**Universidade de São Paulo
Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz”
Centro de Energia Nuclear na Agricultura**

**Os conflitos socioambientais do processo de licenciamento
ambiental do projeto de ampliação do porto de São Sebastião, SP**

Ericka Martins de Matos

Dissertação apresentada para obtenção do título de
Mestra em Ciências. Área de concentração:
Ecologia Aplicada

**Piracicaba
2015**

Ericka Martins de Matos
Bacharel em Ciências Biológicas

**Os conflitos socioambientais do processo de licenciamento ambiental do
projeto de ampliação do porto de São Sebastião, SP**

versão revisada de acordo com a resolução CoPGr 6018 de 2011

Orientador:

**Profa. Dra. MARIA ELISA DE PAULA EDUARDO
GARAVELLO**

Dissertação apresentada para obtenção do título de
Mestra em Ciências. Área de concentração:
Ecologia Aplicada.

Piracicaba
2015

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
DIVISÃO DE BIBLIOTECA - DIBD/ESALQ/USP

Matos, Ericka Martins de

Os conflitos socioambientais do processo de licenciamento ambiental do projeto de ampliação do porto de São Sebastião, SP / Ericka Martins de Matos. - - versão revisada de acordo com a resolução CoPGr 6018 de 2011. - - Piracicaba, 2015.

150 p. : il.

Dissertação (Mestrado) - - Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz". Centro de Energia Nuclear na Agricultura.

1. Participação pública 2. Ecologia política 3. Avaliação de impacto ambiental
4. Licenciamento ambiental I. Título

CDD 333.714
M433c

"Permitida a cópia total ou parcial deste documento, desde que citada a fonte – O autor"

DEDICATÓRIA

Ao meu pai José (em memória)

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Universidade de São Paulo. Ao Departamento de Administração, Economia e Sociologia da ESALQ. Ao Programa de Pós Graduação em Ecologia Aplicada. À minha orientadora Profa. Dra. Maria Elisa de Paula Eduardo Garavello por me aceitar, me apoiar e confiar em meu trabalho, e também pelo carinho e amizade. Ao Prof. Dr. Dálcio Caron pela sempre disposta atenção e oportunidades desde a Juréia, e por aceitar, assim como o Prof. Dr. Luiz Carlos Beduschi Filho a quem também agradeço, fazer parte do meu comitê orientador. Aos Professores Dr. Adalmir Leonidio, Dra. Odaléia T. M. M. Queiroz, Dra. Laura A. Martirani da ESALQ/USP, e aos professores Dr. Cristiano Lenzi e Dr. Paulo Almeida da EACH-USP pelas disciplinas ministradas que contribuíram para este trabalho. Ao Banco Santander pela bolsa de mobilidade internacional. À Universidade de Aveiro, em Portugal, na pessoa da Profa. Dra. Teresa Fidelis por me aceitar no âmbito do Programa “Santander Universidades” para estágio extracurricular em Planejamento e Gestão da Zona Costeira, no Departamento de Ambiente e Ordenamento (DAO-UA). Ao CNPq pela bolsa de Cota Institucional. À secretaria do Programa de Pós Graduação em Ecologia Aplicada, Mara Casarin. A todos os funcionários da Biblioteca Central, em especial Vilma Zeferino e Eliana Garcia. Ao IBAMA de Brasília por facilitar o acesso a todos os documentos necessários para a realização desta pesquisa. Ao Prof. Dr. Ícaro Cunha da Universidade Católica de Santos por gentilmente me receber e relatar sua experiência em trabalhos realizados no Litoral Norte de São Paulo. À Estela M. de Azevedo N. Ferreira pela contribuição sobre nuvem de tag. As amigas de ESALQ Tatiana Heidorn e Fernanda Reichardt pela amizade e apoio durante a trajetória do mestrado. À amiga Cynthia Molina da EACH-USP pela confecção do mapa. À minha amiga Luciana Escames pelas trocas de

ideias sobre nossas vivências como profissionais da área de gestão e licenciamento ambiental. À amiga e tradutora Denise Clemente pela revisão do abstract. À ELFE Óleo e Gás que concedeu a autorização para eu cursar o mestrado. Ao Coordenador de Meio Ambiente Osvaldo Rocha da Silva Junior pela anuência, apoio e incentivo que me permitiram conciliar trabalho e estudo. Às minhas tias Mércia Martins e Miriam Ferraz pela hospedagem em Campinas. Ao casal de amigos Tânia Ribeiro Junqueira Borges e Antônio Celso Junqueira Borges pela hospedagem em Brasília. À minha mãe Adélia e ao meu irmão Alexandre pelo amor e incentivo em todas as etapas da minha vida, em qualquer circunstância ou iniciativa em minha carreira, em meus estudos, em minhas viagens ou em minhas aventuras. Principalmente, por respeitarem minhas escolhas, por compreenderem as minhas ausências justificadas pela minha determinação, foco e garra em realizar meus sonhos. Vocês me ensinaram a ser assim. Vocês fazem parte de mim e de tudo isso! Por vocês me esforço cada dia mais para me tornar melhor como pessoa e cidadã. Essa conquista é nossa! Sem vocês nada disso seria possível! Amo vocês! Minha gratidão a Deus e ao Universo que conspira a favor de tudo que é do bem, para o bem e que me faz bem. Eu sou muito grata por todas as graças recebidas e por quem sou.

SUMÁRIO

RESUMO.....	09
ABSTRACT.....	11
LISTA DE FIGURAS.....	13
LISTA DE TABELAS.....	15
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS.....	17
1 INTRODUÇÃO.....	21
2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....	23
2.1 As políticas ambientais e os projetos de grandes empreendimentos.....	23
2.2 Participação Pública no processo de Avaliação de Impacto Ambiental.....	29
2.3 A contribuição da ecologia política para o estudo dos conflitos socioambientais.....	34
2.4 Os conflitos socioambientais no processo de licenciamento ambiental	36
2.5 Área de Estudo.....	40
2.6 Estudo de caso: O projeto de ampliação do porto de São Sebastião.....	48
3 MATERIAL E MÉTODO.....	65
4 RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	69
4.1 A perspectiva do empreendedor nas audiências públicas.....	69
4.1.1 Pontos Positivos.....	69
4.1.2 Pontos Negativos.....	74
4.2 A perspectiva da sociedade civil.....	76
4.2.1 Perfil dos atores sociais.....	76
4.2.2 Temas abordados.....	94
4.2.3 As manifestações.....	98
4.2.4 Os grupos de interesses.....	103
4.2.4.1 Econômico: Turismo x Porto.....	103
4.2.4.2 Técnico: Universidade x Consultoria Ambiental.....	108
4.2.4.3 Político Institucional: Sociedade Civil (Ministério Público) x Estado (IBAMA e CDSS).....	115

4.3	Discussão.....	117
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	121
	REFERÊNCIAS.....	123
	ANEXOS.....	132

RESUMO

Os conflitos socioambientais do processo de licenciamento ambiental do projeto de ampliação do porto de São Sebastião, SP

A partir da Política Nacional de Meio Ambiente que instituiu a Avaliação de Impacto Ambiental e o Licenciamento Ambiental, e posteriormente, com os regulamentos das Resoluções CONAMA, a participação pública torna-se obrigatória na análise e tomada de decisão sobre a viabilidade ambiental de empreendimentos potencialmente poluidores ou de significativo impacto ambiental. O presente estudo problematiza o papel das Audiências Públicas no processo democrático de tomada de decisão, e como instrumento de proteção dos diferentes interesses envolvidos na construção de grandes empreendimentos de infraestrutura. O objetivo foi identificar e analisar os conflitos socioambientais evidenciados nas Audiências Públicas do projeto de ampliação do Porto de São Sebastião, localizado no litoral norte do Estado de São Paulo. Também buscou-se identificar os principais temas discutidos, os atores sociais envolvidos e a formação dos diferentes grupos de interesse. Utilizando o referencial teórico da ecologia política, pode-se definir a hipótese de que as Audiências Públicas não cumprem seu papel de proporcionar aos diversos segmentos sociais que atuam naquele território, com suas diferentes lógicas culturais, o acesso aos recursos naturais para a manutenção de seu modo de vida, e garantindo a sua sustentabilidade. A partir dos dados obtidos foi possível averiguar que embora as Audiências Públicas se configurem instrumentos democráticos, que se propõem ouvir as partes envolvidas, com seus anseios e preocupações, resultam apenas em um protocolo administrativo no processo de licenciamento ambiental, a serviço única e exclusivamente dos programas de desenvolvimento econômico em curso. Nesse sentido, se faz necessário repensar a instituição Audiência Pública, pois da forma como se evidencia, esta apenas legitima uma decisão já tomada a priori. Do contrário, cabe à sociedade civil organizada estar atenta e atuar de forma participativa, trazendo a si o protagonismo da história. Observou-se também que, para o caso do projeto de ampliação do porto de São Sebastião, os grupos em conflito se mostraram organizados, instruídos e capazes de se articular politicamente para impedir, até o presente momento, que o processo de licenciamento ambiental seja conduzido sem observadas e legitimadas suas demandas.

Palavras-chave: Participação pública; Ecologia política; Avaliação de impacto ambiental; Licenciamento ambiental

ABSTRACT

The socio and environmental conflicts in the environment assessment about the port expansion project of São Sebastião, SP, Brazil

After the Brazilian's National Environmental Policy establishing the Environmental Impact Assessment and the Environmental Licensing, and later with the regulations of the CONAMA Resolutions', public participation becomes mandatory in the analysis and decision-making on environmental viability of potentially polluting or significant environmental impact projects. This study discusses the role of public hearings in the democratic process of decision-making, and as an instrument of protection of the various interests involved in the construction of large infrastructure projects. The objective was to identify and analyze environmental conflicts evidenced in the hearings expansion project of the Public Port of San Sebastian, located on the northern coast of São Paulo. It also sought to identify the main topics discussed, the actors involved and the formation of different groups of interest. Using the theoretical framework of political ecology, one can define the hypothesis that public hearings do not fulfill their role of providing various social groups that operate in that territory with its different cultural logic, access to natural resources to maintain its way of life, and ensuring their sustainability. From the data obtained it was possible to ascertain that although public hearings to configure democratic instruments, that purport hear the parties involved, with their anxieties and concerns, results only in an administrative arrangement in the environmental licensing process, the only service exclusively of ongoing economic development programs. In this sense, it is necessary to rethink the institution Public Hearing because the way is evident, this only legitimizes a decision already taken a priori. Otherwise, it is up to civil society to be attentive and act in a participatory way, bringing them the role of history. It was also observed that, in the case of São Sebastião, the conflicting groups were organized, educated and able to be articulate politically to prevent, so far, that the licensing process is conducted without observed and legitimized their demands

Keywords: Public participation; Political ecology; Environmental assessment; Environmental licensing

LISTA DE FIGURAS

Figura 2.1	Mapa de localização dos municípios que compõem o Litoral Norte do Estado de São Paulo Autora: Cynthia Molina (2013).....	42
Figura 2.2	Áreas atualmente ampliadas pelo Porto de São Sebastião destacadas em cor laranja, sendo apenas a “A” objeto de regularização quanto ao licenciamento ambiental (CPEA/CDSS, 2011).....	51
Figura 2.3	Perspectiva antes e depois da ampliação do Porto de São Sebastião (CDSS, 2011).....	55
Figura 2.4	Perspectiva da baía do Araçá após ampliação do Porto de São Sebastião (CDSS, 2011).....	56
Figura 2.5	Alternativa locacional 1 (CDSS, 2011).....	57
Figura 2.6	Alternativa locacional 2 (CDSS, 2011).....	57
Figura 2.7	Alternativa locacional 3 (CDSS, 2011).....	58
Figura 2.8	Alternativa locacional 4 (CDSS, 2011).....	58
Figura 2.9	Alternativa locacional 5 (CDSS, 2011).....	59
Figura 2.10	Fases de construção e licenciamento do projeto de ampliação do Porto de São Sebastião. Fonte: RIMA-CDSS (CDSS, 2011).....	61
Figura 2.11	Traçado da Rodovia Nova Tamoios, em amarelo trecho de planalto, em vermelho o novo trecho de serra e em laranja a nova rodovia Contornos. Fonte: site DERSA, jan. 2015...	62
Figura 4.1	Perfil lexical da Audiência Pública de São Sebastião.....	95
Figura 4.2	Perfil lexical da Audiência Pública de Ilhabela.....	95
Figura 4.3	Perfil lexical da Audiência Pública de São Sebastião com a exclusão das tags “São Sebastião” e “Porto”.....	96
Figura 4.4	Perfil lexical da Audiência Pública de Ilhabela, com a exclusão das tags “São Sebastião” e “Porto”.....	96
Figura 4.5	Perfil lexical da Audiência Pública de São Sebastião, com	

	a exclusão das tags “São Sebastião” e “Porto”, e apenas com 20 palavras mais citadas.....	97
Figura 4.6	Perfil lexical da Audiência Pública de Ilhabela, com a exclusão das tags “São Sebastião” e “Porto”, e apenas com 20 palavras mais citadas.....	97
Figura 4.7	Camisetas temáticas usadas pelos manifestantes (Foto: CDSS).....	99
Figura 4.8	Manifestação pacífica que interrompeu várias vezes o andamento das Audiências Públicas (Foto: CDSS).....	100
Figura 4.9	Faixas e cartazes produzidos pelos manifestantes em São Sebastião (Foto: CDSS)	100
Figura 4.10	Faixas e cartazes produzidos pelos manifestantes em Ilhabela (Foto: CDSS).....	101
Figura 4.11	Cartões usados por alguns manifestantes na AP Ilhabela (Fonte: IIS).....	102
Figura 4.12	Manifestante com nariz de palhaço na AP Ilhabela (Foto: CDSS).....	102
Figura 4.13	Materiais de comunicação elaborados contra o empreendimento (Fonte: IIS).....	104
Figura 4.14	Faixas colocadas dentro do auditório onde se realizou a Audiência Pública em Ilhabela (Foto: CDSS).....	105
Figura 4.15	Faixa colocada em frente ao local onde se realizou a Audiência Pública em Ilhabela (Foto: CDSS).....	105
Figura 4.16	Manifestação de um trabalhador portuário (Foto: CDSS)....	107

LISTA DE TABELAS

Tabela 2.1	Principais instrumentos legais adotados.....	24
Tabela 2.2	Agências setoriais de administração dos recursos naturais criadas ao longo da década de 1960.....	25
Tabela 2.3	Royalties de Petróleo e Gás pagos em reais (R\$) para os municípios do Litoral Norte Paulista nos últimos cinco anos.....	43
Tabela 2.4	Número total de habitantes nos municípios do Litoral Norte Paulista.....	44
Tabela 2.5	Número de projetos de empreendimentos previstos para Litoral Norte de São Paulo, adaptado de Teixeira (2013)...	47
Tabela 2.6	Fases e cronograma dos projetos de rodovias da DERSA. Fonte: site DERSA, jan. 15.....	63
Tabela 4.1	Identificação dos atores sociais e tipo de manifestação feita na Audiência Pública realizada no município de São Sebastião.....	78
Tabela 4.2	Posição de cada tipologia e entidade na Audiência Pública de São Sebastião.....	84
Tabela 4.3	Identificação dos atores sociais e tipo de manifestação feita na Audiência Pública realizada no município de Ilhabela.....	87
Tabela 4.4	Posição de cada tipologia e entidade na Audiência Pública de Ilhabela.....	91
Tabela 4.5	Frequência do perfil lexical de cada Audiência Pública do projeto de ampliação do Porto.....	98

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AAE	Avaliação Ambiental Estratégica
AAI	Avaliação Ambiental Integrada
AEAI	Associação de Engenheiros e Arquitetos de Ilhabela
AE	Administração Estadual
AHBRI	Associação de Hotéis, Bares e Restaurantes de Ilhabela
AIA	Avaliação de Impacto Ambiental
AL	Administração Local
AP	Audiência Pública
APA	Área de Proteção Ambiental
APPD-ONG	Associações Profissionais, Políticas, Desportivas e Organizações Não Governamentais não ambientalistas
ANP	Agência Nacional de Petróleo
ARIE	Área de Relevante Interesse Ecológico
ARTESP	Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo.
BR-101	Rodovia Federal Rio Santos
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BIRD	Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento
CBH-LN	Comitê de Bacias Hidrográficas do Litoral Norte
CDHU	Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano
CDSS	Companhia Docas de São Sebastião
CEBIMAR	Centro de Biologia Marinha da Universidade de São Paulo
CEMADEN	Centro Nacional de Monitoramento e Alertas de Desastres Naturais
CETESB	Companhia Ambiental do Estado de São Paulo
CF	Constituição da República Federativa do Brasil de 1988
COMDIAL	Comitê de Diálogo para a Sustentabilidade do Litoral Norte
CONAMA	Conselho Nacional de Meio Ambiente
CONSEMA	Conselho Estadual de Meio Ambiente
CPLA	Coordenadoria de Planejamento Ambiental
DAESP	Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
DERSA	Desenvolvimento Rodoviário S/A

DH	Departamento Hidroviário
DNAEE	Departamento Nacional de Águas e Energia Elétrica
DNPM	Departamento Nacional de Prospeção Mineral
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
EMP	Empresas
EPI	Equipamento de Proteção Individual
ETEC	Escola Técnica Estadual
e-SIC	Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão
FATEC	Faculdade de Tecnologia
FENCCOVB	Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios nas Atividades Portuárias
FF	Fundação Florestal
FNE	Federação Nacional de Estivadores
FNPF	Federação Nacional dos Portuários
GASTAU	Gasoduto Caraguatatuba-Taubaté
IBAMA	Instituto Brasileiro de Meio Ambiente
IBDF	Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
IPE	Instituições de Pesquisas e Ensino
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IIS	Instituto Ilhabela Sustentável
LI	Licença de Instalação
LN	Litoral Norte [de São Paulo]
LN-SP	Litoral Norte de São Paulo
LP	Licença Prévia
LPP	Estatística de Letras, Palavras e Períodos
LO	Licença de Operação
MDF	Medium Density Fiberboard
MID	Mídia
MME	Ministério das Minas e Energia
NORMAM	Normas da Autoridade Marítima
OIT	Organização Internacional de Trabalho

ONG	Organização Não Governamental
ONG-AMB	ONG Ambientalista
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PART	Particulares
PIB	Produto Interno Bruto
PINO	Portuária, Industrial, Naval e Offshore
PIPC	Plano Integrado Porto Cidade
PETROBRAS	Petróleo Brasileiro S.A.
PORTOBRAS	Porto de São Sebastião
PNMA	Política Nacional de Meio Ambiente
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PRODETUR	Programa de Desenvolvimento do Turismo
PSDB	Partido da Social Democracia Brasileira
PT	Partido dos Trabalhadores
PV	Partido Verde
RBMA	Reserva da Biosfera da Mata Atlântica
RIMA	Relatório de Impacto de Meio Ambiente
RPBC	Refinaria Presidente Bernardes
RECAP	Refinaria de Capuava
REPLAN	Refinaria do Planalto
REVAP	Refinaria do Vale do Paraíba
SABESP	Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo
SMA	Secretaria de Estado de Meio Ambiente
SMMA	Secretaria Municipal de Meio Ambiente de Ilhabela
SP-55	Rodovia Dr. Manoel Hyppólito Rego Junior
SP-99	Rodovia dos Tamoios
SISNAMA	Sistema Nacional de Meio Ambiente
SUDEPE	Superintendência do Desenvolvimento da Pesca
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats
TA/SSE	Terminal Aquaviário de São Sebastião
TEBAR	Terminal Almirante Barroso (o mesmo que TA/SSE)
TECONVE	Terminal para Contêineres e Veículos
TGL	Terminal de Granéis Líquidos
TLD	Testes de Longa Duração

TR	Termo de Referência
TRANSPETRO	Petrobras Transporte S.A.
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
UNICAMP	Universidade de Campinas
UNISANTOS	Universidade Católica de Santos
UC	Unidade de Conservação
USP	Universidade de São Paulo
UTGCA	Unidade de Tratamento de Gás de Caraguatatuba
VTMS	Vessel Traffic Management System
ZEE-LN	Zoneamento Ecológico Econômico do Litoral Norte

1 INTRODUÇÃO

Grandes projetos de infraestruturas foram construídos no passado sem avaliação e critérios técnicos visando minimizar os danos ao meio ambiente, e sem considerar a interferência e mudança no modo de vida das comunidades diretamente afetadas, em geral, minorias rurais, ribeirinhas ou indígenas, que não dependiam daqueles empreendimentos para viverem. Temos assim os primeiros registros dos impactos ambientais e embates sociais de grande repercussão midiática no Brasil.

Com o fim do regime político autoritário substituído pela democracia e em paralelo, com a criação da Política Nacional de Meio Ambiente (PNMA) que instituiu, por força de lei, instrumentos como a Avaliação de Impacto Ambiental (AIA) e o Licenciamento Ambiental, e posteriormente com os regulamentos previstos nas Resoluções do Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA), a participação pública se amplia e torna-se obrigatória na análise e tomada de decisão sobre a viabilidade ambiental de empreendimentos potencialmente poluidores ou de significativo impacto ambiental. Assim, as Audiências Públicas (AP) são realizadas pelo empreendedor para que as comunidades diretamente afetadas por essas obras tenham a oportunidade, antecipadamente, de conhecer e se manifestar a respeito da proposta do projeto previsto para sua região.

Este estudo se dedicou à análise das Audiências Públicas do projeto de ampliação do Porto de São Sebastião da Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), empresa vinculada à Secretaria Estadual de Logística e Transportes de São Paulo. Trata-se de um projeto importante do ponto de vista econômico para o Governo do Estado e para o Brasil, numa região com características sociais sensíveis e ambientais preservadas.

O licenciamento ambiental deste empreendimento despertou entre os moradores da região, desconfianças e ameaças para uns e esperanças para outros. As Audiências Públicas eram aguardadas ansiosamente pelo público para conhecer a verdadeira proposta do projeto apresentada pelo empreendedor e ter a oportunidade de manifestar sua opinião e esclarecer suas dúvidas, registradas formalmente pelo órgão ambiental competente, o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente (IBAMA), responsável pela mediação das audiências, pela análise da Avaliação de Impacto Ambiental e pela tomada de decisão.

A partir da obrigatoriedade da participação pública na tomada de decisão, é de se esperar que menos interesses políticos locais sejam satisfeitos em detrimento das comunidades afetadas ou do sacrifício de áreas ambientalmente preservadas relevantes para a manutenção da qualidade de vida de uma região. Porém, até que ponto as audiências públicas se tornam efetivas e cumprem seu papel no processo democrático de tomada de decisão, protegendo os diferentes interesses envolvidos no desenvolvimento de grandes empreendimentos de infraestrutura?

O objetivo deste estudo foi identificar e analisar os conflitos socioambientais evidenciados nas audiências públicas do processo de licenciamento da ampliação do porto de São Sebastião. Pretendeu-se também identificar os principais temas discutidos nas audiências públicas realizadas nos municípios de São Sebastião e de Ilhabela, identificar os atores sociais envolvidos e a formação dos diferentes grupos de interesse.

Utilizando o referencial teórico da ecologia política, pode-se definir a hipótese de que as Audiências Públicas, contrariamente à sua concepção original estão longe de cumprirem seu papel de proporcionar aos diversos segmentos sociais que atuam naquele território, com suas diferentes lógicas culturais, a reivindicação do acesso aos recursos naturais para a manutenção de seu modo de vida, interferindo assim, no processo de tomada de decisão, e garantindo a sua sustentabilidade. Antes, cumprem apenas seu papel de item obrigatório de uma lista de procedimentos burocráticos existentes no processo administrativo de licenciamento ambiental.

2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

2.1 As políticas ambientais e os projetos de grandes empreendimentos

No Brasil, as leis que visam à conservação dos recursos naturais foram criadas a partir da década de 1930 e marcam o início das ações governamentais no campo das políticas ambientais (Tabela 2.1). Essa época também corresponde ao início da industrialização no país, intensificada posteriormente, nos anos de 1950 pelo Plano de Metas do Governo de Juscelino Kubitschek que tinha o objetivo de substituir as importações de bens e consumo pela produção local. O Estado privilegiou a iniciativa privada e assumiu o papel de fornecedor de infraestruturas (ALMEIDA et al., 2000), ainda que contrariando as leis ambientais vigentes.

A economia brasileira, historicamente, sempre se deu por ‘ciclos’ determinados pela exploração de seus recursos naturais. Por essa razão, a percepção e o valor atribuído aos recursos naturais teriam um papel mais decisivo nos processos de tomada de decisões do que a percepção científica do meio ambiente (MONTEIRO, 1981 apud ALMEIDA et al., 2000).

A partir da década de 1960, foram feitas as primeiras alterações na legislação ambiental com o intuito de regulamentar a apropriação de cada recurso natural no âmbito federal visando atender às necessidades da industrialização crescente. Criou-se em nível federal as primeiras agências setoriais (Tabela 2.2).

A modernização maciça e acelerada dos meios de produção que favoreceram o crescimento econômico em curto prazo, produziram grandes impactos ambientais porque os instrumentos de comando e controle existentes à época não tinham o compromisso de dialogar com esses avanços, prevaleciam apenas os interesses econômicos (ALMEIDA et al., 2000).

De acordo com Santos (2004), desta forma, têm-se documentos baseados na premissa de que o principal impacto era a pobreza, estimulando e justificando em muito a geração de poluentes e o esgotamento dos recursos naturais.

Outro agravante para os inúmeros impactos ambientais causados no passado, em decorrência do período da ditadura militar, entre os anos de 1960 e 1980, fase que antecedeu a definição de Avaliação de Impacto Ambiental no plano legal, foi o fato das decisões sobre grandes obras ocorrerem a portas fechadas, sem

que houvesse qualquer participação pública ou comprometimento por parte do empreendedor ou do próprio Estado em relação ao meio ambiente ou ao modo de vida de populações humanas direta e indiretamente afetadas por obras de grande porte patrocinadas pelos órgãos do Estado (MILARÉ; BENJAMIM, 1993; ZHOURI, 2005).

Tabela 2.1 - Principais instrumentos legais adotados

Instrumento	Lei e data de criação	Disposição
Código das Águas	Decreto nº 24.643 de 10/07/1934 Lei nº 4.904 de 17/12/1965 Decreto nº 58.076 de 24/03/1966	Define os direitos de propriedades e uso dos recursos hídricos para o abastecimento, a irrigação, a navegação, os usos industriais e a produção de energia, e as normas para a proteção da quantidade e qualidade das águas territoriais.
Código Florestal	A versão original de 1934 Decreto nº 23.793 23/01/1937 substituída pela Lei nº 4.771 de 15/09/1965 revogada pela Lei nº 12.651 de 25/05/2012.	Caracterizam as florestas e a vegetação como bens de interesse comum, submetidos, portanto, a limitações quanto aos direitos de propriedade, estabelecendo também os critérios para delimitação das áreas de preservação permanente de vegetação, a criação de parques e reservas biológicas, a exploração de florestas e o desmatamento.
Parque Nacional de Itatiaia	Decreto nº 1.713 de 14/06/1937	Criação da primeira Unidade de Conservação Brasileira
Proteção ao Patrimônio Histórico e Artístico Nacional	Decreto nº 25 de 30/11/1937	Prevê a preservação dos objetos e dos imóveis (inclusive sítios naturais e paisagens) de interesse público, por seu valor arqueológico, etnográfico, bibliográfico ou artístico.
Código de Pesca	A versão original – Decreto nº 794 de 19/10/1938 – foi substituída pelo Decreto-Lei nº 221 de 28/02/1967	Declara pertencentes ao domínio público todos os animais e vegetais das águas territoriais brasileiras e fixa os princípios e as modalidades para a pesca e a exploração dos recursos biológicos da água.
Código de Mineração	A versão original – Decreto nº 1985 de 29/01/1940 – foi substituída pelo Decreto-Lei nº 227 de 28/02/1967	Define os princípios para a prospecção e a exploração das jazidas e, em especial, dissocia o direito de propriedade das terras do direito de exploração dos recursos do subsolo.
Estatuto da Terra	Lei nº 4.504 de 30/11/1964	Determina os critérios e as modalidades de desapropriação e de distribuição de terras, as condições de taxação, as normas para a colonização pública e privada e para a implantação das infraestruturas de apoio à atividade rural.

Fonte: Adaptado de Almeida et al., (2000); Sánchez (2008)

Tabela 2.2 - Agências setoriais de administração dos recursos naturais criadas ao longo da década de 1960

Agência Setorial	Objetivos
MME – Ministério das Minas e Energia DNAEE – Departamento Nacional de Águas e Energia Elétrica	Execução do Código de Águas e a promoção e o desenvolvimento da produção de energia elétrica.
IBDF – Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal	Vinculado ao Ministério da Agricultura para formulação e a execução da política florestal, a aplicação do Código Florestal e a coordenação do uso racional e da proteção e conservação dos recursos naturais renováveis, incluindo a fauna silvestre.
DNPM – Departamento Nacional de Prospecção Mineral	Vinculado ao Ministério de Minas e Energia, responsável pela aplicação da Política de Recursos Minerais.
SUDEPE – Superintendência do Desenvolvimento da Pesca	Vinculado ao Ministério da Agricultura, para formulação e a execução do Plano Nacional de Desenvolvimento da Pesca e a fiscalização das atividades de pesca no mar territorial brasileiro, responsabilidade essa partilhada com o Ministério da Marinha com o apoio do Ministério da Aeronáutica.
IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional	Vinculado ao Ministério da Cultura para o controle sobre a transmissão e a conservação dos bens tombados.
INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária	Reagrupou três instituições inicialmente criadas no quadro do Ministério da Agricultura para a implantação da política agrária e fundiária.

