabilidade socioambiental.....	52
Quadro 3 - Atividades de apoio aos CRAS em datas comemorativas e eventos especiais	67

SUMÁRIO

Seção 1.....	9
INTRODUÇÃO.....	9
1 OBJETIVOS DA PESQUISA	12
1.1 GERAL.....	12
1.2 ESPECÍFICOS.....	12
Seção 2.....	13
REVISÃO DE LITERATURA	13
2.1 RESPONSABILIDADE SOCIAL: CONCEITOS, PRÁTICAS E PERSPECTIVAS.....	13
2.1.1 Empresas e Responsabilidade Social.....	13
2.1.2 As diferentes perspectivas da Responsabilidade Socioambiental Empresarial	15
2.1.3 Movimentos ambientais e o papel das empresas frente ao desenvolvimento sustentável	20
2.1.4 Responsabilidade Social e os <i>Stakeholders</i>	23
2.2 RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL EMPRESARIAL: IMPACTOS, CONFLITOS E GESTÃO PORTUÁRIA	25
2.2.1 Impacto ambiental, licenciamento e responsabilidade social	25
2.2.2 Impactos das atividades portuárias no Brasil e a territorialização dos portos na Amazônia brasileira	28
2.2.3 Conflitos ambientais e os grandes projetos na Amazônia	31
2.2.4 Ferramentas de certificação	34
Seção 3.....	37
PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	37
3.1 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO	37
3.2 TIPO DE PESQUISA	39
3.3 ABORDAGEM QUALI/QUANTITATIVA.....	39
3.4 INSTRUMENTO.....	40
3.5 PÚBLICO ALVO	41
3.6 ANÁLISE DE DADOS	42
Seção 4.....	44
RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	44

4.1 PERCEPÇÃO DOS MORADORES QUANTO A OCORRÊNCIA DE IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS POSITIVOS E NEGATIVOS	44
4.2 IMPACTOS AMBIENTAIS DESCRITOS A PARTIR DOS EIAs/RIMAs E DA PERCEPÇÃO DOS MORADORES LOCAIS.....	46
4.3 IMPACTOS SOCIAIS DESCRITOS A PARTIR DOS EIAs/RIMAs E DA PERCEPÇÃO DOS MORADORES LOCAIS.....	51
4.4 PROGRAMAS SOCIAIS E AMBIENTAIS DESENVOLVIDOS PELAS EMPRESAS PORTUÁRIAS	62
CONSIDERAÇÕES FINAIS	70
REFERÊNCIAS	72
ANEXOS	79
APÊNDICE	88

Seção 1

INTRODUÇÃO

O setor portuário tem sido importante para a economia brasileira, contribuindo para a geração de empregos e o escoamento da produção agrícola do país. Rodrigues, Rodrigues e Lima (2019) apontam que neste cenário, a Região amazônica vem recebendo investimentos em novos projetos de logística portuária, tais como investimentos do governo federal por meio do Programa de Aceleração do crescimento (PAC), e consolidando dessa forma, importantes alternativas para o agronegócio, embora acarrete consideráveis transformações sociais, ambientais e econômicas na região.

De acordo com Costa et al. (2016) a instalação de grandes empreendimentos na Amazônia não tem significado grandes melhorias de infraestrutura ou nos serviços públicos de transporte, saúde e educação para a população dos municípios que, direta ou indiretamente, foram afetados com os impactos ambientais e sociais.

No caso de empreendimentos portuários, Dias (2013) acena como principais transformações, a mobilidade populacional em virtude de novas oportunidades de emprego e geração de renda, aumento significativo das demandas em saúde pública, educação, saneamento, segurança e demais sistemas e atividades desenvolvidas a partir do porto. Mas, é preciso que a sociedade possa fazer o exercício da reavaliação de tais transformações, sempre atenta para o benefício dos homens.

Neste contexto, em que a atuação das empresas exerce influência sobre a localidade em que estão inseridas, a Responsabilidade social vem sendo uma prática na gestão empresarial, traduzida em uma atitude ética perante a sociedade, reafirmando os valores da organização. Aguiar, Oliveira e Silveira (2016) ressaltam que se torna necessário que as organizações se preocupem que seus impactos sobre a sociedade sejam positivos, reavaliando a ação planejada, caso ela ofereça algum dano à comunidade, na qual a empresa está inserida, reafirmando os valores da empresa e aumento sua competitividade no mercado por se tratar de uma instituição socialmente responsável.

Destaca-se que Miritituba, localizada na região amazônica, no município de Itaituba (PA) tem recebido investimentos de grandes empreendimentos portuários nacionais e multinacionais, desde o ano de 2013 (RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019). E, considerando o papel transformador que estes empreendimentos representam na comunidade em que estão inseridas, torna-se relevante entender a relação de ética que deve haver entre a

organização e seu público, seja no comportamento com relação aos seus trabalhadores, fornecedores, comunidade em que está inserida, acionistas, governo ou seus clientes. Portanto, o interesse do estudo em se analisar a postura das empresas portuárias na localidade de Miritituba e verificar como tem sido o seu comprometimento socioambiental com a comunidade local em que estão inseridos.

Para tanto, a questão central desta pesquisa em buscar responder qual o compromisso socioambiental das empresas portuárias de Miritituba com a comunidade em que está inserida, sob a percepção dos moradores locais. Neste cenário surgem as seguintes questões norteadoras para este estudo: a) Como os moradores locais percebem a presença das empresas no que se refere aos impactos ocasionados pelos portos? b) Como as empresas apresentaram através dos estudos ambientais, os impactos previstos para a comunidade em que se inseriram? c) Qual a percepção dos moradores da comunidade do entorno dos portos, acerca das práticas de responsabilidades socioambientais desempenhadas pelas empresas?

Aponta-se que nesse contexto de implantação de grandes empreendimentos, além de oferecer geração de renda com a oferta de postos de trabalhos, os empreendimentos de grande porte acabam ocasionando problemas de ordem ambiental e social, como o inchaço populacional que demanda maior infraestrutura, o que acaba desencadeando fatores que implicam na qualidade ambiental e de vida da sociedade local. Destaca-se então a relevância teórica desta pesquisa em contribuir para a produção de conhecimento sobre a atuação da responsabilidade socioambiental dos portos em Miritituba, e, a relevância social da pesquisa em servir de um diagnóstico da atuação das empresas perante a sociedade e, de referência para a formação de novas parcerias entre a iniciativa privada e sociedade civil ou poder público.

Salienta-se que o estudo trata-se de uma pesquisa de campo, utilizando como instrumentos de coleta de dados a análise documental e aplicação de questionários, envolvendo associação dos portos e população local, de modo que a análise e interpretação dos dados da pesquisa documental foi realizada análise de conteúdo, e para os questionários, a metodologia seguiu com a plotagem dos resultados dos questionamentos em planilhas eletrônicas do Programa Excel, gerando bancos de dados, para a condução da estatística descritiva e a elaboração de gráficos e tabelas.

A dissertação apresenta-se 04 (quatro) seções, assim definidas: **a primeira** trata-se da introdução do trabalho e os objetivos do estudo, **a segunda** exibe a revisão da literatura, traçando um panorama entre os principais pontos conceituais e práticos da responsabilidade socioambiental, bem como as relações do desenvolvimento sustentável, os conflitos territoriais

dos mega projetos na Amazônia e apresentando alguns aspectos do setor portuário nesse contexto ambiental de responsabilidade e sustentabilidade.

Já na **terceira** seção, foi caracterizada a área de estudo, e os procedimentos metodológicos, tais como: tipo de pesquisa, abordagem, instrumentos, público alvo, técnica para a análise da compilação dos dados de campo, e dos documentos. Por fim, **a quarta** seção trata de uma análise dos documentos e dos resultados dos questionários aplicado aos moradores locais e as devidas conclusões, bem como as referências que subsidiaram a pesquisa e os anexos.

1 OBJETIVOS DA PESQUISA

1.1 GERAL

Analisar a visão dos moradores da comunidade do entorno dos portos, acerca das mudanças sociais e ambientais ocorridas e dos programas socioambientais desenvolvidos pelas empresas.

1.2 ESPECÍFICOS

- Averiguar a percepção dos moradores sobre os impactos socioambientais no distrito de Miritituba com a instalação e operação de portos graneleiros;
- Verificar nos estudos de impactos ambientais as mudanças sociais e ambientais previstas pelos empreendedores, bem como suas medidas mitigadoras;
- Identificar os programas ambientais e sociais desenvolvidos pelas empresas na comunidade em que os portos estão inseridos.

Seção 2

REVISÃO DE LITERATURA

2.1 RESPONSABILIDADE SOCIAL: CONCEITOS, PRÁTICAS E PERSPECTIVAS

2.1.1 Empresas e Responsabilidade Social

Considerando a evolução da sociedade em relação à indústria a partir da Revolução Industrial ocorrida no século XVIII, Silva e Dias (2017) apontam que as sérias consequências em decorrência do novo modelo de produção, impossibilitaram o governo de conseguir administrar, por ter sido desequilibrada toda a estrutura de vida social existente até então. A sociedade por sua vez, sentiu as consequências da industrialização, com a grande diferença de riquezas, os proprietários das empresas com muito capital, enquanto outros profissionais como os artesãos, tinham poucos recursos e foram substituídos gradativamente na época, pela nova forma de se produzir, ou seja, na substituição de pessoas por máquinas que faziam o trabalho de muitos trabalhadores, com menor tempo e menor custo.

A Revolução Industrial também foi um marco para a intensificação dos problemas ambientais, dentre outras atividades, a agricultura, pesca, transportes, atividades comerciais e de serviços, contribuíram para a degradação ambiental através da utilização de produtos industrializados que subsidiavam suas atividades.

Barbieri (2016) destaca que a era industrial alterou a maneira de se produzir degradação ambiental ao criar técnicas produtivas intensivas de matérias e energias para atender as demandas globais, necessitando de uma exploração mais acentuada de recursos naturais e resultando na geração de resíduos em grandes proporções. Os problemas ambientais são diversos e vem se intensificando ao longo do tempo, resultando, sobretudo, em perda de biodiversidade, diminuição na camada de ozônio, contaminação de águas e emissão de gases do efeito estufa, de modo que os problemas ambientais passaram a afetar as presentes e futuras gerações.

Nesse contexto, a sociedade passou a se sentir penalizada por esta nova forma de produção e se iniciaram os movimentos contrários à exploração desenfreada dos recursos sem nenhum planejamento e perspectiva ecológica e sustentável. Silva e Dias (2017) ressaltam que os cidadãos começaram a observar as empresas que causavam prejuízos à sociedade e iniciaram um processo de questionamento dessa atitude empresarial. Tenório (2015) enfatiza que a

sociedade passou a reivindicar e pressionar o meio empresarial e as ações filantrópicas passaram a ser desenvolvidas pelas próprias empresas, dando início a incorporação da responsabilidade social na gestão empresarial.

De acordo com Aguiar, Oliveira e Silveira (2016) com o passar dos anos, a Responsabilidade Social tornou-se tema de movimentos em prol da cidadania, e um dos primeiros movimentos acerca da respectiva temática aconteceu em 1960, nos Estados Unidos. Desde então, importantes acontecimentos começaram a ser cada vez mais recorrentes ganhando mais força nas primeira e segunda Conferências Mundiais da Indústria, que somadas a outros movimentos buscavam mudanças sociais.

No início do século XX, a Responsabilidade Social ainda se limitava apenas ao ato filantrópico, pois se entendia que as práticas de ações sociais realizadas pelas empresas era uma atitude de caridade, de que não contribuía para o desenvolvimento da sociedade, e não era responsabilidade das companhias (TENÓRIO, 2015).

No sentido de compreender a abrangência do conceito de responsabilidade social no âmbito empresarial, Panwer (2006) faz uma análise acerca dos impactos socioambientais produzidos pelas organizações, tais como a distribuição injusta de riquezas e aos danos ambientais no ar, no solo e na água, assim como a desconsideração com o bem-estar dos consumidores e problemas de segurança envolvendo toda a sociedade, e aponta para que as organizações tenham responsabilidades relacionadas com a qualidade de vida da sociedade e não somente com os resultados econômicos.

Moura (2006) acena que a relação da empresa com a sociedade começa a ser observada a partir de preceitos como a ética aplicada aos negócios, a preferência de investidores em empresa cidadãs, a valorização da marca a partir da imagem de empresa socialmente responsável, e a preferência ou consciência dos consumidores em suas escolhas diárias, enfatizando ainda, que na sociedade pós-industrial as empresas não sobrevivem isoladamente, elas fazem parte de um sistema de relações de interesses.

A Responsabilidade Social quando desenvolvida nas organizações é adjetivada como empresarial ou corporativa, uma vez que se limita às práticas organizacionais, e sua relação com o ambiente e os sujeitos envolvidos direta ou indiretamente pelas suas atividades (DÍAZ et al., 2016), se caracterizando por atitudes e atividades baseadas em valores éticos e morais que, de acordo com Cabestré, Graziadei e Polesel Filho (2008) tem o intuito de minimizar os impactos negativos, que as organizações causam ao ambiente em que estão inseridas, incorporando posturas que muitas vezes são aceitas coletivamente passando a ter maior

envolvimento nas comunidades em que estão inseridas, gerando mudanças no setor econômico, cultural, ambiental e social, normalmente, estabelecido parcerias com os governos e/ou outras instituições.

De acordo com a Norma Internacional ISO 26000 (2010) Responsabilidade Social se define pelo interesse e pelo propósito das organizações em incorporarem considerações socioambientais em suas estratégias de negócios e a se responsabilizar-se pelos impactos de suas decisões e atividades na sociedade e no meio ambiente. O que implica em um comportamento ético e transparente, que contribui de certo modo, para o desenvolvimento sustentável, e que esteja em conformidade com as leis aplicáveis, sendo consistente com as normas internacionais de comportamento, estando integrada em todos os níveis de relações da organização e levando em conta as intenções das partes interessadas, abrangendo inclusive, a Responsabilidade Ambiental como pré-requisito para a sobrevivência e prosperidade dos seres humanos sendo, portanto, um aspecto importante da Responsabilidade Social.

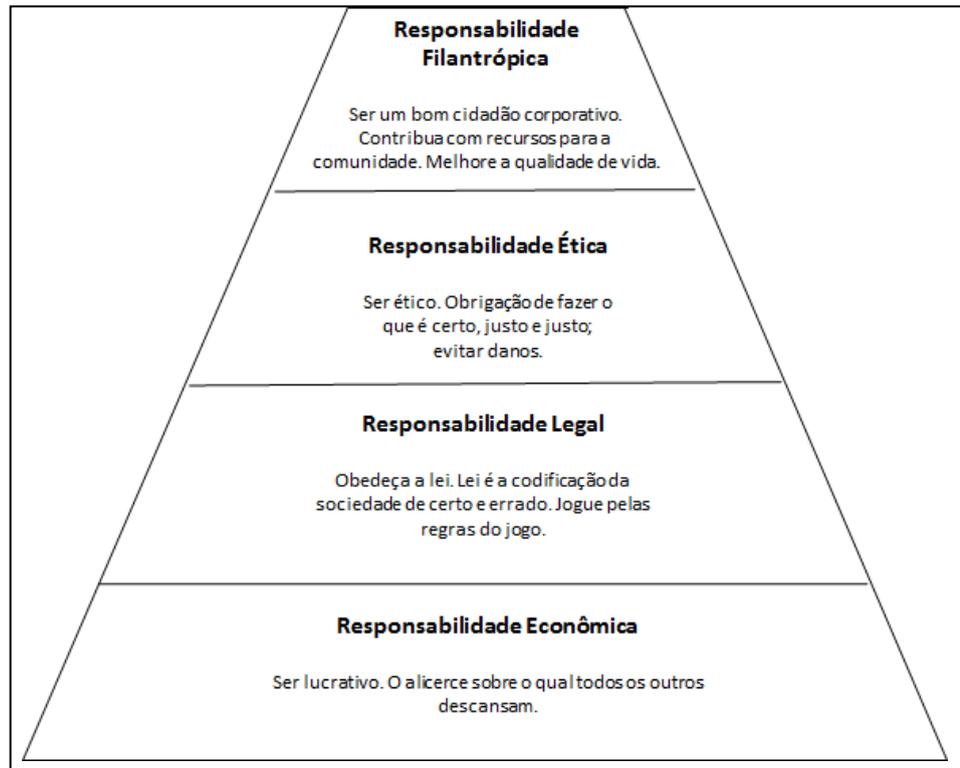
Nessa perspectiva, a responsabilidade socioambiental das empresas deve consistir num conjunto de ações que promovam o desenvolvimento, mas que tenha compromisso com a preservação ambiental e as ações sociais destinadas à promoção da dignidade da pessoa humana. Ortolan e Padilha (2009) acrescentam que, no campo prático, a responsabilidade deve refletir no comprometimento ecológico, econômico, ético e social, conciliando os interesses da empresa, da sociedade e da proteção do meio ambiente, devendo atuar tanto no âmbito interno e externo das corporações.

2.1.2 As diferentes perspectivas da Responsabilidade Socioambiental Empresarial

O desenvolvimento econômico passou a ser remodelado nas últimas décadas com a incorporação dos preceitos da sustentabilidade, bastante difundido a partir da década de 70, visando maior eficiência na utilização dos recursos naturais. A disseminação do conceito interferiu no modo de atuar das empresas, as corporações tendenciaram a incorporar as questões ambientais e sociais ao desenvolvimento econômico.

Para melhor compreensão da abrangência da responsabilidade social, foram sugeridas quatro dimensões que constituem a RSE, dimensão econômica, legal, ética e filantrópica, podendo ser descrita na forma de pirâmide, como ilustrada na Figura 1.

Figura 1- Modelo de Responsabilidade Social



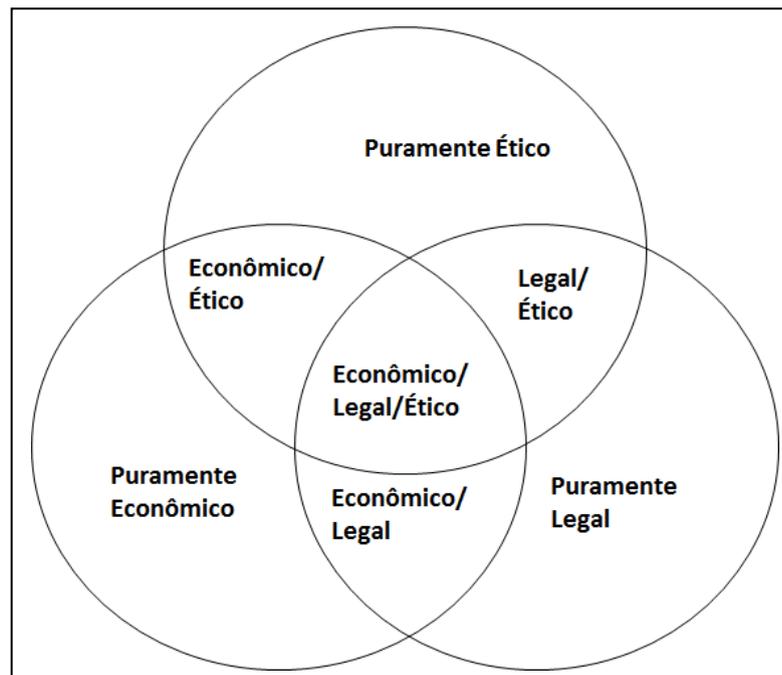
Fonte: Carroll (1991)

De acordo com o modelo proposto por Carroll (1991), entende-se que: (i) a Responsabilidade Econômica é a responsabilidade social primária das empresas, em que a empresa deve atuar como organização econômica, tendo como orientação básica a produção dos bens e serviços que a sociedade deseja e vendê-los a preços justos, que permitam a perpetuação da empresa e a satisfação das legítimas expectativas dos acionistas; (ii) Responsabilidade Legal, que implica na obrigação social de cumprir a legislação, sem no entanto, a garantia do seu cumprimento, pois os mecanismos sancionatórios geralmente inibem a sua transgressão, porém a empresa mantém a liberdade de escolha sobre a adesão à lei em inúmeras circunstâncias da sua atividade; (iii) Responsabilidade Ética, que diz respeito ao dever de agir segundo os princípios morais que norteiam a conduta humana na sociedade, implicando na adoção de um comportamento que, não sendo imposto pela lei ou pelos objetivos econômicos, contribua para o bem-estar social; e (iv) Responsabilidade Discrecionária ou Filantrópica, que representa ações discrecionárias levadas a cabo pela empresa em resposta às expectativas sociais, extravasando a obrigatoriedade legal e ética.

No entanto esse modelo sugere uma sobreposição de responsabilidades induzindo a compreensão de uma como mais importante que outra. Neste sentido, alguns anos depois da

publicação desse primeiro modelo imagético, uma nova ilustração representou melhor o significado da responsabilidade social, de maneira que as diferentes dimensões estão em um mesmo plano, representando a igual importância entre as responsabilidades econômica, legal, ética e filantrópica das empresas, como mostra a Figura 2.

Figura 2 - O modelo de três domínios da Responsabilidade Social Corporativa



Fonte: Swartz; Carroll (2003)

De modo que a filantropia estaria intrínseca as demais dimensões da responsabilidade social, como destaca Almeida (2009) ao afirmar que a responsabilidade ética pressupõe o compromisso moral que complementa os restantes (econômico e legal), sendo a filantropia uma das suas manifestações, entre outras possíveis. De forma que o modelo apresentado por Swartz e Carroll (2003), consiste no conjunto de obrigações sociais que decorrem do compromisso econômico, legal e ético da empresa perante a sociedade, em que os vértices do triângulo representam as três fontes de responsabilidade social que se estabelecem como princípios orientadores da ação da empresa.

O termo filantropia está associado às práticas de caridade e paternalistas, no campo empresarial, inicialmente a filantropia não era bem compreendida pelas organizações e não era vista como uma prática que contribuísse para o desenvolvimento da sociedade, por se tratar de práticas pontuais. Após reivindicações sociais e avanços na temática da sustentabilidade, a

filantropia foi substituída pela responsabilidade social na gestão empresarial (TENÓRIO, 2015).