Fonte: Adaptado de ALMEIDA et al., 2000; SÁNCHEZ, 2008.

Na década de 1970 os impactos ambientais decorrentes desse processo ganharam repercussão internacional negativa, os organismos internacionais de financiamento como o Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento (BIRD), comumente conhecido como Banco Mundial, e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), criaram a partir da década de 1970 a necessidade de se avaliarem os impactos ambientais dos projetos favorecidos com recursos dessas instituições (ALMEIDA et al., 2000).

Ao mesmo tempo, a pressão das grandes organizações não governamentais (ONG) internacionais teve um peso significativo para a adoção de procedimentos de avaliação de impactos e participação pública no país.

Por essas razões, a década de 1980 inaugura um debate caloroso, estimulado por inúmeros exemplos concretos como o de Polo Industrial de Cubatão-SP, que talvez esteja entre os projetos de maior impacto em razão dos problemas nocivos à saúde pública além de ter sido instalado em uma região desfavorável, de

grande valor ambiental. Mas que, em virtude da “Doutrina de Segurança Nacional e Desenvolvimento” visando à promoção do “milagre econômico brasileiro” teve grande poder de barganha na arena geopolítica global. No entanto, a medida que isso não ocorreu, o mito desenvolvimentista funcionou apenas como proclamação ideológica, substituído pela imagem da devastação oriundo de condutas políticas emergentes. O Brasil inicia assim um longo processo interno e internacional de estigmatização (FERREIRA; FERREIRA, 1992).

Para Lima (2004), o problema socioambiental não só parece ter se tornado “um tema muito importante”, que não poderia “ser discutido por qualquer pessoa”, mas também, o debate “não poderia ser feito em qualquer lugar” (grifo do autor).

Embora já existissem outras legislações aplicadas à questão ambiental, como já mencionado, segundo Milaré (2002) o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) no Brasil foi inspirado pelo direito norteamericano e introduzido em nosso direito positivo pela Lei nº 6.803 de 2 de julho de 1980, que “dispõe sobre as diretrizes básicas para o zoneamento industrial nas áreas críticas de poluição”. De acordo com esse diploma legal, o EIA é aplicado somente na aprovação de limites e autorizações de implantação de zonas de uso estritamente industrial destinada a instalações de pólos petroquímicos, cloroquímicos ou carboquímicos, bem como de instalações nucleares.

Em 1981, o EIA ganha maior amplitude, tal qual a conhecemos, em função da Lei Federal nº 6.938, que instituiu a PNMA que fixou princípios, objetivos e instrumentos, estabeleceu o Sistema Nacional de Meio Ambiente (SISNAMA), criou o CONAMA e reconheceu a legitimidade do Ministério Público da União para propor ações de responsabilidade civil e criminal por danos causados ao meio ambiente.

A PNMA que tem por objetivo:

“Art. 2º - A Política Nacional do Meio Ambiente tem por objetivo a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no País, condições ao desenvolvimento sócio econômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana, atendidos os seguintes princípios:

I - ação governamental na manutenção do equilíbrio ecológico, considerando o meio ambiente como um patrimônio público a ser necessariamente assegurado e protegido, tendo em vista o uso coletivo;

II - racionalização do uso do solo, do subsolo, da água e do ar;

III - planejamento e fiscalização do uso dos recursos ambientais;

IV - proteção dos ecossistemas, com a preservação de áreas representativas;

V - controle e zoneamento das atividades potencial ou efetivamente poluidoras;

VI - incentivos ao estudo e à pesquisa de tecnologias orientadas para o uso racional e a proteção dos recursos ambientais;

VII - acompanhamento do estado da qualidade ambiental;

VIII - recuperação de áreas degradadas;

IX - proteção de áreas ameaçadas de degradação;
X - educação ambiental a todos os níveis do ensino, inclusive a educação da comunidade, objetivando capacitá-la para participação ativa na defesa do meio ambiente
 (...)

Art. 9º - São instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente:

I - o estabelecimento de padrões de qualidade ambiental;

II - o zoneamento ambiental; (Regulamento)

III - a avaliação de impactos ambientais;

IV - o licenciamento e a revisão de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras;

V - os incentivos à produção e instalação de equipamentos e a criação ou absorção de tecnologia, voltados para a melhoria da qualidade ambiental;

VI - a criação de espaços territoriais especialmente protegidos pelo Poder Público federal, estadual e municipal, tais como áreas de proteção ambiental, de relevante interesse ecológico e reservas extrativistas; (Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989)

VII - o sistema nacional de informações sobre o meio ambiente;

VIII - o Cadastro Técnico Federal de Atividades e Instrumentos de Defesa Ambiental;

IX - as penalidades disciplinares ou compensatórias ao não cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção da degradação ambiental;

X - a instituição do Relatório de Qualidade do Meio Ambiente, a ser divulgado anualmente pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis - IBAMA; (Incluído pela Lei nº 7.804, de 1989);

XI - a garantia da prestação de informações relativas ao Meio Ambiente, obrigando-se o Poder Público a produzi-las, quando inexistentes; (Incluído pela Lei nº 7.804, de 1989)

XII - o Cadastro Técnico Federal de atividades potencialmente poluidoras e/ou utilizadoras dos recursos ambientais. (Incluído pela Lei nº 7.804, de 1989)

XIII - instrumentos econômicos, como concessão florestal, servidão ambiental, seguro ambiental e outros. (Incluído pela Lei nº 11.284, de 2006)

(..)

Art. 10º - A construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadores de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente poluidores ou capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental dependerão de prévio licenciamento ambiental. (Redação dada pela Lei Complementar nº 140, de 2011)

§ 1º Os pedidos de licenciamento, sua renovação e a respectiva concessão serão publicados no jornal oficial, bem como em periódico regional ou local de grande circulação, ou em meio eletrônico de comunicação mantido pelo órgão ambiental competente. (Redação dada pela Lei Complementar nº 140, de 2011)

A AIA conforme prevista na PNMA, só foi efetivamente conduzida em todos os Estados da Federação a partir da Resolução CONAMA nº 01 de 23 de janeiro de 1986, quando ficam estabelecidos as definições, as responsabilidades, os critérios básicos e as diretrizes gerais para uso e implementação da AIA como um dos instrumentos da PNMA:

Art. 1º - Para efeito desta Resolução, considera-se impacto ambiental 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, afetam:

I - a saúde, a segurança e o bem-estar da população;

II - as atividades sociais e econômicas;

III - a biota;

IV - as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente;

V - a qualidade dos recursos ambientais.

(...)

Art. 5º - O estudo de impacto ambiental, além de atender à legislação, em especial os princípios e objetivos expressos na Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, obedecerá às seguintes diretrizes gerais:

I - Contemplar todas as alternativas tecnológicas e de localização de projeto, confrontando-as com a hipótese de não execução do projeto;

II - Identificar e avaliar sistematicamente os impactos ambientais gerados nas fases de implantação e operação da atividade;

III - Definir os limites da área geográfica a ser direta ou indiretamente afetada pelos impactos, denominada área de influência do projeto, considerando, em todos os casos, a bacia hidrográfica na qual se localiza;

IV - Considerar os planos e programas governamentais, propostos e em implantação na área de influência do projeto, e sua compatibilidade.

Parágrafo Único - Ao determinar a execução do estudo de impacto ambiental o órgão estadual competente, ou o IBAMA ou, quando couber, o Município, fixará as diretrizes adicionais que, pelas peculiaridades do projeto e características ambientais da área, forem julgadas necessárias, inclusive os prazos para conclusão e análise dos estudos.

Art. 6º - O estudo de impacto ambiental desenvolverá, no mínimo, as seguintes atividades técnicas:

I - Diagnóstico ambiental da área de influência do projeto completa descrição e análise dos recursos ambientais e suas interações, tal como existem, de modo a caracterizar a situação ambiental da área, antes da implantação do projeto, considerando:

a) o meio físico (...)

b) o meio biológico e os ecossistemas naturais (...)

c) o meio sócio-econômico (...)

II - Análise dos impactos ambientais do projeto e de suas alternativas, através de identificação, previsão da magnitude e interpretação da importância dos prováveis impactos relevantes, discriminando: os impactos positivos e negativos (benéficos e adversos), diretos e indiretos, imediatos e a médio e longo prazo, temporários e permanentes; seu grau de reversibilidade; suas propriedades cumulativas e sinérgicas; a distribuição dos ônus e benefícios sociais.

III - Definição das medidas mitigadoras dos impactos negativos, entre elas os equipamentos de controle e sistemas de tratamento de despejos, avaliando a eficiência de cada uma delas.

IV - Elaboração do programa de acompanhamento e monitoramento (os impactos positivos e negativos, indicando os fatores e parâmetros a serem considerados).

Parágrafo Único - Ao determinar a execução do estudo de impacto Ambiental o órgão estadual competente; ou o IBAMA ou quando couber, o Município fornecerá as instruções adicionais que se fizerem necessárias, pelas peculiaridades do projeto e características ambientais da área.

Art. 7º - O estudo de impacto ambiental será realizado por equipe multidisciplinar habilitada, não dependente direta ou indiretamente do proponente do projeto e que será responsável tecnicamente pelos resultados apresentados.

(...)

Art. 11º - Respeitado o sigilo industrial, assim solicitando e demonstrando pelo interessado o RIMA será acessível ao público. Suas cópias permanecerão à disposição dos interessados, nos centros de documentação ou bibliotecas da IBAMA e do estadual de controle ambiental correspondente, inclusive o período de análise técnica,

§ 1º - Os órgãos públicos que manifestarem interesse, ou tiverem relação direta com o projeto, receberão cópia do RIMA, para conhecimento e manifestação,

§ 2º - Ao determinar a execução do estudo de impacto ambiental e apresentação do RIMA, o estadual competente ou o IBAMA ou, quando couber o Município, determinará o prazo para recebimento dos comentários a serem feitos pelos órgãos públicos e demais interessados e, sempre que julgar necessário, promoverá a realização de **audiência pública** para informação sobre o projeto e seus impactos ambientais e discussão do RIMA,

É importante notar na leitura do artigo 1º da PNMA que as questões sociais e econômicas, isto é, as questões de saúde, segurança e bem estar da população são priorizadas, antes das questões ambientais.

2.2 Participação Pública no processo de Avaliação de Impacto Ambiental (AIA)

No Brasil, a participação pública no processo de AIA de empreendimentos de significativo impacto ambiental ocorre por meio das Audiências Públicas, conforme a já citada Resolução CONAMA nº 01/86. Porém, é na Resolução CONAMA nº 09 de 09 de novembro de 1987, especificamente, a disposição sobre todos os termos para a realização de Audiências Públicas no processo de licenciamento ambiental:

Art. 1º - A Audiência Pública referida na RESOLUÇÃO/CONAMA N.º 001/86, tem por finalidade expor aos interessados o conteúdo do produto em análise e do seu referido RIMA, dirimindo dúvidas e recolhendo dos presentes as críticas e sugestões a respeito.

Art. 2º - Sempre que julgar necessário, ou quando for solicitado por entidade civil, pelo Ministério Público, ou por 50 (cinquenta) ou mais cidadãos, o Órgão de Meio Ambiente promoverá a realização de audiência pública.

A importância da participação pública nos processos decisórios sobre as questões ambientais é estabelecida pelo Artigo 225 da Constituição da República de 1988 (CF) que determinou que fosse dada publicidade aos resultados dos estudos de impactos ambientais (SÁNCHEZ, 2008):

(...) incumbe ao Poder Público:

(...)

IV – exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade.

Sendo assim, a promulgação da CF, de maneira inédita e pioneira ao dedicar um capítulo especificamente ao meio ambiente na Lei Maior de um país, conferiu condições para formulação e implementação de políticas ambientais, coerentes com princípios e necessidades para a construção do desenvolvimento sustentável. Além disso, no artigo 225 da CF, o bem ambiental é, ou deveria ser de modo inequívoco, compreendido como uso comum do povo, não vinculado ao direito de uso e não pertencente ao indivíduo, consagrando assim, o princípio da natureza difusa do bem ambiental (ALMEIDA et al., 2000; FARIA, 2008).

Por fim, em 1997, considerando a necessidade de revisão dos procedimentos e critérios utilizados no licenciamento ambiental instituído pela Política Nacional do Meio Ambiente, temos a Resolução CONAMA nº 237 que reforça a publicidade e garante a realização das Audiências Públicas, conforme os Artigos 3º e 10º:

Art. 3º- A licença ambiental para empreendimentos e atividades consideradas efetiva ou potencialmente causadoras de significativa degradação do meio dependerá de prévio estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto sobre o meio ambiente (EIA/RIMA), ao qual dar-se-á publicidade, garantida a realização de audiências públicas, quando couber, de acordo com a regulamentação.

(...)

Art. 10 - O procedimento de licenciamento ambiental obedecerá às seguintes etapas:

I - Definição pelo órgão ambiental competente, com a participação do empreendedor, dos documentos, projetos e estudos ambientais, necessários ao início do processo de licenciamento correspondente à licença a ser requerida;

II - Requerimento da licença ambiental pelo empreendedor, acompanhado dos documentos, projetos e estudos ambientais pertinentes, dando-se a devida publicidade;

III - Análise pelo órgão ambiental competente, integrante do SISNAMA, dos documentos, projetos e estudos ambientais apresentados e a realização de vistorias técnicas, quando necessárias;

IV - Solicitação de esclarecimentos e complementações pelo órgão ambiental competente, integrante do SISNAMA, uma única vez, em decorrência da análise dos documentos, projetos e estudos ambientais apresentados, quando couber, podendo haver a reiteração da mesma solicitação caso os esclarecimentos e complementações não tenham sido satisfatórios;

V - Audiência pública, quando couber, de acordo com a regulamentação pertinente;

VI - Solicitação de esclarecimentos e complementações pelo órgão ambiental competente, decorrentes de audiências públicas, quando couber, podendo haver reiteração da solicitação quando os esclarecimentos e complementações não tenham sido satisfatórios;

VII - Emissão de parecer técnico conclusivo e, quando couber, parecer jurídico;

VIII - Deferimento ou indeferimento do pedido de licença, dando-se a devida publicidade.

Os princípios de publicidade e participação pública estão intimamente relacionados com o Princípio de Precaução. Com efeito, a Constituição Federal não tratou somente de exigir o Estudo de Impacto Ambiental, mas também de determinar a sua publicidade para que a sociedade tenha acesso aos estudos sobre os riscos potenciais gerados por certa atividade a ser implementada, e possa decidir sobre sua tolerabilidade.

Segundo Attanasio Junior e Attanasio (2004), embora não mandatórios, os princípios emanados da Declaração do Rio de 1992 sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, em especial o de número 10 transcrito a seguir, são juridicamente relevantes e não podem ser ignorados pelos países na ordem internacional, nem pelos legisladores, pelos administradores públicos e pelos tribunais na ordem interna. Assim, o Princípio da Precaução é um dos princípios gerais do direito ambiental brasileiro, integrante do nosso ordenamento jurídico. Diz o Princípio 10:

A melhor maneira de tratar as questões ambientais é assegurar a participação, no nível apropriado, de todos os cidadãos interessados. No nível nacional, cada indivíduo terá acesso adequado às informações relativas ao meio ambiente de que disponham as autoridades públicas, inclusive informações acerca de materiais e atividades perigosas em suas comunidades, bem como a oportunidade de participar dos processos decisórios. Os Estados irão facilitar e estimular a conscientização e a participação popular, colocando as informações à disposição de todos. Será proporcionado o acesso efetivo a mecanismos

judiciais e administrativos, inclusive no que se refere à compensação e reparação de danos. (ATTASANIO JUNIOR e ATTANASIO, 2004. p. 6)

Ainda, segundo os referidos autores, a decisão, com fundamento no Princípio da Precaução, deve envolver a sociedade e esta precisa ter ciência dos dados sobre os riscos potenciais (princípio da publicidade) a fim de que possa se posicionar em relação a eles e formar uma consciência da importância das questões ambientais que interferem diretamente em suas vidas (princípio da participação pública).

Sendo assim, de acordo com Setzer e Gouveia (2010), o EIA é um exemplo do direcionamento e da aplicação do Princípio da Prevenção, pois tem na prática o objetivo de impedir a ocorrência de danos ao meio ambiente, impondo medidas preventivas, antes da implantação de empreendimentos ou atividades consideradas efetivas ou potencialmente poluidoras.

Porém, se por um lado é considerado um grande avanço do direito, por ser capaz de melhorar a segurança, de auxiliar a construção do desenvolvimento sustentável e de barrar os desdobramentos da técnica e da produção exagerada, por outro lado, é denunciado por penalizar empresas comprometendo sua competitividade, por impor obstáculos à inovação e, no comércio internacional, por mascarar interesses protecionistas.

Setzer e Gouveia (2010) entendem que o princípio da prevenção traz uma conduta racional ante um mal que a ciência pode objetivar e mensurar, que se move dentro das certezas das ciências.

Para Milaré (2002), ao incentivar democraticamente a participação da sociedade civil nas discussões sobre a implantação de projetos, esse instrumento preventivo de tutela ambiental incorporado ao direito brasileiro contribuiu para o manejo adequado dos recursos naturais, incluindo o correto uso de matérias primas e a utilização de tecnologias de ponta a fim de evitar os altos investimentos futuros em equipamentos de controle e monitoramento.

No entanto, segundo Zhouri et al. (2005), o fundamento institucional e legal das Audiências Públicas, não garante que se estabeleça efetivamente, no campo ambiental, espaço participativo das comunidades atingidas. Para a autora, na prática, o que se verifica é que tal procedimento perde o caráter de espaço para debates, passando a configurar-se tão somente como modo de cumprimento das normas legais.

Na última década, com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal, várias obras de grande porte em vários segmentos da Economia foram licenciadas ao mesmo tempo em que grandes discussões ambientais mundiais, como a preocupação dos modelos de desenvolvimento que os países emergentes buscam, estão em pauta. Desse modo, as questões socioambientais voltam a ser consideradas como “entraves” para o desenvolvimento, como no século passado (ZHOURI et al., 2005).

“Nos últimos anos, temos observado no Brasil a retomada de iniciativas políticas voltadas à viabilidade de projetos de infraestrutura, como as hidrovias e rodovias que recortam a Floresta Amazônica, a transposição do rio São Francisco no Nordeste, o incentivo ao agronegócio (soja, cana-de-açúcar, eucalipto) no Cerrado e as hidrelétricas em vários estados da federação. Por suas consequências sociais e ambientais esses empreendimentos lembram a tão criticada política de “integração nacional” do período militar, voltada ao crescimento econômico do mercado interno. A atual retórica oficial, no entanto, deixa entrever pelo menos duas diferenças: i) o crescimento econômico deve ser estimulado para a “integração internacional” ao mercado “globalizado”, por meio das exportações; e ii) para que se evitem os “erros do passado”, mas em atendimento, de fato, às exigências das instituições de crédito internacionais, o planejamento deve ser feito com o envolvimento da sociedade no processo. Por essa via, espera-se alcançar o desenvolvimento “sustentável”. (ZHOURI et al, 2005. p. 11)

Milaré (2004) considera que a Política Ambiental não deve se erigir em obstáculos ao desenvolvimento, mas sim, em um de seus instrumentos, ao propiciar a gestão racional dos recursos ambientais, os quais constituem a sua base material.

Ao contrário do que ocorreu durante a ditadura militar onde apenas os interesses internos de expansão determinavam a viabilidade de um empreendimento, hoje a lógica da viabilidade socioambiental propõe que o empreendedor seja capaz de construir articulações institucionais capazes de transformar o projeto de um empreendimento num catalisador de políticas públicas indutor de desenvolvimento regional. Para que isso aconteça cabe ao empreendedor dialogar com os anseios de desenvolvimento local a partir de pontes com os setores que se articulam localmente (SANTOS, 2009).

Para Teixeira (2002) a elaboração das políticas públicas deve relacionar a natureza do regime político em que se vive, com o grau de organização da sociedade civil e com a cultura política vigente, o que em outras palavras significa definir quem decide o quê, quando, com que consequência e para quem.

O autor também argumenta que as políticas públicas se realizam num campo extremamente contraditório onde se entrecruzam interesses e visões de mundos conflitantes e onde os limites entre público e privado são de difícil demarcação.

Desse modo sua elaboração demanda o debate público, a transparência e deve ocorrer em espaços públicos e não em gabinetes governamentais.

De acordo com a PNMA, o licenciamento ambiental de empreendimentos de significativo impacto ambiental demanda, obrigatoriamente, a elaboração de um Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e um documento que sintetiza as conclusões do mesmo e o apresenta em uma linguagem acessível ao público leigo chamado de Relatório de Impacto de Meio Ambiente (RIMA). O EIA-RIMA visa subsidiar a AIA, isto é, avaliar de que forma é possível prever um dano ambiental, revertê-lo ou mitigá-lo, para confirmar ou não sua viabilidade ambiental (MONTAÑO, 2008; SÁNCHEZ, 2008). Após a elaboração do Estudo Ambiental (EIA-RIMA), o empreendedor deverá apresentá-lo em Audiência Pública para as comunidades direta e indiretamente afetadas. Esta etapa ocorre apenas na primeira fase do Licenciamento Ambiental, no processo de obtenção da Licença Prévia (LP).

As manifestações registradas em Audiências Públicas poderão ser consideradas na análise final da equipe técnica do órgão ambiental, que por fim, concederá ou não a licença ambiental para o empreendimento. A participação pública, no processo de licenciamento ambiental, por meio das audiências públicas foi um grande avanço para que comunidades pudessem manifestar suas preocupações e desejos em relação à proposta de implantação de determinado empreendimento.

Porém, na etapa da LP, segundo Sánchez (2008), o empreendedor ainda não detalhou seu projeto e diferentes conceitos podem ser estudados e comparados, pois se trata de um projeto técnico em preparação, cuja localização ainda pode ser alterada e é possível estudar alternativas tecnológicas.

Isso significa que questões de interesse das comunidades ainda não estão devidamente esclarecidas pelo empreendedor no momento da LP, dando origem assim os conflitos socioambientais que se tornam inevitáveis.

Os projetos de engenharia seguem uma sequência metodológica casada com as etapas do licenciamento ambiental. Assim para a obtenção da LP, o empreendedor apresenta seu projeto conceitual de engenharia. Em seguida, para a obtenção da Licença de Instalação (LI) é apresentado o projeto técnico detalhado, também chamado de projeto executivo com atenção às medidas de controle de poluição e mitigação de impactos, podendo algumas delas, inclusive, serem decorrentes do processo de participação pública. Após o atendimento de todas as

condicionantes da LI, é concedida a Licença de Operação (LO). Caberá ao empreendedor o atendimento contínuo das exigências técnicas da LO para suas sucessivas renovações (MONTAÑO, 2008; SÁNCHEZ, 2008).

Desse modo, Dietz e Stern (2008) afirmam que para garantir as dimensões da participação pública ao longo das avaliações e decisões participativas é necessário: informar, consultar, envolver, colaborar e capacitar. Além disso, consideram que o público a ser envolvido no processo de tomada de decisão deve incluir: (1) as partes interessadas, grupos que sejam ou venham a ser afetados ou que tenham forte interesse no resultado de uma decisão; (2) o público diretamente afetado ou que venha a ser afetado de forma positiva ou negativa pelo resultado da decisão; (3) público observante, em geral, formadores de opinião; e (4) o público em geral.

O licenciamento ambiental, portanto, é um processo que envolve vários aspectos indutores de conflitos entre as partes interessadas.

2.3 A contribuição da ecologia política para o estudo dos conflitos socioambientais

Do ponto de vista teórico, a ecologia política é uma ramificação do paradigma ecológico que surgiu do espaço transdisciplinar das ciências naturais e sociais que foi construída a partir do diálogo entre as disciplinas da biologia, antropologia, da geografia, história e da ciência política. Cada uma dessas disciplinas emprega seus conceitos e técnicas a fim de estudar os vários aspectos das relações ecológicas frente às novas realidades políticas e ambientais que as sociedades confrontam hoje, justificando assim a emergência desse campo de pesquisa. O elemento central da ecologia política é o conflito socioambiental, pois tem como foco a análise dos modos culturais específicos dos grupos sociais e a interação dinâmica e conflituosa provocada pelo choque entre esses modos de adaptação (LITTLE, 2006).

Little (2006) define os conflitos socioambientais como um conjunto complexo de embates entre grupos sociais em função de seus distintos modos de inter-relacionamento ecológico. Ao definir e delimitar o conflito sob a perspectiva antropológica, o autor propõe a necessidade de identificar os distintos atores sociais e os recursos ambientais envolvidos, analisar as interações dos atores entre si, com o seu meio biofísico e com seu meio social a fim de levantar as reivindicações de

cada grupo e suas respectivas cotas de poder formal e informal. Para o entendimento desta dinâmica inclui identificar as polarizações das posições e o mapeamento de alianças e coalizões, sempre observando que, durante o longo percurso de conflito, as posições dos distintos grupos podem mudar de tal forma que antigos aliados se transformam em inimigos e vice-versa.

Zhou e Laschefski (2010) definem que os conflitos ambientais surgem das distintas práticas de apropriação técnica, social e cultural do mundo material que não se restringem somente a situações em que essas práticas de apropriação material já estejam em curso, mas também aquelas que se encontram iniciadas na concepção e/ou no planejamento de uma atividade espacial ou territorial. De acordo com a relação de poder e meio ambiente pode-se classificar os conflitos socioambientais em um dos três tipos:

- 1) Conflitos ambientais distributivos: que indicam graves desigualdades sociais em torno do acesso e da utilização dos recursos naturais;
- 2) Conflitos ambientais espaciais: causados por efeitos ou impactos ambientais que ultrapassam os limites entre os territórios de diversos agentes ou grupos sociais;
- 3) Conflitos ambientais territoriais: quando existe sobreposição de reivindicações de diversos segmentos sociais, portadores de identidades e lógicas culturais diferenciadas, sobre o mesmo recorte espacial.

Ainda de acordo com a mesma autora, os vários tipos de conflitos coexistem e alguns podem até provocar consequências que pertencem a outro tipo. Dessa forma, a tipologia dos conflitos permite visualizar a forma e a profundidade de enfrentamento entre os grupos sociais envolvidos e as possibilidades reais de conciliação ou solução.

Little (2006) alerta que o tratamento etnográfico a múltiplos grupos precisa ser cauteloso, apresentando tanto os atributos e reivindicações quanto as falhas e manobras de cada grupo na tentativa de evitar a tendência de ocultar dados 'desfavoráveis' a um determinado grupo. Dessa forma, o antropólogo pode contribuir para uma eventual resolução de conflitos, com habilidades para ser um mediador desses atores.

2.4 Os conflitos socioambientais no processo de licenciamento ambiental

Os conflitos socioambientais no processo de licenciamento ambiental ocorrem devido aos diversos e opostos jogos de interesses entre os atores sociais, que defendem diferentes lógicas para a gestão dos bens coletivos de uso comum que envolve a relação natureza e sociedade. Quando esses recursos passam a ser objeto de apropriação privada, cria-se um campo de tensão permanente que somente pela relação confronto-negociação haverá mecanismos para coordenar e regular esses conflitos (ANDRADE et al., 2002).

O conflito em torno da construção de novos empreendimentos envolve tanto os problemas de ordem social como os ambientais, porém para resolvê-los, conforme afirma Nascimento (2010), precisamos de um crescimento econômico qualitativo e não somente via geração de emprego, aumento de renda e que impulsiona a economia, mas que tenha valor agregado com inovação tecnológica, ecoeficiência, promotor de saúde e educação.

Zhoury et al. (2005) contrapõe que é óbvio que em comparação aos países pobres e em desenvolvimento, os países ricos possuem melhores condições para resolver seus problemas ambientais pela maior capacidade institucional, financeira e técnica. A dificuldade de lidar e resolver os problemas ambientais nos países pobres está intrinsecamente relacionado aos problemas estruturais, de falta de instituições e governança.

Por se tratar da natureza coletiva do meio ambiente, considerando Montañó e Souza (2008) pode-se afirmar que impõe ao Poder Público o dever de orientar o uso dos recursos naturais em níveis tais que seja mantida a capacidade produtiva dos diferentes sistemas e compartimentos ambientais. Isto significa que cabe ao Estado a prerrogativa de avaliar e estabelecer condições para que propostas de intervenção tornem-se ambientalmente viáveis, que ocorre por meio do licenciamento ambiental, como uma das maneiras de demonstrar a incorporação dos limites relacionados à capacidade de suporte do meio e promover o desenvolvimento sustentável.

Sendo assim, segundo Agra Filho (2010) o papel esperado da participação governamental seria o de mediar ou coordenar o processo de discussão para a construção de um consenso que garanta a simetria de informações e de ingerências. Porém, o que ocorre eventualmente é que o Estado se restringe a identificar medidas que minimizem as preocupações ambientalistas. Raros são os casos em

que o governo, considerando a percepção da sociedade civil, interfere sugerindo revisão de projetos em termos estruturais ou de localização, o que ocorre somente quando há uma convergência dos questionamentos dos movimentos ecológicos com as demais representações sociais, e que os conflitos representam desgastes políticos eleitoreiros na região.

Para Zhouri e Laschefski (2010) esse tipo de situação evidencia o quanto a posição do Estado é carregada de dubiedade, que surge como implementador de políticas conservacionistas autocráticas que acirram os conflitos ambientais, ao mesmo tempo como mediador, em que se coloca ao lado das populações atingidas.

Outra questão problemática em relação ao processo de licenciamento ambiental que também contribui para gerar os conflitos socioambientais são os de ordem administrativos, devido à morosidade e burocracia do sistema.