O Instituto Ethos, que é uma Organização da Sociedade Civil de Interesse Público, tem por finalidade trocar experiências e desenvolver ferramentas para auxiliar as empresas a analisar suas práticas de gestão e aprofundar seu compromisso com a responsabilidade social e o desenvolvimento sustentável.

Ethos (2019) define a Responsabilidade Social Empresarial como a forma de gestão, traduzida pela relação de ética e transparência que a empresa deve ter com os públicos aos quais se relaciona e, pelo estabelecimento de metas empresariais compatíveis com o desenvolvimento sustentável da sociedade preservando recursos ambientais e culturais às gerações futuras, respeitando a diversidade e promovendo a redução das desigualdades sociais.

A Responsabilidade Socioambiental Empresarial, embora tenha uma proposta motivadora para o bem-estar da sociedade e a proteção do meio ambiente têm apresentado diversas críticas aos seus conceitos e práticas. Alguns autores se posicionam contrários à prática da RSE, argumentando o interesse da empresa na promoção de sua imagem e não por questões éticas, pautadas na preocupação com a humanidade e a natureza.

Milton Friedman foi um crítico ferrenho a qualquer prática e função social da empresa, de acordo com o artigo *The social responsibility of business is to increase profits*, publicado pela revista *The New York Times* (1970), Friedman afirma que a única responsabilidade do gestor consiste em maximizar o lucro do acionista, de modo que o importante seria se limitar a não defraudar os acionistas e credores e a respeitar as regras da concorrência leal.

O autor argumenta que ser competente na gestão do negócio não faz do gestor um especialista em investimentos sociais, de forma a possuir o discernimento para aplicar corretamente o dinheiro dos acionistas em atividades diversas daquelas para que foi contratado.

Friedman (1970) refere ainda que apenas os indivíduos podem ter responsabilidades porque a empresa tem personalidade “artificial”, logo não pode existir uma responsabilidade social empresarial.

Outras críticas versam sobre as empresas que realizam seus projetos sociais atualmente, não com a intenção de transformar a sociedade, mas sim se utilizar de valores como a solidariedade, por exemplo, para mascarar que estão desenvolvendo um trabalho sério, enquanto que não ousam intervir na estrutura do capitalismo.

Beghin (2005) ressalta que o ativismo social empresarial, dependendo dos contextos nos quais é operado, se baseia numa “perspectiva caritativa” (filantropia empresarial da caridade)

ou na apropriação e na mercantilização de valores, tais como solidariedade, cooperação e responsabilidade (neofilantropia empresarial). Neste sentido, o ativismo social empresarial, da forma como é praticado hoje, como dantes, não visa “transformar”, mas trabalhar sobre a miséria do mundo capitalista, sobre os efeitos perversos do desenvolvimento econômico.

Bittencourt e Carrieri (2005) trazem para a discussão o papel das instituições em se preocupar com o bem-estar da sociedade, ficando à cargo do governo, igrejas, sindicatos e ONG, a missão de zelar pelo bem-estar social, não tendo as empresas a competência, o tempo ou a legitimidade para atividades desta natureza. Menezes (2010) também retoma essa discussão acerca da responsabilidade social das empresas e do papel do Estado, que juntou o terceiro setor num mesmo pacote conceitual ONGs, movimentos religiosos, associações de moradores e filantropia empresarial.

Logo, os autores enfatizam que o enfrentamento dos problemas sociais, por meio da filantropia e do terceiro setor se ampliou, tornando-se “parceiros” do poder público para a implantação e gestão de programas e projetos sociais, consolidando uma transferência de responsabilidades para a iniciativa privada no campo do investimento social, que, na verdade, seria uma atribuição constitucional do Estado brasileiro em todos os níveis de governo, absorvendo, desarticulando e esvaziando sua origem nas contradições de classe, buscando respaldo no discurso da solidariedade e munido de uma legitimidade outorgada pela sociedade e pelo financiamento do Estado e/ou de empresas.

Torna-se necessário enfatizar, que a responsabilidade social das empresas não se trata apenas de desenvolver práticas que diminuam as desigualdades sociais, que seria em primeiro plano, papel do Estado, mas seria uma forma de potencializar a cidadania no âmbito empresarial, podendo contar até com o auxílio governamental, via parcerias, tendo as ONGs como “pontes” e/ou via deduções de impostos devidos ao Estado, respaldadas por leis federais (MENEZES, 2010).

Diversas críticas surgem nesse cenário da Responsabilidade Social Empresarial, dentre elas, cita-se a crítica ao objetivo principal da empresa para com suas partes interessadas, que são os stakeholders, tais como cliente, acionistas e comunidade em que esta inserida, à falta de um objetivo fundamental, único e claro como o seu principal problema. Jensen (2001) afirma que a teoria dos *stakeholders* atende aos interesses pessoais dos executivos, deixando-os livres para tomar decisões com base em seu próprio julgamento, já que não podem ser avaliados com base em critérios objetivos. De acordo com o autor, sem a clareza de uma missão fornecida por

um único objetivo corporativo, companhias que adotam a teoria dos *stakeholders* acabarão passando por confusão gerencial, conflito, ineficiência e, talvez, fracasso corporativo.

Por muitas décadas o Conceito de RSE foi modificado de acordo com o contexto histórico, em 2010 foi publicada a ISO 26000 com o objetivo de promover uma linguagem comum para conceitos, objetivos e ferramentas para a responsabilidade social, a norma foi elaborada por especialistas de mais de 90 países e 40 organizações internacionais ou com ampla atuação regional envolvidas em diferentes aspectos da responsabilidade social, representando seis diferentes grupos de partes interessadas: consumidores; governo; indústria; trabalhadores; organizações não governamentais (ONG); serviços, suporte, pesquisa, academia e outros. Possibilitando assim, que informações acerca da RSE estejam mais claras e acessíveis aos empresários e a sociedade civil.

2.1.3 Movimentos ambientais e o papel das empresas frente ao desenvolvimento sustentável

Embora a preocupação ambiental não seja algo recente, foi apenas nas últimas décadas do século XX, que a temática passou a ser discutida efetivamente entre governantes e diversos segmentos da sociedade civil organizada, passando a ser incorporada também pela classe empresarial.

A preocupação com a degradação ambiental e os limites dos recursos naturais se intensificou entre o fim da década de 60 e início da década de 70, quando o mundo começou a perceber os conflitos que cercavam as questões ambientais e a relação do homem com a natureza. As últimas décadas foram marcadas por uma série de manifestações em prol da preservação ambiental e da manutenção da vida.

Em 1968 foi Criado o Clube de Roma que tinha por objetivo avaliar a situação ambiental no mundo e oferecer previsões e soluções para o futuro da humanidade. Brito (2008) aponta que o Clube publicou vários relatórios prevendo a extinção dos recursos naturais, todos de grande impacto para a humanidade. Em 1972 o Clube publicou o relatório “*Limits to Growth*” no Brasil “Os Limites do Crescimento”. Este documento causou grande polêmica e debate sobre o crescimento da população e a utilização dos recursos naturais no mundo. As conclusões desta pesquisa previam que a humanidade corria sérios riscos de sobrevivência

Ainda em 1968 uma nova conferência, que ficou conhecida como Conferência da Biosfera, originalmente nomeada como Conferência Intergovernamental de Especialistas sobre as Bases Científicas para Uso e Conservação Racionais dos Recursos da Biosfera, publicou um relatório que abalou as convicções da época sobre o valor do desenvolvimento econômico, Farias e Fávaro (2011) enfatizam que a partir de então, a sociedade passou a fazer maior pressão sobre os governos acerca da questão ambiental, influenciando de maneira decisiva o debate que aconteceria logo mais na Conferência de Estocolmo, em 1972, que se caracterizou como a primeira atitude mundial em tentar organizar as relações entre o Homem e o Meio Ambiente.

Conhecida como a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, a Conferência de Estocolmo, na Suécia, marcou o início do avanço das ideias intervencionistas no mundo que iriam ampliar o caráter preservador dos recursos naturais. Lemos (2005) descreve que um importante passo dado na tentativa de aumentar a conscientização sobre os problemas ambientais foi a criação do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente – PNUMA, criado com o objetivo de catalisar e coordenar as atividades de proteção ambiental. O dia 5 de junho passou a ser celebrado como o Dia Mundial do Meio Ambiente. A sede mundial do PNUMA foi instalada em Nairobi, Quênia.

Em 1980 um novo acontecimento surgiu, conhecida como a Estratégia Mundial de Conservação da União Internacional para a Conservação da Natureza, o termo Conservação foi definido como a gestão da utilização da biosfera pelo homem de um modo que possa garantir, de forma perene, os maiores benefícios que os recursos naturais proporcionam no presente, mantendo ao mesmo tempo o seu potencial para satisfazer as necessidades e as aspirações das próximas gerações (IUNC, 1980).

Dez anos mais tarde, a Declaração de Estocolmo se via complementada pela Carta Mundial da Natureza adotada pela Assembleia Geral das Nações Unidas, publicada em 1982, Badnar (2011) menciona que a carta proclamou o Direito de toda pessoa a participar, individualmente ou coletivamente, na elaboração das decisões que afetam diretamente seu meio ambiente e, no caso em que este resultar danificado, obter acesso à justiça para ter reconhecida a reparação do dano.

A Assembleia Geral das Nações Unidas, no final de 1983, criou Comissão Mundial Independente sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, chamada Comissão de Brundtland. Lemos (2005) apresenta que o relatório final dessa comissão, intitulado Nosso futuro comum – *Our common future* -, divulgado pelas Nações Unidas em 1987, defendeu o desenvolvimento sustentável como a única alternativa para viabilizar o futuro da humanidade, evitar a

incontrolável mortandade da população prevista no primeiro relatório do Clube de Roma, impedir as graves comoções sócias previstas no terceiro relatório do Clube de Roma.

Em 1992 ocorria a Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Desenvolvimento, realizada no Rio de Janeiro, e também conhecida como Eco 92, esse evento apresentou um modelo de desenvolvimento, escolhido/reforçado para o mundo e preconizado pelo protocolo de Kyoto, visando compatibilizar a proteção da hígidez ambiental com o desenvolvimento (BADNAR, 2011).

Em Joanesburgo (2002), representantes de governos de mais de 150 (cento e cinquenta) países, grandes empresas, associações setoriais, organizações não-governamentais, milhares de pessoas, entre elas delegações e jornalistas do mundo inteiro, reuniram-se na África do Sul, para a Cimeira Mundial do Desenvolvimento Sustentável. Impulsionada pela Conferência de Estocolmo em 1972, Sequinel (2002) assinala que o novo pensar sobre o meio ambiente uniu países industrializados e em desenvolvimento em torno de um objetivo comum e desencadeou uma série de Conferências Mundiais sobre temas como alimentação, moradia, população, direitos humanos, biodiversidade planetária e participação da mulher na sociedade, entre outros.

Os anos noventa marcaram mudanças significativas no debate internacional sobre os problemas ambientais. A atenção do planeta para a crise ambiental, despertada inicialmente em Estocolmo em 1972, atingiu seu ponto culminante no Rio de Janeiro, vinte anos depois, quando foram lançadas as bases para uma nova concepção de desenvolvimento.

A adoção de convenções como a de Diversidade Biológica e a de Mudanças Climáticas ilustra de maneira inequívoca o novo clima de cooperação internacional. Guimarães e Fontoura (2012) descrevem que A Cúpula da Terra ou Rio+20, evento ocorrido no Rio de Janeiro em 2012, contribuiu ainda mais para a consolidação da percepção da sociedade para as interconexões entre as dimensões ambientais, sociais, culturais e econômicas do desenvolvimento, frequentemente ausentes na história da América Latina e do Caribe.

O desenvolvimento sustentável além de englobar o impacto da atividade econômica no meio ambiente, se refere às consequências dessa relação na qualidade de vida e bem-estar da sociedade, tanto presente como futura, sendo o tripé básico constituído pelas dimensões do desenvolvimento econômico, da proteção ambiental e do bem-estar da sociedade. Viegas (2016) realça, que para que o desenvolvimento sustentável ocorra, para sua prossecução seriam imprescindíveis mudanças políticas, sociais e tecnológicas e que de fato, as três dimensões referidas devem ainda acrescentar-se a vertente institucional, que chama a atenção para as questões relativas às formas de governação, das instituições e dos sistemas legislativos e para a

participação dos grupos de interesse (sindicatos e associações empresariais) e da sociedade civil (ONG), considerados como parceiros essenciais na promoção dos objetivos do desenvolvimento sustentável.

Embora a temática da sustentabilidade ambiental seja entendida muitas vezes como uma postura utópica, ainda é o caminho mais definido a ser percorrido para que se garanta às gerações atuais e futuras, acesso aos recursos naturais, de modo a se garantir não apenas o progresso econômico, mas a proteção e manutenção do meio ambiente e, sobretudo, a promoção do bem-estar social e a manutenção da vida.

Ao longo da década de 1990, o paradigma da sustentabilidade reformula a maneira de fazer negócios nas empresas, aderindo às preocupações socioambientais e exercendo uma influência crescente nas suas decisões. Viegas (2016) acena que depois de uma época em que as estratégias empresariais de sustentabilidade se resumiam ao cumprimento da legislação surge, em 1998, o conceito de produção limpa introduzido pelo Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), que se refere à prevenção da contaminação ambiental na origem, através de alterações ao nível dos processos, produtos e serviços, que foi complementado posteriormente com o conceito de ecoeficiência, estabelecendo uma ligação entre melhorias ambientais e benefícios econômicos.

Viegas destaca ainda, que mais adiante, com o conceito de ecoeficiência foi atrelado ao conceito de responsabilidade social que pretende equilibrar as três dimensões do desenvolvimento sustentável, de modo a reconhecer a integração voluntária, por parte das empresas, das preocupações sociais, para além das ambientais e económicas, designa-se responsabilidade social empresarial (RSE) ou corporativa (RSC).

Dentro da temática da responsabilidade social, cita-se a teoria dos *stakeholders* que sugere um modelo de gestão de responsabilidade que direciona as práticas de RSE aos grupos específicos dentro das partes envolvidas na atuação de uma empresa.

2.1.4 Responsabilidade Social e os *Stakeholders*

A expressão "*stakeholder*" é traduzida do inglês como grupos de interesse conduzindo ao entendimento de que nas organizações, não existe apenas responsabilidade para com os investidores, mas também, outros grupos interessados em sua operação (ROMERO, CASTRILLON, 2005). Carroll (1991) e Rico (2004) apresentam como *stakeholders* as

seguintes partes interessadas: os proprietários, os concorrentes, os fornecedores, os grupos sociais ativistas, os clientes, os fornecedores, os consumidores, a comunidade local, o governo e direção, bem como gerência e funcionários.

Carroll e Buchholtz (2011) apresentam uma classificação dos *stakeholders*, da seguinte forma: a) primários e secundários sociais, b) não-sociais. Os *stakeholders* primários sociais são definidos como aqueles mais influentes, que se relacionam e afetam mais diretamente a organização, tais como acionistas, investidores, funcionários, clientes, fornecedores e outros parceiros de negócios e a comunidade local, enquanto os *stakeholders* secundários sociais são os que se relacionam com o negócio, de forma menos direta, mas podem afetar os negócios, tais como: governos, reguladores, instituições cívicas, grupos de pressão social, organismos de comércio, comentaristas acadêmicos e midiáticos e competidores. E, os *stakeholders* não-sociais são o meio ambiente, as gerações futuras, espécies não-humanas e grupos ambientalistas; sendo que a classificação do enquadramento primários ou secundários dependerá das circunstâncias em análise, quando assim o acontecer.

Gilli (2014) atenta para a postura do gerente da organização com relação aos seus *stakeholders*, indicando que não se deve privilegiar nenhuma das partes interessadas, devendo manter relações equilibradas com todos os grupos, para garantir a sobrevivência da empresa. Destaca-se que um equilíbrio deve ser alcançado entre as múltiplas reivindicações e interesses, onde os acionistas buscarão maior retorno financeiro, enquanto que os consumidores irão procurar maior investimento em pesquisa e desenvolvimento, enquanto, os funcionários vão tentar salários mais altos e melhores benefícios.

Quanto à identificação e a classificação dos *stakeholders* fazem parte da análise do ambiente em que as empresas operam. Nóbrega e Cândido (2015) lançam a seguinte ideia: seja a partir de bases normativas, gerenciais, instrumentais ou uma combinação delas, a identificação é apenas o primeiro passo para que as empresas possam gerenciar as relações com os grupos, dadas a intensidade, a complexidade e a heterogeneidade que tais *stakeholders* mantêm com as empresas.

Carroll (1991) orienta como postura moral, o direcionamento que a organização deve ter com a comunidade local, enquanto um dos grupos de interesse (*stakeholders*), de modo que a empresa deva perceber a comunidade como vital e, como um objetivo a ser ativamente considerado, a organização deve ser uma líder e motivar os outros a fazerem o mesmo, ficando envolvida ativamente e ajudando distintas instituições que precisam de auxílio, quer seja as escolas, os grupos recreativos e grupos filantrópicos. A empresa deve se envolver e liderar

assuntos gerais da comunidade como meio ambiente, educação, cultura, artes e voluntariado. De modo, que a gerência tenha uma visão de que os objetivos da comunidade e os objetivos da empresa sejam mutuamente interdependentes. Destaca-se que o comprometimento da empresa deve ir de encontro com as necessidades essenciais do meio ambiente e se ampliar, além do cumprimento de leis e regulamentos.

Retoma-se aqui a ISO 26000 (2010), ao recomendar que, convém a uma organização assumir responsabilidades pelos impactos ambientais, causados por suas atividades em áreas rurais ou urbanas, e no meio ambiente como um todo. Portanto, torna-se apropriado que em reconhecimento aos limites ecológicos, que a organização atue visando a melhoria de seu próprio desempenho, assim como do desempenho de quem está dentro de sua esfera de influência.

É importante revelar que a partir do contexto da Responsabilidade Social é fundamental que as organizações mantenham boa relação com suas partes interessadas, cobrança que é muito mais rigorosa com grandes empreendimentos e, atividades que tendem a ter forte influência com o público que se relacionam, principalmente àquelas que desencadeiam grandes transformações na localidade em que estão instaladas. Cabe destacar que, ao tratar do setor portuário tem apontado como importante atividade econômica para o país, e torna-se necessário conhecer a evolução desse setor no Brasil, além das leis que embasaram seu desenvolvimento.

2.2 RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL EMPRESARIAL: IMPACTOS, CONFLITOS E GESTÃO PORTUÁRIA

2.2.1 Impacto ambiental, licenciamento e responsabilidade social

A degradação ambiental, indubitavelmente compromete a existência e manutenção dos recursos naturais, que são indispensáveis à humanidade, restringindo o meio de vida essencial para as funções ecológicas, de todas as formas de vida. Cunha et al. (2013) lembra que há necessidade de se ordenar as atividades humanas, de forma que o impacto ambiental ocasionado pela ação antrópica, não comprometa a vida essencial nesse ambiente, preservando essa fonte finita e esgotável de recursos e vida. Essa compreensão da necessidade da preservação

ambiental levou os países a adotarem políticas e legislações, conforme suas realidades econômicas, sociais e culturais.

O conceito de impacto ambiental, de acordo com a Resolução CONAMA 001/86, abrange qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, que possam afetar a saúde, a segurança e o bem-estar da população; as atividades sociais e econômicas; a biota; as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente e a qualidade dos recursos ambientais.

Para tanto, entende-se que as empresas, precisam fazer um diagnóstico dos impactos gerados à sociedade, quer sejam positivos ou negativos. No segundo caso, ou seja, no impacto negativo é de inteira responsabilidade das empresas buscarem alternativas para que se torne ameno, ou até mesmo seja exaurido. É preciso que as empresas apresentem responsabilidade e compromissos com aquilo que gerou, avaliando passo a passo os impactos.

Nesse contexto de impacto, o licenciamento ambiental é uma exigência legal para a operação de empreendimentos com potencial poluidor (Resolução 237/97), sendo então um instrumento de gestão ambiental, definido como um procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e a operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou daquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental, considerando as disposições legais e regulamentares e as normas técnicas aplicáveis ao caso.

Dessa maneira, o licenciamento ambiental é imprescindível em qualquer atividade de gestão ambiental, quando está em jogo a utilização dos recursos naturais e, as empresas antes de qualquer ação precisam atender as normas regulamentadoras. Dentre as atividades ou empreendimentos sujeitos ao licenciamento ambiental, estão os transportes, terminais e depósitos, que englobam os transportes de cargas perigosas, transporte por dutos, marinas, portos e aeroportos, terminais de minério, petróleo e derivados e produtos químicos, depósitos de produtos químicos e produtos perigosos (BRASIL, 1997).

assevera-se que o Poder Público, no exercício de sua competência de controle poderá expedir licenças ambientais isoladamente ou sucessivamente, dependendo da natureza, característica e fase do empreendimento ou atividade; e que, as licenças são identificadas segundo a Resolução 237/97, sendo elas: Licença Prévia (LP), Licença de Instalação (LI), Licença de Operação (LO).

Na prática, os órgãos ambientais avaliam a viabilidade ambiental dos projetos e estabelecem medidas básicas para a implementação dos empreendimentos, visando garantir a avaliação dos impactos ambientais e sua respectiva mitigação. Prontamente, entende-se que qualquer prática das empresas precisa passar pelo processo legal do licenciamento, apresente medidas mitigatórias, para que se evitem os impactos negativos ao ambiente.

Sobre as medidas mitigatórias Sánchez (2015) define como ações propostas com a finalidade de reduzir a magnitude ou a importância dos impactos ambientais, adversos sendo então, chamadas de medidas mitigadoras ou de atenuação. As medidas mitigatórias são previstas nos estudos ambientais que antecedem as licenças ambientais, denominados Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) ao qual se dá publicidade, garantida a realização de audiências públicas, quando couber, de acordo com a regulamentação (BRASIL, 1997).

Uma vez caracterizados os respectivos impactos decorrentes das atividades propostas pelos empreendimentos, às medidas mitigadoras são propostas e devem reduzir ou eliminar os impactos negativos e potencializar os impactos positivos. As medidas devem ser previstas antes da instalação dos empreendimentos com o objetivo de minimizar e compensar os impactos negativos sobre o meio ambiente e a sociedade otimizando os impactos positivos socioambientais resultantes das atividades dos empreendimentos.