O Banco Mundial (2008) identificou que durante a emissão da Licença Prévia surgiam os maiores problemas que comprometiam o andamento do processo de licenciamento ambiental, entre eles, a falta de clareza sobre qual esfera governamental (federal ou estadual) tem autoridade legal para emitir licenças ambientais.

Para o Banco Mundial (2008), os maiores problemas durante o processo de licenciamento ambiental no Brasil ocorrem na fase LP, devido à falta de planejamento adequado do governo, clareza em estabelecer qual é a autoridade legal e esfera governamental para conduzir o processo de licenciamento, atrasos para emissão do Termo de Referência (TR), roteiro necessário para a elaboração do EIA-RIMA exigido pela legislação, pouca qualidade dos estudos apresentados pelos proponentes do projeto, resultando em avaliações inconsistentes, falta de regras claras para a compensação social, falta de profissionais da área social no órgão ambiental federal e falta de um sistema adequado para resolução de conflitos.

Todos esses fatores contribuem para morosidade e burocracia do sistema de licenciamento ambiental agravando os conflitos socioambientais que ocorrem nas Audiências Públicas. Geralmente, os estudos apresentados para as comunidades foram elaborados muitos anos antes, o que significa que poderá haver dados mais recentes não contemplados. Este fato é criticado pela sociedade civil que julga os estudos insuficientes para a adequada AIA.

Sanchez (2006 apud AGUILAR, 2008) considera que a polêmica dos processos de licenciamento ambiental submetidos à apresentação de EIA-RIMA

deve-se ao tempo despendido para análise, pois esses demandam um trâmite mais longo com análise mais detalhada dos impactos identificados e maior possibilidade de participação da sociedade por meio, por exemplo, de audiências públicas.

Aguilar (2008) argumenta que os empreendedores tanto públicos como privados reclamam que esses problemas dos processos de licenciamento ambiental, com regras ambientais muito rigorosas e a morosidade dos procedimentos, desestimulam os investimentos.

Bredariol (2001) considera que a existência de conflitos que gera insegurança para os empreendedores quanto à viabilidade de seus investimentos, insegurança para os cidadãos em relação aos seus direitos e qualidade de vida, e também para as autoridades competentes quanto aos seus limites de poderes de decisão, faz parte desse processo. Do contrário, seria fonte de autoritarismo e acumulação de descontentamentos e tensões que, em longo prazo, tornariam inviável a vida nas cidades.

Por outro lado, os órgãos governamentais responsáveis pelo licenciamento, por sua vez, defendem-se argumentando que os procedimentos respeitam os prazos estabelecidos nas normas e que a demora se dá, em grande parte, devido à má qualidade dos estudos ambientais apresentados pelos empreendedores, à falta de transparência do processo e a pouca participação da população afetada. Este processo exige um conhecimento técnico que as comunidades não possuem e encontram dificuldades para articular a defesa de seus direitos nos termos legitimados pelo licenciamento (AGUILAR, 2008; ZHOURI et al., 2005).

Aguilar (2008) considera os seguintes fatores político-institucionais que podem interferir no tempo de tramitação de processos de licenciamento:

- normas que estabelecem prazos de análise por parte dos órgãos ambientais (que priorizam a quantidade de licenças emitidas e não necessariamente a qualidade das análises);
- existência de procedimento burocrático na tramitação dos processos;
- disponibilidade de recursos de infraestrutura aos órgãos ambientais;
- comunicação deficiente entre os diversos agentes envolvidos no processo;
- número e capacitação de funcionários dos órgãos ambientais envolvidos com o licenciamento;

- número de processos em tramitação ao mesmo tempo nos órgãos ambientais, entre outros.

Segundo Aguilar (2008) a sociedade civil, representada por ONGs e pelo Ministério Público, defende a análise criteriosa de todos os empreendimentos, o respeito às normas ambientais e também entendem que a baixa qualidade dos estudos ambientais compromete a eficiência dos procedimentos de licenciamento.

Berdariol (2001) considera que no campo da política ambiental, no esforço de reforma do Estado ou mesmo por omissão dele, há a tendência de se buscar a parceria por meio de se estabelecer a gestão ambiental com base em mecanismos tripartites – Estado, Mercado e Sociedade.

Ainda segundo Berdariol (2001) o movimento ecológico, representado por ONGs em sua maioria, divide-se entre entidades profissionais prestadoras de serviços de interesse público e as que permanecem no campo da contestação e de defesa de interesses gerais ou caso a caso. A proposta de formação de parcerias para estes casos tendem a ser uma perversa divisão de trabalho onde as últimas criam os conflitos e as primeiras negociam parcerias de compensação. As ONGs vêm assumindo um papel crescente de mediação entre interesses na sociedade, numa conjuntura em que elas vêm sendo privadas de recursos internacionais e incentivadas a captar recursos no país, para a sobrevivência de suas atividades. São exatamente os projetos do governo, de execução de programas compensatórios e mitigadoras de impactos ambientais e as parcerias com a iniciativa privada as fontes de recursos mais viáveis para as ONGs.

Cunha (2003) destaca que diferentes autores consideram a negociação de conflitos como via de operacionalizar ou concretizar a perspectiva de desenvolvimento sustentável. As chamadas mesas de negociação demandam a correta identificação dos interlocutores, suas necessidades, motivações e interesses. A credibilidade dos mediadores se dá pelo fornecimento de informações confiáveis, condução de debates com procedimentos democráticos e respeitosos para a construção de um clima positivo capaz de desenvolver uma pauta de transações entre os atores sociais, que por sucessivas negociações consiga sensibilizar e incorporar a ideia de ganhos graduais pelo abandono das expectativas imediatistas.

No Brasil, conforme considera Faria (2008) não há um sistema adequado de mediação de conflitos, pois faltam negociadores tecnicamente preparados para

administrar os embates, o que não existe por parte dos técnicos dos órgãos ambientais licenciadores. Além disso, há um vazio institucional que permite que as questões sejam colocadas sob o falso dilema “ou o ambientalista anula o empreendedor ou o empreendedor anula o ambientalista”.

Para Bredariol (2001) é preciso aprender negociar. A democratização do Estado depende da participação dos atores sociais de mercado e da sociedade, na formulação, implantação e gestão de políticas públicas.

Sendo assim, conforme afirma Ferreira (2005), há definitivamente no Brasil uma arena especificamente ambiental, orientada pelo processo decisório que estabelece normas e regras de utilização de recursos. Por meio da tensão entre interesses, interpretações e escolhas públicas nas diversas arenas estabelecidas nos níveis local, nacional e internacional, a autora afirma que a conservação e a sustentabilidade são partes de um projeto socialmente construído. Embora tenha aspectos muito positivos, essa interação, conflituosa ou não, mas certamente intensa entre os diversos e diversificados grupos sociais, merece atenção.

É do que trata o presente estudo focalizando os conflitos socioambientais do projeto de ampliação do porto de São Sebastião, no litoral norte do Estado de São Paulo, particularmente as audiências públicas a ela relacionadas, busca-se identificar os diferentes grupos de interesse ali disputa.

2.5 Área de Estudo

O litoral norte do Estado de São Paulo é formado pelos municípios de São Sebastião, Ilhabela, Caraguatatuba e Ubatuba, região sudeste do Brasil, e tem 80% do território inserido em Unidades de Conservação (UC) de Usos Integral e Sustentável, isto é, áreas legalmente protegidas que visam garantir a proteção dos últimos remanescentes do bioma Mata Atlântica existente no país, entre elas: o Parque Estadual da Serra do Mar, o Parque Estadual da Ilha Anchieta, o Parque Estadual da Ilhabela, a Estação Ecológica de Tupinambás, a Área de Proteção Ambiental (APA) Marinha do Litoral Norte e a Área de Relevante Interesse Ecológico (ARIE) de São Sebastião, todas administradas pela Fundação Florestal (FF) entidade do Governo do Estado de São Paulo (Figura 2.1). A região do litoral norte de São Paulo integra também a Reserva da Biosfera da Mata Atlântica (RBMA),

declarada pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO).

A ocupação urbana ocorre nas planícies aluvionares em bolsões delimitados pela orla marítima, limitada pelos costões formados por maciços rochosos e pelos limites das áreas protegidas. O território, por essas características, é um recurso escasso e um fator ambiental que condiciona o modelo de ocupação e desenvolvimento que se pretenda sustentável na região (SÃO PAULO, 2009).

Atualmente, o litoral norte de São Paulo divide sua vocação econômica entre as indústrias do Turismo, Portuária e de Petróleo & Gás. O Porto Organizado está localizado no Canal de São Sebastião, entre os municípios de São Sebastião, região continental, e Ilhabela, região insular (Anexo A).

O Canal de São Sebastião localizado entre os municípios de São Sebastião e Ilhabela tem uma configuração natural que o coloca como a terceira melhor região portuária do mundo. Trata-se de uma região abrigada e profunda, que exige pouca dragagem para manter o porto em operação. Por outro lado, também deu o título à Ilhabela, de capital da vela. Por essa razão, o Canal de São Sebastião tem sido o recurso natural objeto de conflitos entre os diferentes atores sociais pelo fato de abrigar os diversos usos relacionados a essas indústrias e em menor escala às atividades pesqueiras tradicionais e comerciais.

Em São Sebastião, além do Porto administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo, há também o Terminal Aquaviário de São Sebastião (TA/SSE), o maior da América Latina, operado pela subsidiária da Petróleo Brasileiro S.A (PETROBRAS), a Petrobras Transporte S.A. (TRANSPETRO). Esta unidade é responsável pela entrada, armazenamento e transporte de mais de 50% do petróleo nacional, além de derivados, movimentados entre as quatro maiores refinarias do país, todas localizadas no Estado de São Paulo: a Refinaria do Planalto (REPLAN) em Paulínia, a Refinaria do Vale do Paraíba (REVAP) em São José dos Campos, a Refinaria Presidente Bernardes (RPBC) em Cubatão e a Refinaria de Capuava (RECAP) em Mauá. Em Caraguatatuba, há a Unidade de Tratamento de Gás Natural (UTGCA) operada pela PETROBRAS.

Já as cidades de Ubatuba e Ilhabela têm como principal atividade econômica o turismo, desenvolvido, principalmente, pelo turismo de veraneio e pela promoção de eventos de esportes náuticos. Há também os navios de cruzeiros que incluem em

seus roteiros visita a esses municípios durante a temporada que ocorre entre os meses de outubro e março de cada ano.

Figura 2.1 - Mapa de localização dos municípios que compõem o Litoral Norte do Estado de São Paulo

Autora: Cynthia Molina (2013)

Todos os municípios do litoral norte de São Paulo se beneficiam da indústria de Petróleo e Gás em função do pagamento de royalties (Tabela 2.3). Trata-se de uma compensação financeira pela exploração desses recursos não renováveis, pagas mensalmente à Secretaria do Tesouro Nacional, administrado pelo Ministério da Fazenda e distribuído aos estados e municípios brasileiros (AGÊNCIA NACIONAL DE PETRÓLEO - ANP, 2014).

O litoral norte paulista registrou um crescimento urbano acelerado nas últimas duas décadas. Em 2007, totalizava mais de 255 mil habitantes, o que representava o crescimento da população fixa em taxa geométrica anual superior à média do estado (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE, 2007; SÃO PAULO, 2009). Em um novo censo do IBGE realizado em 2010, a população fixa era de 281 mil habitantes (Tabela 2.4). Deve-se ressaltar que na época de verão, férias

ou em feriados prolongados, soma-se a essa população o afluxo de turistas que ultrapassa o número de residentes (SÃO PAULO, 2009; IBGE, 2010).

Tabela 2.3 - Royalties de Petróleo e Gás pagos em reais (R\$) para os municípios do Litoral Norte Paulista nos últimos cinco anos

Município	2010	2011	2012	2013	2014
Total	88.115.000,00	159.034.221,35	213.133.866,99	255.605.360,68	300.716.953,78
Caraguatatuba	18.644.000,00	46.359.874,10	75.808.047,93	73.955.520,95	94.943.018,00
Ilhabela	18.644.000,00	33.580.143,63	43.817.856,33	61.786.550,12	109.350.283,28
São Sebastião	50.827.000,00	78.887.323,39	93.084.014,67	89.080.445,11	95.007.107,47
Ubatuba	Não recebeu	206.880,23	423.948,06	782.844,50	1.416.545,03

Fonte: Adaptado de Agência Nacional de Petróleo – ANP (2014)

Do ponto de vista ambiental isso significa o aumento considerável da quantidade de emissões atmosféricas e de esgotos domésticos gerados na região, visto a precariedade do sistema de rede coletora e de tratamento ainda incipientes. O Canal de São Sebastião recebe o efluente sanitário de 03 (três) emissários submarinos, dois deles em São Sebastião, o das Cigarras e do Araçá, e um de Ilhabela, o do Saco da Capela, e recebe ainda a carga de efluentes industriais do emissário submarino da Petrobras, oriundo do tratamento de água de formação de petróleo. A navegação comercial, o turismo, a pesca e a maricultura são algumas das atividades humanas que ocorrem na região costeira que requer diferentes graus de qualidade de água do mar, e que ao mesmo tempo podem aumentar os problemas de poluição (SÃO PAULO, 2006).

Para agravar a preocupação com o desenvolvimento da região, existem hoje treze empreendimentos de infraestrutura em processo de licenciamento ou em operação que, de alguma forma, se relacionam direta ou indiretamente com o litoral norte de São Paulo (TEIXEIRA, 2013).

Sendo assim, as novas vocações de desenvolvimento à economia local e regional, induzidas pelas instalações e propostas de projetos de infraestrutura de grande porte, com investimentos superiores a um bilhão de dólares, podem ter a soma de seus impactos superior à capacidade de suporte do ambiente e da sociedade mitigá-lo ou potencializar seus benefícios, acarretando fatalmente em

degradação ambiental e redução da qualidade de vida das populações afetadas (TEIXEIRA et al., 2011).

Tabela 2.4 - Número total de habitantes nos municípios do Litoral Norte Paulista

Município	Censo 2007	Censo 2010
Total	255.057	281.779
Caraguatatuba	88.815	100.840
Ilhabela	23.886	28.196
São Sebastião	67.348	73.942
Ubatuba	75.008	78.801

Fonte: Adaptado de IBGE (2007, 2010)

Ocorre que esses novos empreendimentos não são analisados de maneira integrada visando avaliar os efeitos cumulativos e sinérgicos que juntos podem provocar no ordenamento do território e na proteção ambiental, tampouco se os mesmos geram necessidades de investimento em infraestrutura básica, tais como saneamento básico, habitação, educação e saúde (SÃO PAULO, 2006).

Seria interessante considerar os conflitos dessas novas atividades e a qualidade de vida dos moradores locais, incluindo a preocupação com meio ambiente e as atividades econômicas de turismo e pesca. A futura demanda por novas áreas de ocupação para abrigar o contingente atraído por oportunidades de negócio e emprego pode agravar a pressão sobre as áreas protegidas. Dessa forma, essas questões demandam uma análise no âmbito do planejamento estratégico, visando propor políticas públicas que direcionem o ordenamento do território, a conservação ambiental e os investimentos tanto em infraestrutura sanitária e de habitação como também em equipamentos sociais, de educação e saúde (SÃO PAULO, 2006).

Há a acrescentar que as recentes descobertas de Petróleo e Gás na Bacia de Santos coloca o litoral norte de São Paulo em posição estratégica, reforçando a vocação econômica e aumentando as atividades no Canal de São Sebastião, onde abriga o Porto Organizado e na região como um todo, ampliando, assim, os desafios na gestão territorial.

O Litoral Norte de São Paulo está amparado por um conjunto de iniciativas que se propõe antecipar, discutir e implementar ações visando o desenvolvimento sustentável da região. Porém, os instrumentos, planos, programas e monitoramentos ambientais criam sobreposições de objetivos, ocorrendo replicação de esforços e desperdícios de recursos (TEIXEIRA, 2013). Por outro lado, o número de empreendimentos previstos para se instalar na região, também chama atenção, são treze o total de projetos de empreendimentos em processo de licenciamento ambiental ou em operação no litoral norte de São Paulo (Tabela 2.5):

Em relação ao Planejamento Ambiental e Gestão do território existem os seguintes instrumentos vigentes:

- 1) Plano de Bacias Hidrográficas do Litoral Norte, organizado pelo Comitê de Bacias Hidrográficas do Litoral Norte (CBH-LN);
- 2) Zoneamento Ecológico Econômico do Litoral Norte (ZEE-LN) em atendimento aos Planos Nacional e Estadual de Gerenciamento Costeiro. Há de se destacar que o ZEE-LN de maneira inédita considerou além da parte terrestre, o ordenamento da parte marinha;
- 3) Plano Diretor e Diretrizes para Uso e Ocupação do Solo aplicado a cada um dos municípios que integram o Litoral Norte em atendimento ao Estatuto das Cidades;
- 4) Plano Diretor de Saneamento que visa planejar, gerir e diagnosticar as condições de abastecimento de água e esgoto na região, priorizando investimentos e determinando ampliações dos sistemas pela Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (SABESP);
- 5) Avaliação Ambiental Integrada de Projetos do Litoral Norte (AAI-LN, 2009) elaborado pela Coordenadoria de Planejamento Ambiental (CPLA) da Secretaria do Estado do Meio Ambiente de São Paulo (SMA);
- 6) Avaliação Ambiental Estratégica Dimensão Portuária, Industrial, Naval e Offshore no Litoral Paulista (AAE-PINO, 2010) do Governo Estadual;
- 7) Projeto Litoral Norte Avaliação de Impactos Ambientais Cumulativos da Secretaria de Estado do Meio Ambiente.

Além desses instrumentos governamentais, existem ainda os de iniciativa conjunta entre Sociedade Civil organizada e empreendedor, no caso, a Petrobras:

- 1) Avaliação de Impactos Ambientais Cumulativos de Empreendimentos no Litoral Norte organizado pelo Comitê de Diálogo para a Sustentabilidade do Litoral Norte (COMDIAL) que integra a Plataforma de Sustentabilidade do Litoral Norte;
- 2) Litoral Sustentável – Diagnóstico urbano socioambiental e programa de desenvolvimento regional sustentável em municípios do Litoral Norte e Baixada Santista, organizado pelo Instituto Pólis.

Teixeira (2013) destaca a existência de seis importantes programas de monitoramento da qualidade ambiental do Litoral Norte de São Paulo:

- 1) Programa de Balneabilidade das Praias da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) com divulgação de boletins semanais;
- 2) Plano de Monitoramento dos Recursos Hídricos do Litoral Norte da CETESB que avalia a qualidade das águas nas principais microbacias;
- 3) Programa Nacional de Monitoramento e Alerta de Desastres Ambientais do Centro Nacional de Monitoramento e Alertas de Desastres Naturais (CEMADEN);
- 4) Inventário Florestal da Vegetação Natural do Estado de São Paulo da Secretaria de Estado do Meio Ambiente (SMA);
- 5) Plano de Monitoramento da Qualidade Ambiental do Parque Estadual da Serra do Mar, da Fundação Florestal, entidade ligada a Secretaria de Estado do Meio Ambiente;
- 6) Programa de monitoramento do ar, água, solo e biota dos Megaprojetos, que visa avaliar a evolução do status ambiental no decorrer das fases de instalação e operação dos empreendimentos, exigidos em todos os processos de licenciamento ambiental.

A grande crítica, conforme ressaltado por Teixeira (2013) em sua análise sobre o somatório de impactos de Megaprojetos e seus efeitos ambientais cumulativos e sinérgicos sobre o Litoral Norte, é de que o resultado desses monitoramentos são informações públicas, caras e limitadas apenas à consulta dos órgãos licenciadores. Embora valiosas e confiáveis essas informações e ferramentas não são usadas nas ações de gestão, por faltar integração, diálogo e articulação

entre as instituições, que conseqüentemente acabam por gerar conflitos entre os atores envolvidos.

Tabela 2.5 - Número de projetos de empreendimentos previstos para Litoral Norte de São Paulo, adaptado de Teixeira (2013).

	Projeto	Descrição	Empreendedor
1	Plataforma e duto marinho do Campo de Mexilhão	Atividade de Produção de Gás e Condensado no Campo de Mexilhão, Bacia de Santos	PETROBRAS – Governo Federal
2	UTGCA	Unidade de Tratamento de Gás de Caraguatatuba	PETROBRAS – Governo Federal
3	GASTAU	Gasoduto Caraguatatuba-Taubaté	PETROBRAS – Governo Federal
4	Projetos de pesquisa e desenvolvimento do polo do Pré-Sal	Projetos integrados de produção e escoamento de petróleo e gás natural do Pólo Pré-Sal, Etapas 1 e 2 – Bacia de Santos	PETROBRAS – Governo Federal
5	TLDs Guará	Testes de Longa Duração nas áreas de Guará e Carioca (BM-S-9), Tupi NE e Iracema (BM-S-11), Bacia de Santos	PETROBRAS – Governo Federal
6	Piloto de Produção em Tupi/Lula	Atividade do piloto do sistema de produção e escoamento de óleo e gás na área de Tupi, Bloco BM-S-11, Bacia de Santos	PETROBRAS – Governo Federal
7	Ampliação do píer do TA/SSE	Construção de dois novos berços de atracação junto ao píer existente	TRANSPETRO – Governo Federal
8	Regularização do Porto de São Sebastião	Plano de Controle Ambiental para Regularização do Porto de São Sebastião	CDSS – Governo do Estado de SP
9	Ampliação do Porto de São Sebastião	Plano Integrado Porto Cidade PIPC/ São Sebastião	CDSS – Governo do Estado de SP
10	Duplicação da Rodovia Tamoios	Subtrecho planalto, km 11+500m ao km 60+480m	Desenvolvimento Rodoviário S.A (DERSA) – Governo do Estado de SP
11	Duplicação da Rodovia Tamoios	Subtrecho serra, km 60+480m ao km 82+000m	DERSA – Governo do Estado de SP
12	Duplicação da Rodovia Tamoios	subtrecho contorno sul, sul de Caraguatatuba até São Sebastião	DERSA – Governo do Estado de SP
13	Duplicação da Rodovia Tamoios	subtrecho contorno norte, norte de Caraguatatuba até Ubatuba	DERSA – Governo do Estado de SP

2.6 Estudo de caso: O projeto de ampliação do porto de São Sebastião

O Porto de São Sebastião iniciou suas obras na década de 1930 e foi inaugurado em 1955. No entanto, suas atividades sempre foram limitadas pela inexistência de modal ferroviário e o precário modal rodoviário. A estreita planície litorânea e a Serra do Mar dificultaram a construção de ferrovias e estradas que ligassem o Porto ao planalto. Por outro lado, a proximidade da Capital e facilidades de acesso por rodovias e ferrovias ao Porto de Santos, colocou o Porto de São Sebastião em uma categoria de menor importância e destaque.

As atuais estradas de acesso para São Sebastião foram abertas e melhoradas a partir das décadas de 1960 e 1970 por demanda da construção do Terminal Almirante Barroso (TEBAR) da PETROBRAS, atual TRANSPETRO. Ao contrário do Porto, o TEBAR (TA/SSE) depende dos modais aquaviário e dutoviário para sua operação.

A escolha do Canal de São Sebastião para a construção de um Porto deve-se ao fato de que ser abrigado e profundo, favorece os navios de grande calado, um diferencial em relação a outros portos nacionais e internacionais.

O primeiro Estudo de Viabilidade Econômica do Porto de São Sebastião foi elaborado pelo Departamento Hidroviário da Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo em julho de 1972. A justificativa usada naquela época é a mesma da atual, a de atender as exigências do Comércio Exterior e a expansão econômica para colocar o Brasil, e em particular, o Estado de São Paulo, em posição de destaque no cenário mundial (SÃO PAULO, 1972).

A ampliação do Porto de São Sebastião na década de 1970 não foi executada, pelo foco nas melhorias para o Porto de Santos, muito mais próximo da capital como já mencionado. No entanto, devido ao esgotamento da capacidade do atual Porto de Santos e à necessidade de ampliar a capacidade logística do Estado de São Paulo, o Governo do Estado resgatou o antigo projeto de ampliação do Porto de São Sebastião, adequando-o a uma nova proposta que o integra a outros projetos de infraestrutura que justificam sua viabilidade.

Esta nova proposta trata do projeto da Hidrovia Tietê-Paraná que ligará o Centro-Oeste do Brasil e todo o interior de São Paulo ao porto de São Sebastião pelas rodovias Dom Pedro I, Carvalho Pinto, Tamoios e a nova rodovia Contornos Caraguatatuba-São Sebastião (CDSS, 2011).

Cortes (1993) evidencia em sua dissertação sobre o sistema viário de acesso ao litoral norte de São Paulo, considerando o planejamento integrado e incorporação da variável ambiental, que a DERSA prevendo um colapso no trânsito para o ano 2000 propôs a construção da Rodovia do Sol, uma estrada que ligaria a Rodovia Dutra via Jacareí e Salesópolis ao bairro do Porto Novo em Caraguatatuba. Esta rodovia faria uso em alguns trechos, da existente estrada de serviços para manutenção de faixa de dutos da Petrobras, as Estradas de Limeira e do Rio Pardo que interligam Caraguatatuba a Salesópolis. Porém, o EIA/RIMA submetido em três audiências públicas em São Sebastião, São José dos Campos e São Paulo, causou polêmica ao levantar preocupações sobre sua extensão e impactos ambientais dentro dos limites do Parque Estadual da Serra do Mar. Com isso, o CONSEMA rejeitou o EIA-RIMA (Deliberação do Conselho Estadual de Meio Ambiente - CONSEMA nº 13 de 03 de maio de 1989), recomendando a extensão da Rodovia dos Trabalhadores no planalto, o que resultou posteriormente na construção da Rodovia Carvalho Pinto; e sugeriu a melhoria do trecho de planalto da Rodovia dos Tamoios, projetando uma alça paralela ao trecho de serra para subida e descida em mão única.

Foi a partir dessa rejeição do projeto da Rodovia do Sol que a DERSA, por recomendação da SMA, decidiu estudar a possibilidade de construção de uma nova rodovia entre São Sebastião e Caraguatatuba, e também no sentido oposto em direção à Ubatuba. O atual projeto em fase de licenciamento e instalação, na verdade, integra antigos projetos da DERSA.

Nota-se que tanto o processo de licenciamento da nova rodovia como o da ampliação do Porto tramitaram na SMA praticamente na mesma época, no final da década de 1980, o que confirma que ambos são projetos de interesse do Governo do Estado de São Paulo e que um projeto depende do outro para justificar sua viabilidade.

A Rodovia dos Tamoios (SP-99) em seu trecho de planalto, até o ano de 2013, contava apenas com uma pista de rolagem em cada sentido e com precário acostamento, quando existente. Após sua duplicação, em 2014, conta com duas pistas de rodagem em cada sentido com acostamentos apropriados em toda a sua extensão. No entanto, o trecho de serra conta apenas com uma pista de rolagem sem acostamento para descida, e para a subida alterna-se entre duas a três pistas dependendo do trecho, também sem acostamento.

Isso significa que para o desenvolvimento de um Porto o acesso atual é precário e inseguro. Soma-se a este problema o fato de que esta mesma rodovia é a única que serve ao turismo da região, o que provoca congestionamento em épocas de temporada de verão ou de feriados prolongados. O tempo médio de deslocamento entre o planalto e litoral nestas épocas chega a triplicar inviabilizando a operação de um Porto que depende exclusivamente do modal rodoviário para o escoamento e desenvolvimento de suas atividades.

Outro agravante é que este acesso que serve aos turistas e carretas destinadas ao Porto, também é a única via de acesso dos moradores das cidades de Caraguatatuba e de São Sebastião. A Rodovia Dr. Manoel Hyppólito Rego Jr. (SP-055), que em alguns trechos também é chamada de Rodovia Rio-Santos (BR-101), torna-se uma avenida municipal com faróis, travessias elevadas com faixas de pedestres e trânsito local.

Enquanto os municípios de São Sebastião e Ilhabela discutiam a ampliação do Porto de São Sebastião da Companhia Docas, em paralelo, ocorreu o processo de licenciamento ambiental da obra da rodovia do Contorno de Caraguatatuba-São Sebastião, trecho sul, pela DERSA conduzido pelo órgão ambiental estadual, no caso a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB). Vale considerar que o processo de licenciamento ambiental da ampliação do porto de São Sebastião é conduzido pelo IBAMA (Federal) e está em trâmite desde 2004, tanto por mudanças do projeto e complementação de informação por parte do empreendedor, como pela morosidade para análise do processo por parte do órgão ambiental.

Isso significa que sem a construção de uma nova estrada que permita desviar o tráfego de carretas do centro das cidades de Caraguatatuba e São Sebastião, o projeto de ampliação do Porto torna-se inviável do ponto de vista logístico devido às dificuldades mencionadas. Sendo assim, a necessidade da construção de outras obras de infraestruturas, o torna um projeto de grande investimento e de impactos socioambientais associados.

Conforme apresentado no RIMA da ampliação do Porto (CDSS, 2011), o Departamento Hidroviário protocolou em 1987 o pedido de licenciamento das obras de ampliação e retroporto de São Sebastião junto à Secretaria de Estado de Meio Ambiente. Essas duas propostas integravam parte do Plano Diretor do Porto de São Sebastião - antigo PORTOBRAS; e o Projeto de Enrocamento para contenção de Aterro Hidráulico da Área do Retroporto da PETROBRAS. A SMA aprovou o RIMA e

da DERSA tem também sob sua responsabilidade o Departamento de Estradas de Rodagem (DER), o Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (DAESP), o Departamento Hidroviário (DH) e a ARTEP - Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo. Cada uma dessas unidades busca atender o Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes que visa sustentar a economia e melhorar a qualidade dos serviços de transporte de carga e passageiros no Estado de São Paulo em termos de mobilidade, acessibilidade, fluidez, segurança e economia combustível.

Os principais produtos de importação operados pelo Porto de São Sebastião são: barrilha, sulfato de sódio, malte, cevada, trigo, produtos siderúrgicos, máquinas e equipamentos, bobinas de fio de aço e cargas gerais; os de exportação são: veículos, peças, máquinas e equipamentos, virtualhas, produtos siderúrgicos e cargas gerais (CDSS, 2011).

Atualmente, a estrutura do Porto de São Sebastião compreende um cais com cinco berços de atracação de navios e instalação de armazenagem composta por quatro armazéns e quatro pátios (CDSS, 2011).

Segundo o RIMA (CDSS, 2011), a proposta de ampliação visa a expansão da retroárea pela construção de laje de concreto apoiada em estacas também de concreto, estendendo a área do Porto atual em cerca de 600 mil m² que somado a área existente totalizará 1,2 milhões de m² de retroárea (Figura 4.3). Nesse espaço, o arranjo geral prevê:

1. Cais offshores: para atender a demanda dos novos campos petrolíferos da Bacia de Santos;
2. Pier para granéis líquidos: implantação de dois píeres em forma de "Y" para movimentação de etanol com instalações marítimas compartilhadas fisicamente, porém independentes nas operações;
3. Pier para contêineres e veículos; plataforma de 750 m de extensão com o total de quatro berços de atracação de navios, dois internos e dois externos;
4. Cais multiuso: de uso público;
5. Terminal para Contêineres e Veículos (TECONVE): área de aproximadamente 660 mil m² com capacidade de estocagem de 55.000

boxes, com até 5 unidade de alto e cerca de 5.700 vagas para veículos;

6. Terminal de Granéis Líquidos (TGL): destinado à exportação de etanol que será estocado em tanque com capacidade total de aproximadamente 300 mil toneladas numa área de 95 mil m²;
7. Terminal para Serviços Logísticos: área de 83 mil m² destinada à montagem final e/ou recebimento e movimentação de cargas gerais, principalmente, "carga de projeto";
8. Terminal de Apoio Logístico Offshore (supply base): destinadas as operações de carga e descarga no cais *offshore*, em área de 116 mil m²;
9. Estação Internacional e Terminal Turístico de Passageiros: espaço para um edifício com capacidade para 2 mil pessoas/dia e aproximadamente 5 mil m² para áreas de acomodação e recepção aos visitantes pelo saguão principal, alfândega e imigração, entre lojas e outros serviços;
10. Terminal para Granéis Sólidos: área de 88 mil m² para estocagem de aproximadamente 90 mil toneladas;
11. Áreas para Serviços Operacionais: destinada à implantação de estruturas de serviços gerais para o Porto;
12. Núcleo de Autoridades e Agentes Marítimos e Portuários: escritórios em local estratégico com acesso direto a dársena privativa permitindo entra e saída de embarcações das autoridades sem interferência das demais.

A construção da laje para a retroárea do Porto é uma das polêmicas deste projeto. A atual versão, objeto do licenciamento ambiental, em oposição à inicial de que previa o aterramento total da baía do Araçá, é fruto de negociações passadas com o órgão ambiental e a participação de representantes das comunidades afetadas acompanhadas de outros atores sociais, como prefeituras e ONGs. Mesmo assim, a atual versão não diminuiu a polêmica já que a justificativa é de que o método construtivo sobre estacas permitirá manter as praias, o mangue do Araçá, as planícies de maré, parte do costão rochoso, entre outros ganhos (Figura 2.3). Tais aspectos são questionados e preocupam ambientalistas e pesquisadores ligados à

Universidade de São Paulo - USP e Universidade de Campinas - UNICAMP (AMARAL, A.C.Z. et al. 2010).

O EIA do projeto de ampliação do Porto de São Sebastião conclui em seu capítulo 8 dedicado à AIA, que:

Na contraposição entre os impactos negativos e positivos, merece destaque a constatação de que os impactos negativos são predominantemente temporários, de média a pequena magnitude e reversíveis, enquanto que os impactos positivos são permanentes, de grande magnitude e média a alta relevância. (CDSS, 2011 p. 98)

Por um lado, a ampliação do porto afetará a baía do Araçá, praia onde os moradores locais dependem da coleta extrativista de berbigões e que é usada como saída para o mar por pescadores tradicionais. Por outro, moradores de outros bairros que não serão afetados diretamente com as obras do Porto, serão afetados pela construção da nova rodovia. Ainda que para o empreendedor estes sejam classificados distintamente como “afetados diretamente” e “afetados indiretamente”, na prática, todos serão afetados pelos mesmos empreendimentos, já que um depende do outro. Sem rodovia, não há ampliação do porto e vice-versa.

O EIA da ampliação do porto em seu capítulo 8 afirma que:

Entre os moradores do entorno imediato do empreendimento, foram identificadas expectativas quanto à possível necessidade de remoção de suas residências para dar lugar ao empreendimento posto que, já há alguns anos vêm circulando boatos de que esta remoção aconteceria para a ampliação do Porto de São Sebastião. Alguns moradores relataram inclusive que têm surgido pessoas interessadas em comprar casas no local esperando possíveis indenizações em função do empreendimento. Estas expectativas refletem mais uma vez o desconhecimento do projeto atual do empreendimento, onde nenhuma desapropriação ou remoção de população será necessária. (CDSS, 2011 p. 11).

Figura 2.3 - Perspectiva antes e depois da ampliação do Porto de São Sebastião (CDSS, 2011)

Figura 2.4 - Perspectiva da baía do Araçá após ampliação do Porto de São Sebastião (CDSS, 2011)

A alternativa de traçado escolhida justificada com o discurso da preservação ambiental trata-se também de um fundamento econômico, considerando o valor a ser pago para compensação ambiental quando afetada uma Unidade de Conservação de categoria de Uso Integral.

Em resumo, as alternativas locacionais estudadas pela CDSS para o projeto de ampliação resultaram em 05 propostas, apresentadas a seguir:

Alternativa 1: Aterro de toda a baía do Araçá tal qual o antigo projeto da década de 1930 (Figura 2.5).

Figura 2.5 – Alternativa locacional 1 (CDSS, 2011)

Alternativa 2: Aterro de 85% da baía do Araçá mantendo um canal de acesso aos pescadores, esta foi a primeira evolução do projeto (Figura 2.6).

Figura 2.6 – Alternativa locacional 2 (CDSS, 2011)

Alternativa 3: Aterro de 80% da baía do Araçá com prolongamento do canal de acesso aos pescadores até a praia do Araçá e preservando o manguezal remanescente (Figura 2.7).

Figura 2.7 – Alternativa locacional 3 (CDSS, 2011)

Alternativa 4: Laje sobre 75% da baía do Araçá com preservação da ilha de Pernambuco, manutenção de espelho d'água de acesso aos pescadores até a praia do Araçá e preservando o manguezal remanescente (Figura 2.8).

Figura 2.8 – Alternativa locacional 4 (CDSS, 2011)

Alternativa 5: Laje sobre 75% da baía do Araçá com preservação da ilha de Pernambuco, manutenção de espelho d'água de acesso aos pescadores até a praia do Araçá e preservando o manguezal remanescente do Araçá e da balsa.

Esta foi a alternativa escolhida após discussões técnicas com o IBAMA e com participação de diferentes atores sociais da região (Figura 2.9)

Figura 2.9 – Alternativa locacional 5 (CDSS, 2011)

Porém, o projeto de ampliação do Porto de São Sebastião não previa sua construção de uma única vez. Ele foi dividido em fases (Figura 2.10) casadas com os projetos da DERSA de adequação e construção de novas rodovias e demandas de mercado (Figura 2.11).

A construção da fase 1 estava condicionada a duplicação do trecho de planalto da rodovia dos Tamoios, o que ocorreu dentro do prazo previsto para 2014 até por pressão das eleições a governador que reelegeu Geraldo Alckmin (PSDB), porém não a construção da nova rodovia Contornos Caraguatatuba-São Sebastião, por essa razão em 2015 a CDSS só possuía a LP. A fase 2 divida em 2 etapas, a “A” prevista para ocorrer após a realocação da balsa também não ocorreu conforme cronograma para final de 2013, a etapa “B” a ser implantada após a rodovia Contornos Caraguatatuba-São Sebastião em 2019. A implantação da fase 3 está associada à duplicação do trecho de serra da rodovia dos Tamoios, entre 2019 a 2025 e condicionada à demanda do mercado logístico. A fase 4 está condicionada exclusivamente à demanda logística, entre 2024 e 2029. E por fim, há uma fase independente para construção de um píer para atracação do terminal de carga líquida com arrendamento do terminal que poderá ocorrer a qualquer momento após a fase 2B. Ao contrário do cronograma do projeto da CDSS, o dos projetos das rodovias da DERSA está em andamento dentro do previsto (Tabela 2.6).

Assim, conforme referido anteriormente, os conflitos socioambientais se evidenciam desde a concepção e planejamento do projeto, a partir dos vários aspectos necessários para a sua viabilidade, como o fato de demandar outra obra de infraestrutura que por si só tem seus próprios conflitos socioambientais, acarretando dessa forma uma soma de dúvidas, preocupações e insegurança por parte de todos os atores sociais da região, sejam afetados ou não pelas obras (ZHOURI E LASCHEFSKI, 2010).

Figura 2.10 – Fases de construção e licenciamento do projeto de ampliação do Porto de São Sebastião (CDSS, 2011)

Figura 2.11 - Traçado da Rodovia Nova Tamoios, em amarelo trecho de planalto, em vermelho o novo trecho de serra e em laranja a nova rodovia Contornos. Fonte: site DERSA, jan/2015.

Tabela 2.6 - Fases e cronograma dos projetos de rodovias da DERSA. Fonte: site DERSA, jan/15

Trecho	Municípios			Cronograma
Planalto	São José dos Campos, Jacareí, Jambeiro e Paraibuna			Início: mai/12
Total 49 km (km 11,5 ao km 60,5)				Termino: jan/14
				Situação: Concluída.
Serra	Paraibuna e Caraguatatuba (P.E. Serra do Mar)			Início: 2015
21,5 km (km 60,4 ao km 82)				Termino: 2017
				Situação: Prevista.
Contornos 34,5 km	Caraguatatuba Costa Norte	Lote 1 (6,2km)	Rodovia dos Tamoios (SP99) até Martim de Sá (SP55)	Início: out/2013
	Caraguatatuba Costa Sul	Lote 2 (18,4 km)	Rodovia dos Tamoios (SP99) até divisa com São Sebastião, bairro Jaraguá	Termino: jan/16
	São Sebastião Costa Norte	Lote 3 (5,0 km)	Jaraguá ao Bairro Morro do Abrigo/ Reserve Du Moullin	Situação: Iniciadas.
	São Sebastião Costa Norte	Lote 4 (4,3 km)	Bairro Morro do Abrigo/Reserve Du Moullin ao Porto	Início: jun/2014
				Termino: jun/17
				Situação: Iniciadas.

3 MATERIAL E MÉTODO

Este trabalho buscou realizar uma pesquisa quantitativa e qualitativa. Foram estabelecidas quatro etapas para o seu desenvolvimento:

1) Fase exploratória: Pesquisa bibliográfica considerando temas fundamentais para a formulação do referencial teórico: políticas ambientais, participação pública e conflitos socioambientais;

2) Pesquisa documental: Análise dos documentos relativos ao litoral Norte de São Paulo incluindo instrumentos de zoneamento e planejamento ambiental da região, processo de licenciamento do empreendimento de ampliação do porto de São Sebastião licenciado pelo IBAMA e o EIA-RIMA do mesmo projeto.

3) Análise e tratamento do material documental: referente à duas audiências públicas e o RIMA do referido processo, incluindo atas das audiências e transcrições, bem como fotos e material de divulgação (Anexo B) produzidos pelo empreendedor por obrigação estabelecida no §2º do Artigo 13 do Regulamento da Audiência (Anexo C) e que devem ser juntados ao processo. Tal análise buscou contextualizar a perspectiva do empreendedor e da sociedade civil participante, identificação dos atores e temas tratados, e a tipologia das manifestações, buscando identificar os embates resultantes dos diferentes grupos de interessante.

A Audiência Pública em São Sebastião, conforme ata, foi realizada no dia 07 de dezembro de 2012 e contou com a presença de 706 pessoas. Teve início às 19h00 no Ginásio poliesportivo do TEBAR Praia Clube e teve os trabalhos encerrados às 03h45 do dia 08 de dezembro de 2012, totalizando 08 horas e 45 minutos de duração.

Em Ilhabela, a Audiência Pública foi realizada no dia seguinte, dia 08, e contou com a presença de 577 pessoas. Teve início às 19h00 no Ilha Flat Hotel & Convention Center e teve os trabalhos encerrados às 05h00 do dia 09 de dezembro de 2012, totalizando 10 horas de duração.

Para o levantamento do número total de questionamentos, tanto oral como escrito, foram utilizadas as transcrições das duas audiências públicas realizadas nos municípios diretamente impactados pelo empreendimento e as folhas de questionamentos (Anexo D).

Foi elaborada uma tabela para cada município (Tabelas 4.1 e 4.3) para identificar cada tipologia de entidades participantes, a saber: Administração Estadual

(AE); Administração Local (AL); Associações Profissionais, Políticas, Desportivas e ONGs não ambientalistas (APPD-ONG); Instituições de Pesquisa, Ensino Superior e Ensino Tecnológico (IPE); ONGs Ambientalistas (ONGs-AMB); Empresas (EMP); Particulares (PART) e Mídia (MID).

Na coluna seguinte é indicada se a manifestação foi feita por escrito (E) ou, oral (O) por meio do preenchimento da “Folha para questionamento” fornecido pelo IBAMA durante a Audiência Pública. A Folha de Questionamento é um procedimento adotado para que todas as manifestações sejam devidamente registradas e constem no processo administrativo de Licenciamento Ambiental.

No âmbito da Audiência Pública podemos identificar a posição de cada ator social e sua respectiva entidade. Para isso, foram utilizadas as mesmas categorias usadas por Sumares (2013), a saber: posição favorável ou geralmente favorável - indicada pela letra F; posição neutra ou meramente informativa - indicada pela letra N; posição fortemente condicionada, - indicada pela letra FC, isto é, quando é feita reivindicação para alteração ou condições para a aprovação do projeto, incluindo revisão do EIA por julgá-lo insuficiente para que seja considerado válido; e posição desfavorável ou geralmente desfavorável - indicada pela letra D (Tabelas 4.2 e 4.3).

Durante a audiência pública as diferentes formas como o discurso é aproveitado pelos manifestantes fazem com que a temática dos conteúdos seja muito abrangente, podendo referir a uma diversidade de aspectos, de acordo com a preocupação e interesses específicos dos atores envolvidos, e sua relação com os elementos em avaliação ambiental. Sendo assim, os temas refletem a interação entre o âmbito específico do projeto e outras questões relevantes sobre o recurso natural (SUMARES, 2013).

4) Nuvem de tags: para definição dos temas discutidos durante as audiências, em função da variedade de discursos e representações que surgiram durante as Audiências Públicas, optou-se por utilizar o recurso de nuvem de tags (ou nuvem de palavras) comumente utilizado no ambiente *web*. Uma *tag* pode ser entendida como uma categoria simples, enquanto que as nuvens de *tags* são usadas para hierarquizar os temas mais relevantes dentro de um conjunto de conteúdo (FERREIRA, 2014).

Optou-se por usar a ferramenta *Wordle* (disponível em www.wordle.net), para criar a “nuvem de *tag*”, isto é, para produzir a imagem que representa graficamente a frequência lexical, por meio do tamanho relativo das palavras, ilustrando os campos

semânticos mais recorrentes durante cada uma das audiências públicas (SUMARES, 2013).

Para identificar os temas mais recorrentes, o conteúdo das transcrições das Audiências Públicas foi processado por meio da ferramenta de Estatística de Letras, Palavras e Períodos - LPP (BORTOLOSSI, 2009). Durante a criação das imagens, devido ao tamanho do texto de transcrição das audiências, optou-se por selecionar 100 palavras ou *tags* (Anexo E) que representassem temas de caráter ambiental, social e econômico, e foram excluídas as de significado gramatical, de modo que os campos semânticos dominantes pudessem ser representados de acordo com sua frequência relativa (Figuras 4.1 e 4.2).

Para facilitar a percepção de dados relevantes por ressaltar visualmente quais os termos recorrentes naquele conjunto de conteúdo e qual sua expressividade, optou-se também em confeccionar outras duas nuvens de *tags* em que as palavras “São Sebastião” e “Porto” fossem excluídos (Figuras 4.3. e 4.4) e uma terceira nuvem de *tags*, onde somente as palavras citadas mais de 20 vezes fossem consideradas (Figuras 4.5 e 4.6). A tabela 4.5 apresenta, comparativamente, as 20 *tags* mais expressivas durante cada uma das audiências.

Todos os documentos referentes ao Projeto de Ampliação do Porto de São Sebastião foram obtidos por meio de consulta ao processo administrativo de licenciamento ambiental deste empreendimento junto ao IBAMA, órgão ambiental federal responsável.

Todas as cópias foram disponibilizadas de acordo com a Lei de Acesso a Informação, Lei Federal nº 12.527 de 18/11/2011 que regulamenta o direito constitucional de acesso dos cidadãos às informações públicas e seus dispositivos aplicáveis aos Poderes da União, Estados, Distrito Federal e Municípios. Para isso, foi feito o pedido por meio do Serviço Eletrônico de Informação ao Cidadão (e-SIC) na data de 27/08/2012. A solicitação foi prontamente respondida e atendida em 18/09/2012 (Anexos F e G). O acesso ao material físico foi realizado em 01/10/2012 no escritório sede do IBAMA em Brasília-DF.

Para identificar os atores sociais envolvidos e sua representatividade utilizou-se a metodologia de Sumares (2013) que contextualizou o perfil de participação das consultas, apresentando uma síntese do conteúdo dos pareceres recolhidos nas consultas públicas realizadas em procedimentos de Avaliação Ambiental na Rede 2000 da Ria de Aveiro em Portugal.

5) Análise SWOT: A análise *Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats* (SWOT) foi utilizada para analisar a perspectiva do empreendedor. SWOT é uma sigla em inglês traduzida para o português como Forças, Fraquezas, Oportunidades e Ameaças. Trata-se de um método analítico usado para identificar e categorizar fatores internos (forças e fraquezas) e fatores externos (oportunidades e ameaças) aplicados a uma arena específica, ou organização, território, região, país ou cidade. Neste estudo a análise SWOT serviu para organizar e sintetizar as informações passadas sobre o projeto para as comunidades afetadas, isto é, o discurso apresentado pelo empreendedor e pela consultoria responsável pelo EIA-RIMA nas Audiências; e as informações do RIMA, considerando que esses são dois recursos de linguagem acessível ao público em geral. Ao contrário do EIA que é um documento maior, mais detalhado e de caráter técnico-científico, supostamente de linguagem não acessível para leigos.

Os dados foram analisados sob a luz da ecologia política, considerando que a análise dos conflitos socioambientais é uma parte intrínseca de uma abordagem desta matéria, conforme afirma Little (2006).

Leff (2006) afirma que a ecologia política se constitui em um campo teórico prático que ainda está em fundação, é a construção de um novo campo do pensamento crítico e da ação política e faz uma indagação sobre as mudanças mais recentes da condição existencial do homem.

É nesse sentido que procura-se encaminhar a presente análise.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 A perspectiva do empreendedor nas audiências públicas

De acordo com a análise SWOT utilizada, conforme referido anteriormente, buscou-se estabelecer os pontos positivos (força e oportunidade) e negativos (fraquezas e ameaças) identificados a partir do conjunto dos documentos apresentados pelo empreendedor da ampliação do porto de São Sebastião, ou seja, a CDSS. Por essa análise é possível verificar que os pontos negativos identificados e apresentados pelo empreendedor ao público interessado, são estrategicamente formulados de forma a serem anulados pela apresentação dos pontos positivos.

4.1.1 Pontos Positivos

Forças (interno):

1. A CDSS exerce trabalho de exploração do Porto de São Sebastião delegado pela secretaria de Portos;
2. A CDSS coordena o Departamento Hidroviário, responsável pelas atividades da hidrovia Tietê-Paraná que tem 2500 km de hidrovia navegável pelo Brasil cuja jurisdição fica dentro do estado de São Paulo;
3. O transporte hidroviário é um transporte mais sustentável e que agrega valores;
4. A lei dos Portos coloca a Companhia Docas de todo o país, a responsabilidade de ser autoridade portuária, isto é, de desenvolver o porto e arrendá-lo para iniciativa privada explorar (movimentação de cargas);
5. Porto é uma empresa única de exploração; São Sebastião é um dos quatros, dos 34 portos com licenciamento ambiental no Brasil;
6. Melhor modal acima de 400 km é o hidroviário; 70 a 80% do transporte de mercadorias no mundo são realizados por meio marítimo;
7. Razão para ampliar o porto é que “já somos um porto”;
8. São Sebastião é o segundo maior porto porque é responsável por 60% da entrada de petróleo que é consumido no Brasil;

9. Estratégia do governo do estado de SP é investir em São Sebastião para integrar logística multimodal (férrea, rodoviária, marítima e hidroviária);
10. Aprovação de norma no conselho de autoridade portuária obriga que as contratações na área do Porto sejam 2/3 da população regional, isto é, Litoral Norte e Vale do Paraíba, porque o Porto é da região (região administrativa do Estado de São Paulo);
11. Considera-se um Porto Verde, pelo fato de possuir LO e um sistema de gestão ambiental; será implantada uma estação de tratamento de slorp (borra da casa de maquinas do navio com agua salgada, agua de lastro); tratamento de água de lastro; Estação de Armazenamento Temporário de Separação de Resíduos Sólidos;
12. A ampliação do porto é um plano de desenvolvimento portuário (a cada ano, a cada quadriênio, o que poderá ser feito em longo prazo, conforme evolução do comercio entre campinas, vale do Paraíba, comercio exterior e entre os estados);
13. O Porto está ligado a historia de São Sebastião;
14. Ampliar a capacidade logística de transporte do Estado de São Paulo é uma política pública importante que visa melhorar e aproveitar a vocação portuária;
15. É um Porto naturalmente profundo e não estuarino localizado num canal abrigado; Geomorfologia do Canal de São Sebastião é ímpar porque tem dois acessos e é profundo, o que permite menor impacto ambiental e receber navios de grandes calados;
16. Não ocorrerá ocupação de manguezal, nem de praias e costões, não vai haver aterro de planície de maré porque não pode e não se deve aterrar planície de maré;
17. Não demanda dragagem e não vai haver interdição de acesso às pequenas embarcações.
18. O Estado de São Paulo é um terço do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro com economia abundante no Vale do Paraíba e no eixo Rodovia Dom Pedro-Campinas para escoar produção e importar produção para o estado de SP;
19. Taxa de crescimento de operação de container é 6x a taxa de crescimento do PIB;
20. O Porto de Santos não aguenta escoar sozinho a produção do estado de São Paulo e o estado do Rio de Janeiro é distante para isso.

Oportunidade (externo):

1. O Porto de São Sebastião é uma alternativa logística para o Estado de São Paulo;
2. São Paulo só tem dois portos: Santos e São Sebastião, ambos os maiores do Brasil;
3. Apoio à indústria do petróleo e gás, escoamento de etanol e carga em geral, são as três atividades econômicas que justificam a ampliação;
4. São Sebastião está no epicentro da Bacia de Santos, ou seja, oportunidade logística para a construção do pré-sal;
5. Etanol oriundo do Centro Oeste brasileiro será escoado pela Hidrovia Tietê Paraná até Paulínia, cidade que concentradora de combustíveis que movem todo o estado de SP, além de contar com a maior refinaria do país;
6. Por São Sebastião é transportada carga de projeto, isto é, exportação de usinas de produção de Etanol para Venezuela; usinas de cimentos para Votorantim; tubos para projeto Mexilhão e Projeto Sul-Norte capixaba; fábrica de MDF da Duratex; e módulos para plataformas;
7. São Sebastião não é um porto para competir com Santos e sim complementar as atividades de Santos;
8. Todo porto de São Sebastião será ampliado em consonância com os acessos rodoviários necessários para sua operação;
9. Será realizada a transposição e realocação da nova balsa, exigência do sistema de segurança portuário com isso o tráfego de dentro da cidade, ficará em área 10 a 15 vezes maior que a atualmente disponível, serão 2 a 3 atracadouros de gaveta que permitem maior segurança e rapidez no embarque e desembarque; (vantagem para moradores de Ilhabela);
10. Haverá melhoria no cais, nos pátios, base de emergências ambientais, implementação do pátio 4 e do Vessel Traffic Management System VTMS, de uso também da Receita e Polícia Federal;
11. A construção de laje sobre pilares, ao invés de aterro, foi uma mudança no método construtivo visando à preservação do mangue do araça e adjacente a balsa;
12. Eliminação de dragagem diminuindo a área de atracação para permitir um cais de uso múltiplo direto na lamina dos 12 metros de profundidade;

13. Preservação dos acessos hidroviários de pequenas embarcações, praias e costão rochoso;
14. Faseamento do projeto: LO fase 2 após construção da rodovia Contorno (fase 2B em 2019) e realocação da balsa (fase 2A final de 2013); LO fase 3 após emissão da LO da ampliação da rodovia dos Tamoios trecho de serra; Fase 4 em função da demanda logística.
15. Criação de 2460 empregos diretos e 2100 indiretos;
16. Horizonte de movimentação: atualmente são 68 navios para 1400/mês; o TEBAR (Petrobras) atualmente opera 617 e no futuro serão 1100 navios/mês; atualmente são 160 navios de turismo e a previsão é manter 160;
17. Favorecer o crescimento do turismo de negócio para atividades portuárias;
18. Novos negócios para atividade portuária (empresas terceirizadas de prestação de serviços);
19. Os pilares de sustentação da laje servirão de criadouro de peixes a partir do aumento de fixação de organismos;
20. Manutenção de 81% da planície de maré da Bacia do Araçá e preservação do mangue existente permitindo a continuidade da coleta de berbigão, e preservação dos habitats de organismos aquáticos;
21. Garantia de passagem de pequenas embarcações;
22. Nova rodovia para afastar tráfego da comunidade da cidade;
23. Pátio interno de estacionamento de caminhões – 83.000m²
24. Apoio aos caminhoneiros dentro das instalações da CDSS
25. Nova instalação para balsas com estacionamento e sistema de operação mais eficiente e seguro;
26. Proibição do tráfego portuário no centro de São Sebastião;
27. Aumento de arrecadação (principalmente indireta);
28. Aumento da renda da população;
29. Integração da ampliação do Porto no planejamento urbano dos municípios;
30. Transporte de trabalhadores;
31. Efluentes líquidos do Porto serão 100% coletados e tratados: Aproveitamento de águas pluviais do porto para uso portuário / industrial / offshore; Programa Onda Limpa (SABESP);

32. Implementação do Plano de Ação da Avaliação Ambiental Estratégica das Atividades Portuárias, Industriais, Navais e Offshore (AAE-PINO) para o Litoral Paulista – aprovado pelo CONSEMA em início de 2011;
33. Programa de Apoio à Saúde Pública;
34. Articulação da Autoridade Portuária com autoridades locais para implementar fiscalização eficiente;
35. Água de lastro: Prevenção estabelecida na Norma da Autoridade Marítima nº 20 (NORMAM) e Fiscalização da Autoridade Marítima;
36. Regularização de áreas de fundeio de navios: articulação entre as Autoridades Portuária e Marítima com participação de representantes dos pescadores
37. Terminal de Passageiros: melhores condições de atracação dos navios de cruzeiros;
38. Compensação Ambiental: Recuperação e conservação dos manguezais, recuperação das encostas da Serra do mar na retaguarda do porto, 0,36% do investimento: para o Fundo Nacional de Compensação (mínimo R\$ 8 milhões para Unidades de Conservação);
39. Meio Socioeconômico (Programa de Comunicação Social, Programa de Contratação e Formação de Mão de Obra, Programa de Educação Ambiental, Programa de Arqueologia, Programa de Monitoramento e Estimulo da Pesca Artesanal, Programa de Apoio a Saúde Pública);
40. Meio Biótico (Programa de Gerenciamento da Qualidade Ambiental: Subprograma de Monitoramento da qualidade biota aquática: Ictiofauna; Bentos – fauna de organismos bentônicos do canal, de praia e de costão; Organismos planctônicos; Cetáceos e quelônios, Subprograma de Monitoramento de Cetáceos; Programa de Monitoramento de Ecossistemas Terrestres, Subprograma de Monitoramento da Fauna Terrestre, Subprograma de Recuperação de Áreas Degradadas, Subprograma de Acompanhamento de Supressão de Vegetação, Subprograma de Monitoramento de Flora Remanescente, Subprograma de Elaboração de Modelos Preditores de Biomassa de Manguezal, Subprograma de Controle de Vetores, Pragas e Fauna Antrópica; Programa de Compensação Florestal, Subprograma de Recuperação Ambiental de Áreas Adjacentes,

Subprograma de Conservação e Monitoramento dos Manguezais; Programa de Compensação Ambiental);

41. Meio Físico (Programa de Gerenciamento Ambiental das Obras: Subprograma de Infraestrutura, Subprograma de Resíduos Sólidos, Subprograma de Efluentes, Subprograma das Emissões Atmosféricas, Subprograma da Emissão Sonora, Subprograma de Prevenção e Controle de Processos Erosivos, Subprograma de Controle da Poluição na Movimentação de Cargas e Operações Portuárias, Subprograma de Controle de Sinalização e Tráfego; Programa de Qualidade Ambiental: Subprograma de Monitoramento da Qualidade das Águas Costeiras, Subprograma de Controle da Qualidade das Águas Superficiais, Subprograma da Qualidade das Águas Subterrâneas, Subprograma de monitoramento da qualidade do sedimento superficial, Subprograma de Controle e Monitoramento de Processos Erosivos e de Assoreamento; Programa de Gestão de Riscos; Programa de Gerenciamento de Riscos: Estudo de Análise de Riscos, Plano de Ação de Emergência e Plano de Emergência Individual; Programa de Passivos Ambientais: Plano de Ação de Emergência e Plano de Desenvolvimento Paisagístico da Área do Porto; Programa de Auditoria Ambiental; Programa de Controle da Poluição).