Exatamente nesse contexto de medidas mitigadoras e compensatórias, que se identifica a importância da aplicação de posturas de responsabilidade socioambiental das empresas.

No tocante a responsabilidade social empresarial, que tem sido uma nova forma de gestão empresarial, e que segundo o Instituto Ethos, é o desdobramento do investimento social privado, que abrange duas dimensões, a saber: a) uma forma de gestão que se define pela relação ética e transparente da empresa com todos os públicos, com os quais se relaciona; b) o estabelecimento de metas empresariais que impulsionem o desenvolvimento sustentável da sociedade, preservando recursos ambientais e culturais para gerações futuras, respeitando a diversidade e promovendo a redução das desigualdades sociais.

Dessa forma, a partir da definição percebe-se que a Responsabilidade Social Empresarial, não se limita aos investimentos que as empresas fazem em uma comunidade; na verdade, esta é apenas uma das dimensões que integram a responsabilidade social empresarial (PEREIRA; SILVA; CARBONARI, 2001).

Logo, é notório que as empresas não devem se limitar a poucos investimentos nas comunidades como parte das ações que integram a responsabilidade social; e muitas vezes, tais

responsabilidades não são transparentes à comunidade. Logo, é preciso que toda ação empresarial seja esclarecedora, favorecendo a geração de empregos, de renda, de participação política, embora seja necessário também que a sociedade beneficiada atenda os anseios das empresas. É devidamente necessário revelar que, toda e qualquer empresa, para sua inteira funcionalidade precisa passar pelo processo do licenciamento ambiental.

No que tange a questão portuária cabe ressaltar a Lei 12.815/13 que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, menciona como requisitos para instalação portuária os estudos ambientais para obtenção do licenciamento.

Cunha et al. (2013) destaca a tendência da sociedade civil na participação pública dos processos de licenciamento tendo a oportunidade de participação dos processos de decisões. O acesso à informação compreende os procedimentos judiciais e administrativos, incluindo as providências tomadas para ressarcimento de possíveis danos, que podem ser condicionados a implantação do empreendimento. Além das condicionantes os empreendimentos também podem ter iniciativas voluntárias na tentativa de mitigar os impactos advindos das instalações de tais empresas.

Neste contexto é de inteira relevância que a sociedade apresente seu posicionamento sobre o que vai ser edificado em sua comunidade, deve ser um agente importante neste processo, ouvir, mas também participar ativamente das discussões que estão em pauta. Acena-se que além, dos processos de licenciamento, ações mitigatórias, não se pode deixar de acenar as ferramentas de certificações, consideradas instrumentos, que as empresas recebem quando estão aptas a executarem seus empreendimentos.

2.2.2 Impactos das atividades portuárias no Brasil e a territorialização dos portos na Amazônia brasileira

No que concerne à história dos portos no Brasil, está intimamente ligada à exportação de matéria-prima brasileira; quando a abertura de novos portos no Brasil influenciou sem sombra de dúvida, na exportação do agronegócio brasileiro. Corrêa (1997) destaca que após a abertura dos portos e da subsequente emancipação política do país, se verificou o sucesso da agro exportação valendo-se da grande demanda por café, no mercado internacional, que a

produção deslocou-se para a região sudeste do país, e em poucas décadas, tal produto tornou-se o principal na exportação brasileira.

As atividades portuárias foram aos poucos se destacando na economia nacional; no entanto, durante o regime militar brasileiro (1964-1985), o enfoque no setor portuário, apontava para a segurança nacional e não para a movimentação de mercadorias, fazendo com que houvesse uma queda de investimentos de empresas privadas no setor. Destaca-se que, ainda nos anos 90, os portos internacionais passaram a investir em infraestrutura para aumentar a competitividade, então o Presidente do Brasil em exercício (Itamar Franco), promulgou em 1993, a Lei de Modernização dos Portos, que possibilitou investimentos e concessões privadas no setor portuário (LOPES, 2015).

A criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviário-ANTAQ, também auxiliou na regulação do setor portuário nas últimas décadas, tendo por finalidade regular, supervisionar e fiscalizar as atividades prestadoras de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, exercendo suas funções sob a Lei de Nº 10.233 de 2001. Destacando-se também a criação da Secretaria Especial dos Portos em 2007, pela Lei Nº 11.518, que teve o intuito de apoiar medidas, programas e projetos de desenvolvimento na infraestrutura portuária.

Entendendo a necessidade de sanar os gargalos que a infraestrutura brasileira dispõe sobre o escoamento da produção do país, e para atender os anseios da expansão econômica brasileira, em 2013 a Lei Nº 12.815 de Modernização dos Portos, apresentou um conjunto de medidas para incentivar a modernização da infraestrutura e da gestão portuária, a expansão dos investimentos privados no setor, a redução de custos e o aumento da eficiência portuária, além de objetivar a retomada da capacidade de planejamento portuária, com a reorganização institucional do setor e a integração logística entre modais.

Destaca-se aqui, o massivo investimento em infraestrutura portuária por meio do Programa de Aceleração do Crescimento do governo federal, o qual tem buscado criar estratégias econômicas e políticas, com a maioria dos financiamentos, investimentos estrangeiros e de créditos (Chinês, sobretudo), anunciados globalmente para o setor do agronegócio. Assim o Estado buscava capturar capitais e estimular o “desembarque” (com implementação de políticas territoriais e criação de planejamentos, zoneamentos e ordenamento territorial) de investimentos estrangeiros ligados direta e/ou indiretamente ao agronegócio (RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019).

Importa salientar que a Amazônia paraense, em especial a região de Itaituba, tem atendido a uma agenda política continuada de infraestrutura portuária que se ampliou, no final do ano de 2012, quando o Estado fez o anúncio do Programa de Investimentos em Logística dos Portos (PIL), com investimentos públicos para o setor e assim torná-lo competitivo. Esse programa deve canalizar mais de R\$ 54 bilhões até o fim de 2019, destinados a estimular os arrendamentos de áreas dentro dos portos e a construção e ampliação de portos privados. Os investimentos estimularam a abertura de novos portos e Rodrigues, Rodrigues e Lima (2019) apontam que há 51 processos de licenciamento de instalação portuária em andamento na Gerência de Autorização de Instalações Portuárias – GAP/ANTAQ, sendo 9 processos para Oeste do Pará; e, desses 4 são para Itaituba.

Além dos portos em processo de análise, os portos já autorizados para instalação ou em funcionamento no oeste do Pará, são: Cianport, Hidrovias do Brasil, Unitapajós, Itaipava, Posto Equador, Atem's Distribuidora de Petróleo em Itaituba; Mineração Rio do Norte em Oriximiná; Jari Celulose, Caulim da Amazônia S/A em Almerim; Transporte Bertolini, Alcoa em Juruti; Dorinaldo M. da Silva, Base Belo Monte em Vitória do Xingu; Distribuidora Nacional de Petróleo, Transportes Bertolini em Santarém. Porém, os portos do agronegócio (em operação), com a movimentação de grãos são no oeste do Pará: Unitapajós, Hidrovias do Brasil, da Cargill, Cianport, Cargill e Transportes Bertolini. O porto da Caramuru Alimentos possui a expectativa de iniciar as operações em 2019, e o porto Atem's e porto do Posto Equador (portos de combustível) que já estão em funcionamento.

Dentre os portos brasileiros insere-se o de Miritituba, no município de Itaituba, classificados como Estação de Transbordo de Cargas (ETC), que de acordo com a Lei 12.815/2013, se refere a instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

Os portos em Miritituba atendem a lei municipal de Nº 2.308/2012, que confere a Zona Comercial, Industrial e Portuária (CZIP), destinada ao Parque Comercial, Industrial e Portuário do Distrito de Miritituba, prevista para a construção de estabelecimentos comerciais, industriais e portuárias com áreas de estacionamento e acessos para implantação de indústrias, comércios de mercadorias e de prestação de serviços, portos de transbordos, transportadoras, oficinas, escritórios e edificações correlatas, visando o desenvolvimento econômico e a geração de emprego e renda.

Dessa forma, o porto em Miritituba apresenta inúmeras funções a serviço do desenvolvimento local, embora seja importante a fiscalização para seu real funcionamento. Acena-se que a lei em evidência, delimitadas áreas de comércios e residências, a de preservação ambiental, a de apoio à atividade portuária, a de atividade industrial e portuária, dá ênfase, na zona de expansão urbana, além de destacar o desenvolvimento sustentável, as construções projetadas para ZCIP que devem passar imprescindivelmente por processos de licenciamento de órgãos de proteção ambiental, a fim de considerar os impactos (positivos/negativos) advindos da implantação dos empreendimentos, e garantir as medidas mitigadoras necessárias ao equilíbrio ambiental.

Tanto os portos de Miritituba, quanto os demais portos da região oeste do Pará, sustentam a política de logística do agronegócio brasileiro, denominado Arco Norte, que escoia principalmente os *commodities* agrícolas da região centro oeste do Brasil. Dado o crescente investimento em infraestrutura no setor portuário, cabe colocar em discussão a importância do desenvolvimento sustentável e da responsabilidade social aplicada aos negócios dos portos, importa realizar uma análise da prática responsável das empresas, principalmente por se tratarem de empreendimentos de grande porte, numa área de recursos naturais tão rica e sensível às ações antrópicas, como a região amazônica.

2.2.3 Conflitos ambientais e os grandes projetos na Amazônia

A compreensão do papel exercido pelos grandes projetos na Amazônia, desde a época dos planos de colonização, perpassa a argumentação de que tais empreendimentos se mostram fundamentais para o desenvolvimento socioeconômico da região. Silva (2016) acena para o entendimento de que se trata de uma área de livre exploração de recursos naturais e que esses projetos foram e continuam a ser responsáveis pela organização e controle do território, com a consequente mobilização de capital e mão de obra na região.

Com as intensas mudanças verificadas na Amazônia brasileira nas décadas de 1970 e 1980, as cidades e as conexões que funcionavam como redes urbanas experimentaram uma recomposição do seu papel e no lugar ocupado no sistema de produção regional e nacional. Castro et al. (2014) destacam que houve uma diferenciação interna do uso do solo e da estrutura da propriedade, havendo um emergência de novas estruturas urbanas resultantes do confronto entre modelos distintos de apropriação do território e de acumulação de capital por vários

segmentos empresariais beneficiados com a exploração dos recursos naturais, e de processos decorrentes de mobilizações coletivas de atores diversos em torno da titulação e apropriação coletiva da terra, seja em territórios rurais e indígenas, seja nos processos de produção do espaço urbano.

Castro (2012) assinala para a importância em se discutir os processos de mudanças sociais, econômicas e territoriais em contextos direta ou indiretamente vinculados à implantação de grandes projetos de infraestrutura, como a abertura de rodovias, de portos e a intensificação de uso das vias fluviais. O contexto econômico das últimas décadas vem apresentando massivos investimentos públicos e privados em obras de infraestrutura atendem aos interesses de outras frentes de expansão a eles associados, como as da fronteira mineral, do agronegócio e da implantação de hidrelétricas, atrelados ao papel dos projetos de infraestrutura propostos tanto pelo PAC I e II, dos quais acarretam as mudanças internas no país e na Amazônia, bem como o Plano Sulamericano, pela Iniciativa de Integração Regional da América do Sul (IIRSA) e nos planos nacionais de desenvolvimento de vários países que fazem fronteira com o Brasil.

O desenvolvimento de grandes projetos tem um papel importante para a engrenagem do desenvolvimento econômico e social das regiões. No entanto, torna-se necessário refletir a magnitude dos impactos socioambientais ocasionados a partir da implantação de grandes empresas em regiões que abrigam uma infinidade de povos e biodiversidade como é a Amazônia, e refletir principalmente, se a implantação de tais projetos tem o real objetivo de diminuir as desigualdades sociais e econômicas das regiões, ou se vem a se tratar de projetos que atendem apenas interesses políticos para potencializar a economia nacional sem considerar as peculiaridades locais das regiões de implantação dos projetos.

Baines (2001) faz uma reflexão acerca dos grandes projetos na Amazônia que afetam terras indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais, e aponta as pressões que essas populações vivenciam frente aos projetos de grandes empresas de mineração, construtoras de usinas hidrelétricas e campos eólicos, o agronegócio, e o turismo, e pelos projetos governamentais de infraestrutura, como as grandes barragens, projetos portuários, e redes rodoviárias, que avançam sobre seus territórios, ferindo os direitos sobre suas terras, que são a base da cultura e da sua economia, sejam efetivados e respeitados.

Mesmo com novas políticas pós-constitucionais que visam o cumprimento da legislação nacional e internacional de respeito aos direitos dos povos indígenas, quilombolas, e povos e comunidades tradicionais, Baines (2001) destaca que no processo de implantação de

megaprojetos desenvolvimentistas, os direitos dessas populações continuam a ser vistas como entraves ao modelo predatório acelerado escolhido para a exploração desenfreada dos recursos naturais nos territórios desses povos.

Mesmo os projetos que se instalam em regiões urbanas dos municípios amazônicos, ainda há um grande entrave dos empreendimentos em considerarem as comunidades locais onde as empresas acabam se instalando, embora nos processos de licenciamento ambiental que correspondem a fase de licença prévia, as consultas públicas acabam se tornando meramente protocolo a ser cumprido, onde os grandes empreendimentos atropelam as características culturais, econômicas e sociais daquelas comunidades.

A construção de grandes obras, como a de Tucuruí, que foi responsável por grandes impactos ambientais e sociais, de um modo geral, as hidrelétricas se apresentam como empreendimentos de relevante análise, considerando que, no processo de transformação das áreas em que são construídas, Silva (2016) destaca que nesses processos instauram-se dinâmicas socioeconômicas diversas, com o surgimento de novos grupos sociais sob interesses distintos, numa configuração que resulta em problemas e conflitos na região.

Castro et al. (2014) discute os megaprojetos na Amazônia e apontam para o caso de Barcarena, que retratou um mercado de trabalho quase inacessível à população local, guiado pela lógica da divisão internacional do trabalho, que define as bases para contratação das tripulações dos navios; a formação necessária para trabalhar nos navios; a terceirização dos serviços de empresas transportadoras do Sul e Sudeste do Brasil e exigem altos recursos para aquisição de caminhões próprios, e cujos investimentos não contemplam a maioria da população local, além de ser denominada como lugar de passagem, pois os trabalhadores residem nas cidades vizinhas ou em outros estados, não havendo vínculos ou comprometimento com a comunidade local.

De modo geral, a implantação dos planos de desenvolvimento invariavelmente tendem a acarreta importantes alterações ambientais, econômicas e socioculturais, que envolvem os mais dissonantes aspectos da dinâmica regional, interferindo no cotidiano das populações e modificando seus modos de subsistência, sobretudo no tocante às condições de saúde e à qualidade de vida.

As demandas ambientais sobre o sistema portuário são imensas, por conta de passivos gerados, ambientais, culturais e estruturais, e também de ativos continuamente criados. Kitzmann e Asmus (2006) mencionam que tanto os passivos quanto os ativos, geram

inconformidades, que devem ser enfrentadas para que as conformidades possam ser alcançadas, garantindo o pleno funcionamento dos portos sem prejuízos econômicos e socioambientais.

Conforme Chaud e Rodrigues (2006), incorporar políticas e práticas de responsabilidade social, se traduz em vantagens tanto para a empresa quanto para a sociedade, pois havendo uma integração porto-cidade tendo princípios o desenvolvimento social, a geração de empregos, o desenvolvimento sustentável com políticas ambientais e no desenvolvimento urbano minimizando o tráfego de cargas na cidade, a região teria resultados benéficos, pelo motivo de que a responsabilidade social tem como base a ética, visando o congraçamento entre os setores políticos e a comunidade, gerando atratividade e desenvolvimento para a região.

2.2.4 Ferramentas de certificação

Com o intuito de estimular a responsabilidade social empresarial, foram criados instrumentos de certificação que atestam a excelência da prática empresarial. Cabe ressaltar que não há legislação que obrigue o empreendedor a desenvolver práticas sociais, mas existem ferramentas de certificação que favorecem as empresas que dispõem de práticas sociais, de modo que a pressão por produtos e serviços socialmente corretos instiga empresários a se adequarem às normas estabelecidas pelas entidades certificadoras.

No Brasil o Instituto Ethos, tem sido uma instituição aliada para as empresas que se empenham em desenvolver práticas de sustentabilidade e responsabilidade social empresarial. O Instituto tem 436 empresas associadas (ETHOS, 2019), e disponibiliza suporte de documentos técnicos, ferramentas e indicadores para que novas empresas possam utilizar os instrumentos de forma voluntária em seus negócios. Com uma abordagem para a gestão das empresas, os Indicadores Ethos para Negócios Sustentáveis e Responsáveis têm como foco avaliar o quanto a sustentabilidade e a responsabilidade social têm sido incorporadas nos negócios, auxiliando a definição de estratégias, políticas e processos.

Embora traga medidas de desempenho em sustentabilidade e responsabilidade social, os Indicadores Ethos se define como uma ferramenta que não se propõe a medir o desempenho das empresas nem reconhecer empresas como sustentáveis ou responsáveis, mas de auxiliar da gestão responsável das empresas com seus públicos de interesse. No entanto, existem normas internacionais que além de avaliar, reconhecem o desempenho das empresas nas mais diversas categorias tais como meio ambiente, justiça social e responsabilidade com o trabalhador.

A certificação ambiental de acordo com Corrêa (2006) é um processo de verificação por uma terceira parte emissora do certificado de que determinada empresa atua de acordo com certos critérios uniformes em relação ao meio ambiente, estabelecidos numa norma técnica. Quando há conformidade entre o sistema de gestão ambiental praticado pela empresa e os critérios estabelecidos na norma técnica, a entidade certificadora confere a certificação à empresa. Uma vez obtida a certificação, sua manutenção depende de resultados a serem verificados por auditorias periódicas.

De acordo com a ISO 26000 (2010), dentre os certificados mais importantes, cita-se:

a) ISO 14000: O ISO 14000 é uma série com estrutura geral que pode ser utilizada para auxiliar as organizações a tratar questões ambientais de forma sistemática, considerando a avaliação do desempenho ambiental da empresa, a quantificação e relato de emissões de gases de efeito estufa, a avaliação de ciclo de vida, projeto ambiental, rotulagem ambiental e comunicação ambiental.

b) AA1000: O AA1000 foi criado em 1996 pelo *Institute of Social and Ethical Accountability*. Esta certificação de cunho social enfoca principalmente na verificação de relatórios de sustentabilidade e responsabilidade social e no engajamento das relações da empresa com seus diversos parceiros, ou “*stakeholders*”.

c) SA8000: A “*Social Accountability 8000*” é uma das normas internacionais mais conhecidas. Criada em 1997 pelo *Council on Economic Priorities Accreditation Agency* (CEPAA), o SA8000 enfoca, primordialmente, relações trabalhistas e visa assegurar que não existam ações antissociais ao longo da cadeia produtiva, como trabalho infantil, trabalho escravo ou discriminação, estabelecendo parceria no fornecimento de treinamento e apoio técnico para auditores, trabalhadores, fornecedores e clientes.

d) ABNT-ISO 26000: Em 2010, foi publicada a Norma Internacional ISO 26000 – Diretrizes sobre Responsabilidade Social, cujo lançamento foi em Genebra, Suíça. No Brasil, a versão em português da norma, a ABNT NBR ISO 26000, foi lançada em São Paulo. A norma é de grande utilidade a empresas interessadas em adotar programas de RSE uma vez que oferece orientações relacionadas a sete princípios norteadores de responsabilidade social: “*Accountability*”, Transparência, Comportamento ético, Respeito pelos interesses das partes interessadas (*stakeholders*), Respeito pelo Estado de Direito, Respeito pelas Normas Internacionais de Comportamento e Direito aos humanos.

Assim, as normas certificadoras também impulsionam as empresas a agirem de forma ética e responsável com todos os grupos de interesse envolvidos na atuação das atividades

empresariais, desenvolvendo práticas responsáveis com seus fornecedores, acionistas, clientes, funcionários, meio ambiente e comunidade em que estão inseridos, de modo que além de gerenciar os negócios de forma sustentável, as práticas de responsabilidade social podem elevar a imagem da empresa representando inclusive, vantagem competitiva sobre o mercado em que atua.

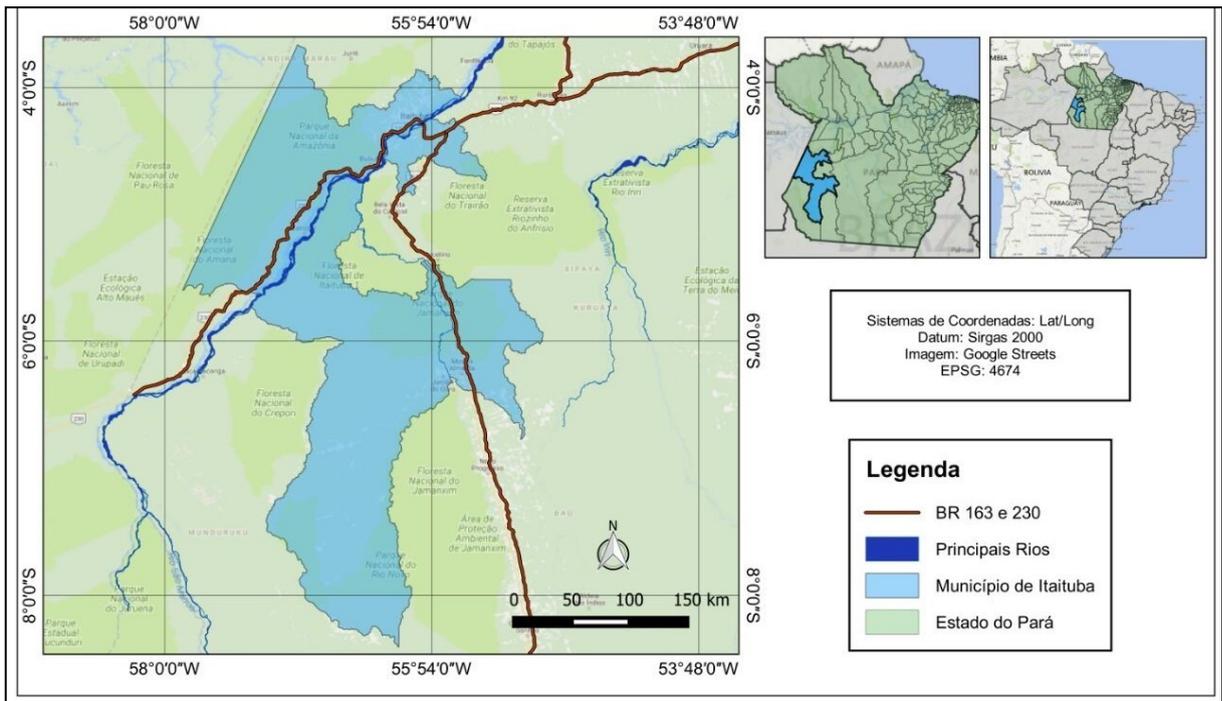
Seção 3

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

3.1 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

A área de estudo corresponde à localidade de Miritituba, que integra o município de Itaituba. O município está situado na mesorregião do Sudoeste Paraense, a uma latitude $04^{\circ}16'34''\text{S}$ e a uma longitude $55^{\circ}59'01''\text{W}$ (Figura 03). Pelo município, incidem as BR-163 e BR-230, dispendo de acesso fluvial pelo rio Tapajós e acesso aéreo pelo aeroporto regional. À margem esquerda do rio Tapajós posiciona-se a cidade de Itaituba e à margem direita situa-se a localidade de Miritituba.

Figura 3 - Mapa de localização do município de Itaituba-PA, com relação ao estado do Pará e ao Brasil



Fonte: Autora (2019)

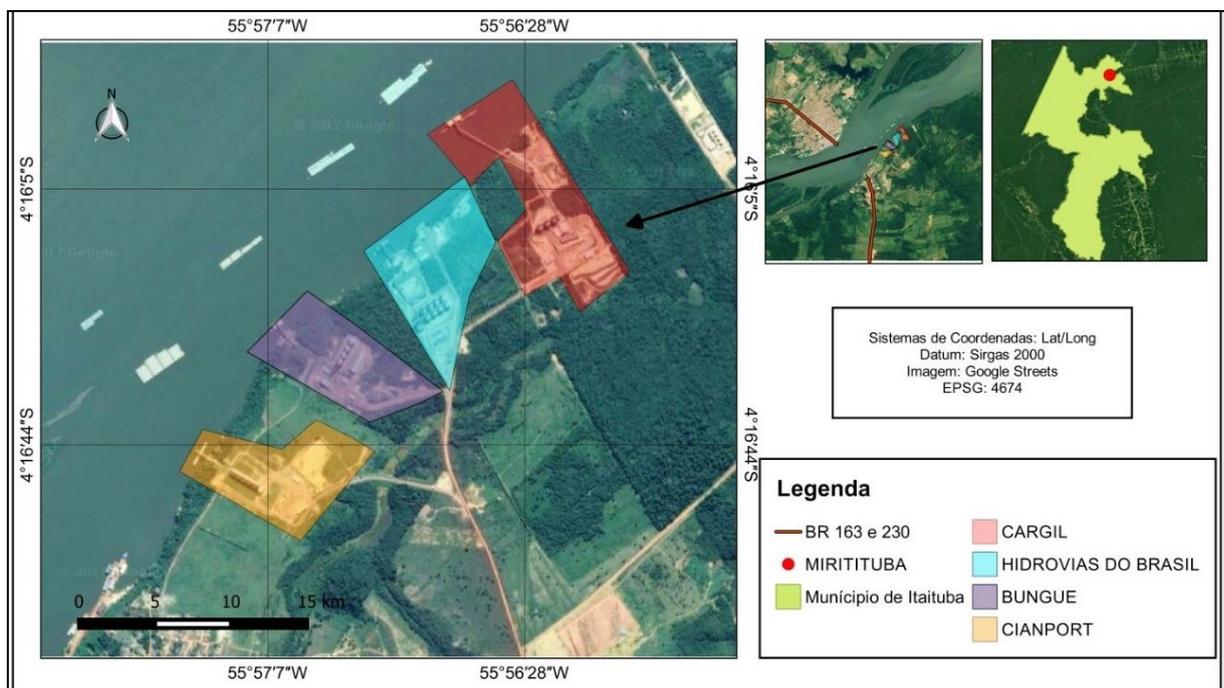
A população estimada no município de Itaituba em 2017 era de 98.523 habitantes, contando com serviços de infraestrutura como saúde pública, educação, energia elétrica, comunicação, segurança pública, serviços bancário e cartorial, secretaria de vara única,

abastecimento de água e coleta de resíduos sólidos. Cita-se como atividades econômicas locais o extrativismo vegetal e a silvicultura (CDP, 2016; IBGE, 2017; ITAITUBA, 2016).

O distrito de Miritituba conta com três escolas municipais destinadas ao ensino fundamental, um destacamento da Polícia Militar, água encanada, com abastecimento realizado em parte, por água subterrânea, captada dos poços tipo amazonas e tubulares rasos, cuja água provem das aluviões do rio Tapajós, com profundidades de 5 a 15,00 metros. Miritituba praticamente não possui rede de esgoto, onde os dejetos dos domicílios são direcionados a fossas sépticas ou aos locais de drenagem de águas pluviais que são lançados no rio Tapajós (AMBIENTARE, 2013a). Informações da Unidade Básica de Saúde do distrito denotam uma população estimada em 5380 moradores em Miritituba.

A localidade, onde estão instalados os portos graneleiros, está representada na Figura 4, ilustra a localização de Miritituba em relação à cidade de Itaituba, e a área construída dos portos em estudo.

Figura 4 - Mapa de localização do distrito de Miritituba com relação à cidade de Itaituba



Fonte: Autora (2019)

A partir do mapa de localização dos portos em Miritituba, é possível observar a importância multimodal que a região exerce sobre o transporte de cargas no país, destacam-se

as diferentes rotas de acesso que possibilitam o escoamento de grãos, nas rodovias BR-163 e BR-230 e acesso fluvial pelo rio Tapajós.

Os empreendimentos aos quais esta pesquisa faz referência são empresas nacionais e multinacionais que iniciaram seus estudos de viabilidade socioambiental para implantação a partir de 2010 e que foram se instalando e entrando em funcionamento ao longo da década.

Os terminais portuários instalados em Miritituba fazem parte dos portos de apoio e suporte operacional a diversos portos dos corredores multimodais do sistema norte. Dentre os portos que operam na estação de transbordo na região em destaque, alude-se as empresas multinacionais: Bunge Brasil em parceria com o Grupo Amaggi, Cargill, e a empresas nacionais CIANPORT e Hidrovias do Brasil.

3.2 TIPO DE PESQUISA

Este estudo refere-se a uma pesquisa de campo, que pode ser utilizada em diversas ciências e ramos de estudos, tais como: a Antropologia, Política, Serviço Social, e outras. Marconi e Lakatos (2010) definem a pesquisa de campo, como um método que tem por objetivo obter informações e/ou conhecimentos acerca de um problema que se deseja a resposta, ou mesmo, a comprovação de uma hipótese, descobrindo novos fenômenos ou relações.

A pesquisa de campo foi escolhida para nortear esse estudo, pela sua significância em conduzir o pesquisador a observar, coletar os dados e interpretar as informações no próprio local onde o fenômeno estudado ocorre. Neste caso, entende-se que a pesquisa teria resultados mais consistentes a partir da investigação no próprio *locus* de estudo que foi o Distrito de Miritituba, Itaituba-PA.

3.3 ABORDAGEM QUALI/QUANTITATIVA

A proposta do presente estudo se caracteriza em termos de abordagem, pelo qualitativo e quantitativo. E, a opção no primeiro caso, ou seja, no qualitativo, se deve por extrair dados a partir da subjetividade dos participantes e, no segundo caso, por utilizar dados numéricos.

Matias (2016) descreve que a pesquisa qualitativa parte do entendimento entre o mundo real e o sujeito, a interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são essenciais

nesse tipo de abordagem, não requerendo o uso de métodos e técnicas estatísticas, sendo o ambiente natural, a fonte direta para a coleta de dados, fornecendo uma análise dos dados mais detalhada sobre hábitos, atitudes, tendências, entre outros.

A abordagem quantitativa é definida por Fonseca (2010) como um método que se baseia em dados mensuráveis das variáveis, procurando verificar e explicar sua existência, relação ou influência sobre outra variável, em que se pretende analisar a frequência de ocorrência, para medir a veracidade ou não do fato investigado. O método pode ser caracterizado por suas técnicas específicas de mensuração, tais como os questionários, a aplicação de cálculos de média e proporções, elaboração de índices e escalas e os procedimentos estatísticos.

Portanto, as duas abordagens acima explicitadas, foram utilizadas no presente estudo, devidos suas aplicabilidades em auxiliar na busca por informações de como se dão as ações de responsabilidade socioambiental das empresas, desde a análise documental até a aplicação de questionários aos moradores. O procedimento quantitativo auxiliou na interpretação numérica de dados qualitativos, ou seja, mensura opiniões e informações a partir de números.

3.4 INSTRUMENTO

Foram empregados na coleta de dados, dois tipos de instrumentos, análise documental e aplicação de questionário. Gil (2009) ressalta que a análise documental se difere da bibliográfica pela natureza das fontes, pois a documental vale-se de materiais que não receberam ainda um tratamento analítico como documentos de arquivos, atas de reuniões, relatórios, boletins, jornais, gravações, pareceres, fotografias, entre outros documentos.

A análise documental foi um instrumento importante neste estudo, pois os dados públicos coletados no site da Secretaria de Estado Meio Ambiente e Sustentabilidade – SEMAS, apresentaram informações contidas em Estudos e Relatórios de Impactos Ambientais no sentido de evidenciar o diagnóstico dos impactos descrito pelas empresas estudadas.

O documento fornecido pela Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica – AMPORT, auxiliou na coleta de dados relacionados com a existência e execução de programas ambientais e sociais realizados por empresas portuárias em Miritituba, a coleta se deu através de relatório com registros fotográficos de ações e projetos e conteúdos apresentados em reuniões, para evidenciar informações como tipo de atividades desenvolvidas, público atendido, profissionais envolvidos

entre outros. A análise documental também foi importante para evidenciar parcerias entre os portos e outras instituições públicas e privadas.

O questionário, de acordo com Chizzotti (2001) tem a finalidade de suscitar do participante, informações escritas ou verbais sobre o assunto, de modo que o informante saiba opinar ou informar, caracterizando uma interlocução planejada.

Nesta perspectiva, o questionário tornou-se aplicável para esta pesquisa no sentido de facilitar a comunicação entre pesquisador e participante, de modo a permitir a coleta de informações que abrangem o ponto de vista do morador acerca de mudanças socioambientais, a partir da instalação dos portos, a atuação socioambiental das empresas a partir da existência e execução de programas ambientais e sociais, bem como a percepção dos moradores acerca das ações socioambientais desenvolvidas pelas empresas.

O questionário foi composto por 10 (dez) questões, combinando perguntas abertas e fechadas, sendo aplicado a moradores que já residem a pelo menos 10 (dez) anos no distrito, por se tratar de um período que compreende o antes e depois da instalação dos portos.

3.5 PÚBLICO ALVO

Além dos EIAs/RIMAs coletados como dados públicos no site da SEMAS-PA, foi necessário coletar dados documentais na Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (AMPORT), a associação foi selecionada como público alvo por ter vínculo de sociedade empresarial e manter parceria com as empresas em estudo - Bunge, Cargill, CIANPORT e Hidrovias do Brasil.

Para melhor condução no processo de coleta de dados, foram selecionados dados impactos socioambientais e de programas de responsabilidade social, apenas dos portos instalados e em operação no recorte temporal dos anos de 2012 a 2017, o período corresponde ao início da instalação portuária, até o início da presente pesquisa.

Quanto à realização dos questionários foi selecionada uma amostra da população correspondente a 359 (trezentos e cinquenta e sete) participantes (calculado amostral em anexo), contemplando moradores que já residem no distrito a um período superior a 10 (dez) anos, inerentes as fases anterior e posterior a implantação e operação dos portos graneleiros, de modo que, o participante seja capaz de expressar em suas respostas as possíveis intervenções sociais e ambientais das empresas na comunidade. O tamanho amostral foi definido através de cálculo

utilizando a Plataforma SurveyMonkey, em que se considerou um grau de confiança de 95% e uma margem de erro de 5%. O cálculo foi realizado pela seguinte fórmula:

$$\text{Tamanho da amostra} = \frac{\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2}}{1 + \left(\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2 N} \right)}$$

Onde: z = escore; p = desvio padrão; e = margem de erro; N = tamanho da população

Cabe destacar que a coleta de dados ocorreu mediante apreciação e aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa e Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (CEP/CONEP), e de acordo com a Resolução Nº 510, de 07 de Abril de 2016, dispões em seu Art. 1º:

[...] sobre as normas aplicáveis a pesquisas em Ciências Humanas e Sociais cujos procedimentos metodológicos envolvam a utilização de dados diretamente obtidos com os participantes ou de informações identificáveis ou que possam acarretar riscos maiores do que os existentes na vida cotidiana, na forma definida nesta Resolução.

Assim, conforme recomenda a Resolução 510/2016, todos os participantes da pesquisa foram convidados a participar como voluntários, recebendo o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), no caso dos moradores locais, com as devidas informações e esclarecimentos, tais como natureza da pesquisa, justificativa, objetivos, métodos e potenciais riscos e benefícios de atuação como participante na pesquisa (TCLE em anexo) e no caso das instituições coparticipantes, foi solicitado uma declaração de autorização das instituições, permitindo o acesso documental.

3.6 ANÁLISE DE DADOS

A análise e interpretação dos dados da pesquisa documental foram realizadas, com base em Bardin (1997). Cabe destacar que no processo de Licença Prévia (LP) das Estações de Transbordo de Cargas, foram elaborados os Estudos de Impactos Ambientais (EIA) e seus respectivos Relatórios de Impactos Ambientais (RIMA) para que pudessem ser apresentados os

impactos decorrentes da implantação dos empreendimentos bem como as medidas mitigadoras, tanto na fase construção quanto na fase de operação.

Desse modo, a análise documental dos estudos ambientais foi uma etapa importante desse estudo, pois tornou possível identificar, a partir do ponto de vista dos empreendimentos, as consequências socioambientais previstas e as alternativas propostas para atenuar os impactos negativos, tornando possível a verificação da postura empresarial dos portos frente às alterações, socioambientais e econômicas locais, ocasionadas pela instalação destes empreendimentos.

A análise dos questionários seguiu com a plotagem dos resultados dos questionamentos em planilhas eletrônicas do Programa *Excel*, gerando bancos de dados, para a condução da estatística descritiva e a elaboração de gráficos.

Assim, os resultados obtidos permitem ser discutidos atendendo uma ordem de análise crítica, justificando com outros autores que evidenciam o objeto, para se chegar às devidas conclusões.

Seção 4

RESULTADOS E DISCUSSÕES

4.1 PERCEPÇÃO DOS MORADORES QUANTO A OCORRÊNCIA DE IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS POSITIVOS E NEGATIVOS

Autores como Kitzmann e Asmus (2006) apontam que no contexto da atividade portuária ocorrem ativos, mas também diferentes passivos sociais e ambientais, em referência aos autores citados, a análise dos EIAs/RIMAs inerentes a implantação dos portos em Miritituba-PA, foram identificados diversos impactos de ordem social, ambiental e econômica. Tais impactos foram apontados pelos estudos ambientais, tanto com efeitos positivo quanto negativo.

Os impactos ambientais apresentados tanto no meio físico quanto biótico, de acordo com os estudos ambientais (EIA/RIMA), foram de efeito negativo em fatores ambientais como a fauna aquática e terrestre, perda de ecossistemas, flora, riscos de contaminação da água, solo e ar, além de geração de ruídos e proliferação de vetores de zoonoses.

Os impactos no meio socioeconômico descritos pelos EIAs/RIMAs, se apresentam como impactos de efeito positivo e negativo. Como efeito positivo os estudos apontaram para a geração de emprego e renda, arrecadação de impostos, e como impactos negativos, os estudos previram a imigração de trabalhadores, interferência no cotidiano da população, pressão sobre os serviços públicos e infraestrutura local, alteração do uso do solo e da paisagem, além da limitação a navegação.

Os moradores foram questionados em momentos diferentes dos questionários, sobre a contribuição dos portos de forma positiva e negativa. Corroborando com os dados apresentados dos estudos ambientais das empresas (AMBIENTARE 2012a; 2012b, 2012c; 2012d, 2013a, 2013b; BRANDT, 2013), a resposta dos participantes ao serem interrogados sobre os portos terem contribuído de forma positiva para a comunidade local e /ou o meio ambiente, 70% dos moradores responderam que houve contribuição positiva, enquanto 30% dos participantes responderam que não houve mudanças positivas para a localidade.

A percepção dos moradores referente antes aos impactos positivos se debruçou sobre o meio socioeconômico, não havendo inferência aos impactos positivos sobre o meio ambiente. Contribuindo com a visão dos comunitários de Miritituba, Araújo, Freitas e Albuquerque (2009) apontam que o Complexo Industrial e Portuário do Pecém, São Gonçalo do Amarante-

CE, impactou de maneira positiva a economia local, a partir da geração de emprego e renda bem como o aumento do comércio e infraestrutura necessária para atrair outros investimentos tais como uma usina siderúrgica, refinaria, termelétricas e outros.

Ao serem questionados sobre os portos terem interferido de forma negativa sobre a comunidade local e/ou o meio ambiente, 72% dos moradores responderam que houve impacto negativo correspondem, enquanto 28% dos participantes responderam que não houve mudanças negativas para a localidade. Estes dados revelam que de qualquer forma o meio ambiente foi afetado, o que implica conseqüentemente na vida dos moradores. Normalmente, os projetos que são desenvolvidos em qualquer área geográfica, deixam de qualquer forma impactos negativos e positivos, e que estes impactos precisam ser vistos pelos empreendimentos, pelos órgãos públicos, além dos moradores, que por sinal são os que mais sofrem as conseqüências dos impactos negativos.

Confirmando a resposta dos moradores locais sobre a ocorrência de impactos negativos, Moura (2006) em estudo ao porto de Santos, também aponta para impactos de ordem ambiental, como tráfego e poluição de diversas formas, além dos impactos sociais sobre a comunidade local. Não diferente do que acontece com as cidades que convivem com os impactos negativos de empreendimentos portuários, os municípios que brigam empreendimentos de mineradoras, também sofrem impactos negativos, ambientais, mas sobretudo, os impactos sociais, pois trata-se de cidades com infraestrutura limitada.

Assim como a atividade portuária, estudos de outras atividades econômicas na Amazônia, apontam para o potencial de impacto socioambiental de grandes empresas, Silva e Silva (2015) constata tais impactos no caso da mineradora ALCOA em Juruti-PA, onde a oferta em educação, saúde e infraestrutura urbana, por exemplo, não acompanhou o crescimento do local, nem atendeu a população que migraram para Juruti em decorrência da oferta de empregos. A cidade teve que criar sua própria estrutura para atender as demandas da população e das pessoas que chegavam. Em muitos casos, relatos de migrantes da época deixam claro que as crianças que estavam em idade escolar ficaram sem estudo, pois as vagas nas escolas eram insuficientes, assim como também o número de escolas.

Os autores apontam que Juruti foi um típico exemplo de localidade que houve muito mais impactos negativos do que positivo, apesar da arrecadação de impostos e da geração de empregos, a cidade passou por transformações avassaladoras, por se tratar de uma localidade tipicamente amazônica que viu sua funcionalidade mudar da pesca e agricultura para a extração mineral, modificando, assim, todo o seu ordenamento territorial.

Por isso torna-se importante que as empresas cumpram com suas obrigações legais e também se atentem para as práticas de responsabilidade social. Sobre estas práticas, Aguiar, Oliveira e Silveira (2016) destacam a necessidade das organizações em cuidar para que seus impactos sobre a sociedade sejam positivos, e que as ações causadoras de impactos negativos sejam reavaliadas.

4.2 IMPACTOS AMBIENTAIS DESCRITOS A PARTIR DOS EIAs/RIMAs E DA PERCEPÇÃO DOS MORADORES LOCAIS

A investigação acerca de como as empresas identificam as questões ambientais oriundas a partir da implantação, instalação e operações dos portos no distrito de Miritituba, deu-se através da análise dos estudos de impactos ambientais (EIAs/RIMAs) das atividades portuárias o que permitiu verificar sob a ótica dos empreendedores e dos questionários aplicados aos moradores como tem sido a evidenciação dos impactos ambientais e sociais na comunidade do entorno dos portos.

Os EIAs/RIMAs das empresas Cargill, CIANPORT e Hidrovias do Brasil foram elaborados no período de 2012 a 2013 pela empresa de consultoria ambiental AMBIENTARE Soluções em Meio Ambiente, e o EIA/RIMA da ETC Bunge foi elaborado em 2013 pela empresa BRANDT, ambas empresas de consultoria ambiental, apresentaram nos estudos das ETCs, as matrizes de impactos nos meios físico, biótico e socioeconômicos, sendo possível realizar a seguinte inferência (Quadro 1).