4.1.2 Pontos Negativos

Fraquezas (interno):

1. Acesso rodoviário: atual rodovia dos Tamoios é sinuosa; Nova rodovia prevê traçado com menos curva o que permite maior velocidade em segurança para um fluxo maior de carga; o atual acesso se faz pela principal e única avenida que cortam os municípios de São Sebastião e Caraguatatuba, o que já provoca o aumento do tráfego de veículos e embarcações no Canal de São Sebastião;
2. Interferência na paisagem, principalmente por parte do município de Ilhabela;
3. Alteração no ambiente marinho pelos pilares e sombreamento pela laje construída em parte da enseada, ou seja: 80 hectares;

4. Interferências na pesca e coleta de organismos: Coletores de berbigão vão deixar de realizar suas atividades em 19% dessa planície, ou 6000 metros quadrados (0,6 ha);
5. Habitações sem rede de saneamento (lançam esgotos diretamente nos cursos d'água);
6. Aumento da geração de esgotos e de consumo de água;
7. Risco à balneabilidade das praias e à qualidade das águas;
8. Água de lastro: Brasil é signatário de Convenção Internacional, a troca de água é realizada pelo menos a 50 milhas da Costa e profundidade superior a 200 metros.

Ameaças (externo):

1. São Paulo perde competitividade por não ter eficiência na gestão logística e por não ter portos operados de maneira eficiente para escoar sua carga para exportação, isto é, trazendo divisas para o Brasil, São Paulo importa produtos que tem necessidade de alto valor agregado;
2. As atividades portuárias demandam profissionais especializados e tem faixa de renda mais alta;
3. Aumento do risco de acidentes;
4. Atração de população com aumento de demandas dos serviços públicos (infraestrutura para saúde, educação etc.);
5. Aumento de tráfego, sobrecarga da infraestrutura e demanda por serviços públicos;
6. Aumento do tráfego urbano, degradação da infraestrutura viária;
7. Risco de invasão de áreas protegidas e de risco (serra do mar): Aumento de ocupações informais, demanda por infraestrutura urbana, valorização dos imóveis (aumento do custo);
8. Perda de qualidade dos serviços;
9. Aumento do custo de vida;
10. Redução de qualidade de vida;
11. Fundeio de navios: interferências nas áreas de fundeio, impacto das âncoras no fundo do mar prejudica a atividade de pesca de arrasto;

12. Enseada do Araçá é uma enseada rasa, inferior a 2 metros de profundidade, a água é renovada diariamente pelas marés e continuará sendo assim. A qualidade das águas está alterada por esgotos;
13. Aumento do tráfego urbano
14. Degradação da infraestrutura viária;
15. Incômodos decorrentes da movimentação de veículos.

4.2 A perspectiva da sociedade civil

A seguir serão apresentados os resultados das análises que buscou caracterizar o perfil da sociedade civil participante por meio da identificação dos atores sociais envolvidos, os temas tratados, bem como a tipologia das manifestações, buscando identificar os embates resultantes dos diferentes grupos de interesse.

4.2.1 O perfil dos atores sociais

Em São Sebastião foram feitos 117 questionamentos e em Ilhabela o total de 101 questionamentos. Embora a participação em São Sebastião tenha sido maior no que se refere aos questionamentos orais e escritos ocorridos na ocasião da Audiência Pública, nota-se que em Ilhabela houve um maior número de manifestações protocoladas por meio de ofícios e maior duração da Audiência Pública. Em São Sebastião foram protocolados 11 documentos, conforme seguem abaixo listados:

- 01 ofício nº 265/2011 da Colônia de Pescadores Z-14 Almirante Tamandaré;
- 01 documento da Prefeitura Municipal de Estância Balneária de Caraguatatuba;
- 01 ofício nº 0400/11 da Secretaria de Meio Ambiente de São Sebastião;
- 01 documento da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios nas atividades Portuárias (FENCCOVIB), Federação Nacional de Portuários (FNP) e Federação Nacional de Estivadores (FNE);

- 01 documento da Associação de Hotéis, Bares, Restaurantes e Similares de Ilhabela (AHBRI);
- 01 documento da empresa Polo Operadores Portuários S/A;
- 01 documento do Instituto Educa Brasil;
- 01 manifesto da Associação Amigos de Barequeçaba;
- 01 declaração da Transzero Transportadora de Veículos Ltda.;
- 02 documentos da S.O.S. Manancial.

Em Ilhabela foram protocolados 17 documentos, conforme seguem abaixo listados:

- 03 Ofícios da Prefeitura Municipal da Estância Balneária de Ilhabela, GP nº 1.001/2011, 1.002/2011 e 1.003/2011;
- 02 Ofícios 01/2011, 02/2011 e 03/2011 dos Democratas de Ilhabela;
- 02 documentos do Grupo Gestor dos 65 Destinos Indutores do Turismo Regional de Ilhabela;
- 02 documentos/questionamentos do Sr. Flávio Pedroso Vicentini;
- 01 documento com a manifestação dos Trabalhadores Portuários Avulso do Porto de São Sebastião;
- 01 documento da Associação Comercial e Empresarial de Ilhabela;
- 01 ofício da Secretaria Municipal de Meio Ambiente de Ilhabela, SMMA nº 109/2011;
- 01 documento do Conselho Municipal de Turismo de Ilhabela;
- 01 requerimento da Prefeitura de Ubatuba;
- 01 ofício nº 312/2011 da Prefeitura de Caraguatatuba;
- 01 documento da Associação de Hotéis, Bares, Restaurantes e Similares de Ilhabela (AHBRI);
- 01 documento referente a uma pesquisa de opinião sobre a obra de ampliação do Porto.

Tabela 4.1 - Identificação dos atores sociais e tipo de manifestação feita na Audiência Pública realizada no município de São Sebastião (continua)

Nº	Tipologia	Entidade participante	Pergunta
1	IPE	UNISANTOS	E
2	EMP	Atlântica Estudos Técnicos	O
3	ONG-AMB	Instituto Ilhabela Sustentável	E
4	APPD-ONG	Associação de Moradores de Paúba	E
5	ONG-AMB	Instituto Ilhabela Sustentável	E
6	APPD-ONG	Associação de Hotéis e Pousadas de Ilhabela	E
7	ONG-AMB	Federação Pro Costa Atlântica	O
8	ONG-AMB	Instituto Maramar	O
9	MID	Jornal Folha Litorânea	O
10	ONG-AMB	Instituto Terra e Mar	E
11	ONG-AMB	Instituto Ilhabela Sustentável	E
12	ONG-AMB	Instituto Ilhabela Sustentável	E
13	ONG-AMB	Instituto Terra e Mar	E
14	APPD-ONG	Associação Comercial e Industrial de Ilhabela	E
15	APPD-ONG	Associação Monitores Ambientais e de Ecoturismo de Ilhabela	O
16	APPD-ONG	Grupo VIC	E
17	AE	Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo	E
18	APPD-ONG	Associação Comercial e Industrial de Ilhabela	E
19	PART	Bruno E. S. Teixeira	E
20	APPD-ONG	Associação Comercial de São Sebastião	O
21	APPD-ONG	ONG Educa Brasil	E
22	AL	Câmara Municipal de Ilhabela – Presidente da Câmara	E
23	PART	Fábio Ximenes	E

Tabela 4.1 - Identificação dos atores sociais e tipo de manifestação feita na Audiência Pública realizada no município de São Sebastião (continuação)

Nº	Tipologia	Entidade participante	Pergunta
24	PART	Miro Fernandes	O
25	PART	Jairo Meneses	E
26	PART	Tiago C. Leite	E
27	PART	João Paulo P. Silva	E
28	IPE	Centro de Biologia Marinha da Universidade de São Paulo	E
29	APPD-ONG	SEBRAE Ilhabela	E
30	APPD-ONG	ONG Educa Brasil	O
31	AL	Prefeitura Municipal de São Sebastião	O
32	PART	Fernando Dalton S. Melo, Comunidade Topolândia	E
33	PART	Clarisse Mariotti, Ilhabela	O
34	PART	Miro Fernandes	E
35	PART	Maria Cecília Nobre Borges Nogueira, Comunidade do Araça	O
36	PART	Julian Steve Severi	E
37	PART	Rogério Ribeiro de Sá	E
38	APPD-ONG	Ordem dos Advogados do Brasil OAB, Comissão de M Ambiente	O
39	APPD-ONG	Associação de Hotéis, Bares e Restaurantes de Ilhabela	E
40	APPD-ONG	Associação de Hotéis e Pousadas de Ilhabela	E
41	APPD-ONG	Associação Comunitária Amigos de Juquehy	E
42	AL	Prefeitura de Caraguatatuba, Secretaria Meio Ambiente	O
43	APPD-ONG	Federação Nacional dos Estivadores	E
44	PART	Roberto dos Santos Braz	E

Tabela 4.1 - Identificação dos atores sociais e tipo de manifestação feita na Audiência Pública realizada no município de São Sebastião (continuação)

Nº	Tipologia	Entidade participante	Pergunta
45	IPE	Faculdade de São Sebastião	E
46	ONG-AMB	Instituto Ilhabela Sustentável	E
47	IPE	Centro de Biologia Marinha da Universidade de São Paulo	E
48	PART	Gabriel F. Alegre	E
49	PART	Gabriel F. Alegre	E
50	IPE	Alvaro Migotto	E
51	AL	Prefeitura de Caraguatatuba, Secretaria M. Amb, Agr e Pesca	O
52	APPD-ONG	Grupo VIC	E
53	APPD-ONG	Grupo VIC	E
54	AL	Comissão de Desenvolvimento Urbano de São Sebastião	E
55	PART	Eloísa C. De Souza	E
56	IPE	Escola Técnica de Saúde	E
57	AE	Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo	E
58	PART	Ricardo M. De Lima, trabalhador portuário	O
59	APPD-ONG	ONG Educa Brasil	E
60	APPD-ONG	ONG Educa Brasil	E
61	PART	Lucilia Pansera Spiritus	E
62	IPE	Faculdade de São Sebastião	E
63	ONG-AMB	Sociedade de Defesa do Litoral Brasileiro	E
64	APPD-ONG	Colônia de Pescadores “Almirante Barroso”	E
65	APPD-ONG	Colônia de Pescadores “Almirante Barroso”	E
66	APPD-ONG	Federação Costa Sul	E

Tabela 4.1 - Identificação dos atores sociais e tipo de manifestação feita na Audiência Pública realizada no município de São Sebastião (continuação)

Nº	Tipologia	Entidade participante	Pergunta
67	PART	Janes Vieira Silva	E
68	AL	Conselho de Autoridade Portuária	O
69	AL	Câmara de São Sebastião - Vereador	O
70	IPE	Escola Técnica Estadual de São Sebastião – ETEC	E
71	AL	Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo	E
72	APPD-ONG	Associação Monitores Ambientais e de Ecoturismo de Ilhabela	O
73	APPD-ONG	Sindicato dos Arrumadores de São Sebastião – Presidente	E
74	IPE	Faculdade de Tecnologia de São Paulo – FATEC São Sebastião	E
75	IPE	Escola Técnica Estadual de São Sebastião – ETEC	E
76	APPD-ONG	Partido dos Trabalhadores – PT São Sebastião	E
77	PART	Ezequiel Ale	E
78	AL	Prefeitura de Caraguatatuba, Secretaria Meio Ambiente	E
79	EMP	Atlântica Estudos Técnicos Ambientais	E
80	ONG-AMB	SOS Manancial	O
81	ONG-AMB	Instituto Ilhabela Sustentável	O
82	ONG-AMB	Instituto Ilhabela Sustentável	O
83	EMP	Atlântica Estudos Técnicos Ambientais	O
84	EMP	Atlântica Estudos Técnicos Ambientais	O
85	ONG-AMB	Instituto Gondwana	O
86	PART	Julio R. Malafala, Mangue do Araça	O
87	AL	Prefeitura de Caraguatatuba	O
88	MID	Mídia Alternativa (Blog) e Jornal da Costa Verde	O

Tabela 4.1 - Identificação dos atores sociais e tipo de manifestação feita na Audiência Pública realizada no município de São Sebastião (continuação)

Nº	Tipologia	Entidade participante	Pergunta
89	PART	Ricardo S. Gonçalves	O
90	IPE	Centro de Biologia Marinha da Universidade de São Paulo	O
91	APPD-ONG	Partido Verde – PV Ilhabela	O
92	IPE	Centro de Biologia Marinha da Universidade de São Paulo	E
93	AE	Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo	E
94	ONG-AMB	Instituto Ilhabela Sustentável	E
95	IPE	Faculdade São Sebastião – FASS	E
96	PART	José Paulo de Paula e Silva	E
97	APPD-ONG	Sindicato dos trabalhadores rurais do Litoral Norte de São Paulo	O
98	PART	Vitorio M. M. Papini	O
99	APPD-ONG	Colônia de Pescadores “Ministro Fernando Costa” – Z10	O
100	APPD-ONG	Advogado	O
101	APPD-ONG	Associação de Hotéis, Bares e Restaurantes de Ilhabela	O
102	APPD-ONG	Associação de Surf de Maresias	O
103	APPD-ONG	Ordem dos Advogados do Brasil, São Paulo	O
104	APPD-ONG	Associação de Amigos Pescadores Pontal da Cruz – Presidente	O
105	IPE	Centro de Biologia Marinha da Universidade de São Paulo	O
106	IPE	Centro de Biologia Marinha da Universidade de São Paulo	O
107	AL	Prefeitura de Caraguatatuba, Meio Ambiente	O

Tabela 4.1 - Identificação dos atores sociais e tipo de manifestação feita na Audiência Pública realizada no município de São Sebastião (conclusão)

Nº	Tipologia	Entidade participante	Pergunta
108	APPD-ONG	Grupo VIC	O
109	EMP	Photoverde Produções	O
110	PART	José Luís F. Pereira	O
111	PART	Juan Garcia	O
112	PART	Fernando Emanuel Correia	O
113	ONG-AMB	Fundação S.O.S. Mata Atlântica	O
114	ONG-AMB	Fundação S.O.S. Mata Atlântica	O
115	EMP	Atlântica Estudos Técnicos Ambientais	O
116	EMP	Atlântica Estudos Técnicos Ambientais	O
117	APPD-ONG	Arquiteto	O

Em São Sebastião participaram 706 pessoas, conforme registro de assinaturas na lista de presença da Audiência Pública, dos 117 registros de manifestações por meio do formulário fornecido pelo IBAMA, 66 foram feitos por escritos e 51 foram apresentados oralmente. A maior representação foi feita pelas Associações Profissionais, Políticas, Desportivas e de ONGs não Ambientalistas que fizeram 43 perguntas, em seguida, os Particulares com 20 perguntas, as ONG Ambientalistas com 17 perguntas, as Instituições de Pesquisa e de Ensino com 15 perguntas, a Administração Local com 9 perguntas, as Empresas com 7 perguntas, a Administração Estadual com 4 perguntas e a Mídia com 2 perguntas. Evidencia-se portanto um número representativo de ONGs atuantes no Litoral Norte de São Paulo. Foi possível identificar que 38 entidades se posicionaram de maneira neutra ou meramente informativa - indicada pela letra N; 24 entidades se posicionaram desfavorável ou geralmente desfavorável - indicada pela letra D; 7 entidades se posicionam como favorável ou geralmente favorável - indicada pela letra F; e apenas 1 entidade se posicionaram de forma fortemente condicionada - indicada pela letra FC (Tabela 4.2).

Tabela 4.2 - Posição de cada tipologia e entidade na Audiência Pública de São Sebastião

Tipologia	Entidade	Posição
Administração Estadual	Assembleia Legislativa do Estado de SP	N
	Secretaria de Segurança Pública do Estado SP	F
Administração Local	Prefeitura de São Sebastião	N
	Prefeitura de Caraguatatuba	D
	Câmara de São Sebastião	N
	Câmara de Ilhabela	D
Associações Profissionais, Políticas, Desportivas e ONG não ambientalistas	Advogado	N
	Arquiteto	N
	Associação Amigos Pescadores Pontal da Cruz	N
	Associação Bairro Cocaia	N
	Associação Comercial de São Sebastião	N
	Associação Comercial e Industrial de Ilhabela	D
	Associação de Hotéis e Pousadas de Ilhabela	D
	Assoc. Hotéis, Bares e Restaurantes de Ilhabela	D
	Assoc. Monitores Amb e de Ecoturismo Ilhabela	D
	Associação de Moradores de Paúba	D
	Associação de Surf de Maresias	N
	Colônia de Pescadores Almirante Tamandaré	D
	Colônia de Pescadores Min. Fernando Costa	N
	Comissão de Desenvolvimento Urbano de São Sebastião	N
	Conselho de Autoridade Portuária	N
	ONG Educa Brasil	D
	Federação Costa Sul	N

	Federação Nacional dos Estivadores	F
	Grupo VIC	D
	Ordem dos Advogados do Brasil	N
	Partido dos Trabalhadores São Sebastião	N
	Partido Verde – PV Ilhabela	N
	Sindicato de trabalhadores rurais do Litoral Norte	N
	Presidente do Sindicato de Arrumadores de SSE	F
	Partido PSDB	N
	Associação Comunitária Amigos de Juquehy	N
Instituições de Pesquisa e Ensino	CEBIMAR-USP	C
	ETEC	F
	Escola Técnica de Saúde	N
	FATEC	N
	UNISANTOS	N
ONGs Ambientalistas	Fundação SOS Mata Atlântica	D
	Instituto Ilhabela Sustentável	D
	Instituto Gondwana	D
	Instituto Maramar	D
	Instituto Terra e mar	D
	Federação Pro Costa Atlântica	N
	Sociedade de Defesa do Litoral Brasileiro	N
	SOS Manancial	D
Empresas	Atlântica Estudos Técnicos Ambientais	D
	Photoverde Produções	N
Particulares	Álvaro Migotto	N
	Clarisse Mariotti, Ilhabela	D
	Eloísa C. De Souza	N

	Ezequiel Ale	N
	Fábio Ximenes	N
	Fernando Dalton S. Melo, Comunidade Topolândia	N
	Gabriel F. Alegre	D
	Jairo Meneses	N
	Janes Vieira Silva	F
	João Paulo P. Silva	N
	José Paulo de Paula e Silva	N
	Julian Steve Severi	N
	Júlio R. Malafala, Mangue do Araçá	N
	Lucília Pansera Spiritus	D
	Maria Cecília Nobre Borges Nogueira, Comunidade do Araçá	D
	Miro Fernandes	D
	Ricardo M. De Lima, trabalhador portuário	F
	Ricardo S. Gonçalves	N
	Roberto dos Santos Braz	F
	Rogério Ribeiro de Sá	N
	Tiago C. Leite	N
	Vitorio M. M. Papini	N
Mídia	Jornal Folha Litorânea	D
	Mídia Alternativa Jornal Voz da Costa Verde	D

Em Ilhabela, seguindo a mesma metodologia de análise, participaram 577 pessoas, conforme registro de assinaturas na lista de presença da Audiência Pública, 101 pessoas registraram manifestações por meio do formulário fornecido pelo IBAMA. Dessas, 55 foram apresentados oralmente e 46 foram feitos por escritos. A maior representação foi feita pelas Associações Profissionais, Políticas,

Desportivas e de ONGs não Ambientalistas que fizeram 35 perguntas, em seguida, os Particulares com 32 perguntas, as ONG Ambientalistas com 12 perguntas, a Administração Local com 12 perguntas; a Administração Estadual com 6 perguntas; as Instituições de Investigação e de Ensino Superior e Tecnológico com 2 perguntas, as Empresas com 1 pergunta, e a Mídia com 1 pergunta. Evidencia-se assim um número representativo de ONGs atuantes no Litoral Norte de São Paulo.

Tabela 4.3 - Identificação dos atores sociais e tipo de manifestação feita na Audiência Pública realizada no município de Ilhabela (continua)

Nº	Tipologia	Entidade participante	Pergunta
1	AL	Prefeitura de Caraguatatuba / Secretaria de Meio Ambiente	O
2	AL	Prefeitura de Ubatuba	O
3	AL	Câmara Municipal Ilhabela	O
4	APPD-ONG	Democratas de Ilhabela	O
5	AL	Vice prefeito de Ilhabela	O
6	APPD-ONG	Presidente da AMAB Associação de Moradores e Amigos de Bairros do Sul da Ilha	O
7	ONG-AMB	ONG Ass Mantenedoura do Aquário de Ilhabela	O
8	PART	Jefferson Cotten	O
9	AL	Secretaria de Meio Ambiente de Ilhabela	O
10	PART	Luiz Carlos Franco, no exercício da cidadania	O
11	AL	Conselho de Turismo de Ilhabela	O
12	APPD-ONG	ASCAPRI Associação dos moradores do Bairro Capricórnio	E
13	AL	Pref. Municipal / Conselho Municipal Desenvolvimento Socioambiental	O
14	PART	Lucia Salvia	E
15	APPD-ONG	Sindicato dos Arrumadores do Porto S.S.	E
16	PART	E. Guimarães	E

Tabela 4.3 - Identificação dos atores sociais e tipo de manifestação feita na Audiência Pública realizada no município de São Sebastião (continuação)

Nº	Tipologia	Entidade participante	Pergunta
17	APPD-ONG	Sindicato dos Arrumadores do Porto S.S., Vice Presidente	E
18	PART	Ronaldo Rossi	E
19	APPD-ONG	Sindicato São Sebastião	E
20	APPD-ONG	Sindicato dos Estivadores, Presidente	E
21	PART	Enoch Dias de Moura	O
22	APPD-ONG	Conselho da (Atividade) Portuária	O
23	APPD-ONG	Sindicato Portuário em Santos e São Sebastião	E
24	APPD-ONG	Sindicato dos Arrumadores de São Sebastião (presidente)	E
25	APPD-ONG	Associação Comercial de Ilhabela	O
26	AL	Vereador São Sebastião	O
27	ONG-AMB	ALNORTE	O
28	ONG-AMB	Instituto Ilhabela Sustentável	O
29	ONG-AMB	Instituto Ilhabela Sustentável	O
30	PART	Lucilia Spiritus	E
31	APPD-ONG	Sala Verde Ilhabela	E
32	PART	Maria Cristina Telles Correia, Moradora	O
33	APPD-ONG	Conselho da Atividade Portuária	O
34	PART	Bernardo MS Arndt	E
35	AL	Presidente do PSDB Ilhabela	O
36	APPD-ONG	GG Ilhabela - Grupo Gestor dos 65 destinos indutores	O
37	APPD-ONG	Associação de Bartenders do Litoral	O
38	PART	Marcos Gama Lobo, Comunidade	O
39	AL	Câmara Municipal Ilhabela	E
40	PART	Ângelo Raimundo Leme Cavalheiro	E
41	EMP	Sítio Rodamonte	O

Tabela 4.3 - Identificação dos atores sociais e tipo de manifestação feita na Audiência Pública realizada no município de São Sebastião (continuação)

Nº	Tipologia	Entidade participante	Pergunta
42	PART	Sérgio Roberto, comunidades tradicionais	O
43	APPD-ONG	Vivamar/ Yatch Clube Ilhabela	E
44	AL	Secretaria de Meio Ambiente Agricultura e Pesca - Caraguatatuba	O
45	PART	Jose Paulo de P. e Silva	E
46	APPD-ONG	Associação Sementes do Futuro	O
47	PART	Sem identificação	E
48	PART	André R. M. Lopes	O
49	APPD-ONG	Conselho de Desenvolvimento Socioambiental de Ilhabela	E
50	APPD-ONG	Grupo Vic	O
51	APPD-ONG	Associação dos Moradores do Sul e Residencial Porta da Sela	E
52	APPD-ONG	Associação de Hotéis e Pousadas de Ilhabela	E
53	AE	Empresa de Segurança Privada Patrimonial e Segurança Eletrônica	E
54	AE	SSP-SP	E
55	APPD-ONG	AHBRA Associação de Hotéis, Bares, Restaurantes de Ilhabela	E
56	PART	Flávio Vicentini, represento meu filho e futuros netos	E
57	PART	Giuliano Silvestre	E
58	PART	Donald Mota, Morador de Ilhabela	E
59	AL	Parque Estadual	E
60	IPE	Colégio São João	E
61	ONG-AMB	Instituto Ilhabela Sustentável	O
62	PART	Márcio Bertolusso, cidadão	O
63	PART	Gabriel Borgstrom	E
64	ONG-AMB	Moradora de Ilhabela, <u>Instituto Ilhabela Sustentável</u> , Grupo Gestor dos 65... Indutores de turismo - MTOR Ilhabela	O
65	ONG-AMB	Instituto Terra e Mar	E
66	PART	Ana Paula Inácio de Godoy	E

Tabela 4.3 - Identificação dos atores sociais e tipo de manifestação feita na Audiência Pública realizada no município de São Sebastião (continuação)

Nº	Tipologia	Entidade participante	Pergunta
67	APPD-ONG	Associação de Hotéis de Ilhabela	E
68	ONG-AMB	<u>Instituto Ilhabela Sustentável</u> / Associação de Engenheiros e Arquitetos de Ilhabela	E
69	AL	Secretaria Municipal de Meio Ambiente de Ilhabela	E
70	n/a	<i>Ficha em branco - erro de contagem do IBAMA</i>	n/a
71	PART	Eduardo Hipólito do Rego	O
72	PART	Carlos Eduardo Martins	E
73	AL	Prefeitura Municipal de Ilhabela	O
74	PART	Dora Anderios	E
75	PART	Leopoldo V. Pombo	E
76	APPD-ONG	Eng. Agrônomo	E
77	ONG-AMB	Instituto Ilhabela Sustentável	E
78	APPD-ONG	Associação de Hotéis e Pousadas de Ilhabela	O
79	APPD-ONG	Consul da Tailândia - Fundadora Greenbuilding Concil Brasil Construção Sustentável	E
80	MID	Mídia Alternativa / Redes Sociais	O
81	APPD-ONG	Associação Amigos e Moradores da Barra Velha	E
82	AE	Corpo de Bombeiros de Ilhabela	O
83	APPD-ONG	AMBRI/ ACII/ Rotary Club / Contur	O
84	APPD-ONG	Associação de Hotéis e Pousadas de Ilhabela	O
85	PART	Durval S. Arruda	O
86	ONG-AMB	Instituto Ilhabela Sustentável	E
87	APPD-ONG	Assoc. Monitores Amb. e Ecoturismo de Ilhabela	O
88	ONG-AMB	CEBIO - Centro para a Conservação da Biodiversidade	O
89	PART	Alberto Gaidys, Morador	O
90	APPD-ONG	Fotografo sem entidade	O
91	APPD-ONG	Comerciante	O

Tabela 4.3 - Identificação dos atores sociais e tipo de manifestação feita na Audiência Pública realizada no município de São Sebastião (conclusão)

Nº	Tipologia	Entidade participante	Pergunta
92	APPD-ONG	Associação de Hotéis e Pousadas de Ilhabela	E
93	AE	Secretária de Segurança Pública-SP	O
94	PART	Patrícia Moraes, Cidadã	E
95	IPE	Colégio São João	O
96	ONG-AMB	Instituto Ilhabela Sustentável; Associação de Engenheiros e Arquitetos de Ilhabela	O
97	APPD-ONG	Eng. Civil	E
98	APPD-ONG	AEAI – Assoc. Engenheiro e Arquitetos de Ilhabela	O
99	PART	Rafael Franco	O
100	PART	Trinto R. Strambi	O
101	PART	Emerson de Jesus Bispo	O
102	PART	Danielle Cardial	O

Tabela 4.4 - Posição de cada tipologia e entidade na Audiência Pública de Ilhabela (continua)

Tipologia	Entidade	Posição
Administração Estadual	Corpo de Bombeiro	N
	Parque Estadual	N
	Secretaria de Segurança Pública do Estado	N
Administração Local	Câmara Municipal de Ilhabela	N
	Prefeitura de Caraguatatuba, Secretaria de Meio Ambiente	FC
	Prefeitura de Ubatuba	FC
	Prefeitura Municipal de Ilhabela	N
	Secretaria de Meio Ambiente de Ilhabela	N
	Vereador de São Sebastião	N
Associações Profissionais, Políticas, Desportivas e ONG não	AHBRA Associação de Hotéis, Bares e Restaurantes de Ilhabela	N
	AMAB Associação de Moradores e Amigos de Bairros do Sul da Ilha	N

ambientalistas	AMO Associação de Moradores da Barra Velha	N
	ASCAPR Associação de Moradores do Bairro Capricórnio	N
	Associação Comercial de Ilhabela	D
	Associação de Bartenders do Litoral	N
	Associação de Engenheiros e Arquitetos de Ilhabela	N
	Associação de Hotéis e Pousadas de Ilhabela	N
	Associação dos Moradores do Sul e Residencial Porta da Sela	N
	Associação Sementes do Futuro	N
	Comerciante	N
	Conselho da Atividade Portuária	N
	Conselho de Desenvolvimento Socioambiental de Ilhabela	F
	Conselho de Turismo de Ilhabela	N
	Democratas de Ilhabela	D
	Engenheiro Agrônomo	N
	Engenheiro Civil	N
	Fotografo	N
	Green Building Concil Brasil	N
	Grupo Gestor Ilhabela – 65 destinos indutores	N
	Grupo VIC	N
	PSDB	FC
	Rotary Club	N
	Sindicato de São Sebastião	F
	Sindicato dos Arrumadores do Porto de São Sebastião	F
	Sindicato dos Estivadores	N
	Sindicato Portuário em Santos e São Sebastião	F
	Vivamar – Yatch Clube Ilhabela	D
Instituições de Pesquisa e Ensino	Colégio São João	FC

ONGs Ambientalistas	ALNORTE	FC
	CEBIO Centro para a Conservação da Biodiversidade	N
	Instituto Ilhabela Sustentável	D
	Instituto Terra e Mar	N
	ONG Associação Mantenedora do Aquário de Ilhabela	N
	Sala Verde Ilhabela	N
Empresas	Empresa de Segurança Privada Patrimonial e Segurança Eletrônica	N
	Sítio Rodamonte	N
Particulares	Alberto Gaidys, Morador	N
	Ana Paula Inácio de Godoy	N
	André R. M. Lopes	FC
	Ângelo Raimundo Leme Cavaleiro	D
	Bernardo MS Arndt	N
	Carlos Eduardo Martins	N
	Danielle Cardial	D
	Donald Mota, Morador de Ilhabela	N
	Dora Anderios	D
	Durval S .Arruda	N
	E. Guimarães	N
	Eduardo Hipólito do Rego	FC
	Emerson de Jesus Bispo	N
	Enoch Dias de Moura	F
	Flávio Vicentini,	N
	Gabriel Borgstrom	D
	Giuliano Silvestre	N
	Jefferson Cotten	D
	Jose Paulo de P. e Silva	N

	Leopoldo V. Pombo	N
	Lucia Salvia	N
	Lucilia Spiritus	N
	Luiz Carlos Franco, no exercício da cidadania	FC
	Márcio Bertolusso, cidadão	N
	Marcos Gama Lobo, Comunidade	N
	Maria Cristina Telles Correia, Moradora	N
	Patrícia Moraes, Cidadã	N
	Rafael Franco	N
	Ronaldo Rossi	D
	Sem identificação	D
	Sérgio Roberto, comunidades tradicionais	N
	Trinto R. Strambi	N
Mídia	Mídia Alternativa / Redes Sociais	N

Foi possível identificar que 55 entidades se posicionaram de maneira neutra ou meramente informativa - indicada pela letra N; 11 entidades se posicionaram desfavoráveis ou geralmente desfavoráveis - indicada pela letra D. 8 entidades se posicionaram de forma fortemente condicionada - indicada pela letra FC; e apenas 5 entidades se posicionam como favoráveis ou geralmente favoráveis - indicada pela letra F.