Quadro 1 - Impactos nos meios físico e biótico identificados nas fases de implantação e/ou operação, tendo como medida mitigadora ações de responsabilidade socioambiental prevista nos EIAs/RIMAs

FATOR AMBIENTAL	IMPACTO AMBIENTAL	TIPO DE EFEITO
Hidrogeologia	Diminuição da taxa de infiltração de água para o aquífero	Negativo
	Aumento da vulnerabilidade do aquífero a contaminação	Negativo
Geomorfologia	Alteração do relevo local	Negativo

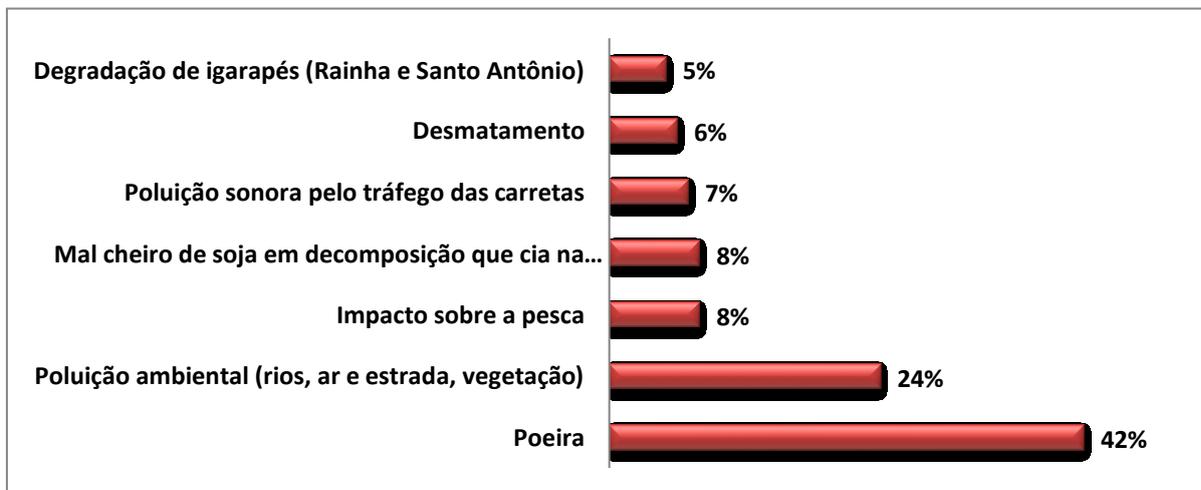
FATOR AMBIENTAL	IMPACTO AMBIENTAL	TIPO DE EFEITO
Pedologia	Predisposição ou aceleração dos processos erosivos	Negativo
	Riscos de contaminação do solo	Negativo
Recursos Hídricos/Sedimentos	Alterações na qualidade da água e sedimentos límnicos	Negativo
Qualidade do Ar	Alteração da qualidade do ar	Negativo
Poluição Sonora	Elevação dos níveis de ruído	Negativo
Flora	Perda fitofisionômica e de diversidade de espécies da flora na área diretamente afetada	Negativo
Fauna	Iluminação artificial e atração de espécies	Negativo
Fauna Terrestre e Aquática	Intervenção em assembleias da fauna terrestre e aquática local	Negativo
Saúde e Sanidade Ambiental	Incremento da importância epidemiológica de insetos e fauna vetores	Negativo

Fonte: AMBIENTARE (2012a; 2012b, 2012c; 2012d, 2013a, 2013b); BRANDT (2013)

Os impactos sobre os fatores ambientais apresentados nos EIAs/RIMAs e descritos no Quadro 1, apresentam comprometimento dos recursos hídricos e da qualidade do ar, que seria ocasionado principalmente pelas atividades de supressão da vegetação para infraestrutura terrestre do terminal (vias de acesso, pátio de contêineres, silos de armazenagem e área administrativa), construção da infraestrutura aquática (cais flutuante e cais de contêineres), instalação e desmobilização do canteiro de obras e também a geração de materiais particulados e de eflúvios não controlados durante a construção e ativação do canteiro de obras, movimentação e armazenagem de cargas e utilização das vias de acesso.

Embora os impactos ambientais sobre a hidrogeologia, geomorfologia, pedologia, e sanidade ambiental, sejam impactos menos perceptíveis aos moradores, as alterações nos recursos límnicos/sedimentos, qualidade do ar, poluição sonora, flora e fauna foram apontadas com frequência pelos moradores, entre mudanças negativas para a população e/ou para o meio ambiente, os impactos mais apontados pelos participantes foram (Figura 5):

Figura 5 - Impactos ambientais negativos apontados pelos moradores locais de Miritituba



Fonte: Autora (2019)

Cabe destacar que embora na área do complexo portuário fosse predominante a vegetação secundária, a flora existente cumpria uma função no desenvolvimento dos processos ecológicos, os quais foram modificados, tais como a polinização e a dispersão de sementes. O refúgio para alguns grupos da fauna também deixaria de existir, pelos fragmentos suprimidos, afetando algumas populações, mesmo que de forma branda.

Dados dos estudos ambientais inferem que no meio aquático, os distúrbios a serem provocados nas aglomerações de peixes seriam decorrentes da implantação e operação do terminal, podendo implicar consideravelmente nas populações de peixes de sua área de influência, alterando a distribuição longitudinal da fauna íctica e, conseqüentemente, estrutura da comunidade sendo que contribuirá para o aparecimento de espécies de peixes oportunistas que são comumente associadas com altos teores de matéria orgânica.

Os fatores ambientais que envolvem os recursos hídricos e a qualidade do ar identificados nos estudos ambientais das ETCs de Miritituba, tanto para a fase de instalação como de operação, também foram verificados em outros portos por outros pesquisadores, em que foi constatado as interações entre os fatores portuários e os elementos naturais em complexos portuários.

Coutinho (2009) em estudo ao Complexo Portuário Industrial do Açúcar em São João da Barra- RJ, apresentou como alguns dos principais impactos ambientais da atividade portuária a modificação ou supressão da paisagem natural, modificações na biota, contaminação da água, do ar, do solo, do subsolo, e do lençol freático por razões como perda ou fuga de material

poluente ou substância de outra origem com potencial de contaminação ou lançamento de efluentes líquidos e gasosos.

Os impactos mencionados nos estudos ambientais da ETCs de Miritituba corroboram com as respostas dos moradores locais que apontam para impactos ambientais tanto na fase de instalação, quanto na fase de operação, os resultados dos questionários aplicados, também acenaram para a visão dos moradores com mudanças negativas para o meio ambiente a partir da instalação dos portos.

A geração excessiva de poeira no complexo portuário tornou-se uma problemática resultante não somente do grande fluxo de carretas e caminhões dentro do perímetro urbano do distrito de Miritituba, mas principalmente da ausência de pavimentação na via que conecta a Rodovia BR-230 (Transamazônica) ao complexo portuário. É sabido que o nível de poeira como resultado das instalações dos portos em Miritituba, muito pode influenciar na saúde dos moradores daquele lugar.

Os EIAs/RIMAs previam a diminuição da qualidade do ar na área do empreendimento e de seu entorno imediato pela geração de particulados e de eflúvios não controlados durante a construção e ativação do canteiro de obras, movimentação e armazenagem de cargas e utilização das vias de acesso. A própria movimentação de grãos produziria poeira, outro fator seria a utilização das vias de acesso, principalmente as não pavimentadas, sendo importantes fontes de particulados e de efluentes gasosos emanados das viaturas. A problemática da poeira foi a questão relatada com maior frequência entre os moradores (42%), como expressa a Figura 5.

Os dados de Andrade (2017) também corroboram a partir da percepção dos moradores de Miritituba, quanto aos impactos apresentados sobre a geração de poeira, em prognóstico à instalação de portos e abertura de uma rodovia no município de Humaitá-AM, o autor recorda que além de insalubre e acarretar riscos à saúde humana, a ocorrência de elevados níveis de material particulado leva a diminuição a visibilidade na estrada, prejudicando o tráfego de veículos e aumentando o risco de acidentes.

A via de acesso denominada Transportuária cruza o bairro Nova Miritituba, que é um dos bairros do distrito, e embora haja uma parceria (Convênio 008/2013) firmado entre as empresas e os portos, no qual haveria apoio a infraestrutura local, de acordo com o relatório fornecido pela AMPORT, o trabalho realizado nesse sentido, tem sido a manutenção da estrada por meio de dispersão de água com um carro pipa, como medida mitigadora prevista nos EIAs/RIMAs.

Por conseguinte, torna-se necessário destacar que os portos poderiam fazer investimentos mais eficientes na manutenção da Transportuária com a pavimentação asfálticas da via, considerando o grande volume de poeira que afeta os moradores do entorno, e no período chuvoso, há grandes riscos de as carretas atolarem no perímetro urbano entre a BR-230 e o complexo portuário, causando transtornos à população local aos caminhoneiros que dependem da via para chegar ao ponto de descarga dos grãos.

A poluição ambiental também foi considerada uma significativa alteração sobre a localidade, 24% (Figura 5) dos moradores relataram problemas ambientais como poluição do solo, descrevendo que às margens das estradas ocorre o descarte inadequado de resíduos por parte de alguns motoristas e poluição dos rios por grão e farelos de soja e milho que se dispersam no ar durante o trânsito e transbordo das cargas, esse material particulado também atinge a vegetação e áreas do rio próximas aos píeres (cais). Os grãos que caem na estrada entram em decomposição e liberam gases que apresentam mau cheiro, como retratam 8% (Figura 5) dos participantes.

Outra problemática ambiental relatada pelos moradores e também prevista no EIAs/RIMAs, foi o impacto sobre a pesca, pois cerca de 8% relataram que houve uma diminuição do volume de pescado, bem como a proibição de pesca nas áreas ocupadas pelos empreendimentos reduzindo assim a zona pesqueira para os trabalhadores do ramo.

As observações feitas pelos estudos das empresas em Miritituba condizem com a pesquisa de Moretti e Cox (2016), que também identificaram em suas investigações, impactos relacionados à fauna e flora em decorrência da implantação do Complexo Industrial Portuário de Suape (CIPS), localizado nos municípios do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca – PE que observou impactos socioambientais em especial sobre as populações que tem atividades ligadas à agricultura e pesca.

Programas ambientais são previstos na ISO 26000, que enfatiza a proteção do meio ambiente e da biodiversidade e restauração de *habitats* naturais, considerando fatores do meio ambiente os arredores naturais em que uma organização opera, incluindo ar, água, solo, recursos naturais, flora, fauna, pessoas, espaço sideral e suas inter-relações.

Os dados obtidos no relatório da AMPORT reportam à realização de um mapeamento do comportamento de pesca das localidades da aldeia indígena Munduruku, Praia do Mangue, e Zona urbana de Itaituba, no ano de 2018 a fim de realizar e compor o diagnóstico pesqueiro a ser concluído pela EMATER. No entanto não houve detalhamento do estudo. O relatório também acenou para a existência de um Plano de Controle Ambiental Integrado, sem, no

entanto, haver informações sobre objetivos e procedimentos previstos para o desenvolvimento de programas ambientais em consonância com o que foi proposto nos EIAs/RIMAs.

Os participantes também relataram como fator de impacto a poluição sonora (7%), o aumento no nível de ruídos foi previsto nos estudos ambientais, tanto para a fase de implantação, quanto de operação, no entanto, foram previstas nos canteiros de obras e nas atividades da Estação de Transbordo, porém, os moradores relatam ainda como poluição sonora, o barulho das carretas principalmente em época de escoamento de safra quando há maior fluxo no escoamento da soja, o trânsito feito pelas carretas acabam afetando os moradores que residem próximos a Transportuária.

Assim como a problemática dos ruídos causados pelo tráfego de carretas em Miritituba que afeta a população, Andrade (2017) também apresenta no prognóstico da instalação de portos em Humaitá-AM, que os níveis de ruídos resultam no afugentamento de fauna.

O desmatamento (6%) e as alterações sobre igarapés (5%) no distrito de Miritituba foram elencados pelos moradores como impactos ambientais. Além de previstos nos EIAs/RIMAs, os dados gerados a partir da aplicação de questionário aos moradores locais, também confirmam os resultados de Coutinho (2009) pesquisa impactos ambientais no setor portuário em identificou em seus estudos alguns dos principais impactos ambientais da atividade portuária como a modificação do uso do solo e alteração da paisagem natural e contaminação da água.

Além dos fatores ambientais nos meios físico e biótico, foi possível identificar através deste estudo, impactos no meio socioeconômico, tanto nos estudos de impactos ambientais, como na aplicação dos questionários, como serão apresentados e discutidos no tópico a seguir.

4.3 IMPACTOS SOCIAIS DESCRITOS A PARTIR DOS EIAs/RIMAs E DA PERCEPÇÃO DOS MORADORES LOCAIS

A implantação de grandes empreendimentos na Amazônia a partir da década de 70, foi responsável por uma série de mudanças espaciais e econômica nas últimas décadas (CASTRO, 2012; CASTRO et al., 2014), o investimento em logística portuária na região do Baixo Amazonas na última década (RODRIGUES, RODRIGUES, LIMA, 2019) também foi responsável por impactos positivos e negativos. Neste contexto o complexo portuário do Tapajós se caracteriza pelos ativos e passivos ambientais e socioeconômicos dos megaprojetos

na Amazônia, pois na medida em que trouxe benefícios também acarretou impactos negativos, principalmente para a população local, como é mencionado no EIA/RIMA dos portos em Miritituba, conforme demonstra o Quadro 2.

Quadro 2 - Impactos no meio socioeconômico identificados nas fases de implantação e/ou operação tendo como medida mitigadora ações de responsabilidade socioambiental.

FATOR AMBIENTAL	IMPACTO AMBIENTAL	TIPO DE EFEITO
População	Produção de conhecimento sobre os meios físico, biótico e socioeconômico.	Positivo
Economia	Geração de Emprego e Renda	Positivo
	Dinamização da Economia	Positivo
	Aumento da arrecadação de impostos	Positivo
	Redução de custos com operações logísticas e elevação da competitividade	Positivo
	Desemprego temporário	Negativo
População	Imigração temporária de trabalhadores	Negativo
	Aumento da população masculina	Negativo
	Risco de acidente de trabalho	Negativo
	Interferência no Cotidiano da População	Negativo
Nível de vida	Elevação da demanda por Serviços públicos e da pressão sobre infraestrutura	Negativo
Uso e Ocupação do Solo	Alteração do uso do solo	Negativo
	Alteração da Paisagem	Negativo
Economia	Limitações a Navegação	Negativo

Fonte: Fonte: AMBIENTARE (2012a; 2012b, 2012c; 2012d, 2013a, 2013b); BRANDT (2013).

No que se referem às principais contribuições que a instalação das empresas trouxe para a comunidade local, os resultados apontaram para uma forte influência dos empreendimentos no aumento de empregos, capacitação e treinamento de pessoas por meio de cursos profissionalizantes e na melhoria da economia local como mostra a Figura 6.

Figura 6 - Impactos sociais positivos percebidos pelos moradores.



Fonte: Autora (2019).

De acordo com a resposta dos moradores, o principal impacto positivo se refere a geração de empregos, correspondente a 74% das respostas, de acordo com 12% dos participantes, a economia local também melhorou, pois o fluxo de trabalhadores e o consumo de suas famílias levaram a abertura de novas pequenas empresas, como mercados, restaurantes, lanchonetes, hotéis e oficinas mecânicas, o que corrobora com a resposta de 4% dos participantes que viam como positivo o crescimento populacional. Com menor frequência, outros benefícios foram citados pela população, tais como a oferta de cursos profissionalizantes (3%) que capacitaram jovens e adultos para melhores oportunidades de emprego.

O impacto positivo mais significativo do ponto de vista dos moradores refere-se à geração de empregos, assim como o impacto na arrecadação de impostos estão relacionados a melhorias sobre a economia, corroborando com Dias (2013) que fala da geração de novos postos de trabalho como consequência do funcionamento de complexos portuários.

A construção de uma Estação de Tratamento de Água – ETA, também foi um ponto positivo para a atuação das empresas em Miritituba, apontado por 2% dos participantes. No entanto, cabe ressaltar que o abastecimento de água na comunidade continua sendo realizado por meio de microssistemas, pois a estação não entrou em funcionamento. A construção e operação da ETA ocorreram mediante acordo firmado entre o poder público e a iniciativa

privada, neste sentido, os moradores apontaram que compreendem que o papel das empresas foi cumprido, porém a prefeitura do município não viabilizou o funcionamento do serviço.

Outras contribuições importantes para a comunidade oferecidas pelas empresas se referem respectivamente à: visibilidade do distrito de Miritituba a nível nacional (1%), doação de uma ambulância (1%), realização de projetos sociais (1%), valorização imobiliária (1%), apoio ao Centro de Referência de Assistência Social – CRAS, e outras instituições (1%), e a construção de uma sala de leitura em uma escola municipal do distrito (1%).

Semelhante ao que ocorre por meio dos portos em Miritituba, Santos (2010) verificou junto à comunidade local, mudanças positivas sobre a cidade de São José de Itaboraí/RJ, onde empresas do ramo minerador contribuíram com a comunidade, destacando entre os efeitos positivos comentados pelos entrevistados, a existência de mais empregos, uma melhor distribuição da renda na localidade com o funcionamento da mineração, boa infraestrutura, criação de escolas, posto de saúde 24h e uma iluminação pública adequada.

A Agenda Mínima ou Agenda de Fomento ao Desenvolvimento Local é o nome dado ao Convênio 008/2013, firmado entre a Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (AMPORT) e a Prefeitura Municipal de Itaituba, onde são estabelecidas obras e ações da AMPORT em parceria com a Prefeitura de Itaituba, que tem por objetivo contribuir com saneamento básico, saúde, segurança pública, assistência social, infraestrutura, apoio a mão-de-obra e geração de emprego e renda, apoio a gestão pública e serviços de utilidade pública.

O convênio foi atendido em 67% de suas propostas, como a construção da ETA, aquisição de ambulância, equipamentos para o Hospital Municipal de Itaituba, contribuição para melhoria em infraestrutura a partir rebaixamento de energia elétrica, manutenção na via Transportuária, contribuição no Plano Diretor municipal, equipamentos para aeroporto, semáforos em Itaituba.

Estão em andamento 14,29% das propostas, destacam-se o projeto de um aterro sanitário em Miritituba e Itaituba, apoio ao programa municipal de coleta seletiva, apoio a implantação de agências bancárias e dos Correios em Miritituba.

Destacam-se ainda os 18,71% do convênio que serão atendidos com a instalação de novas empresas signatárias do convênio, incluindo apoio de recurso a redes troncais de distribuição de água em Miritituba, Centro de Testagem Anônima (CTA) e Serviço de Atendimento Especializado (SAE), melhoria na infraestrutura de escolas em Miritituba e

instalação de uma Unidade de Corpo de Bombeiros no Distrito, bem como aparelhamento e capacitação para a gestão orçamentária do município.

Neste sentido torna-se importante salientar a necessidade dos processos de licenciamento ambiental reportados pela Resolução CONAMA 237/97, pois as empresas precisam fazer um diagnóstico dos impactos gerados à sociedade, quer sejam positivos ou negativos. No segundo caso, ou seja, no impacto negativo é de inteira responsabilidade das empresas buscarem alternativas para que se torne ameno, ou até mesmo seja exaurido. É preciso que as empresas apresentem responsabilidade e compromissos com aquilo que gerou, avaliando passo a passo os impactos. De modo a integrar interesses e proposições da sociedade, empresa privada e poder público.

Viegas (2016) enfatiza que a empresa tem responsabilidades sobre os impactos de suas decisões, atividades e produtos, devem apresentar um comportamento ético e transparente de suas ações sobre a sociedade e o meio ambiente.

Sob a percepção enquanto moradores locais, os participantes elencaram as principais mudanças negativas (Figura 7) ocorridas com o funcionamento de grandes empresas na comunidade.

Figura 7 - Impactos sociais negativos percebidos pelos moradores.



Fonte: Autora (2019).

Os resultados apontaram para a problemática do aumento da criminalidade (roubo, tráfico de drogas) (23%); riscos de acidentes (16%); fluxos de carretas na estrada e dentro dos bairros, com (12%) de respostas, respectivamente; prostituição (12%); fluxo de carretas dentro dos bairros (10%), impacto negativo sobre a saúde (4%), crescimento populacional sem infraestrutura necessária para localidade (2%); vibração de residências nas vias próximas a Transportuária (2%) e trânsito desorganizado (1%); e outros impactos como estradas e ruas com buracos e lamas (3%).

Similar aos impactos observados pelos moradores de Miritituba, por consequência da instalação dos portos, Freire, Lima e Silva (2018) verificaram em estudo aos impactos sociais da instalação da hidrelétrica de Belo Monte em Altamira-PA, que embora seja uma atividade diferente do setor portuário, apresenta-se no mesmo contexto de empreendimentos com potencial impactante sobre as localidades em que se instalam, em especial se tratando de empreendimentos na Amazônia.

Tais autores constataram impactos sociais em Altamira, como especulação imobiliária, aumento do custo de vida da população local, ineficiência da capacidade de serviços e equipamentos públicos, problemas relacionados à saúde pública, principalmente pela falta de saneamento básico, intensificação de prostituição e tráfico de drogas, aumento da criminalidade e aumento de casos de acidentes de trânsito.

A pressão sobre os serviços públicos devido à imigração de trabalhadores atraídos pela oferta de emprego na instalação de grandes empreendimentos não é um caso isolado em Miritituba, diferentes cidades apresentam situações similares. As mudanças elencadas pelos moradores do distrito, também foram destacados por Dias (2013) que em estudo a Companhia Docas do Pará, observou a pressão sobre os recursos territoriais, infraestrutura e serviços públicos, em função dos deslocamentos populacionais atraídos pela crescente demanda de trabalho.

Embora o impacto do crescimento populacional tenha tido uma frequência pequena entre as respostas dos participantes, a imigração temporária e a pressão sobre os serviços públicos e infraestrutura local, foram impactos previstos nos estudos ambientais, tendo bastante influência na qualidade do bem-estar social.

Além do aumento populacional que resulta em aumento na demanda de equipamentos e serviços, especialmente no que se refere à moradia, saúde, saneamento básico, transporte, educação, segurança pública, comunicação, sistema viário, energia elétrica, e lazer, o próprio

contexto social da comunidade local de Miritituba já apresentava precariedade em setores como infraestrutura, saneamento básico, saúde, segurança pública e educação.

O impacto sobre a demanda por equipamentos e serviços públicos, também são observadas por Freitas e Oliveira (2012) que apontam o crescimento populacional em São João da Barra – RJ, devido a atividade portuária no município, que devido o fluxo de trabalhadores nas diversas etapas do empreendimento, acarretou uma pressão crescente e constante na infraestrutura urbana e de serviços, já deficiente, existente. Essa pressão é traduzida pelo aumento das descargas de esgoto nas vias coletoras e nas unidades de tratamento, aumento do consumo de água, pressão sobre os equipamentos de saúde (leitos hospitalares, unidades de pronto atendimento), dos bancos escolares, consumo de energia entre outros.

Coutinho (2009) ressalta a abrangência do porto torna-se capaz de alterar a dinâmica socioambiental de uma região, como é o impacto do crescimento populacional promovido pelo processo migratório ocasionado pelo aumento na oferta de oferta de empregos.

A imigração temporária de trabalhadores em Miritituba foi um impacto previsto devido na fase de construção quando ocorreu a contratação de mão de obra especializada oriunda de outras cidades. Durante a fase de operação um contingente populacional manteve residência temporária no município, gerando demandas imediatas por serviços, infraestrutura e equipamentos públicos.

De acordo com os estudos ambientais das ETCs de Miritituba, o impacto da imigração foi mais significativo na fase de instalação do porto, no entanto também ocorre na fase de operação, quando motoristas e outros trabalhadores tendem a ter residência temporária. O fato é, mesmo que o processo migratório da população seja apontado como temporário ou sazonal, indiscutivelmente, modificou a estrutura do lugar em termos de habitação, infraestrutura e a circulação da economia local.

O fato da oferta de emprego atrair trabalhadores de diversas regiões, em especial do sexo masculino, o impacto desse fator descrito pelos EIAs/RIMAs, sobre a população local, apontou para o risco do aumento de práticas de prostituição, exploração sexual infanto-juvenil, aumento de filhos órfãos, que acabam pesando sobre a estrutura municipal. O impacto recorrente tanto na fase de instalação, quanto na de operação seria motivado pelo fluxo de caminhões e a estadia temporária de caminhoneiros no distrito de Miritituba.

O impacto da prostituição e exploração sexual, também ficou evidente no estudo de Araújo, Freitas e Albuquerque (2009) que através de investigação com os moradores locais, identificou impactos sociais negativos decorrentes da marginalidade e violência,

principalmente devido ao consumo de drogas e prostituição, que foram atribuídos à chegada da atividade portuária em São Gonçalo do Amarante-CE.

Análogo ao que foi constatado pelos moradores em Miritituba (PA) e em São Gonçalo do Amante (CE), Castro et al. (2014) desponta para o que tem ocorrido em Barcarena (PA) com o funcionamento dos portos, onde os trabalhadores do setor de transporte refletem a função do município como um lugar de passagem, isso porque quase 100% dos trabalhadores diretos do setor de transportes, são homens oriundos de outros estados e países, que ficam na cidade durante alguns dias ou retornam várias vezes ao ano, circulam por lugares delimitados (estradas, postos de gasolina, portos e casas de suporte) e interagem com uma pequena parcela da população local, criando uma dinâmica econômica-social própria de lugares de passagem, sem compromisso com o local, havendo ainda frequentes denúncias do Conselho Tutelar sobre a prostituição de adolescentes, sobretudo nos postos de gasolina onde pernoitam os caminhoneiros.

Neste sentido, o caso de Barcarena coloca em reflexão, o que realmente significa para os munícipes a passagem de milhares caminhoneiros e tripulantes por ano, se não a deterioração social da população local.

No caso de Miritituba, as medidas mitigadoras propostas pelos empreendimentos, para atenuação do impacto da exploração sexual foi o desenvolvimento do Programa de Responsabilidade Socioambiental e Articulação Institucional - PRSAI, que também prevê parcerias com os poderes público e privado. De acordo com dados do relatório da AMPORT, o PRSAI tem realizado ações sociais de informação e sensibilização dos caminhoneiros, as ações têm acontecido nos pátios de triagem, mesmo ainda havendo muita resistência dos caminhoneiros para se trabalhar a temática.

O risco de acidentes de trabalho também foi um impacto considerado na construção e operação dos empreendimentos, fases em que os operários estão expostos aos riscos de acidentes, considerando que fazem uso de equipamentos pesados, pneumáticos, máquinas e veículos. A gravidade dos acidentes poderia implicar em atendimentos médicos mais especializados, para cujo atendimento o município poderia ter dificuldades, tendo-se que recorrer a outras cidades do estado.

Torna-se imprescindível que as questões de saúde e segurança sejam tomadas medidas administrativas para garantir um ambiente seguro e salubre para os funcionários do porto, corroborando com Coutinho (2009) que lembra também, ser necessária a existência de planos de contingência que mitiguem os danos de um possível acidente.

O impacto sobre o nível de vida da população local incidiria de acordo com os estudos (EIAs/RIMAs), devido ao aumento populacional em decorrência da instalação dos portos em Miritituba ocasionando aumento na demanda de equipamentos e serviços, especialmente no que se refere a moradia, saúde, saneamento básico, transporte, educação, segurança pública, comunicação, sistema viário, energia elétrica, e lazer. Este impacto seria perceptível também na fase de operação, devido ao aumento do fluxo de caminhões e estadia de caminhoneiros em Miritituba.

Os impactos sobre o uso e ocupação do solo foram apontados pelos EIAs/RIMAs, mas não foram identificados no relatório da AMPORT, tão pouco apontado pelos moradores locais. No entanto cabe salientar que a localidade de Miritituba surge com uma proposta de abrigar famílias de trabalhadores que migraram para a região com a abertura da Rodovia Transamazônica, e aos poucos a localidade vai assumindo características de agrovila.

Barros (2019) e Santos (1995) trazem para a discussão que a modificação da paisagem e do uso do solo, contribuiu para uma mudança da paisagem e da função da vila que surgiu como agrovila, onde as atividades primárias ligadas a pequena agricultura eram baseadas na subsistência dos assentados, com a implantação das Estações de Tránsito de Cargas, grandes objetos de logística portuária passam a imprimir nova dinâmica na pequena localidade.

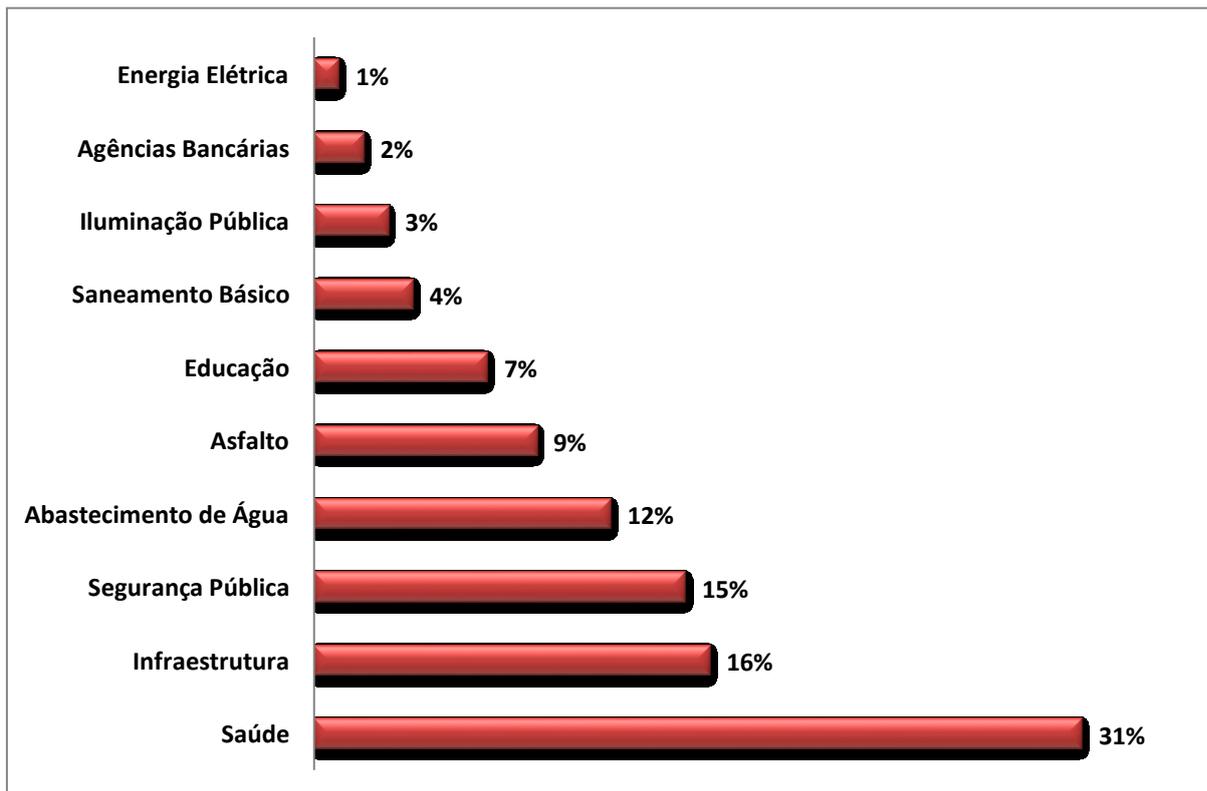
Foi identificado nos estudos de viabilidade dos portos que a operação destes, teria impacto negativo significativo na navegação local, à circulação das barcaças interferiria diretamente sobre a navegação de pequenas embarcações locais, especialmente de transporte de passageiros e de pesca artesanal. Sendo indicado para tanto, como medida mitigadora, a definição de áreas de segurança para navegação de pequenas e médias embarcações, considerando também as parcerias com as associações locais de pescadores, barraqueiros, comerciais, comunitárias, dentre outras, no âmbito do Programa de Responsabilidade Socioambiental e Articulação Institucional previsto nos EIAs/RIMAs das empresas BUNGE, Cargill, CIANPORT e Hidrovias do Brasil.

A ISO 26000 indica que sempre que possível, que as empresas realizem investimentos sociais que incluam projetos de educação, treinamento, cultura, saúde, geração de renda, desenvolvimento de infraestrutura entre outros. Entende-se que na realidade de muitas localidades brasileiras, em especial da região norte, ainda há dificuldades nos serviços públicos oferecidos a população, deste modo os participantes foram indagados se os moradores de Miritituba enfrentam problemas sobre os serviços de saúde, segurança, educação, infraestrutura e/ou problemas referentes ao meio ambiente, 92% dos participantes responderam que sim, e 8%

responderam que a população não enfrenta nenhum tipo de problema relacionada a infraestrutura do distrito.

Para os que responderam sim, as principais dificuldades foram elencadas de acordo com o apresentado na Figura 8.

Figura 8 - Principais problemas enfrentados pela população.



Fonte: Autora (2019).

A maior problemática apontada pelos moradores locais versa sobre a saúde (31%), que relataram a precariedade no atendimento, que muitas vezes faltam médicos, medicamentos, aparelhos. Outra dificuldade na comunidade, se refere à precariedade ou inexistência de infraestrutura (16%), destaca-se que a infraestrutura engloba serviços de saneamento (abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto, drenagem urbana e coleta e tratamento dos resíduos sólidos), telefonia, energia e entre outros, embora o termo (infraestrutura) já contemple as demais respostas, os moradores foram mais enfáticos em apontar que existem fragilidades na segurança pública (15%), no abastecimento de água (12%), pouca pavimentação das ruas (9%), educação (7%), saneamento básico (4%), iluminação pública (3%), agências bancárias (2%) e energia elétrica (1%).

Entende-se que não se trata de responsabilizar as empresas por sanar os problemas de infraestrutura, saúde ou educação. A discussão acerca das dificuldades elencadas pelos moradores traz à tona problemas estruturais que abrem cenário para possíveis intervenções das empresas, na contribuição da melhoria da qualidade de vida da população local. Mas entende-se que houve um agravamento na precariedade já existente nos serviços públicos e na infraestrutura local. Essa constatação confirma a problemática de cidades que recebem projetos desenvolvimentistas sem que antes sejam preparadas para tal evento.

Não diferente do que ocorre com o caso da instalação de complexos portuários, o setor da mineração também impacta negativamente a localidade em que está inserido, como é o caso de Juruti-PA, que apresenta a infraestrutura, qualidade ambiental, saúde e educação dos municípios, como destaques dos principais problemas municipais em seu território, atingidos pela mineração (SILVA; SILVA, 2016).

Retoma-se aqui a discussão sobre o cumprimento da agenda mínima estabelecida em convênio pelos poderes público e privado, que mesmo já apresentando 67% das medidas cumpridas, a percepção dos moradores revela a grande precariedade e inexistência de serviços públicos básicos e de infraestrutura, tal como acontece em Miritituba, em Juruti, o serviço da saúde tem sido o que mais demanda investimentos.

Seguindo o apontamento de todas as problemáticas apresentadas pelos moradores locais, os participantes foram questionados, se em sua visão as empresas conhecem os problemas que atingem o meio ambiente e a população da comunidade do entorno dos portos, 69% responderam que em sua opinião eles conhecem, inclusive, participantes destacaram os estudos ambientais que fizeram antes da implantação dos portos e que se tornou de conhecimento das empresas a realidade do distrito, e 31% responderam que em sua visão, as empresas não conhecem as dificuldades da comunidade em questão inseridas.

Aponta-se que durante a elaboração dos estudos ambientais para verificar a viabilidade de implantação do empreendimento e para seguir com o processo de licenciamento, a empresa realiza um diagnóstico da realidade social, econômica e ambiental da área em que pretende se instalar, e realiza um prognóstico dos impactos que podem ocorrer com a instalação do empreendimento (CUNHA et al., 2013). Dessa forma, os moradores apontar para um caminho correto em entender que as empresas em Miritituba conhecem as problemáticas que atingem a população local.

4.4 PROGRAMAS SOCIAIS E AMBIENTAIS DESENVOLVIDOS PELAS EMPRESAS PORTUÁRIAS

Visando atender a proposta da presente pesquisa em apresentar evidências da execução de projetos ambientais e sociais que fossem identificados pela população local e confirmados por documentos como relatórios das empresas, ressalta-se que para o acompanhamento de programas desenvolvidos no eixo ambiental, não foram encontradas evidências da execução de tais programas, devido à dificuldade em acessar relatórios ambientais das empresas. No entanto, de acordo com os EIAs/RIMAs estudados, foi identificado como medidas mitigadoras e otimizadoras para os impactos socioeconômicos, o Programa de Responsabilidade Socioambiental e Articulação Institucional – PRSAI, programa descrito no relatório fornecido pela AMPORT.

A AMPORT desenvolve o programa de responsabilidade social, com o objetivo geral desenvolver ações de responsabilidade socioambiental e articulação institucional na área de influência direta, em acordo com os compromissos estabelecidos no Convênio 008/2013 entre ATAP, atual AMPORT, e Prefeitura Municipal de Itaituba (PMI). Os objetivos específicos do Programa de Responsabilidade Socioambiental e Articulação Institucional são: Apoiar o poder público local de Miritituba e Itaituba no atendimento dos trabalhadores dos empreendimentos com serviços de saúde, educação, segurança pública e assistência social; Promover a integração do empreendimento com as comunidades locais (Miritituba, Itaituba e Campo Verde); Acompanhar, em parceria com o poder público local, o processo de desmobilização de mão de obra dos empreendimentos e sua inserção futura no mercado de trabalho.

O PRSAI visa organizar as ações de responsabilidade socioambiental e articulação institucional das ETCs de Miritituba, no que se refere aos efeitos decorrentes de sua instalação sobre a infraestrutura de serviços públicos. A natureza do programa é mitigatória e preventiva e, para que seu êxito seja alcançado, o empreendimento deverá contar com parcerias, em especial com o poder público local, para que seus resultados adquiram elevado grau de eficácia e eficiência, racionalizando custos financeiros e de tempo, ajustando e potencializando o foco do programa, enfim, maiores ganhos para a comunidade.

Assevera-se o papel da responsabilidade socioambiental das empresas, conforme a ISO 26000 em mostrar que o envolvimento das corporações com a comunidade é uma forma proativa de uma organização participar da comunidade, de modo a prevenir e solucionar

problemas, estabelecendo parcerias com organizações e partes interessadas locais e a aspiração de se tornar uma empresa-cidadã na comunidade.

Em consonância ao que a norma apresenta, Dias (2013) ressalta que a Companhia Docas do Pará, que inclui a administração de portos em Belém, Vila do Conde, Santarém, Óbidos, Itaituba, Altamira e Marabá, tem em seu escopo de trabalho Projetos Ambientais e de Responsabilidade Social que incluem atividades relacionadas à área de educação ambiental, socioambiental e salvamento de sítios arqueológicos. Em cada unidade portuária é desenvolvido um projeto de educação ambiental para o público interno e um projeto de responsabilidade socioambiental realizado em uma instituição de ensino em seu entorno, tratando como uma forma mais abrangente o espaço portuário, ampliando assim a relação porto-cidade.

A Norma itera que essas práticas não substituem a necessidade de se responsabilizar por impactos na sociedade e no meio ambiente. As organizações contribuem com suas comunidades por meio de sua participação e apoio a instituições civis e por meio do envolvimento em redes de grupos e indivíduos que constituem a sociedade civil.

A percepção dos moradores locais, ao serem perguntados se era de seu conhecimento que as empresas tenham vínculo de comunicação com a população de Miritituba, como reuniões, para conversar sobre projetos na comunidade e possíveis problemas sociais e ambientais no distrito, 48% afirmaram conhecer algum canal de comunicação entre os portos e a comunidade, e 52% da população desconhece ações no sentido de comunicação.

Apontado como um impacto social sobre a interferência no cotidiano da população, a medida mitigadora proposta foi a de adoção de um Programa de Comunicação Social, embora mais da metade da população (52%) desconheça algum vínculo de comunicação entre os portos e a população local, os moradores que conhecem canais de comunicação (48%), corroboram com os dados do relatório da AMPORT que apresenta o vínculo de comunicação das empresas com os moradores através dos Fóruns de Comunicação, que ocorre mensalmente no CRAS, para realizar troca de informações sobre o que vem sendo realizado pelas empresas no âmbito social, e ouvir os anseios da população, para que a atuação social seja realizada em consonância com as necessidades da comunidade em que os portos estão inseridos. Esses Fóruns reúne a comunidade em geral, mas, principalmente, as lideranças comunitárias.

A prática de manter vínculo de comunicação com a comunidade, desempenhada pela AMPORT, corresponde a um dos princípios da ISO 26000, que apresenta a importância de

promover comunicação interna e externa sobre responsabilidade social e de avaliar periodicamente essas ações e práticas referentes à responsabilidade social.

Sobre o conhecimento acerca de projetos ambientais e/ou sociais que sejam desenvolvidos pelos portos, 42% dos moradores afirmam ter conhecimento sobre ações desempenhadas pelas empresas, enquanto 58% responderam que não conhecem as ações. Aos respondentes que conhecem projetos desenvolvidos pelos portos, quando perguntados se é de seu conhecimento projetos sociais e ambientais, se o participante ou alguém de sua família participa ou já participou de alguma ação promovida pelas empresas, 31% conhecem ou participaram de alguma ação, e 69% afirmam que conhecem, mas não participaram ou desconhece quem participa.

É devidamente necessário acenar que a ISO 26000 aponta que as empresas devem atuar na comunidade local a partir de questões como a geração de emprego por meio da expansão e diversificação das atividades econômicas e do desenvolvimento tecnológico, investimentos sociais em geração de riqueza e renda por meio de iniciativas de desenvolvimento econômico local, expansão de programas de educação e capacitação, promoção e preservação da cultura e das artes, e prestação e/ou promoção de serviços de saúde para a comunidade.

O quantitativo de moradores que conhecem e/ou participa de ações sociais promovidas pelos portos, corrobora com o posicionamento ISO 26000, que trata justamente do papel das corporações em contribuir com o desenvolvimento da comunidade em que atuam, podendo incluir o fortalecimento institucional da comunidade, seus grupos e fóruns coletivos, programas culturais e socioambientais, além de redes locais envolvendo várias instituições. Embora algumas leis e regulamentos norteiem as medidas mitigadoras a serem desenvolvidas pelos empreendimentos, convém que uma organização melhore suas práticas e inclua em seus processos compensatórios, medidas que vão além das obrigações legais.

Os moradores foram indagados sobre quais projetos ou ações desenvolvidas pelas empresas portuárias eram de seu conhecimento, então foram apresentadas as seguintes respostas (Figura 9):

Figura 9 - Projetos e/ou ações promovidas pelas empresas e apontados pelos moradores.



Fonte: Autora (2019).

A resposta mais frequente entre os participantes se referem ao apoio que AMPORT oferece ao CRAS, e cursos em parceria com a instituição (27%), o curso que mais se destacou foi o de Classificação de grãos (14%), palestras (10%) que são realizadas no CRAS, em escolas e nos pátios de triagem, Cursos profissionalizantes (8%), Biblioteca na Escola Integração Nacional (6%), Ação Social (5%), Auxiliar administrativo (5%), Confeitaria e panificação (3%), Cursos em parceria com SENAI e SEBRAI (3%), Mecânica de manutenção industrial (3%), Curso de carta da Marinha (2%), Curso de reciclagem e mulheres empreendedoras (2%), Projeto meninos de ouro e/ou apoio ao esporte (2%), Técnico em engenharia (2%), Parceria com secretarias e faculdades (2%), cursos de pintura (1%), Projeto de capoeira e música (1%), curso de refrigeração (1%) e outros (3%).

Corroborando com o cenário descrito pelos moradores de Miritituba, no que se refere ao envolvimento dos portos com a comunidade local, Nunes, Silva e Araújo (2013), em estudo ao Terminal Petroquímico Miramar (Belém-PA) identificaram a implantação de um Programa de Educação Ambiental - PEA, que realizava a inclusão de estudantes na empresa através de

seleção de bolsistas oriundos do curso de graduação em Pedagogia e Engenharia Sanitária e Ambiental da UFPA.

Os autores destacam que a execução do PEA incluiu os funcionários e ofereceu seminário de sensibilização para o projeto, cursos e palestras, oficinas, minicursos, e cursos, aulas de inglês, ginástica laboral e elaboração de material educativo por meio da reutilização de resíduos sólidos. As atividades foram desenvolvidas com base na busca da permanente articulação entre princípios teóricos e práticas metodológicas, em que foram engajados funcionários do Terminal e alunos de escolas de seu entorno, bem como outras instituições de ensino, na busca por integrar a empresa e a comunidade local.