4.2.2 Temas abordados

Os temas abordados durante cada uma das Audiências Públicas realizadas são apresentados na Tabela 4.5. Podemos notar pela interpretação das nuvens de *tag* que o debate na Audiência Pública de São Sebastião girou em torno de questões de caráter técnico do projeto e econômicas, enquanto que na Audiência Pública de Ilhabela as questões referentes ao turismo e as ambientais se destacam como mais

Figura 4.5 - Perfil lexical da Audiência Pública de São Sebastião, com a exclusão das *tags* “São Sebastião” e “Porto”, e apenas com 20 palavras mais citadas

Figura 4.6 - Perfil lexical da Audiência Pública de Ilhabela, com a exclusão das *tags* “São Sebastião” e “Porto”, e apenas com 20 palavras mais citadas

Tabela 4.5 Frequência do perfil lexical de cada Audiência Pública do projeto de ampliação do Porto

Audiência Pública de São Sebastião			Audiência Pública de Ilhabela		
Nº	Palavra / Tema	Frequência	Nº	Palavra / Tema	Frequência
1	porto	474	1	porto	524
2	são	399	2	são	408
3	sebastião	194	3	sebastião	213
4	projeto	169	4	turismo	178
5	região	120	5	ilhabela	160
6	ambiental	115	6	ambiental	128
7	questão	108	7	região	114
8	importante	98	8	impacto	113
9	impacto	95	9	ibama	112
10	ibama	94	10	importante	88
11	turismo	85	11	estudo	84
12	atividade	72	12	audiência	76
13	portuária	72	13	litoral	70
14	cidade	70	14	carga	68
15	contorno	70	15	licenciamento	68
16	carga	67	16	ampliação	63
17	fase	65	17	cidade	63
18	estudo	64	18	impactos	63
19	processo	64	19	ilha	61
20	litoral	62	20	meio	60

4.2.3 As manifestações

Durante as duas Audiências Públicas de São Sebastião e Ilhabela, assim como descrito por Santos (2009) sobre as Audiências Públicas do Projeto da Hidrelétrica no Rio Tijuco Preto no Vale do Ribeira, os atores sociais se organizaram como em torcidas, com camisetas, faixas manifestando suas posições contra e a favor do empreendimento. Na Audiência Pública do projeto de ampliação do Porto de São Sebastião, não foi diferente.

Nas duas audiências públicas foi possível observar que muitos participantes se organizaram como torcidas, identificados por meio do uso de camisetas (Figura 4.7) ou agrupados ao lado ou próximo de uma faixa que representasse sua posição ou opinião referente ao empreendimento, ou seja, supostamente, se contra ou a favor.

Outro tipo de manifestação foi de um grupo que passava em silêncio em frente à mesa, apenas para mostrar cartazes que ilustravam um porto causador de danos ambientais. Em seguida, os manifestantes se apresentaram para o público (Figura 4.8). Em São Sebastião, outros chamavam a atenção para a questão da preservação do mangue do Araçá, apelos para o Governador de São Paulo e também para os trabalhadores portuários (Figura 4.9). E em Ilhabela foi representado um caixão com a palavra Turismo, sugerindo a morte dessa atividade com a ampliação do porto em São Sebastião (Figura 4.10).

Figura 4.7 – Camisetas temáticas usadas pelos manifestantes (Foto: CDSS)

Figura 4.8 – Manifestação pacífica que interrompeu várias vezes o andamento das Audiências Públicas (Foto: CDSS)

Figura 4.9 – Faixas e cartazes produzidos pelos manifestantes em São Sebastião (Fotos: CDSS)

Figura 4.10 – Faixas e cartazes produzidos pelos manifestantes em Ilhabela (Foto: CDSS)

A comunidade de Ilhabela se expressou com o uso de cartões (Figura 4.11), e algumas pessoas usaram nariz de palhaço (Figura 4.12) quando o empreendedor, a consultoria ou algum manifestante a favor do empreendimento se pronunciava.

"(...) É falar que a gente não conhece de legislação (*em referência ao consultor que disse que as pessoas precisavam saber de leis*), eu sou militante da área do Direito e eu acho que sobre a dignidade da pessoa humana falta muita coisa aqui nesse projeto. Precisamos de um porto que não existe no nosso país, um porto que valorize o lazer e o turismo. (..) O que adianta ter um mangue morto sem vida onde não existira mais biodiversidades no local, seria menos hipocrisia mata-lo de uma vez. (...) A cobrança existira da parte do povo acreditamos em sustentabilidade mas não admitimos irresponsabilidade. (...) Porque não investir em um grande porto turístico de que com boas ideias darão retornos eternos ao invés de arriscar tudo por elementos químicos e passageiros que arruinarão as nossas futuras gerações. (...) Uma coisa é certa, se chegarmos a ver algum desses impactos acontecerem, veremos uma afronta ao estado democrático de direito e de uma esdrúxula arbitrariedade do governo. Cartão vermelho pra o atual projeto." (Audiência pública realizada em Ilhabela, em dezembro de 2011).

Figura 4.11 – Cartões usados por alguns manifestantes na AP Ilhabela (Fonte: IIS)

Figura 4.12 – Manifestante com nariz de palhaço na AP Ilhabela (Foto: CDSS)

Há que considerar ainda que a forma como o IBAMA conduziu as Audiências Públicas do projeto de ampliação do porto de São Sebastião, foi criticada pelos participantes em São Sebastião e não surtiu efeito na Audiência Pública em Ilhabela. Nos dois eventos, o mediador não seguiu a ordem dos questionamentos, isso também prejudicou a análise dos dados. Em Ilhabela foi mencionado que as

peessoas com idade superior a 60 anos teriam preferência, isso fez com que a ordem fosse prejudicada.

4.2.4 Grupos de interesse

Foi possível identificar neste estudo três grupos de interesse durante as Audiências do projeto de ampliação do Porto de São Sebastião:

- (1) Atividade Econômica: Turismo x Porto;
- (2) Acadêmico x Técnico: Universidade x Consultoria Ambiental;
- (3) Político Institucional: Sociedade Civil (Ministério Público) x Estado (IBAMA e CDSS).

4.2.4.1 Econômico: Turismo x Porto

O primeiro grupo identificado durante as Audiências Públicas foi o relacionado à atividade econômica. Alguns manifestantes se declararam a favor do empreendimento e demonstraram que existe uma real separação entre os grupos, incluindo um embate claro entre os que se diziam a favor do turismo, geralmente associados às ONGs ambientalistas ou moradores de Ilhabela, e o grupo a favor do empreendimento, associados aos trabalhadores portuários, incluindo sindicatos e comerciantes de São Sebastião.

“(...) Através deste plano de desenvolvimento portuário que estas outras áreas do nosso pilar econômico que é o turismo e que é também a pesca que está criando condições para que algo exista. O Porto de São Sebastião não pode ser responsável por todas as incompetências administrativas e municipais existentes na história desta cidade, o que se está se querendo aqui que a gente resolva aqui o plano de todo mundo pela incompetência da administração dos municípios; Não é só de São Sebastião, sou portuário, eu sou caiçara e a minha cidade que eu conheço que sempre lutou para uma ampliação do Porto, por uma condição socioeconômica para que a isso pudesse ter um futuro a frente, e hoje e graças a Deus, graças a esta turma de ambientalistas, conseguiu-se evoluir de um projeto realmente danoso ao meio ambiente a esse projeto aí. Isso é uma evolução que todos vocês, ambientalistas, ajudaram a chegar. Agora, por favor, não venham me dizer que isso aí não pode acontecer. (...)” (Audiência pública realizada em Ilhabela, em dezembro de 2011).

Um segundo manifestante que se apresentou como caiçara, portuário e vereador, parabenizou as alterações no projeto, que segundo ele, ocorreram após as comunidades serem ouvidas e destacou:

“(...) O turismo que a Ilhabela recebe, e que a gente tem certeza e apoia, causa impactos em São Sebastião sim! E nem por isso nos deixamos de apoiar o turismo na Ilhabela. Agora aí dizer que São Sebastião não pode, não deve ampliar o Porto, isso é uma reivindicação de anos e anos. Eu estou há 28 anos no Porto, meu pai já estava lá e falava o quê? Vai se ampliar o Porto. E agora que existe a possibilidade de nós estarmos apoiando dentro de uma consciência de meio ambiente, dos impactos que podem surgir, vinculando a ampliação com controle de Caraguá, São Sebastião, da Serra, agora vem as pessoas falar, não se pode ampliar o Porto de São Sebastião, por que não? A qualidade de vida me compreende em emprego, é ganhar seu dinheiro dia a dia, poder sair daqui e ser um turista em outras cidades, contemplar com uma pousada, por que não? E o trabalhador portuário tem esse direito sim, se vai ganhar mais ou menos é problema de cada um, cada um trabalhou praquilo. (...)” (Audiência pública realizada em Ilhabela, em dezembro de 2011).

As provocações ocorreram entre os grupos aumentando a polêmica e a dicotomia entre os aqueles contra e a favor do empreendimento, como neste questionamento por escrito: “Existe uma organização ‘Porto Sim, mas sem container’ essas pessoas por acaso sabem como funciona um container? Sabe que estes transportam todo o tipo de mercadorias, inclusive uísque 12 anos que eles bebem ao por do sol? (...)”.

A organização à qual ele se referia era o Instituto Ilhabela Sustentável (IIS) que fez uma campanha chamada “Porto sim, mas sem container”, divulgada por toda a região e também, pela internet por meio de redes sociais (Figura 4.13).

Figura 4.13 - Materiais de comunicação elaborados contra o empreendimento (Fonte: IIS)

Os jovens se posicionaram de modo diferente. Os alunos do curso técnico de Gestão Portuária da Escola Técnica Estadual (ETEC) de São Sebastião se manifestaram por escrito: “quem empregará os jovens formados nas escolas técnicas”. Enquanto os jovens de Ilhabela, ao contrário, confeccionaram muitas faixas intitulado o porto como “Porto Morto” e “Porto da Desgraça” (Figuras 4.14 e 4.15).

Figura 4.14 - Faixas colocadas dentro do auditório onde se realizou a Audiência Pública em Ilhabela
(Foto: CDSS)

Figura 4.15 - Faixa colocada em frente ao local onde se realizou a Audiência Pública em Ilhabela
(Foto: CDSS)

“Venho por meio desta fazer aqui o meu protesto contra aqueles que se dizem contra o desenvolvimento portuário. Culpando o Porto por toda destruição dos manguezais, Araçá e etc. Essas pessoas que tem seus carrões e tem suas casas nos morros de Ilhabela com suas piscinas para se refrescarem do calor, aposentados, empresário com a vida já garantida

financeiramente e que usam a mão de obra da Ilhabela para manter o seu luxo pagando miseráveis salários mínimos, pensem nisso, Porto ampliado, salário digno para famílias do Litoral Norte” (Audiência pública realizada em Ilhabela, em dezembro de 2011).

Outra manifestação pontuou o impacto dos navios de cruzeiros os comparando com os operados pelo Porto e pela Petrobras:

“Utilizar-se da fala para defender nossos interesses é reconhecer o interesse dos outros; porto não, container, transporte não, píer não, mangue não e para Ilhabela... tudo sim. Quero parabenizar as cidades do litoral norte pelo seu desenvolvimento turístico. Em princípio, Caraguatatuba com base de Gás e agora com o shopping que foi uma grande cartada empresarial, depois Ilhabela por ser capital da vela e também pelo recebimento de navios transatlânticos que a cada ano vem aumentando, somente neste ano forma mais ou menos 138, sendo mais do que no porto onde temos um berço de 150 mts, apenas 53 navios por ano e menos que navios petroleiros que chegará este ano a 600 e Ilhabela tem este total sem nenhum berço. Foi solicitado ontem pelo prefeito de Ilhabela em audiência pública a construção de um terminal para transatlântico. Onde nós trabalhadores portuários nós mostramos completamente a favor com este terminal para transatlântico Ilhabela poderá chegar a mais de 200 navios anuais sendo ainda mais do que o porto receberia depois da construção de mais um berço já definido para a primeira fase da obra. Também não somos contra os dez mil carros diários que recebemos na temporada e que utilizam-se do nosso centro causando grande congestionamento até que possam caminhar para a fila rumo a Ilhabela, não somos contra porque sabemos da necessidade do desenvolvimento através deste desenvolvimento que teremos geração de emprego para o sustento de muitas famílias.” (Audiência pública realizada em Ilhabela, em dezembro de 2011).

Também ocorreu manifestação sobre a posição da Prefeitura de Caraguatatuba que se mostrou a favor do empreendimento:

“Esse pessoal não está apoiando o Porto? Se eles estão apoiando podem ficar com ele e vá com Deus” (Audiência pública realizada em Ilhabela, em dezembro de 2011).

Vestido de macacão laranja e usando equipamento de proteção individual (EPI), um trabalhador portuário se sentiu ofendido pelas manifestações de um grupo que vestia a camiseta “Porto de Desgraça” e aproveitou um instante enquanto o mediador pedia ordem para se manifestar (Figura 4.16):

“Boa noite senhores, eu acho que tem que ter regra. O Senhor falou que no começo ia ter regra. Então está chegando todo mundo, está chegando e está falando à vontade. É muita gente. E eu também vou respeitar. Eu também vou respeitar. Então é o seguinte: Meu nome é Ricardo Maurício, sou trabalhador portuário há 20 anos em São Sebastião. Tem pessoas reclamando que não estão ouvindo. Eu estou ouvindo muito bem. Só que é o seguinte: eu não vim para cá desse jeito. Eu vim como vocês, vestindo como normal. Mas a partir do momento que eu cheguei aqui e me senti ofendido como um trabalhador portuário, dizendo que o Porto é uma desgraça, nós não somos desgraçados: nós somos trabalhadores brasileiros (aplausos). Eu acho que tem que ter respeito. E outra coisa: a gente faz um trabalho limpo. O Porto não é desgraça, senão o Brasil todo seria uma desgraça, porque o Brasil depende do Porto. Então quando vocês fazer um manifesto, eu acho que tem que fazer limpo, não prejudicar as pessoas. (Mediador interrompe advertindo sobre os 3 minutos). É 3 minutos eu também acho que tem que ser 3 minutos. E outra coisa: desgraça é uma palavra muito feia e tem crianças com camisetas aí. Eu acho que vocês não deveriam fazer isso. Porque tem muito pais de família aqui que não falaria isso dos seus filhos. Então conserte essa frase, porque o Porto não é um local de desgraça. É um lugar de trabalhadores

brasileiros. Obrigado, mesa, desculpe. ” (Aplausos) (Audiência pública realizada em São Sebastião, em dezembro de 2011).

Figura 4.16 - Manifestação de um trabalhador portuário (Foto: CDSS)

O discurso do trabalhador portuário foi comentado durante a manifestação de uma mulher apresentada como caixara: “(...) Em relação à frase da camiseta, “desgraça” tem a ver com “não ter graça”, não ser bonito, não ser belo. Isso não quer dizer que isso denigre o trabalhador, não se sinta atacado. (...)”. (Audiência pública realizada em São Sebastião, em dezembro de 2011).

Importante considerar que a manifestação do trabalhador portuário representa a posição entre os dois grupos de interesse, ou seja, de um lado os portuários, incluindo aqui os petroleiros, e do lado oposto, o turismo. As ONGs consideram o turismo compatível com o desenvolvimento sustentável para região, ao contrário da atividade portuária.

É interessante notar que essa divisão se mostra fisicamente também. São Sebastião como região portuária no continente e do outro, Ilhabela com sua economia ligada ao turismo. Portanto, o Canal de São Sebastião é o espaço e o recurso natural em disputa. São Sebastião para seus navios portuários e petroleiros. Ilhabela para os veleiros, iates e navios de cruzeiros.

Em menor escala podemos citar o grupo dos pescadores, no entanto, houveram poucas manifestações preocupadas em garantir melhorias para os pescadores da região como um todo, o foco foram os pescadores diretamente afetados, no caso, os que usam a baía do Araçá.

4.2.4.2 Técnico: Universidade x Consultoria Ambiental

Foi notável o conflito de caráter técnico ao longo de toda a Audiência Pública. Entre os muitos casos que ocorreram um deles chamou atenção, que também foi o primeiro questionamento da Audiência Pública de São Sebastião. Dizia respeito aos “dignos doutores, técnicos”, isto é, a equipe de consultores, por não ter feito “uma pesquisa no Google” para verificar a ocorrência de “baleia franca em plena área diretamente afetada”. O manifestante questionava a “credibilidade para um trabalho baseado em entrevista que sequer menciona ocorrência dessa espécie?” e finalizou: “Se esses dados, os quais o IBAMA se refere – dados significa entrevista com pescadores – o levantamento de dados do IBAMA é baseado em história de pescadores?”. Em seguida, justificou que seu comentário não se tratava de “crítica aos pescadores, apenas ironia para mostrar as enormes falhas do EIA-RIMA”.

A resposta da consultoria sobre a questão da baleia franca foi:

“O registro da baleia franca, a gente apresentou os estudos que tem na região, a gente realmente não pode apresentar Google, como vídeo do Youtube, como referência indexada (...) na complementação a gente passou uma lista de artigos científicos, você pode checar (...) não só por meio de entrevistas (...) boa parte dela foi respondida com as entrevistas que o Instituto de Pesca fez com os pescadores aqui da região.” (Audiência pública realizada em São Sebastião, em dezembro de 2011).

Um pesquisador do CEBIMAR-USP destacou a questão dos impactos sobre o Mangue do Araçá, incluindo aqui a questão cultural e não apenas ambiental e física, ressaltando a importância do desenvolvimento sustentável:

“(...) o desenvolvimento sustentável ele leva em conta não só o econômico, mas ele leva em conta o desenvolvimento ambiental, que não é mitigação, é desenvolvimento ambiental, e o cultural e social que já foi mencionado pela plateia, mas não nas apresentações, nas apresentações não se falou nada sobre as tradições das comunidades, sobre a manutenção do ambiental e cultural daquelas pessoas que optaram por viver no litoral norte porque aqui era uma região ambiental, e não optaram por viver no litoral central, onde já existe o Porto que é uma região de desenvolvimento econômico (...)” (Audiência pública realizada em São Sebastião, em dezembro de 2011).

Em resposta, a consultoria se resumiu a dizer que em:

“(...) relação às culturas tradicionais, esse aspecto foi abordado no EIA, foi levando as comunidades às populações tradicionais conforme define as legislações, e a caracterizadas elas em todas as áreas de influências, o que se conclui que justamente não tem um impacto direto inclusive pelas medidas que foram tomadas no sentido de alteração e adequação do projeto as comunidades tradicionais de São Sebastião estão sendo preservadas e não afetadas pelo empreendimento.” (Audiência pública realizada em São Sebastião, em dezembro de 2011).

O pesquisador do CEBIMAR-USP em seu direito a réplica argumentou:

“Sustentabilidade no meu entendimento é outra coisa relacionada à ecologia da conservação, a sustentabilidade, ela inclui o crescimento e tem que existir, mas ela inclui crescimento ambiental e o social que não é mitigação então, por exemplo, eu gostaria de ver nesse EIA-RIMA, na mesma forma que existem as etapas 1, 2, 3, 4, acho que são sobre a expansão do Porto, quais são as etapas 1 2 3 4, para a população local para que se mantenham as tradições, porque uma coisa que se sabe hoje sobre as populações locais numa área que vive do turismo, e agora que a população vai dobrar, ou vai aumentar como já foi mostrado aí, como as tradições destas populações vão viver frente este crescimento econômico? Isso tudo tem que ser balanceado, e eventualmente tem como se reduzir um pouco; esse crescimento econômico vindo do Porto, maximizando investimentos que sejam feitos no crescimento social e ambiental onde recursos de extração e recursos pesqueiros sejam manejados de forma correta e também tragam retorno econômico para a população que é o que todo mundo quer. Então dá para balancear, eu acho que não precisa nem um extremo nem outro, minha sugestão meu encaminhamento para o IBAMA, é que eu não vi contemplada a parte de desenvolvimento, não medicinação, desenvolvimento ambiental e social EIA-RIMA que eu encontrei, eu sei que é um processo difícil um processo longo, precisa dessa discussão saudável que estamos tendo aqui, mas eu gostaria que isso levando a frente (...). (Audiência pública realizada em São Sebastião, em dezembro de 2011).

A questão do desenvolvimento sustentável e das medidas mitigadoras também foi abordada por um representante do Instituto Ilhabela Sustentável, que por algumas vezes usou o termo “desgraçado” para se referir às pessoas sem oportunidade atraídas pelo Porto, direta e indiretamente, não apenas trabalhadores portuários como outros interessados por oportunidades de negócios.

"O que nos referimos em relação ao processo migratório, não se trata de pessoas capacitadas ou não que vem buscar emprego no Porto, trata-se de uma atividade econômica que vai ser expandida na região, somada à atividade econômica do Pré-sal, eu vou fazer uma imagem, onde tem açúcar atrai formiga, abelha, aonde capital, onde existe capital oportunidade negócios, necessariamente eu não virei para cá como migrante. Tivesse desgraçado na minha terra pra trabalhar no Porto, mas quem sabe botar uma barraquinha pra vender tapioca, quem sabe tentar abrir uma sorveteria, quem sabe tentar sabe Deus vender roupa, porque as pessoas aqui vão estar em tese aqui ganhando bem, atividade econômica vai estar aquecida, então não significa que as pessoas virão pra cá somente para procurarem um empreginho no Porto, ou procurarem um emprego na PETROBRÁS na questão do Pré-sal, é óbvio e isso é muito claro e já que nós estamos aqui se esse EIA-RIMA, ele vai muito na coisa do achismo, porque pergunto: Algo minha experiência anterior relativa que vai ser tentado no mangue o Araçá, algum paradigma que a gente possa ter, ser demonstrado pelo empreendedor, algum caso? Pergunto ao IBAMA de consultoria contratada para fazer estudos ambiental e que chegou para o seu contratante, olha não é possível fazer, é óbvio, que a contratada vai buscar todas as aspectos positivos, maximizar os aspectos positivos, como está fazendo e tentar minimizar e ocultar os aspectos negativos que é o que também está fazendo então eu gostaria que ficasse registrado isso e que fosse aprofundados os estudos que fossem ampliadas de uma maneira responsável, o Sr.. Empreendedor não respondeu isso, e fica só batendo na tecla que serão gerados tantos mil empregos, que vai pôr na imprensa, respondeu aqui, que vai avisar que não vai ter oportunidade, eu resido na Ilhabela, na Ilhabela tem uma coisa chamada CIT é uma carteira embora seja questionada constitucionalmente, eu tenho 58 segundos, procura-se fazer que ele esteja dizendo. O caboclo na Ilhabela prova que mora há dois anos, vai lá tira uma carteira de identificação do trabalhador em tese o mercado de trabalho, só vai empregar aquele trabalhar cadastrado pela CIT, quem faz isso é a associação comercial, embora constitucionalmente questionável, porém, isso não funciona, porque as pessoas vão de donde estão, para onde elas acham que terão uma oportunidade de alguma coisa de negócio, seja ficar na casa de um parente seja começar habitar e aonde nós temos um local de extrema quantidade de áreas de preservação pra alguém que está desgraçado. É um absurdo você preservar um pedaço de mato e não deixar ele morar, esse é o conceito que as pessoas têm, então a gente vai ter o impacto sim, de pessoas que vem buscar oportunidade e que vão ocupar áreas de preservação porque o

estado não tem condições de zelar pelas áreas que a legislação que eles impõem que não eram para ser ocupadas, ele determina que são áreas de preservação só que não tem polícia e não tem fiscalização suficiente para que isso aconteça, onera quem? O município que também não tem." (Audiência pública realizada em São Sebastião, em dezembro de 2011).

Há a considerar que se por um lado a questão ambiental se faz evidente quando se considera a ampliação do porto, outros estudos focalizam problemas advindos da atividade do turismo. SILVA (2009) em sua dissertação de mestrado sobre o mercado imobiliário, turismo e desenvolvimento urbano em Ilhabela, apresentou historicamente como o turismo de veranista impactou o município, visto que a ocupação desordenada pela falta de planejamento resultou em pressão sobre as áreas protegidas, no caso o Parque Estadual de Ilhabela e a poluição pela carência de infraestrutura de saneamento. Destacou ainda as questões de valorização da paisagem para a promoção do turismo e a especulação imobiliária, ainda presentes devido ao turismo de veranistas.

Cruz (2000) alertou que o modelo de desenvolvimento do turismo que se tem levado a cabo no Brasil, excludente e perpetuador das desigualdades socioespaciais, reproduz tal como qualquer outra atividade econômica, contradições do sistema.

Nesse sentido é interessante notar o discurso do Prefeito de Ilhabela feito na abertura da Audiência Pública.

"Dizer que a nossa preocupação, e eu assisti atentamente a toda apresentação e fico sempre preocupado. Preocupado porque as pessoas que procuraram esse local, litoral norte, para morarem, vieram atrás de qualidade de vida (aplausos) e essa quali... em relação a essa qualidade de vida que a gente se preocupa quando vê um projeto grandioso como esse e que de forma direta afeta a vida das pessoas que aqui estão e que moram. Eu me preocupo demasiadamente com a questão da garantia do desenvolvimento sustentável da região. A gente tem que lembrar especialmente, da importância da Indústria do turismo, turismo esse (aplausos), Turismo esse que preserva meio ambiente, preserva a cultura da região, tem como garantir esse desenvolvimento sustentável, então tudo isso nos assusta e nos preocupa demais. Eu acho que é importante e fundamental aprofundar-se no estudo da questão do turismo e não só se focar em Ilhabela, São Sebastião, mas todo o litoral norte, acho que Caraguatatuba, Ubatuba e até as cidades (aplausos) que estão no contorno da Tamoios, Paraibuna, Jambuí de alguma forma serão afetadas.(...) Foi apresentado aqui a situação do Porto organizado de São Sebastião, então, eu como prefeito de Ilhabela, vou protocolar amanhã, o pedido que o Terminal de passageiros seja feito em Ilhabela. Afinal de contas, se a gente faz o Turismo lá é uma opção da cidade. Então acho que a gente tem que estudar e licenciar um Porto de passageiros, terminal turístico na cidade de Ilhabela, conjugado com uma marina (Audiência pública realizada em Ilhabela, em dezembro de 2011).

Aqui fica clara a segregação entre os municípios que ao invés de centralizarem os impactos ambientais e sociais buscam captar recursos

individualmente, ao contrário do que pregam no discurso para o desenvolvimento sustentável do Litoral Norte.