Confirmando a resposta dos moradores locais, os dados coletados em relatórios fornecidos pela AMPORT, permitiram constatar que uma das atividades de responsabilidade social dos portos se refere ao apoio de ações desenvolvidas no Centro de Convivência e Fortalecimento de Vínculos, onde, cerca de 200 crianças estão sendo atendidas pelo programa, além de idosos e comunitários do entorno.

De acordo com os relatórios, A Cargill, juntamente com as demais associadas atuam com o apoio mensal direcionado ao CRAS, com a compra de mantimentos para todas as atividades desenvolvidas no local, além de apoio com contribuições de material didático para a realização dos cursos e eventos realizados no Centro.

Mensalmente é realizada a doação de insumos, alimentos e materiais pedagógicos pela AMPORT ao Anexo do CRAS I, em Miritituba. O apoio ao CRAS tem como objetivo atender com qualidade aos usuários do SCFV (Serviço de Convivência e Fortalecimento de Vínculo), através de alimentação balanceada, com produtos regionais advindos da agricultura familiar, resultante da parceria entre produtores de polpa de fruta do Distrito de Campo Verde, no Km 30, e AMPORT.

A AMPORT mapeou as atividades de apoio ao CRAS realizadas no período de março de 2018 a janeiro de 2019, dentre as atividades realizadas pelo Programa, estão àquelas relacionadas ao acompanhamento dos eventos realizados pelo CRAS em datas comemorativas, promovendo interação entre os assistidos pelo Serviço. Abaixo segue a lista com os principais eventos realizados no período de fevereiro de 2018 a janeiro de 2019 (Quadro 3):

Quadro 3 - Atividades de apoio aos CRAS em datas comemorativas e eventos especiais.

EVENTO	MÊS DE REALIZAÇÃO
Curso de Geração de Renda - Corte de cabelo, designe de sobrancelha, limpeza de pele e auto maquiagem	Fevereiro/2018
Apoio a Comemoração da Páscoa com crianças do CRAS	Março/2018
Apoio a visita final para Diagnostico de Pesca	Abril/2018
Apoio em comemoração de Dia das Mães	Maiο/2018
Apoio Campanha interna CRAS prevenção e combate ao abuso sexual	Maiο/2018
Curso de Reciclagem de Pneus	Maiο/2018
Acompanhamento de entrega de cestas básicas	Junho/2018
Cursos de Panificação com derivados de Mandioca e Banana	Junho/2018
Apoio com insumos Curso de Panificação Miritituba	Julho/2018
Apoio com insumos Curso de Panificação – Comunidade Jacundá	Julho/2018
Entrega de mudas e sementes para horta da Escola Integração Nacional	Julho/2018
Acompanhamento em Vistoria de entrega da Estação de Tratamento de Água	Julho/2018
Cursos de Panificação com derivados do Milho	Agosto/2018
Curso de Classificador e Seleccionador de Grãos	Agosto/2018
Atendimento especial ao Idoso	Setembro/2018
Apoio às ações do dia das crianças	Outubro/2018
Ciclo de palestra, II Campeonato de Farinha e Oficina de Beneficiamento de Pescado	Novembro/2018
Apoio ao Curso de Confeiteiro e preparatório para concurso	Dezembro/2018
Apoio às ações de festas de fim de ano	Dezembro/2018
Apoio ao cadastramento biométrico – TRE/PA	Janeiro/2019

Fonte: Relatório do Programa de Responsabilidade Socioambiental e Articulação Institucional (2019).

Através da AMPORT, os projetos são articulados por meio do Programa de Responsabilidade Socioambiental e envolvem outras instituições parceiras além do CRAS, tais como Serviço Nacional de Aprendizagem Rural (SENAR), Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (SENAC), Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural (EMATER), Tribunal

Regional Eleitoral (TRE), Programa de Proteção e Defesa do Consumidor (PROCON), Coordenadoria Municipal de Trânsito de Itaituba (COMTRI), Secretaria de Estado de Desenvolvimento Agropecuário e de Pesca (SEDAP), Secretaria Municipal de Assistência Social (SEMDAS), Secretaria de Ciência, Tecnologia e Educação Técnica e Tecnológica (SECTET), Instituto Federal do Pará (IFPA), Faculdade de Itaituba (FAI), Faculdade do Tapajós (FAT), Universidade Norte do Paraná (UNOPAR), Escola de Ensino Técnico do Estado do Pará (EETEP), Movimento Universitário Cultural (MUC), Faculdade do Tapajós (FAT), Escola Municipal Engenheiro Barros do distrito de Campo Verde, km30 e Escola Integração Nacional em Miritituba.

Moura (2006) enfoca justamente nessa integração das parcerias e coloca que a conscientização por parte das empresas de que elas também são responsáveis por melhorar o bem-estar da comunidade em que estão inseridas, contribuem de forma efetiva com desenvolvimento local, principalmente quando cria e fortalece parceria com o papel do Estado e outros membros da sociedade civil que ajudam a conduzir pela efetiva prática da Responsabilidade Social.

Além do apoio ao CRAS, outras ações foram desenvolvidas pela AMPORT, tais como a Implantação de Placas de sinalização entre Miritituba e o Distrito de Campo Verde KM – 30; Projeto Enfermagem solidária no bairro de Nova Miritituba, localizado a margem da estrada Transportuária. Foram disponibilizados serviços de Vacinas, Testes rápidos (Hepatite e HIV), Preventivo, atendimento farmacêutico, bazar, e distribuição de lanche para o público atendido, bem como diversas ações sociais em Campo Verde, em pátios de triagem em Miritituba e em escolas do distrito, envolvendo diversos serviços de saúde, atendimentos de Assistência Social, Psicólogo, Educador Físico, Fisioterapeuta e Terapeuta Ocupacional.

Ao serem perguntados se o participante achava que as ações desenvolvidas traziam benefícios para população, 76% responderam que sim e 24% responderam que não.

Os que responderam que traziam benefícios se referiam à possibilidade de melhores oportunidades de empregos quando participavam de cursos profissionalizantes, as ações e projetos sociais também tem papel fundamental na promoção de bem-estar social e qualidade de vida. No entanto, os participantes que responderam que não há contribuição positiva, alegaram que mesmo fazendo os cursos profissionalizantes, existe dificuldade em conseguir empregos na localidade e que muitas vezes as ações são para promover as empresas, e não para desenvolver a população.

Desenvolver práticas de responsabilidade social demandam custos que muitas vezes são altos, por isso Silva e Dias (2017) defendem que a empresa tem que verificar quais projetos farão a diferença ao investir, para que os resultados obtidos tenham realmente um bom retorno, tanto para a empresa, em sua imagem e marca, quanto para a sociedade que necessita de projetos efetivamente concisos e sustentáveis, para otimizar o recurso investido na realização do projeto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dos resultados obtidos, foi possível concluir, que as empresas realizaram um diagnóstico dos impactos esperados pela instalação dos portos, e esses impactos também foram percebidos pelos moradores locais, tanto pelas mudanças sociais, ambientais quanto econômicas. Tais mudanças tiveram impactos positivos, principalmente na geração de emprego e renda, no entanto também houve impactos negativos, com destaque para o agravamento dos problemas de infraestrutura, degradação ambiental e aumento na criminalidade, estes impactos, conseqüentemente, o que afeta a vida dos moradores.

De acordo com dados da AMPORT, as empresas vêm buscando cumprir com a agenda mínima estabelecida pelo governo, e executam o Programa de Responsabilidade Social e Articulação institucional como uma medida mitigadora e otimizadora dos impactos ocasionados pela implantação e operação dos portos.

Os resultados obtidos tanto pelos estudos ambientais produzidos na fase de licenciamento dos empreendimentos, quanto as informações geradas pelas respostas dos moradores e até mesmo no relatório da AMPORT evidenciaram forte influência da responsabilidade social no que se refere ao desenvolvimento de projetos e ações sociais com a comunidade local, por meio de cursos profissionalizantes, ações de saúde, apoio a instituições e ao esporte, medidas executadas em resposta aos impactos sociais ocasionados pelas empresas no distrito.

Torna-se necessário ainda, destacar que o poder público também deve assumir o papel de melhorar os serviços básicos à população, problemas que foram relatados com tanta frequência nos questionários. No entanto, espera-se a contra partida das empresas para que deem retorno à comunidade em que estão instaladas, no sentido de disponibilizar ações, projetos e medidas que possam auxiliar cada vez mais na melhoria da comunidade, contribuindo para além do desenvolvimento econômico, proporcionar também melhores condições de qualidade de vida a população local.

Embora a execução da responsabilidade socioambiental também seja assinalada pelo EIARIMA, sendo compromisso das empresas de cumpri-la, em benefício da comunidade de Miritituba, é necessário que não somente os órgãos fiscalizadores do município exija sua efetividade, mas a própria população organizada esteja sempre atenta para este processo, no sentido de se organizar e fiscalizar tais execuções. Sugere-se ainda, outros trabalhos que

reletem essa temática, englobem outros documentos como o Relatório de Informações Ambientais Anual, Planos de Controle Ambiental, e a outros relatórios da própria AMPORT.

Por fim, frisa-se a importância da prática da responsabilidade social empresarial das empresas em Miritituba, no sentido de se manter e promover ainda mais ações, projetos e até mesmo intervenções na infraestrutura local, que possam auxiliar cada vez mais na melhoria das condições de qualidade de vida da população local.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, E. A.; OLIVEIRA, L. D.; SILVEIRA, V. D. *El Papel del Gestor del Medio Humano em la Construcción de la Responsabilidad Social: um Estudio Multicaso*. **Revista ESPACIOS**. v. 37, n. 35, 2016.

ANDRADE, M.C.O. **Criação dos portos de Humaitá Amazonas e análise de impactos ambientais**. 63f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação). Instituto de Ensino Superior Blauro Cardoso de Mattos. Serra – ES. 2017.

ALMEIDA, F. Os valores pessoais e o comprometimento social dos gestores: Um estudo sobre a Responsabilidade Social das Empresas no Brasil. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, n. 86, p. 145-166, 2009.

AMBIENTARE. **Estudo de Impacto Ambiental. Estação de Transbordo de Carga ETC Cargill**. 2013a.

_____. **Relatório de Impacto Ambiental. Estação de Transbordo de Carga ETC Cargill**. 2013b.

_____. **Estudo de Impacto Ambiental. Estação de Transbordo de Carga ETC CIANPORT, Itaituba**. 2012a.

_____. **Relatório de Impacto Ambiental. Estação de Transbordo de Carga ETC CIANPORT, Itaituba**. 2012b.

_____. **Estudo de Impacto Ambiental. Estação de Transbordo de Carga ETC HBSA Tapajós**. 2012c.

_____. **Relatório de Impacto Ambiental. Estação de Transbordo de Carga ETC HBSA Tapajós**. 2012d.

ABNT. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT ISO NBR 26000: Diretrizes sobre responsabilidade social**. Rio de Janeiro. 2010.

ARAÚJO, R.C.P.; FREITAS, K.S.; ALBUQUERQUE, R.L. Impactos socioeconômicos do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) sobre os pescadores artesanais, São Gonçalo do Amarante-CE. In: 47º Congresso da Sociedade Brasileira de Economia, Administração e Sociologia Rural–SOBER. **Anais...** Porto Alegre-RGS. 2009.

BADNAR, Z. A sustentabilidade por meio do direito e da jurisdição. **Revista Jurídica Cesumar-Mestrado**. v.11, n.1, p.325-343, 2011.

BAINES, S.G. **As terras indígenas no Brasil e a “regularização” da implantação de grandes usinas hidrelétricas e projetos de mineração na Amazônia.** Série Antropologia, Brasília, v. 300, p. 1-16, 2001.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo.** Lisboa: Edições 70; 1977.

BARROS, M.J.B. De agrovila a nó logístico do agronegócio na Amazônia: o caso de Miritituba, Itaituba, Pará. **Geosul**, v. 34, n. 71, p. 382-406, 2019.

BEGHIN, N. **A filantropia empresarial: nem caridade, nem direito.** São Paulo: Cortez, 2005. Questões da nossa época, v. 122.

BITTENCOURT, E.; CARRIERI, A. Responsabilidade social: ideologia, poder e discurso na lógica empresarial. **Revista de Administração de empresas**, v. 45, n. SPE, p. 10-22, 2005.

BRANDT. **Estudo de Impacto Ambiental. Estação de Transbordo de Carga ETC Terfron BUNGE.** 2013.

BRASIL. Ministério da Saúde. Conselho Nacional de Saúde. Resolução 510 de 07 de Abril de 2016. Dispõe sobre as normas aplicáveis a pesquisas em Ciências Humanas e Sociais cujos procedimentos metodológicos envolvam a utilização de dados diretamente obtidos com os participantes ou de informações identificáveis ou que possam acarretar riscos maiores do que os existentes na vida cotidiana, na forma definida nesta Resolução. 2016. **Diário Oficial da União.** Brasília, 24 de mai 2016.

_____. Ministério de Meio Ambiente. Conselho Nacional de Meio Ambiente. RESOLUÇÃO CONAMA nº 001 de 23 de janeiro de 1986. Dispõe sobre critérios básicos e diretrizes gerais para a avaliação de impacto ambiental. 1986. **Diário Oficial da União.** Brasília, de 17 de fev de 1986.

_____. Ministério de Meio Ambiente. Conselho Nacional de Meio Ambiente. RESOLUÇÃO CONAMA nº 237 de 19 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a revisão e complementação dos procedimentos e critérios utilizados para o licenciamento ambiental. 1997. **Diário Oficial da União.** Brasília, 22 de dez de 1997.

_____. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Secretaria Nacional dos Portos. Lei nº 12.815 de 05 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; e dá outras providências. 2013. **Diário Oficial da União.** Brasília, 05 de jun de 2013.

BRITO, D.M.C. Conflitos em Unidades de Conservação. Brazilian Purpuric Fever: epidemic purpura fulminans associated with antecedent purulent conjunctivitis. **Lancet**, v.2, p.757-61, 2008.

CABESTRÉ, S.A.; GRAZIADEI, T.M.; POLESEL FILHO, P. Comunicação Estratégica, Sustentabilidade e Responsabilidade Socioambiental: Um Estudo Destacando os Aspectos Teórico-Conceituais e Práticos. **Conexão-Comunicação e Cultura**, v. 7, n. 13, 2008.

CARROLL, A. B. et al. The pyramid of corporate social responsibility: Toward the moral management of organizational stakeholders. **Business horizons**, v. 34, n. 4, p. 39-48, 1991.

CARROLL, A. B.; BUCHHOLTZ, A. K. **Business And Society: Ethics And Stakeholder Management**. 7 th ed. Mason-USA: South-Western Cengage Learning. 2011.

CASTRO, E. Expansão da fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração sul-americana. **Salvador Caderno CRH**, UFBA, v. 25, p. 45-62, 2012.

CASTRO, E.R.; RODRIGUES, J.C.; HAZEU, M.; ALONSO, S. Mega projetos e novos territórios do capital: infraestrutura de transporte e portuária na Amazônia. **Sociedade, Campo Social e Espaço Público**, p. 14, 2014.

CDP. Companhia Docas do Pará. Secretaria de Portos. **Diagnóstico Ambiental do Porto Organizado de Itaituba**. 2016.

CHAUD, A. C.; RODRIGUES, G. R. Aplicação do conceito de Responsabilidade Social através da Sustentabilidade Portuária: Um estudo de caso no porto de Santos. **Anais do XXVI Encontro Nacional de Engenharia de Produção-ENEGEP**. Fortaleza, 2006.

CHIZZOTTI, A. **Pesquisa em Ciências Humanas e Sociais**. 5. ed. – São Paulo: Cortez, 2001.

CORRÊA, M.M.S. **Da construção do olhar europeu sobre o novo mundo ao (re) descobrimento do reino tropical**. 300f. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal de Goiás. Goiânia. 1997.

CORRÊA, D.R. **Certificação ambiental, desenvolvimento sustentável e barreiras à entrada**. 2006. Disponível em: <
<http://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/92298/Corr%C3%AAa%20Daniel.pdf?sequence=>>. Acesso em: 20 de jul. de 2018.

COSTA, B.N.S.; PINHEIRO, S.C.C.; AMADO, L.L.; LIMA, M.O. Microzooplankton as a bioindicator of environmental degradation in the Amazon. **Ecological indicators**, v. 61, p. 526-545, 2016.

COUTINHO, R.R. **Avaliação das transformações socioambientais oriundas da implantação do complexo portuário industrial do Açú.** 270f. Dissertação (Mestrado). Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense. Campos dos Goytacazes. 2009.

CUNHA, G. F.; PINTO, C. R. C.; MARTINS, S. R.; CASTILHOS JR, A.B. Princípio da Precaução no Brasil Após a Rio-92: Impacto Ambiental e Saúde Humana. **Ambiente & Sociedade**, v. 16, n. 3, p. 65-82, 2013.

DIAS, A.V.C. **Portos e a Gestão Ambiental Estudo de Caso: Companhia Docas do Pará – CDP.** 66p. Especialização em Engenharia e Gestão Portuária. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis- SC. 2013.

DÍAZ, L. S., SOLANO, A. F. P., GUTIÉRREZ, C. E. AGUDELO, J.B.; ORTIZ, C.A.M. Responsabilidad Social Empresarial: Modelo de Procesos de Desarrollo de Productos con Base en la Metodología PRiSM y la Estrategia P5*. **Revista Produccion + Limpa [online]**. 2016, vol.11, n.2, pp.111-125. ISSN 1909-0455.

ETHOS, INSITUTO. **Indicadores Ethos para negócios sustentáveis e responsáveis.** Ciclo 2018/2109. 2019.

FARIAS, L.A.; FÁVARO, D.I.T. Vinte anos de química verde: conquistas e desafios. **Química Nova**. v. 34, n. 6, p.1089-1093, 2011.

FONSECA, R.C.V. **Metodologia do Trabalho Científico.** – Curitiba: IESDE Brasil S.A., 2010.

FREIRE, L.M.; LIMA, J.S.; SILVA, E.V. Belo Monte: fatos e impactos envolvidos na implantação da usina hidrelétrica na região Amazônica Paraense. **Sociedade e Natureza**. Uberlândia, MG. v.30, n.3, p.18-41. 2018.

FREITAS, B. V.; OLIVEIRA, E. L. Impactos socioeconômicos da construção do Complexo Portuário-Industrial do Açú sobre a população e o território de São João da Barra. **Revista de Geografia-PPGEO-UFJF**, v. 2, n. 1, 2012.

FRIEDMAN, F. The social responsibility of business is to increase profits. **The New York Times**. SEPT. 13 de 1970.

GILLI, J.J. La Teoría de los Stakeholders y el Alcance de la Responsabilidad Social Empresaria. **CONFLUÊNCIAS | Revista Interdisciplinar de Sociologia e Direito**. v. 16, n 1, p. 57-66. 2014.

GUIMARÃES, R., FONTOURA, Y. Desenvolvimento Sustentável na Rio+20: Discursos, Avanços, Retrocessos e Novas Perspectivas. **Caderno BAPE.BR**. Rio de Janeiro. v.10, n.3, p.508–532, 2012.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Itaituba**. 2017. Disponível em: <[https://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=150360&search=para|itaituba|in fograficos:-informacoes-completas](https://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=150360&search=para|itaituba|in%20fograficos:-informacoes-completas)> Acesso: 21 de fev. de 18.

ITAITUBA. Prefeitura de Itaituba. **Caracterização Geográfica e Socioambiental das Florestas Nacionais de Itaituba I e Itaituba II e seu Entorno**. Edital da Concorrência nº 01/2017 – Anexo 3. 2016. 25p. Disponível em: <<http://www.florestal.gov.br/documentos/concessoes-florestais/proximas-concessoes-editais-abertos/propostas-de-edital/itaituba/2620-anexo-3-contextualizacao-geografica-social-e-ambiental-das-flonas-de-itaituba-i-e-ii-e-entorno/file>> Acesso em: 21 de fev. de 2018.

_____. Prefeitura Municipal de Itaituba. **Lei Municipal 2.308/2012**. Cria a Zona Comercial, Industrial e Portuária (ZCIP) no Distrito Municipal de Miritituba, Município de Itaituba, Estado do Pará, em cumprimento a lei complementar nº 1.817 de 10 de outubro de 2006, no seu inciso I e II, e dá outras providências. 2012.

IUNC. International Union for Conservation of Nature. **World Conservation Strategy**. 1980. Disponível em: <http://data.iucn.org/dbtw-wpd/edocs/WCS-004.pdf>. Acesso em 02/04/2018.

JENSEN, Michael C. Value maximization, stakeholder theory, and the corporate objective function. **Journal of applied corporate finance**, v. 14, n. 3, p. 8-21, 2001.

KITZMANN, D.I.S.; ASMUS. M.L. Gestão ambiental portuária: Desafios e possibilidades. **Revista de Administração Pública**, v. 40, n. 6, p. 1041-1060, 2006.

LEMOS, H.M. **Desenvolvimento Sustentável: antecedentes**. Rio de Janeiro: FGV, 2005. 6p. Disponível em <<http://www.ceap.br/material/MAT19092012140603.pdf>> Acesso em 02/04/2018.

LOPES, A.O.F. **Geração de Energia Elétrica a Partir de Resíduos Sólidos Orgânicos Portuários**. 80f. Mestrado (Dissertação). Universidade Federal do Rio de Janeiro UFRJ/COPPE. Rio de Janeiro, 2015.

MARCONI, M.A. LAKATOS, E.M. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 7ª ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MATIAS, P.J. **Manual de metodologia da pesquisa científica**. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2016.