A consultoria respondeu sobre a não realização do empreendimento somente após a manifestação do Instituto Ilhabela Sustentável, quando cabia, devidamente, essa abordagem após a manifestação da caiçara que perguntou claramente: “se os homens de poder não poderiam se contentar em apenas em ampliar a área que já foi danificada, fazendo lá ajustes de uma real sustentabilidade?”.

"Bom eu queria só fazer um comentário com relação ao aspecto de que esse processo de licenciamento não ocorra, todas as mudanças de projeto que ocorreram, ocorreram para atingir, para chegar a atingir objetivos de melhorias sim, de conservação sim, o projeto nasceu como um aterro integral na enseada do Araçá, porque facilitando a ancoragem do aterro o acesso, aumenta a área útil, então nós trabalhamos nos primeiros levantamentos indicando as inviabilidades destas alternativa inclusive alguns ambientalistas, fizeram críticas ao projeto em que levantaram a perspectiva de solução e nós trabalhamos em cima destas perspectivas de solução que a solução da construção suspensa e da manutenção do regime hídrico e da manutenção dos canais e da área dos manguezais e o paradigma que o se colocou, que eu acho importante mostrar os paradigmas, a própria região conta a história, olha esse manguezal aqui, esse manguezal é o maior e mais exuberante do que os remanescentes do que os fragmentos do remanescentes do araçá, paradigmas tá aí, nós podemos pegar paradigmas em outros casos em vários portos do País, Suape, Santos, Paranaguá, não haverá problemas pra isso."

Durante as duas audiências públicas realizadas, um senhor travou um embate com um consultor da equipe técnica. Questionado sobre a questão de ruídos, o consultor respondeu que a questão estava no EIA e pediu para que ele lesse antes de criticar.

"Não, eu gostaria que Senhor, que o senhor antes de criticar, lesse o que está lá, tá certo, o senhor já acabou com a mata atlântica, com a chuva ácida (se referindo a todos os outros pontos levantados por ele), Senhor já faz várias, o Senhor é bastante apocalíptico, então eu gostaria, que o senhor quando fizesse intervenção antes lesse o que está escrito o que a gente vai discutir tecnicamente, sobre o que está escrito não o que o senhor acha que como que a coisa deve acontecer, antes de qualquer coisa tem termos de referência, que foi estabelecido pelo o IBAMA, e a eles que nos referimos..." (Audiência pública realizada em São Sebastião, em dezembro de 2011).

O senhor não contestou, mas o fez no dia seguinte na Audiência Pública de Ilhabela onde falou:

"(...) ontem aconteceu uma outra coisa, ontem eu resolvi falar sobre ruído de São Sebastião, e fui desafiado por um técnico da consultoria a ler melhor o EIA-RIMA. Assim o fiz. O que eu que concluí, o que eu concluí, Lá estão de novo as famosas estimativas. Tem duas tabelinhas interessantes sobre o nível de ruído. Uma na fase de construção outra na fase de operação. A fase de construção ele diz lá, vai ser, e aí desculpe o técnico que foi dogmático e não foi o Antonio Lopes que o Tércio se queixa de vez em quando que eu sou dogmático. Mas esse cara foi dogmático e colocou lá que é tudo estimativa. Além disso eles não colocam que o ruído é diferente para as frequências sofre influência de frequência, por favor, porque eu já trabalhei nisso, já instalei geradores, já vi tá lá no Iguatemi em São Paulo que a gente fez. Vai ver o nível de ruído lá. Entendo muito desses assuntos. E também o ruído não se propaga que nem rádio, ele é uma propagação mecânica, portanto sofre influência dos ventos. O

nosso vento leste é extremamente famoso, forte, chega a 30 e poucos nós aqui no canal facilmente. Lá em São Sebastião também. Vocês vão ver onde vai parar o ruído do porto dentro da casa do pessoal na hora que bate o vento, e não tem nada de vento estudado, o estudo é superficial.” (Audiência pública realizada em Ilhabela, em dezembro de 2011).

O consultor ao responder foi vaiado, pois argumentou que o plenário poderia se posicionar “(...) vocês colocam a sua posição e vocês não precisam provar a sua posição. Vocês podem colocar a sua posição, que pode ser até uma posição de fé, a gente tem que aceitar e acatar, está certo? ”, mas que a consultoria seguia o Termo de Referência do IBAMA (documento que estabelece um roteiro para elaboração do EIA-RIMA) “(...) quem julga o nível de suficiência é o IBAMA (...)” e que os profissionais envolvidos no EIA-RIMA assinam como responsável técnico que acarreta, inclusive, em processos jurídicos se pertinente. Considerando assim que as informações que estavam no EIA-RIMA não são tratadas superficialmente como o senhor afirmava, mas que era usada a técnica e a melhor prática. Colocou ainda que os participantes deveriam ter a obrigação de conhecer o que é legislação para saber que a consultoria segue a lei, as normas exigidas pelo IBAMA para apresentação do EIA-RIMA. Tudo isso foi dito em meio a vaias da plenária, pois o consultor se mostrou bastante irritado com as colocações feitas.

No entanto, a plenária em Ilhabela, diferente do que ocorreu em São Sebastião desde o início vaiava os consultores e o empreendedor, interrompendo por várias vezes suas colocações prejudicando o andamento da Audiência Pública.

Outra colocação interessante do mesmo senhor, pouco antes de abordar o tema sobre ruído, foi em relação ao histórico de Ilhabela:

“(...) O que tá lá sobre a história de Ilhabela mostra que ninguém entende nem de turismo nem de Ilhabela. Lá diz que na década de 70 foram construídos os condomínios fechados de Ilhabela, é uma piada. Ilhabela na década de 60 tinha casinha, Ilhabela quando eu cheguei aqui na década de 70 tinha 4 mil habitantes, o que vocês escreveram lá.... Muito obrigado.” (Audiência pública realizada em Ilhabela, em dezembro de 2011).

A consultora respondeu:

"Sobre o histórico de Ilhabela, nós fizemos uma pesquisa em todos os documentos de Ilhabela de Caraguá e São Sebastião, e Ubatuba, na área que é considerada de influência direta ou empreendimento. Confesso que eu não me lembro de cabeça agora o que está escrito, vou verificar o que está escrito, se houver algum engano de nossa parte nós vamos corrigir se o IBAMA achar que isso vai fazer, vai ser relevante para análise de impacto e alterar alguma conclusão do projeto, tá?" (Audiência pública realizada em Ilhabela, em dezembro de 2011).

Nesse momento, o senhor demonstra, claramente, o que de fato ocorre em qualquer licenciamento ambiental: a exclusão dos atores sociais na elaboração do EIA-RIMA, já que se trata de uma experiência de alto risco para o empreendedor.

Isso mostra uma particularidade dos atores sociais envolvidos: a capacidade de articulação e grau de escolaridade, o que exige que o empreendedor não os subestime, tampouco se limite a respostas simples. Eles querem detalhes. Eles estudam o EIA, se preparam, questionam e debatem.

"Bom, essa história de que o IBAMA vai considerar ou não evidentemente um erro de história no relatório não influi numa análise ambiental. Mas eu quis dizer isso porque eu desconfio desse projeto, esse projeto não me atrai confiança. Ontem quando os se falou que era de 2600 empregos e alguém disse que o porto de Rotterdam tem 1200 a mais que isso nosso é uma estimativa. Esse projeto está cheio de estimativas, tudo são estimativas, coisas vagas e mal estudadas. Desculpe não é mal, mas não tão profundamente como agente quer. Vamos repetir esses estudos, vamos participar, eu te dou as informações. (Aplausos). Vamos respeitar a história dessa cidade de São Sebastião e tudo mais, vamos ter um pouco de respeito com essa população. A gente não pode, escrito num documento tão importante uma falha dessa, isso não pode, isso nos traz desconfiança. (...)"

Para Dietz e Stern (2008) quando as partes têm objetivos e preocupações diferentes, não é possível delegar e confiar as decisões ambientais a um corpo de técnicos e especialistas sob o risco de serem desconsideradas questões importantes e fundamentais para determinados grupos. As partes interessadas demandam por informações que devem ser decodificadas pela Ciência e adequadas para os diferentes públicos garantindo assim a efetividade da participação no processo decisório. Nesse sentido, o grau de envolvimento das pessoas não técnicas é questionado tanto entre os teóricos como pelos participantes, criando assim três campos diferentes: (1) Separação funcional de maneira analítica e deliberativa; (2) Limite de participação dos cidadãos na análise científica de acordo com sua expertise colaborativa; e (3) Não separação de dimensões científicas e políticas para enfatizar a negociação. Porém, todos os campos concordam que as decisões regulamentares não podem ser baseadas em conhecimento técnico, mas também precisam de um refinamento das partes interessadas e do envolvimento público.

Embora a Companhia Docas tenha feito um trabalho bastante participativo durante o processo, organizando reuniões para explicar o projeto e coletando comentários, uma estratégia interessante que permitiu antever os possíveis conflitos que de outra forma, só ocorreria no momento da Audiência Pública. Os conflitos foram inevitáveis, mas o fator surpresa foi menor, pois nenhum tema abordado pelos manifestantes era de desconhecimento ou pareceu surpreendente para o empreendedor ou para a consultoria, que se mostraram preparados para as respostas. Na realidade, é nas audiências públicas que o empreendedor assume os

compromissos legais diante da comunidade, pois é ele o responsável legal pelo cumprimento das futuras condicionantes das licenças ambientais a serem emitidas.

Vale ressaltar no caso estudado, a figura do então presidente da Companhia Docas, com grande preparo técnico e político, cuja trajetória profissional permitiu uma postura de respeito por parte dos diferentes atores sociais.

Uma questão interessante foi notar o acompanhamento da estratégia de licenciamento ambiental adotada pela CDSS de tentar antecipar os conflitos e fazer reuniões para apresentação do projeto também nas prefeituras, TRANSPETRO e com outros *stakeholders* (partes interessadas). Tal atuação foi elogiada por dois manifestantes:

“(...) a equipe da Cia Docas que também é de tirar o chapéu, Tércio parabéns, você fez o serviço direitinho, acho que os anos de secretaria de meio ambiente ensinaram muito para este rapaz, ele passou aí os últimos tempos frequentando por tudo que a sociedade, amigos associações entidades pra divulgar o Porto, fez isso muito bem, tem uma equipe muito boa (...)”

“(...) O trabalho que o Tércio vem desenvolvendo no porto é muito bom, a gente tem que aplaudir e essa proposta de aprovar um projeto, um plano e não apenas projetinhos executivos também é louvável (...)”

Outra manifestação chamou a atenção para a extinção do modo de vida caiçara, das pessoas nascidas no litoral que vivem da pesca, tanto com relação aos impactos sobre a fauna e flora, a geração de empregos, ou mesmo à qualidade de vida.

"Obrigada. Muito bom falar logo depois de uma caiçara, por que eu venho aqui representar essa espécie. Primeiramente eu gostaria de agradecer a presença de Ilhabela. Ilhabela está defendendo, hoje, São Sebastião. Se a gente for observar aqui, tem muito mais gente de Ilhabela que de São Sebastião. Em relação à frase da Camiseta, "desgraça", tem a ver com "não ter graça", não ser bonito, não ser belo. Isso não quer dizer que isso denigre o trabalhador, não se sinta atacado por isso. Hoje eu represento aqui, 733 espécies, 21 delas que só existem na baía do Araçá. Ouço seus lamentos. Ouço seus pedidos de socorro, mesmo trancada em meu quarto. E mesmo que alguns aí, digam que sou louco, já assumo que sou. Sou louca e apaixonada por todos os seres vivos. Em especial por um ser que também corre o risco de desaparecer: o caiçara. E agora, que me perdoem os que se definem caiçaras apenas por terem nascido aqui. Ser caiçara é um estilo de vida, é uma maneira de pensar e, por muitas vezes, é definido como vagabundo, preguiçoso e até mentiroso. Ora, ser vagabundo é não ter pressa para rastelar o quintal de manhã, quando se tem certeza que uma tribuzana se aproxima (depois eu digo o que é tribuzana). Ser preguiçoso é querer observar a natureza, as aves, o vento, o comedio e não ter pressa pra fazer aquela poda hoje por que se sabe que na próxima lua a poda vai ser muito mais eficiente. Ser mentiroso por acreditar o que lhe foi prometido e, é claro, quis contar alguma vantagem pra todo mundo, pois acreditou. Ser caiçara é uma opção de vida. É preferir andar descalço, pelo conforto de deixar os pés livres e a enorme alegria de pisar no chão, na areia, na lama, sem se importar o que vão dizer dele. Que está todo esculhambado, que não tem dinheiro nem pra comprar um chinelo. Pois isso pouco lhe importa. Esse é o caiçara: vagabundo, preguiçoso, mentiroso, mas cheio de fé. O medo de Nossa Senhora que se pela todo a relar. E agora minha pergunta que, talvez, não possa ser respondida nesse momento: será que o Governo do Estado e a prefeitura (prefeito da cidade não está mais, não é?) e os homens de poder, não poderiam se contentar em apenas em ampliar a área que já foi

danificada, fazendo lá ajustes de uma real sustentabilidade, transformando a baía do Araçá em um parque ecológico, gerando empregos criativos e modernos, mostrando ao mundo, sim, que podemos fazer diferente, onde “chic” seja andar de canoa e glamoroso, seja andar de bicicleta ao invés de repetir modelo de desenvolvimento que todo mundo aqui já está careca de saber que dá errado. E querem que eu acredite que aqui vai ser diferente. Depois é o caçara que é mentiroso (aplausos). Para encerrar uma frase de meu professor preferido na minha busca iogue: Professor Hemógenes. Um iogue cristão, 90 anos de vida, nunca se vendeu e nunca vendeu loga. Porque segundo ele, não é justo vender o que já é de todos. E a frase: entrega, confia, aceita e agradece. Tá difícil. Obrigada." (aplausos) (Audiência pública realizada em São Sebastião, em dezembro de 2011).

O mediador se resumiu a dizer: "Eu acho que a sua manifestação está muito bem redigida, mas não cabe resposta da mesa".

Caberia discutir, após essa manifestação, dois temas de extrema relevância e que não foram devidamente explorados: a hipótese de não realização do empreendimento – Artigo 5º da PNMA - e a interferência do mesmo sobre as comunidades tradicionais. Esses dois temas só foram salientados, posteriormente, no final da Audiência Pública de São Sebastião por outros dois manifestantes, um deles pesquisador do CEBIMAR-USP e o outro do Instituto Ilhabela Sustentável, quando o número de participantes já era muito menor.

4.2.4.3 Institucional: Sociedade Civil (Ministério Público) x Estado (IBAMA e CDSS)

Após análise do EIA-RIMA, das Audiências Públicas e após solicitar complementação de informações que foram atendidas pelo empreendedor, o IBAMA emitiu a Licença Prévia da ampliação do Porto de São Sebastião em 16/01/2014 (Licença Prévia nº 474/2013), com a seguinte descrição:

"Referente ao empreendimento denominado "Porto de São Sebastião: ampliação", proposto para ser implantado em São Paulo, município de São Sebastião. Estão inseridas no escopo desta licença as denominadas "Fase 1" e "Fase 2" do Projeto Integrado Porto-Cidade, as quais abrangem as seguintes estruturas gerais: Fase 1: Berços 3 e 4 de cais de múltiplo uso, berços 6 e 8 do píer de contêineres, portão de acesso interno com conexão ao contorno de São Sebastião, setor de autoridades, fase 1 e 2 do TECONVE e terminal de passageiros; Fase 2: complementação do GAt e serviços auxiliares, complementação do TGS, complementação do Terminal de Graneis Líquidos, fase 3 do TECONVE, complementação e adequação do viário de acesso aos berços 3 e 4, módulo 2 do terminal de off-shore e estruturação dos berços de off-shore. Também são abrangidos: Estação de tratamento de efluentes, Sistema de escoamento dutoviário de álcool e derivados - SEDA, Heliporto e Museu do mar. A carga prevista para ser operada será constituída por graneis líquidos, graneis sólidos, veículos, contêineres, etanol, carga viva, carga geral e carga de projeto."

Porém, o Ministério Público Federal e o Ministério Público do Estado de São Paulo ajuizaram uma Ação Civil Pública para Proteção do Meio Ambiente contra o IBAMA e a Companhia Docas de São Sebastião para tentar impedir o início das obras, com pedido liminar à Justiça Federal para suspensão de todo o procedimento de licenciamento ambiental até decisão final da ação. Isto é, até que se tenha uma conclusão segura sobre a viabilidade do empreendimento na região, e que seja anulada em definitivo a licença prévia concedida e que o IBAMA não emita outra sem que os estudos sejam complementados.

A equipe técnica do IBAMA respondeu aos questionamentos do Ministério Público por meio de ofício PAR. 001552/2014 COPAH/IBAMA de 17/04/2014 entendendo que não há motivo para suspensão da referida Licença Prévia, tampouco óbice para uma possível avaliação quanto à viabilidade ambiental, em relação ao licenciamento das próximas fases, a serem considerados após a apresentação e análise das complementações solicitadas aos estudos e solicita que o parecer seja encaminhado ao empreendedor para que as demandas sejam consideradas nas próximas etapas, incluindo a elaboração do Plano Básico Ambiental.

Foi organizado um abaixo assinado antes da realização das Audiências Públicas. Até janeiro de 2015, o documento contava com mais de cinco mil assinaturas. Também foram criados *fanpages* na rede social *facebook* e organizadas passeatas contra o empreendimento na Vila em Ilhabela e na rua da praia, Centro de São Sebastião (ANEXO G).

Em 24/02/2015 o site de notícias G1 publicou uma matéria em que a MPF entrou com recurso e garantiu a continuidade da anulação da LP.

4.3 DISCUSSÃO

Ao longo da análise da transcrição das Audiências Públicas percebe-se que as questões levantadas pelos manifestantes seguiram o procedimento e regras estabelecidas pelo IBAMA, e foram respondidas e comentadas pela Companhia Docas de São Sebastião ou pela consultoria contratada.

Observou-se que os embates evidenciados retratam uma segregação entre trabalhadores portuários de São Sebastião e representantes da sociedade civil de Ilhabela (ONGs e associação de classes), principalmente as relacionadas ao desenvolvimento do turismo. Tal fato confirma o verificado por Domingues (2000) que estudou a percepção dos moradores e turistas de São Sebastião e Ilhabela sobre o turismo e os recursos costeiros, e observou que Ilhabela, por sua condição socioeconômica privilegiada e suas necessidades básicas já atendidas, prioriza valores ambientais, enquanto que trabalhadores portuários de São Sebastião aceitam novos riscos ambientais se estes vierem acompanhados da promessa de vantagem econômica. Identifica-se, portanto, uma certa contradição, onde o proletariado se alia ao discurso de construção do porto, enquanto, por outro lado, os segmentos mais favorecidos são contra o empreendimento.

Segundo a classificação de Zhou e Laschefski (2010), os conflitos evidenciados durante as Audiências Públicas do projeto de ampliação do porto de São Sebastião podem ser definidos do tipo que chamam ambientais territoriais, pois foi verificada a sobreposição de reivindicações dos diferentes grupos e atores sociais, cada um deles com lógicas culturais distintas referentes ao Canal de São Sebastião e em especial, a baía do Araçá.

Este tipo de conflito, nos termos propostos pelos autores supracitados, ocorre “entre grupos hegemônicos da sociedade urbano-industrial-capitalista e os grupos chamados tradicionais” (p. 23). No contexto estudado, observa-se que o Turismo se posiciona como um grupo ligado à sociedade capitalista, preocupado em não ser prejudicado pela ampliação do Porto. A comunidade tradicional da baía do Araçá teve pouca representatividade durante as manifestações e foi apoiada diretamente pelo discurso daqueles ligados ao CEBIMAR-USP, enquanto que nas manifestações dos demais atores sociais o tema foi abordado de maneira secundária na defesa de interesses individuais.

Como colocam Zhouri e Laschefski (2010), “a sociedade urbano-industrial-capitalista é caracterizada por uma forte divisão de trabalho e pela individualização dos sujeitos sociais” (p. 23), enquanto que os chamados tradicionais “com suas características físicas, representam uma unidade que garante a produção e reprodução dos seus modos de vida, (...) numa forte identidade com o espaço onde se vive” (p. 23). Esse é o caso da comunidade tradicional que vive dos recursos naturais oriundos exclusivamente da baía do Araçá e que serão diretamente afetados pela construção do empreendimento. Isso significa o deslocamento ou a remoção desses grupos, considerando o impacto da construção da laje sobre a dinâmica ecológica defendida pela Universidade, ainda que o empreendedor defenda como ambientalmente viável.

Desta forma, os conflitos ambientais territoriais surgem, neste caso específico do projeto de ampliação do porto de São Sebastião, a partir da ideia de apropriação pelo empreendedor do território gerado pela comunidade tradicional cuja forma de uso depende em alto grau dos ritmos de regeneração natural daquele meio. “O território é entendido como patrimônio necessário para a produção e reprodução que garante a sobrevivência da comunidade como um todo” (ZHOURI E LASCHEFSKI, 2010 p. 25).

Embora a alternativa escolhida pelo Projeto de ampliação do Porto tenha sido estudada visando minimizar os impactos sobre a comunidade do Araçá, é possível inferir que haverá o deslocamento ou a remoção desse grupo, caso, após a construção do empreendimento, a alternativa construtiva se demonstre incapaz de garantir o seu modo de vida no local de origem, incluindo não apenas a perda daquela enseada, como também o que os autores chamam de o desmoronamento da memória e da identidade, neste caso, centrada na baía do Araçá.

Observa-se nos conflitos ambientais territoriais, como evidenciado no projeto de ampliação do porto de São Sebastião, a ocorrência de outras tipologias de conflitos como os espaciais e distributivos, considerando a possibilidade de deslocamento da comunidade da baía do Araçá.

Pela análise das Audiências Públicas também pode se verificar que o Estado, neste caso do projeto de ampliação do porto de São Sebastião, se coloca tanto no sentido clássico do Estado-nação que, ao mesmo tempo controla, organiza e planeja o território, como num sentido empresarial que usa o discurso de “chantagem da deslocalização”, isto é, pressionando para que cedam à demanda territorial desta

corporação, ao afirmar que o Canal de São Sebastião é o único local adequado para um porto pois já é um porto, considerando o esgotamento do Porto de Santos e a ausência de alternativas, já que seria necessário impactar outra área preservada para construção de um novo, como estudados em regiões do litoral sul.

Também se verifica a lógica urbana-industrial-capitalista que demanda para o empreendimento uma cidade construída, no caso, o Plano Integrado Porto Cidade (PIPC), considerando não haver na cidade de São Sebastião e do litoral norte de São Paulo, infraestrutura adequada para receber a instalação de um empreendimento tal como preconiza a proposta de ampliação da CDSS. Vale considerar que a lacuna gerada pelo gargalo do acesso de rodovias foi condicionante para cada uma das fases no projeto conceitual, pois do contrário, o mesmo seria inviável do ponto de vista logístico.

Deste modo, o projeto de ampliação do Porto de São Sebastião implica em impacto maior do que o de simplesmente avançar alguns metros quadrados edificadas sobre o mar, já que demandou um novo empreendimento caracterizado pela construção de novas rodovias, tornando-se assim um projeto de impacto regional. Embora a melhoria desta via de acesso atual seja recebida com agrado por muitos da região, já que este é um problema antigo e recorrente enfrentado pela comunidade, ela não exclui os conflitos de caráter social e ambiental associados ao licenciamento ambiental de empreendimentos deste porte.

Embora o Projeto de ampliação do Porto, afirme que “entre os moradores do entorno imediato do empreendimento (...), não haverá nenhuma desapropriação ou remoção de população será necessária” (CDSS, 2011 p. 8-11) essas comunidades serão afetadas pelo projeto da nova rodovia necessária para o porto. Durante as Audiências Públicas da Rodovia Contornos Caraguatatuba-São Sebastião, trecho sul, a maior preocupação das comunidades foi de esclarecer as dúvidas sobre o traçado escolhido para a construção da obra e quantas famílias seriam afetadas. O empreendedor - no caso, a DERSA que pertence, assim como a CDSS, à Secretaria Estadual de Logística e Transporte do Governo do Estado de São Paulo -, ao contrário de optar por um traçado sem intervenção nas comunidades existentes, optou por não afetar a área do Parque Estadual da Serra do Mar e impactar vários bairros entre eles os mais carentes do município de São Sebastião.

Sendo assim, como avaliam Zhouiri e Laschefski (2010) para os conflitos ambientais territoriais torna-se difícil estabelecer consensos, porque a luta dos

grupos não inseridos ou apenas parcialmente inseridos no sistema urbano-industrial-capitalista demanda o questionamento do modelo de desenvolvimento hegemônico, além de repensar o papel do Estado e do mercado como instituições reguladoras da sociedade moderna.

Embora a Universidade tenha, em sua manifestação, levantado a questão sobre o Desenvolvimento Sustentável como citado anteriormente, não é na realização da Audiência Pública, isto é, nesta arena, o local adequado nem tampouco com estes interlocutores, isto é, o empreendedor ou a consultoria ambiental contratada.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme formulado anteriormente, a hipótese inicial deste estudo foi de que as Audiências Públicas, contrariamente à sua concepção original estão longe de cumprirem seu papel de proporcionar aos diversos segmentos sociais que atuam naquele território, com suas diferentes lógicas culturais, a reivindicação do acesso aos recursos naturais para a manutenção de seu modo de vida, interferindo assim, no processo de tomada de decisão, e garantindo a sua sustentabilidade. Antes, cumprem apenas seu papel de item obrigatório de uma lista de procedimentos burocráticos existentes no processo administrativo de licenciamento ambiental.

A partir dos dados obtidos foi possível averiguar que embora as Audiências Públicas se configurem instrumentos democráticos, que se propõem ouvir as partes envolvidas, com seus anseios e preocupações, resultam apenas em um protocolo administrativo no processo de licenciamento ambiental, a serviço única e exclusivamente dos programas de desenvolvimento econômico em curso. Nesse sentido, se faz necessário repensar a instituição Audiência Pública, pois da forma como se evidencia, esta apenas legitima uma decisão que já tomada a priori.

Do contrário, cabe à sociedade civil organizada estar atenta e atuar de forma participativa, trazendo a si o protagonismo da história.

No presente estudo, observou-se que, para o caso do projeto de ampliação do porto de São Sebastião, os grupos em conflito se mostraram organizados, instruídos e capazes de se articular politicamente para impedir, até o presente momento, que o processo de licenciamento ambiental seja conduzido sem observadas e legitimadas suas demandas.

Há a considerar que por lei a participação pública no processo de decisão é consultiva e não deliberativa, ou seja, sempre caberá ao órgão ambiental considerá-la ou não na análise da avaliação de impacto ambiental.

A questão é que esse embate não favorece um diálogo que se proponha para o ganho mútuo, como deveria ocorrer na perspectiva da negociação de conflitos socioambientais, levando a sugerir que não há mecanismos suficientes para um consenso na Audiência Pública.

Embora a modernidade ecológica proponha a abertura de um diálogo, evitando assim o embate, com a justificativa de ganhos ambientais, há a

necessidade de reflexão se esse não faz parte de um discurso tendencioso e camuflado pela lógica do capital.

A participação pública e o licenciamento ambiental são importantes ferramentas, porém sozinhas não avançam na mudança do paradigma dominante.

Hoje, parte da ciência usa do discurso “limpo” de geração de novas tecnologias, de ecoeficiência, de energia limpa. Por outro lado, as empresas usam o discurso da geração da “economia verde”. Porém, tais pressupostos, que em um primeiro momento podem parecer seguir a lógica do paradigma emergente da sustentabilidade ambiental, na verdade, justificam e mantêm a lógica do sistema capitalista, e seguem a lógica do paradigma dominante. (SANTOS, 1998).

Os conflitos socioambientais que ocorrem durante o processo de licenciamento são resultados da dubiedade de interesses tanto da sociedade civil (que ora defende o turismo, ora defende as atividades portuárias), quanto do Estado, que visa o desenvolvimento econômico, fazendo uso das premissas do desenvolvimento sustentável quando lhe convém politicamente. Ao mesmo tempo em que cria leis ambientais visando controlar o uso dos recursos naturais e disciplinar o território, o Estado incentiva o desenvolvimento econômico, muitas vezes, ignorando a existência das políticas ambientais.

Abramovay (2012) defende que o desafio do século 21 é reunificar a ética e a economia, sociedade e natureza, pois desde o século 18 a sociedade se emancipa da natureza. Uma nova economia será o processo pelo qual ocorre essa dupla reunificação, reivindicada pela sociedade emancipada.

Wallerstein (2002), afirma que a incerteza faz com que o futuro seja aberto à criatividade, às possibilidades e assim a um mundo melhor. Porém, isto está condicionado ao fato de estarmos preparados para investir nossas energias morais na sua realização e lutar contra aqueles que, sob qualquer disfarce e com qualquer desculpa, preferem um mundo não igualitário e não democrático.

REFERÊNCIAS

ABRAMOVAY, R. Muito além da economia verde. São Paulo: Planeta Sustentável, 2012. 248 p.

AB´SABER, A.N. Bases conceituais e papel do conhecimento na previsão de impactos. In: AB´SABER, A.N.; MULLER-PLANTENBERG, C. (Org.). **Previsão de impactos: o estudo de impacto ambiental no Leste, Oeste e Sul. Experiências no Brasil, na Rússia e na Alemanha.** 2. ed. São Paulo: EDUSP, 2002. p. 27-51.

ACSELRAD, H.; MELLO, C.C.A; BEZERRA, G.N. **O que é justiça ambiental?** Rio de Janeiro: Garamond, 2008. 156 p.