- MENEZES, F.C. O Serviço Social e a "responsabilidade social das empresas": o debate da categoria profissional na Revista Serviço Social & Sociedade e nos CBAS. **Serv. soc. soc**, n. 103, p. 503-531, 2010.
- MORETTI, R.; COX, M. Impactos socioambientais ao longo da implantação e consolidação do Complexo Industrial Portuário de Suape–PE. **Gaia Scientia**, v. 10, n. 1, 2016.
- MOURA, R.F.G. **Responsabilidade social empresarial no complexo portuário de Santos-SP**. 106f. Mestrado (Dissertação). Universidade Católica de Santos UCS/PMGS. Santos-SP, 2006.
- NÓBREGA, M.M.; CÂNDIDO, G. A. Avaliação da Performance Social Corporativa na Ótica dos *Stakeholders*: Proposta de Uma Metodologia Multidimensional. **Revista de Gestão Social e Ambiental - RGSA**, São Paulo. v. 9, n. 2, p. 2-22, mai./ago., 2015.
- Nunes, A. R. D. S., Silva, M. L. D., & Araújo, M. L. Educação ambiental portuária: trajetórias educativas da companhia docas do Pará (terminal petroquímico de Miramar) em Belém/PA. **Rev. Eletrônica Mestr. Educ. Ambient.** n. V. p. 80-92, março, 2013.
- ORTOLAN, J.H.; PADILHA, N.S. Atividade Empresarial e a Função Sócio-Ambiental. **Anais do XVIII Congresso Nacional do CONPEDI**. São Paulo – SP. 2009. p.3990-4007.
- PEREIRA, A.C; SILVA, G.Z.; CARBONARI, M.E.E. **Sustentabilidade, responsabilidade social e meio ambiente**. São Paulo. Saraiva. 2001.
- RICO, E.M. A Responsabilidade Social Empresarial e o Estado: Uma Aliança Para o Desenvolvimento Sustentável. **São Paulo em Perspectiva**, v. 18, n. 4, p. 73-82, out/dez, 2004.
- RODRIGUES, J.C.; RODRIGUES, J.C.; LIMA, R.A.P. Portos do agronegócio e produção territorial da cidade de Itaituba, na Amazônia Paraense. **Geosul**, v. 34, n. 71, p. 356-381, 2019.
- ROMERO, L.A.P; CASTRILLON, M.A.G.; MARES, A.I. Código de Ética Empresarial Para PMEs: Marco de Referência Para Sustentabilidade e Responsabilidade Social Corporativa (RSC). **Revista Espaços**. v. 36, n. 2, 2015.
- SÁNCHEZ, L.E. **Avaliação de impacto ambiental**. Oficina de Textos, 2015.
- SANTOS, M. Os grandes projetos: sistema de ação e dinâmica espacial. In. CASTRO, E.; MOURA, E.A.F.; MAIA, M.L. **Industrialização e grandes projetos: desorganização e reorganização do espaço**. Belém: Gráfica e Editora da UFPA, 1995.
- SEQUINEL, M.C.M.S. Cúpula mundial sobre desenvolvimento sustentável - Joanesburgo: entre o sonho e o possível. **ANÁLISE CONJUNTURAL**. v.24, n.11-12, p.1-12, 2002.

SILVA, C.F.D; DIAS, R. A responsabilidade social das empresas e o envolvimento com a comunidade: caso da 3M do Brasil na cidade de Sumaré, SP*. **Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana**, Brasil, Junho, 2017.

SILVA, J.M.P.; SILVA, C.N. Juriti: uma comunidade amazônica atingida pela mineração. **GEOgraphia**, v. 18, n. 36, p. 128-148, 2016.

TENÓRIO, F. G. **Responsabilidade social empresarial: teoria e prática**. Editora FGV, 2015.

VIEGAS, M.M.A. **Desenvolvimento turístico sustentável: avaliação do comportamento ambiental dos hotéis algarvios e análise estrutural da influência dos "stakeholders"**. 336f. Doutorado (Tese), Universidade de Huelva. Huelva, 2016.

ANEXOS

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Declaro, por meio deste termo, que concordei em ser entrevistado(a) e participar na pesquisa de campo referente ao projeto de pesquisa intitulado **Responsabilidade Socioambiental e Empresas Portuárias no Distrito de Miritituba, Itaituba-PA**, desenvolvido pela aluna **Vânia Vieira Vidal**, mestranda na **Universidade Federal do Oeste do Pará-UFOPA**. Fui informado(a), ainda, de que a pesquisa é orientada pela **Prof^ª Dra. Maria Mirtes Cortinhas dos Santos**, a quem poderei contatar / consultar a qualquer momento que julgar necessário através do telefone nº (93) 991333820 ou e-mail **mmcortinhas@gmail.com**.

Afirmo que aceitei participar por minha própria vontade, sem receber qualquer incentivo financeiro ou ter qualquer ônus e com a finalidade exclusiva de colaborar para o sucesso da pesquisa. Fui informado(a) dos objetivos estritamente acadêmicos do estudo, que, em linhas gerais é **avaliar a visão dos moradores sobre as mudanças ambientais e sociais ocorridas com a instalação e operação dos portos no distrito de Miritituba**, que se justifica pela necessidade em se compreender a postura das empresas portuárias instaladas em Miritituba, frente a responsabilidade socioambiental que as corporações devem desempenhar na comunidade em que estão inserida, as informações geradas a partir do estudo, além da relevância teórica em produzir conhecimento, também apresenta relevância social consistindo numa ferramenta de avaliação das atitudes empresariais dos portos na comunidade.

Fui também esclarecido(a) de que os usos das informações por mim oferecidas estão submetidos às normas éticas destinadas à pesquisa envolvendo seres humanos, da Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (CONEP) do Conselho Nacional de Saúde, do Ministério da Saúde.

Afirmo estar ciente dos riscos e benefícios desta pesquisa, podendo haver **riscos de constrangimento ao responder determinadas perguntas, divulgação de dados distorcidos e tempo tomado ao responder os questionamentos**. Estou ciente dos **benefícios desta pesquisa que se apresentam na contribuição para a produção de conhecimento a partir da publicação de estudos e conclusões em revistas e eventos científicos, permitindo acesso a outros pesquisadores da temática discutida. Acesso do participante, aos resultados da pesquisa, através de palestras, mesas redondas que vá discutir as conclusões. Este estudo poderá servir de instrumento de avaliação sobre a postura social e ambiental das empresas, tanto para a população e o poder público, quanto para as próprias empresas, podendo ainda, subsidiar discussões de políticas públicas e parcerias entre poder público e privado.**

Entendendo a necessidade em se minimizar os riscos expostos aos participantes por meio de questionários e coleta de dados por fontes secundárias, os pesquisadores envolvidos na coleta de dados, buscarão providências e cautelas a serem empregadas para evitar e/ou reduzir efeitos e condições adversas que possam causar danos aos participantes tais como informar e esclarecer informações sobre a pesquisa (objetivos, justificativa e métodos) bem como riscos e benefícios do estudo, garantia de liberdade em recusar ou se retirar sua participação na pesquisa, manter o sigilo e garantir a privacidade dos participantes em todas as fases da pesquisa, minimizar desconfortos, limitar o questionário ao tempo, quantidade e qualidade das informações específicas para a pesquisa, no caso de dados coletados em instituições, garantir a não violação e a integridade dos documentos (danos físicos, cópias, rasuras), assegurar a confidencialidade e a privacidade, a proteção da imagem e a não estigmatização, garantindo

a não utilização das informações em prejuízo as instituições participantes, inclusive em termos de prestígio e/ou econômico – financeiro.

Minha colaboração se fará de forma anônima, por meio da abordagem de um **questionário** a ser gravado a partir da assinatura desta autorização. O acesso e a análise dos dados coletados se farão apenas pela pesquisadora e sua orientadora.

Fui ainda informado(a) de que posso me retirar dessa pesquisa a qualquer momento, sem prejuízo para meu acompanhamento ou sofrer quaisquer sanções ou constrangimentos.

Atesto recebimento de uma cópia assinada deste Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, conforme recomendações da Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (CONEP).

Itaituba-PA, ____ de _____ de _.

Assinatura do (a) participante: _____

Assinatura do (a) pesquisador(a): *Vânia Vieira Vidal*

Assinatura do (a) testemunha(a): _____

DECLARAÇÃO AMPORT



CARTA AMPORT – N°. 024/2018
Belém-PA, 05 de novembro de 2018.

A Senhora

VÂNIA VIEIRA VIDAL

Mestranda

Programa de Pós-Graduação em Sociedade, Ambiente e Qualidade de Vida
Universidade Federal do Oeste do Pará - UFOPA

ASSUNTO: AUTORIZAÇÃO PARA ACESSO DOCUMENTAL

Prezada Senhora,

Ao cumprimentá-la, a AMPORT informa que recebeu sua solicitação através do registro de ouvidoria no dia 03 de setembro 2018, para a autorização de acesso à dados necessários para a realização do projeto de pesquisa denominado “Responsabilidade Socioambiental de Empresas Portuárias de Miritituba, Itaituba-PA”.

Sendo assim, informamos que os estudos ambientais são públicos e podem ser acessados no site da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade – SEMAS, no seguinte endereço eletrônico:
<https://www.semas.pa.gov.br/documentos/estudos-de-impacto-ambiental/>

Nos colocamos à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,



PAULO IVAN CAMPOS

Diretor Presidente

PARECER DO COMITÊ DE ÉTICA

UEPA - UNIVERSIDADE DO
ESTADO DO PARÁ - CAMPUS
XII - TAPAJÓS



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: Responsabilidade Socioambiental em Empresas Portuárias de Miritituba, Município de Itaituba-PA

Pesquisador: VANIA VIEIRA VIDAL

Área Temática:

Versão: 2

CAAE: 03830118.0.0000.5168

Instituição Proponente: Universidade Federal do Oeste do Pará

Patrocinador Principal: Universidade Federal do Oeste do Pará

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 3.148.071

Apresentação do Projeto:

A presente pesquisa terá uma abordagem qualitativa e quantitativa, ocorrerá na área de estudo localidade de Miritituba, que integra o município de Itaituba. Os autores relatam a Responsabilidade social inserida com recorrência na gestão empresarial, traduzida em uma atitude perante a sociedade, reafirmando os valores da organização. No qual os investimentos em novos projetos de logística portuária na Amazônia vêm consolidando importantes alternativas para o agronegócio brasileiro. Porém com a instalação e operação de diversos portos graneleiros na região de Itaituba, modificaram o meio social e ambiental que as empresas estão inseridas, assim, sabendo que é necessário que as empresas estejam aptas a desenvolver as práticas de responsabilidade socioambiental, os autores tem como finalidade verificar quais ações as empresas têm desenvolvido para cumprir com suas responsabilidades sociais e ambientais. Buscando com a pesquisa, contribuir para a evolução do conhecimento humano, importante relevância social, servindo de referência e inspiração para a formação de novas parcerias entre a iniciativa privada e sociedade civil ou prefeituras locais. Ao final da pesquisa, espera-se que a partir da investigação da atuação socioambiental das empresas estudadas, os resultados sejam capazes de responder aos objetivos da pesquisa, evidenciando as principais mudanças sociais e ambientais ocorridas em Miritituba do ponto de vista dos portos, que seja possível apresentar projetos socioambientais desenvolvidos pelas empresas dentro da comunidade e a percepção dos moradores a cerca dos projetos

Endereço: Av. Plácido de Castro, 1399

Bairro: Aparecida

CEP: 68.040-090

UF: PA

Município: SANTAREM

Telefone: (93)3512-8013

Fax: (93)3512-8000

E-mail: cepuepa@outlook.com

UEPA - UNIVERSIDADE DO
ESTADO DO PARÁ - CAMPUS
XII - TAPAJÓS



Continuação do Parecer: 3.148.071

desenvolvidos.

Objetivo da Pesquisa:

Objetivo principal: Analisar a atuação de empresas portuárias em Miritituba, no que se refere às práticas de Responsabilidade Socioambiental Empresarial direcionadas a comunidade em que os portos estão inseridos.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Saber dos empreendimentos como são tratadas as questões ambientais e sociais alojadas a partir da instalação e operação dos portos na localidade.
- Identificar e analisar os programas ambientais e sociais desenvolvidos pelas empresas.
- Avaliar a visão dos moradores da comunidade do entorno dos portos, acerca dos programas socioambientais desempenhados pelas empresas.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

RISCOS IDENTIFICADOS PELOS PESQUISADORES: riscos aos participantes dos questionários podem estar expostos ao constrangimento ao responder determinadas perguntas, divulgação de dados distorcidos, tempo tomado ao responder os questionamentos, e aos participantes que representarão a associação e a secretária por meio de fontes secundárias, apresenta-se o risco de desconforto com a chefia ou superiores, considerando que estas pessoas possam desconhecer os motivos da investigação e questionar a participação do representante na pesquisa. Sendo minimizado por meio de cautelas a serem empregadas para evitar e/ou reduzir efeitos e condições adversas que possam causar danos aos participantes tais como informar e esclarecer informações sobre a pesquisa (objetivos, justificativa e métodos) bem como riscos do estudo, garantia de liberdade em recusar ou se retirar sua participação na pesquisa, manter o sigilo e garantir a privacidade dos participantes em todas as fases da pesquisa, minimizar desconfortos, limitar o questionário ao tempo, quantidade e qualidade das informações específicas para a pesquisa, no caso de dados coletados em instituições, garantir a não violação e a integridade dos documentos (danos físicos, cópias, rasuras), assegurar a confidencialidade e a privacidade, a proteção da imagem e a não estigmatização, garantindo a não utilização das informações em prejuízo as instituições participantes, inclusive em termos de prestígio e/ou econômico – financeiro.

BENEFICIO APRESENTADOS PELOS PESQUISADORES: contribuição para a produção de conhecimento a partir da publicação de estudos e conclusões em revistas e eventos científicos, permitindo acesso a outros pesquisadores da temática discutida. Acesso do participante, aos resultados da

Endereço: Av. Plácido de Castro, 1399
Bairro: Aparecida **CEP:** 68.040-090
UF: PA **Município:** SANTAREM
Telefone: (93)3512-8013 **Fax:** (93)3512-8000 **E-mail:** cepuepa@outlook.com

**UEPA - UNIVERSIDADE DO
ESTADO DO PARÁ - CAMPUS
XII - TAPAJÓS**



Continuação do Parecer: 3.148.071

pesquisa, através de palestras para esclarecimentos. Este estudo poderá servir de instrumento de avaliação sobre a postura social e ambiental das empresas, e servir de conhecimento para a população e o poder público, quanto para as próprias empresas, podendo ainda, subsidiar discussões de políticas públicas e parcerias entre poder público e privado, em melhoria da qualidade de vida da comunidade.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Em linhas gerais, esta investigação, trata-se de uma pesquisa de campo, utilizando como instrumentos de coleta de dados a análise documental e aplicação de questionários, com o público alvo definido em 361 participantes (serão selecionados apenas os portos instalados e em operação no recorte temporal dos anos de 2013 a 2017, o período corresponde ao início da instalação portuária até o início da presente pesquisa), envolvendo associação, SEMAS e população local, de modo que a análise de dados seja feita por análise de conteúdo e pela técnica de triangulação para quem possam auxiliar na análise e compreensão dos dados, coletados a partir de diferentes fontes.

Cabe ressaltar que documentos públicos como relatórios de impactos ambientais poderão estar sendo coletados e analisados sem a necessidade do parecer do Comitê de Ética. Assim, os documentos poderão estar sendo coletados em sites da internet.

Quanto ao questionário, as perguntas foram classificadas em três categorias: perguntas abertas, onde o informante responde livremente, com linguagem própria e emite opiniões; perguntas fechadas ou dicotômicas, onde se responde escolhendo entre duas opções (sim ou não) e perguntas de múltipla escolha, com perguntas fechadas, mas com uma série de possíveis respostas.

Para a análise e interpretação dos dados da pesquisa documental será realizada análise de conteúdo, e para os questionários, a metodologia seguirá com a plotagem dos resultados dos questionamentos em planilhas eletrônicas do Programa Excel, gerando bancos de dados, para a condução da estatística descritiva e a elaboração de gráficos e tabelas.

A proposta metodológica de triangulação para essa investigação, pode ser definida em quatro pontos, que segundo Tuzzo e Braga (2016) são: 1) a definição do tipo de pesquisa, 2) os instrumentos de coleta adequados; 3) a definição da população-alvo para construção da amostra; 4) os métodos de análise. Em linhas gerais, esta investigação, trata-se de uma pesquisa de campo, utilizando como instrumentos de coleta de dados a análise documental, e aplicação de questionários, com o público alvo definido, envolvendo associação, SEMAS e população local, de modo que a triangulação possa auxiliar na análise e

Endereço: Av. Plácido de Castro, 1399		CEP: 68.040-090
Bairro: Aparecida		
UF: PA	Município: SANTAREM	
Telefone: (93)3512-8013	Fax: (93)3512-8000	E-mail: cepuepa@outlook.com

**UEPA - UNIVERSIDADE DO
ESTADO DO PARÁ - CAMPUS
XII - TAPAJÓS**



Continuação do Parecer: 3.148.071

compreensão dos dados, coletados a partir de diferentes fontes. A técnica de triangulação apresentada na Figura 4 evidencia os aspectos a serem analisados neste estudo.

Assim, a triangulação desta investigação, ocorrerá a partir de diferentes fontes de coleta de dados, devendo ocorrer a partir do seguinte tripé: AMPORT (registros dos programas desenvolvidos), SEMAS (relatórios de atividades das empresas) e Moradores (questionário para averiguar a visão dos moradores).

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Os termos foram apresentados e ajustados. Os objetivos do projeto não foram modificados nas informações básicas da pesquisa.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Todas as pendências foram sanadas.

Considerações Finais a critério do CEP:

Os(As) Pesquisadores(as) deverão apresentar relatórios parciais informando à este CEP sobre o andamento da pesquisa, assim como deverão apresentar um relatório final, informando os principais resultados alcançados ao final desta investigação.

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_1179519.pdf	08/01/2019 00:35:40		Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	versaoll_projeto_vania_vidal.pdf	08/01/2019 00:34:16	VANIA VIEIRA VIDAL	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	Projeto_Vania_Vidal_24_11_18.docx	29/11/2018 16:11:45	VANIA VIEIRA VIDAL	Aceito
Declaração de Instituição e Infraestrutura	semas_autorizacao.jpg	28/11/2018 17:58:33	VANIA VIEIRA VIDAL	Aceito
Declaração de Instituição e Infraestrutura	Autorizacao_AMPORT.pdf	26/11/2018 11:16:49	VANIA VIEIRA VIDAL	Aceito
Declaração de Instituição e Infraestrutura	Declaracao_Institucional_UFOPA.pdf	08/08/2018 18:23:15	VANIA VIEIRA VIDAL	Aceito
Outros	ENCAMINHAMENTO_DE_PROJETO_D E_PESQUISA_AO_CEP_Vania_Vidal.p	24/07/2018 12:14:12	VANIA VIEIRA VIDAL	Aceito

Endereço: Av. Plácido de Castro, 1399

Bairro: Aparecida

CEP: 68.040-090

UF: PA

Município: SANTAREM

Telefone: (93)3512-8013

Fax: (93)3512-8000

E-mail: cepuepa@outlook.com

UEPA - UNIVERSIDADE DO
ESTADO DO PARÁ - CAMPUS
XII - TAPAJÓS



Continuação do Parecer: 3.148.071

Outros	DECLARACAO_DE_VINCULO_VANIA_VIDAL.pdf	24/07/2018 12:13:35	VANIA VIEIRA VIDAL	Aceito
Folha de Rosto	Folha_de_Rosto.pdf	24/07/2018 12:11:28	VANIA VIEIRA VIDAL	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLE_Moradores.docx	19/07/2018 15:03:20	VANIA VIEIRA VIDAL	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

SANTAREM, 14 de Fevereiro de 2019

Assinado por:

Rodrigo Luis Ferreira da Silva
(Coordenador(a))

Endereço: Av. Plácido de Castro, 1399

Bairro: Aparecida

CEP: 68.040-090

UF: PA

Município: SANTAREM

Telefone: (93)3512-8013

Fax: (93)3512-8000

E-mail: cepuepa@outlook.com

CÁLCULO DO TAMANHO AMOSTRAL

$$\text{Tamanho da amostra} = \frac{\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2}}{1 + \left(\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2 N} \right)}$$

Onde:

z = escore

p = desvio padrão

e = margem de erro

N = tamanho da população

Assim tem-se:

z = 1.96

p = 0.5

e = 0.05

N = 5380

Logo:

Tamanho da amostra = $\left(\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2} \right) \div \left(1 + \left(\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2 \times N} \right) \right)$

Tamanho da amostra = $\left(\frac{1.96^2 \times 0.5 \times (1-0.5)}{0.05^2} \right) \div \left(1 + \left(\frac{1.96^2 \times 0.5 \times (1-0.5)}{0.05^2 \times 5380} \right) \right)$

Tamanho da amostra = 359

APÊNDICE

ROTEIRO DO QUESTIONÁRIO

Tema: Empresas Portuárias e Responsabilidade Socioambiental no Distrito de Miritituba, Itaituba-PA

1 Com relação a chegada dos portos em Miritituba, em sua opinião, houve mudanças positivas para a população e/ou para o meio ambiente?

Sim () Não () Observações: _____
_____.

2 Se sim, em sua opinião, de que forma os portos têm contribuído de forma positiva para a comunidade local?

_____.

3 Com relação a chegada dos portos em Miritituba, em sua opinião, houve mudanças negativas para a população e/ou para o meio ambiente?

Sim () Não () Observações: _____
_____.

4 Se sim, em sua opinião, de que forma os portos trouxeram mudanças negativas para a comunidade local e/ou para o meio ambiente?

_____.

5 Em sua opinião, a população enfrenta problemas sobre os serviços de saúde, segurança, educação, infraestrutura e meio ambiente? Se sim, Quais as principais dificuldades?

Sim () Não () Observações: _____
_____.

6 Em sua opinião as empresas conhecem os problemas que atingem o meio ambiente e a população da comunidade do entorno dos portos?

Sim () Não () Observações: _____
_____.

7 É de seu conhecimento que as empresas tenham vínculo de comunicação com a população de Miritituba, como reuniões, para conversar sobre projetos na comunidade e possíveis problemas sociais e ambientais no distrito?

Sim () Não () Observações: _____
_____.

8 Você conhece projetos ambientais e/ou sociais que sejam desenvolvidos pelos portos? Se sim, você sabe como são desenvolvidos?

Sim () Não () Observações: _____
_____.

9 Se é de seu conhecimento projetos sociais e ambientais, você e/ou alguém de sua família participa ou já participou de alguma ação promovida pelas empresas? Se sim, em qual projeto?

Sim () Não () Observações: _____
_____.

10 Você acha que as ações desenvolvidas trazem benefícios para população?

Sim () Não () Observações: _____
_____.