AGÊNCIA NACIONAL DE PETRÓLEO. Royalties. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br/?pg=29391&m=&t1=&t2=&t3=&t4=&ar=&ps=&cachebust=1280451623995>>. Acesso em: 22 fev. 2015.

AGRA FILHO, S.S. Conflitos ambientais e instrumentos da política nacional de meio ambiente. **eGesta**, Santos-SP, v. 4, n. 2, p. 127-140, abr./jun. 2008.

_____. Os conflitos ambientais e os instrumentos da política nacional de meio ambiente. In: ZHOURI, A.; LASCHEFSKI, K. (Org.). **Desenvolvimento e conflitos ambientais.** Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010. p. 351-359.

ALMEIDA, J.R.; CAVALCANTI, Y.; MELLO, C.S. **Gestão ambiental: planejamento, avaliação, implantação, operação e verificação.** Rio de Janeiro: Thex Editora, 2000. 220 p.

ALMEIDA JUNIOR, A.R.; HOEFFEL, J.L.M.; QUEDA, O. **A propriedade rural como símbolo: representações sociais e impactos sobre o ambiente na Bacia do Rio Atibainha, SP.** São Paulo: Editora Hucitec, 2008. 155 p.

ALTÍSSIMO, S.P.; SANTI, A.M.M. Participação social no processo de licenciamento ambiental corretivo do distrito ferrífero de Itabira – CVRD. In: SEMINÁRIO NACIONAL MOVIMENTOS SOCIAIS, PARTICIPAÇÃO E DEMOCRACIA, 2., 2007, Florianópolis. **Anais...** Florianópolis: UFSC, 2007. p. 665-677.

AGUILAR, G.T. **Análise do tempo de tramitação de processos de licenciamento ambiental: estudo de casos de termelétricas no Estado de São Paulo.** 2008. 113 p. Dissertação (Mestrado em Ciências da Engenharia Ambiental) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

AMARAL, A.C.Z.; MIGOTTO, A.E.; TURRA, A.; SCHAEFFER-NOVELLI, Y. Araçá: biodiversidade, impactos e ameaças. **Biota Neotropica**. Campinas-SP, v. 10, n. 1, p. 219-264, jan./mar. 2010.

ANDRADE, J.C.S.; RIBEIRO, M.T.F.; GÓES, M.F.B.; VARGENS, E.C. Conflitos sócio-ambientais: análise da relação entre o complexo Costa do Sauípe e atores locais. In: ENCONTRO ANPPAS - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM AMBIENTE E SOCIEDADE, 1., 2002, Indaiatuba.

Anais... Disponível em:

<http://www.anppas.org.br/encontro_anual/encontro1/gt/dimensoes_socio_politicas/Jose%20Celio%20Silveira%20Andrade.pdf>. Acesso em: 28 out. 2012.

AQUINO, M.B. **Desenvolvimento sustentável em cidades de pequeno porte:**

Ilhabela, um estudo de caso. 2011. 118 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Construção) - Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011.

ATTANASIO, G.M.C. **Avaliação da obrigatoriedade do zoneamento ecológico-econômico, no contexto do licenciamento ambiental.** 2005. 181 p. Dissertação (Mestrado em Ciências da Engenharia Ambiental) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2005.

ATTANASIO JUNIOR, M.R.; ATTANASIO, G.M.C. Análise do princípio da precaução e suas implicações no Estudo de Impacto Ambiental. In: ENCONTRO ANPPAS - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM AMBIENTE E SOCIEDADE, 1., 2004, Indaiatuba. **Anais...** Disponível em:

<http://www.anppas.org.br/encontro_anual/encontro2/GT/GT09/grabriela.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2012.

AZEVEDO, V.G.; TEIXEIRA, L.R. Atores governamentais responsáveis pela gestão ambiental do litoral norte de São Paulo-SP, sob o enfoque do conceito escala. In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE OCEANOGRAFIA. OCEANOGRAFIA E POLÍTICAS PÚBLICAS, 5., 2011, Santos. **Anais...** Disponível em: <

<http://vsbo.io.usp.br/trabs/dc1d46963b30f57764c90d3f548358bcVenancio%20Guedes%20de%20Azevedo%201.pdf>>. Acesso em: 26 mar. 2013.

BANCO MUNDIAL. **Licenciamento ambiental de empreendimentos hidrelétricos no Brasil: uma contribuição para o debate.** v. 1: Relatório Síntese. Relatório Nº 40995-BR. 28 de março de 2008. Disponível em:

<<http://www.mme.gov.br/documents/10584/1139278/Anexos+T%C3%A9cnicos+%28PDF%29/2b3846e4-2a35-4e8f-82e9-31d6bca91944;jsessionid=F0198597D8CCABE80B0C020FE40E97A7.srv155>>. Acesso em: 15 dez/2012.

BERNARDELLI JUNIOR, J.M.; RUIZ, M.S.; GALLARDO, A.C.F. **Contribuição metodológica para a análise de conflitos socioambientais a partir do caso do trecho sul do Rodoanel, São Paulo.** Disponível em:

<<http://www.engema.org.br/XVIENGEMA/348.pdf>>. Acesso em: 15 dez. 2014.

BORTOLOSSI, H.J. **LPP:** Estatística das letras, palavras e períodos. 2009.

Disponível em: <<http://www.uff.br/cdme/lpp/lpp-html/lpp-e-br-file.html>> Acesso em: 26 fev. 2015.

BOYLE, A. Human rights and the environmental: where next? **The European Journal of International Law**, New York, v. 23, n. 3, p. 613-642, 2012.

BRAGA, B. **Introdução à engenharia ambiental:** o desafio do desenvolvimento sustentável. 2. ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2005. 318 p.

BRASIL. Leis, decretos, etc. **Lei nº 6.803 de 02 de julho de 1980**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6803.htm>. Acesso em: 26 mar. 2012.

_____. **Lei nº 6.938 de 31 de agosto de 1981**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm>. Acesso em: 26 mar. 2012.

_____. **Resolução CONAMA nº 01 de 23 de janeiro de 1986**. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res86/res0186.html>>. Acesso em: 26 mar. 2012.

_____. **Resolução CONAMA nº 09 de 03 de dezembro de 1987**. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res87/res0987.html>>. Acesso em: 26 mar. 2012.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm>. Acesso em: 26 mar. 2012.

_____. **Decreto Federal nº 99.274 de 06 de junho de 1990**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/d99274.htm>. Acesso em: 06 mar. 2012.

_____. **Resolução CONAMA nº 237 de 19 de dezembro de 1997**. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res97/res23797.html>>. Acesso em: 26 mar. 2012.

_____. **Portaria do Ministério do Meio Ambiente nº 424 de 26 de outubro de 2011**. Disponível em: <http://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Portaria/2011/p_mma_424_2011_regularizacaoambientalportosterminalportuarios.pdf>. Acesso em 29 jul. 2012.

_____. **Lei de Acesso a Informação, Lei Federal nº 12.527 de 18 de novembro de 2011**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12527.htm>. Acesso em 29 jul. 2012.

_____. **Lei Complementar nº 140 de 8 de dezembro de 2011**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp140.htm>. Acesso em: 29 jul. 2012.

BREDARIOL, C.S. **Conflito ambiental e negociação para uma política local de meio ambiente**. 2001. 276 p. Tese (Doutorado em Engenharia) – COPPE COORDENAÇÃO DE PROGRAMAS DE PÓS-GRADUAÇÃO DE ENGENHARIA, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001.

CABRAL, S.G. **Turismo receptivo para cruzeiristas em Ilhabela: estrutura e funcionamento das agências de turismo receptivo**. 2009. 126 p. Dissertação (Mestrado em Hospitalidade) – Universidade Anhembi Morumbi, São Paulo, 2009.

CAMARGO, M.E.; JACOBI, P.R. Jogos de papéis em diálogo com a educação ambiental: aprendendo a participar da gestão dos recursos hídricos na região

metropolitana de São Paulo. In: RIBEIRO, W.C. (Org.). **Rumo ao pensamento crítico socioambiental**. São Paulo: Annablumme, 2010. p. 309-328.

CARNEIRO, E.J. Política ambiental e a ideologia do desenvolvimento sustentável. In: ZHOURI, A.; LASCHEFSKI, K.; PEREIRA, D.B. (Org.). **A insustentável leveza da política ambiental: desenvolvimento e conflitos socioambientais**. Belo Horizonte: Autêntica, 2005. p. 65-88.

CAVALCANTI, C.; FURTADO, A. (Org.). **Desenvolvimento e natureza: estudos para uma sociedade sustentável**. São Paulo: Cortez; Recife, PE: Fundação Joaquim Nabuco, 1995. 429 p.

COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO - CDSS. **Estudo de impacto ambiental-Relatório de Impacto do Meio Ambiente: ampliação do Porto de São Sebastião**. São Sebastião: Consultoria CPEA, 2011.

CORTES, F.S. **Sistema viário de acesso ao litoral norte de São Paulo: planejamento integrado e incorporação da variável ambiental**. 1993. 177 p. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública. – FSP FACULDADE DE SAÚDE PÚBLICA, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1993.

COUTO, A.B. A atuação das grandes empreiteiras brasileiras na integração de infraestrutura na América do Sul. In: VERDUM, R. (Org.). **Financiamento e megaprojetos: uma interpretação da dinâmica regional sul-americana**. Brasília: Inesc, 2008. p. 79-88.

CRUZ, R.C. **Política de turismo e território**. São Paulo: Contexto, 2000. 167 p.

CUNHA, I. Conflito ambiental na costa de São Paulo: o plano diretor de São Sebastião. **Saúde e Sociedade**, São Paulo, v. 10, n. 1, p. 15-31, 2001.

_____. Conflito ambiental em águas costeiras: relação porto – cidade no Canal de São Sebastião. **Ambiente & Sociedade**, [online], v. 4, n. 2, p. 83-98, jul./dez. 2003.

CUNHA, I.; FREDDO, A.C.; BORGER, F.G. Estratégias socioambientais da Petrobras no litoral norte paulista: discutindo orientações para agregação de valor ambiental às operações. **eGesta**, Santos-SP, v. 6, n.1, p. 60-79, jan./mar. 2010.

DEPARTAMENTO RODOVIÁRIO S.A. Nova Tamoios. Disponível em: <<http://www.dersa.sp.gov.br/Empreendimentos/GrupoEmpreendimento.aspx?idGrupo=1>> Acesso em 15 de jan.2015.

DIEGUES, A.C.S. **Ecologia humana e planejamento em áreas costeiras**. 2. ed. São Paulo: USP, Núcleo de Apoio à Pesquisa sobre Populações Humanas em Áreas Úmidas Brasileiras, 2001. 225 p.

DIETZ, T.; STERN, P.C. (Ed.). **Public participation in environmental assessment and decision making**. Washington: The National Academic Press, 2008. 322 p.

DOMINGUES, V. **Turismo e recursos costeiros em São Sebastião e Ilhabela:** percepção de moradores e de turistas. 2000. 219 p. Dissertação (Mestrado em Relações Públicas, Propaganda e Turismo) - Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

DUPAS, G. (Org.). **Meio ambiente e crescimento econômico:** tensões estruturais. São Paulo: Editora UNESP, 2008. 298 p.

FARIA, I.D. **Compensação ambiental:** os fundamentos e as normas; a gestão e os conflitos. Brasília: Consultoria Legislativa do Senado Federal, 2008. 115 p.

FERREIRA, E.M.A.N. **Discursos sobre sustentabilidade nas redes sociais digitais:** uma análise no *Twitter*. 2014. 132 p. Dissertação (Mestrado em Ecologia Aplicada) - Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz", Universidade de São Paulo, Piracicaba, 2014.

FERREIRA, L.C. Conflitos sociais e uso de recursos naturais: breves comentários sobre modelos teóricos e linhas de pesquisa. **Política & Sociedade**, Florianópolis, SC, n. 7, p. 105-118, out. 2005.

FERREIRA, L.C.; FERREIRA, L.C. Limites ecossistêmicos: novos dilemas e desafios para o estado e para a sociedade. In: HOGAN, D.J.; VIEIRA, P.F. (Org.). **Dilemas socioambientais e desenvolvimento sustentável**. Campinas: Ed. da UNICAMP, 1992. p. 13-71.

FERRER, J.T.V.; JACOBI, P.R. **Política e gestão ambiental:** a audiência pública, uma nova fronteira no espaço cidadão: período de 1988 a 2001, resumo. In: MANTOVANI, W. (Org.). **Caminhos de uma ciência ambiental**. São Paulo: Annablume; FAPESP, 2005. p. 41-72.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2007**.

Disponível em:

<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/contagem2007/contagem_final/abelas1_1_20.pdf>. Acesso em: 22 maio 2012.

_____. **Censo 2010**. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 22 maio 2012.

KAKINANI, S.H. **A efetividade da informação na etapa pós-aprovação de empreendimentos hidrelétricos**. 2010. 156 p. Dissertação (Mestrado em Ciências da Engenharia Ambiental) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

LATOUR, B. **Políticas da natureza:** como fazer ciência na democracia. Bauru: EDUSC, 2004. 412 p.

LEFF, E. **Racionalidade ambiental:** a reapropriação social da natureza. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006. 555 p.

LEITE, J.R.M. **Dano ambiental: do individual ao coletivo extrapatrimonial**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2000. 343 p.

LEIS, H. Especificidades e desafios da interdisciplinaridade nas ciências humanas. In: PHILIPPI JR, A.; SILVA NETO, A.J. (Ed.). **Interdisciplinaridade em ciência, tecnologia e inovação**. Barueri: Manole, 2011. p.106-122.

LIMA, R.B. Da crítica ao modelo de desenvolvimento à gestão dos problemas ambientais. In: ENCONTRO ANPPAS ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM AMBIENTE E SOCIEDADE, 2., 2004, Indaiatuba. **Anais...** Disponível em: <http://www.anppas.org.br/encontro_anual/encontro2/GT/GT01/ricardo_lima.pdf>. Acesso em: 24 jan. 2014.

LIPOVETSKY, G. **A sociedade pós-moralista: o crepúsculo do dever e a ética indolor dos novos tempos democráticos**. Barueri: Manole, 2005. 258 p.

LITTLE, P. Ecologia política como etnografia: um guia teórico e metodológico. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, v. 12, n. 25, p. 85-103, jan./jun. 2006.

MACHADO, M.K. **Ações institucionais, participação e conflitos ambientais na sub-bacia hidrográfica do Ribeirão do Moinho, Nazaré Paulista – SP**. 2009. 214 p. Dissertação (Mestrado em Ecologia Aplicada) - Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz”, Universidade de São Paulo, Piracicaba, 2009.

MARTÍNEZ ALIER, J. **O ecologismo dos pobres: conflitos ambientais e linguagens de valoração**. São Paulo: Contexto, 2009. 379 p.

MILARÉ, E. & BENJAMIN, A.H. **Estudo prévio de impacto ambiental teoria, prática e legislação**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais: 1993. 245 p.

MILARÉ, E. Estudo de impacto ambiental no Brasil. In: AB´SABER, A.N. (Org.). **Previsão de impactos: o estudo de impacto ambiental no Leste, Oeste e Sul. Experiências no Brasil, na Rússia e na Alemanha**. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 2002. p. 51-59.

_____. **Direito do ambiente: doutrina, jurisprudência, glossário**. 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004. 1024 p.

MONTAÑO, M.; SOUZA, M.P. A viabilidade ambiental no licenciamento de empreendimentos perigosos no Estado de São Paulo. **Engenharia Sanitária e Ambiental**, Rio de Janeiro, v. 13, n. 4, p. 435-442, out./dez. 2008.

MÜLLER, A.C. **Hidrelétricas, meio ambiente e desenvolvimento**. São Paulo: Makron Books, 1995. 412 p.

MUNNO, C.M. **Análise do monitoramento pós estudo de impacto ambiental no Estado de São Paulo**. 2005. 153 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) - Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2005.

NASCIMENTO, D.T. **O papel dos conflitos socioambientais e de fenômenos climáticos extremos no fortalecimento da gestão ambiental municipal no Sul Catarinense**. 2010. 325 p. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável) - Centro de Desenvolvimento Sustentável, Universidade de Brasília, Brasília, 2010.

NICOLAI-HERNÁNDEZ, V.A.; CARVALHO, L.M. Controvérsias e conflitos socioambientais: possibilidades e limites para o trabalho docente. **Revista Interações**, Santarém, n. 4, p. 126-152, 2006.

PHILIPPI JUNIOR, A.; PELICIONI, M.C.F.; Educação ambiental e sustentabilidade. Barueri: Manole, 2005. 1004 p.

PRADO FILHO, J.F.; SOUZA, M.P. O licenciamento ambiental da mineração no quadrilátero ferrífero de Minas Gerais: uma análise da implementação de medidas de controle ambiental formuladas em EIAs/RIMAs. **Engenharia Sanitária e Ambiental**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 4, p. 343-349, out./dez. 2004.

RABINOVICI, A. **Organizações não governamentais e turismo sustentável: trilhando conceitos de participação e conflitos**. 2009. 327 p. Tese (Doutorado em Ambiente e Sociedade do Núcleo de Estudos e Pesquisas Ambientais) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2009.

ROCHA, E.; CANTO, J.L.; PEREIRA, P.C. Avaliação de impactos ambientais nos países do MERCOSUL. **Ambiente e Sociedade**, [online], v. 3, n. 2, p. 147-160, jul./dez. 2005.

SALT, H. Benestaristas e abolicionistas. **Revista Brasileira de Direito Animal**, Salvador, BA, v. 5, n. 6, p. 37-40, jan./jun. 2010.

SÁNCHEZ, L.E. Avaliação de impacto ambiental: conceitos e métodos. São Paulo: Oficina de Textos, 2008. 495 p.

SANTOS, B.S. Um discurso sobre as ciências na transição para uma ciência pós-moderna. **Estudos Avançados**, São Paulo, SP, v.2, n.2 p. 46-71, ago. 1998.

SANTOS, R.F. **Planejamento ambiental: teoria e prática**. São Paulo: Oficina de Textos, 2004. 184 p.

SANTOS, A.N. **Licenciamento ambiental no Brasil sob a perspectiva da modernização ecológica**. 226 p. Dissertação (Mestrado em Ciência Ambiental) - Programa de Pós Graduação em Ciência Ambiental (PROCAM), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

SÃO PAULO (Estado) Secretaria de Transportes. Departamento Hidroviário. **Estudo de viabilidade econômica do porto de São Sebastião**. São Paulo: Brasconsult, 1972.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria do Meio Ambiente. **Emissários submarinos: projeto, avaliação de impacto ambiental e monitoramento**. São Paulo, 2006. 240 p.

_____. Coordenadoria de Planejamento Ambiental. **Litoral Norte: metodologia para avaliação ambiental integrada de projetos**. São Paulo: Prime Engenharia, 2009. 183 p.

SETZER, J.; GOUVEIA, N. Princípio da precaução: da origem ética à sua aplicação prática. In: RIBEIRO, W.C. (Org.). **Rumo ao pensamento crítico socioambiental**. São Paulo: Annablumme, 2010. p. 35-54.

SILVA, M.R.F. **Ciência, natureza e sociedade: diálogo entre saberes**. São Paulo: Livraria da Física, 2010. 152 p.

SOUZA, A.N. Licenciamento Ambiental no Brasil sob a perspectiva da modernização ecológica. 2009. 226 p. Dissertação (Mestrado em Ciência Ambiental). CIÊNCIA AMBIENTAL.

SUMARES, D. M. S. **A Rede Natura 2000 na Ria de Aveiro: Projectos, Actores e Narrativas**. 394 p. Tese (Doutorado em Ciências e Engenharia do Ambiente) – Departamento de Ambiente e Ordenamento, Universidade de Aveiro, Aveiro-Portugal, 2013.

TEIXEIRA, L.R.; LEGASPE, L.B.C.; MILANELLI, J.C.C. Gestão integrada de grandes empreendimentos: o desafio do Litoral Norte do Estado de São Paulo. In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE OCEANOGRAFIA E POLÍTICAS PÚBLICAS, 5., 2011, Santos. **Anais...** Disponível em: <<http://www.vsbo.io.usp.br/trabs/171.pdf>>. Acesso em: 15 mar. 2012.

TEIXEIRA, E.C. **O papel das políticas públicas no desenvolvimento local e na transformação da realidade**. AATR-BA, 2002. Disponível em: <http://www.dhnet.org.br/dados/cursos/aatr2/a_pdf/03_aatr_pp_papel.pdf>. Acesso em: 28 maio 2012.

TEIXEIRA, L.P. **Megaprojetos no litoral norte paulista: o papel dos grandes empreendimentos de infraestrutura na transformação regional**. 2013. 274 p. Tese (Doutorado em Ambiente e Sociedade) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

VEIGA, J.E. **Sustentabilidade: a legitimação de um novo valor**. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2010. 160 p.

VIANA, E.C.; CARVALHO, R.M.M.A; OLIVEIRA, P.R.S.; VALVERDE, S.R.; SOARES, T.S. Análise técnico-jurídica do licenciamento ambiental e sua interface com a certificação ambiental. **Revista Árvore**, Viçosa, v. 27, n. 4, p. 587-595, 2003.

VIOLA, E.J.; LEIS, H.R.; SCHERER-WARREN, I.; GUIVANT, J.S.; VIEIRA, P.F.; KRISCHKE, P.J. **Meio ambiente, desenvolvimento e cidadania: desafios para as ciências sociais**. 3. ed. São Paulo: Cortez; Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2001. 220 p.

WAAL, F. **A era da empatia: lições da natureza para uma sociedade mais gentil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010. 389 p.

WALLERSTEIN, I. **O fim do mundo como o concebemos:** ciência social para o século XXI. Rio de Janeiro: Revan, 2002. 315 p.

ZHOURI, A.; LASCHEFSKI, K. Desenvolvimento e conflitos ambientais: um novo campo de investigação. In: _____. (Org.). **Desenvolvimento e conflitos ambientais.** Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010. p. 11-31.

ZHOURI, A.; LASCHEFSKI, K.; PEREIRA, D.B. Desenvolvimento, sustentabilidade e conflitos socioambientais. In: ZHOURI, A.; LASCHEFSKI, K.; PEREIRA, D.B. (Org.). **A insustentável leveza da política ambiental:** desenvolvimento e conflitos socioambientais. Belo Horizonte: Autêntica, 2005. p. 11-26.

ANEXOS

Anexo A

PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

Você está convidado a participar das Audiências Públicas sobre a proposta de ampliação do Porto de São Sebastião, que ocorrerão:

Em São Sebastião

Dia 7 de **dezembro** de 2011,
a partir das **18h30min**
No **Ginásio** Poliesportivo 'Neno'
do **TEBAR Praia Clube**,
Praça Almirante Barroso, 2, Centro
(entrada pela Rua Auta Pinder)

Em Ilhabela

Dia 8 de **dezembro** de 2011,
a partir das **18h30min**
No Centro de Convenções
do **Ilha Flat Hotel**
Av. Princesa Isabel, 747, Perequê

Este folheto foi feito para que você conheça algumas informações muito importantes sobre esse projeto e como serão as Audiências Públicas.

Mas, afinal, o que são Audiências Públicas?

A Audiência Pública é uma forma de ouvir informações e opiniões da população sobre temas que interfiram em sua realidade, seu modo de vida e meio ambiente.

No caso das Audiências Públicas sobre o Projeto de Ampliação do Porto de São Sebastião, representam uma importante etapa do processo de licenciamento ambiental. Nelas serão apresentadas:

- Informações atualizadas sobre o projeto;
- Um resumo dos Estudos de Impacto Ambiental (EIA) já realizados na região;
- As conclusões dos estudos apresentadas no Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), documento contendo a síntese dos estudos, com uma linguagem menos técnica, mais geral.

Essas Audiências Públicas serão muito importantes, pois os participantes poderão apresentar suas dúvidas, sugestões, questionamentos, pedidos de esclarecimentos e expectativas sobre o empreendimento. Quem promove as audiências é o IBAMA, que avaliará os questionamentos apresentados para dar seu parecer a respeito da obra. Técnicos da CPEA, responsável pelo EIA-RIMA, e da Companhia Docas de São Sebastião, que é a autoridade responsável pelo projeto, estarão presentes para esclarecer dúvidas sobre o empreendimento e os estudos feitos.

SECRETARIA DE LOGÍSTICA
E TRANSPORTES

Estudos e mais estudos

O Projeto de Ampliação do Porto de São Sebastião começou a ser pensado na década de 80. Hoje, é considerado uma solução logística e ambiental que irá atender a uma demanda crescente por portos no Brasil, das regiões sul e sudeste, incluindo o Vale do Paraíba e Campinas. Além disso, será também uma base operacional relacionada a novos campos petrolíferos que foram descobertos.

Não haverá aterros

Depois de diversas alternativas e estudos, chegou-se à melhor opção (ver figura abaixo), considerando mudanças importantes que diminuirão impactos ambientais, como a construção de laje de concreto apoiada em estacas também de concreto (pilotis), a preservação do mangue da Baía do Araçá, manutenção das praias e planícies de maré.

Acessos rodoviários simultâneos com o crescimento do Porto

Uma importante característica é que a ampliação do porto será feita em **etapas**, mediante demandas reais. Além disso, a maioria destas etapas só poderá ser feita com a conclusão de um contorno rodoviário de Caraguatatuba a São Sebastião e com a duplicação da Tamoios, obras que estão sendo estudadas e planejadas. Dessa maneira, busca-se minimizar o impacto do aumento de caminhões e veículos na região devido à ampliação do porto de São Sebastião: com o contorno, os caminhões pesados e o tráfego de passagem não mais circularão pelo centro da cidade.

Mapa do projeto de ampliação do Porto de São Sebastião

A ampliação do porto será realizada em etapas

Conheça melhor quais são essas etapas e o que será feito em cada uma delas:

Exemplos de Impactos Positivos e Medidas Mitigadoras

Impacto	Descrição	Avaliação	Medidas mitigadoras
Criação de condições propícias ao estabelecimento de manguezal	O fundo da Baía do Araçá será ainda mais abrigado, com mais sedimentação e ampliação da planície de maré existente. O ambiente favorecerá o estabelecimento de plantas de mangue.	Impacto positivo: aumentará o manguezal na Baía do Araçá.	Monitoramento dos manguezais para direcionar ações posteriores, de acordo com o Programa de Conservação dos Manguezais.
Geração de empregos e renda	Demandas por mão-de-obra direta e indireta para as obras de ampliação do porto.	Impacto positivo de caráter temporário na fase de obras e permanente na fase de operação, com grande magnitude e alta relevância.	Para garantir a efetiva contratação de trabalhadores locais, é proposto um Programa de Contratação e Formação de Mão-de-Obra.
Ativação da atividade econômica	Aquecimento da economia devido ao surgimento de oportunidades para realização de novos negócios e serviços.		O empreendedor deverá garantir, contratualmente, a priorização da contratação de empresas e outros prestadores de serviços locais.
Aumento das receitas fiscais	Aumento da arrecadação de impostos, implicando na melhoria das finanças públicas.		Não se aplicam medidas mitigadoras.

Exemplos de Impactos Negativos e Medidas Mitigadoras

Impacto	Descrição	Medidas mitigadoras
Interferências na Baía do Araçá	Mudanças das características físicas, químicas e de movimentação das águas na Baía do Araçá. Alteração nos locais de sedimentação e descaracterização de ambientes aquáticos.	Controle da geração e da destinação de resíduos sólidos e efluentes oriundos do porto. Monitoramento da qualidade das águas. Restringir a amplitude do impacto ambiental pelo controle e criação de áreas de proteção e manutenção das já existentes.
Perturbação e afugentamento da fauna aquática	Ruídos e vibrações afugentando espécies aquáticas sensíveis.	Manutenção e operação correta das máquinas e das embarcações, minimizando ruídos.
Aumento do tráfego de caminhões e atração de população e suas consequências	Alteração no sistema viário e atração da população em busca de trabalho.	Construção da via de contorno de Caraguatatuba a São Sebastião e outras melhorias viárias. Priorização da mão-de-obra local.
Alteração da paisagem	Mudanças na paisagem devido às novas estruturas do porto.	Promover integração entre as atividades urbanas e as atividades portuárias.

Os Estudos de Impacto Ambiental (EIA) que foram realizados e são apresentados no RIMA abordam os impactos que poderão acontecer caso a ampliação seja feita. Para cada impacto estão previstos Programas de Compensação e Mitigação. Acima, foram citados alguns, mas lembre-se de ler o RIMA com dedicação, pois nele você poderá encontrar mais informações. Um exemplar do RIMA pode ser consultado nos seguintes locais: [Prefeitura Municipal de São Sebastião](#) - Rua Sebastião Silvestre Neves, 214, Centro; [Prefeitura Municipal de Ilhabela](#) - Rua Prefeito Mariano Procópio de Araújo Carvalho, 86, Perequê; [Prefeitura Municipal de Caraguatatuba](#) - Rua Luiz de Passos Jr., 50 e [Prefeitura Municipal de Ubatuba](#) - Av. Dona Maria Alves, 865, Centro. O RIMA também pode ser baixado pela internet no endereço: www.portodesaosebastiao.com.br

Gostaríamos de convidá-lo para uma reflexão: pense em sugestões, reflita sobre quais são suas expectativas com a ampliação do porto, pense se você deseja algum esclarecimento adicional para apresentar nas Audiências Públicas. Organize-se, leve suas idéias, perguntas e sugestões por escrito: assim você terá mais possibilidade de participar das audiências e contribuir para o projeto.

A idéia é realmente aprofundar o debate de maneira organizada e fazer com que as pessoas sejam ouvidas e entendidas em suas necessidades.

Não deixe de ir às Audiências Públicas!

Anexo C

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE
E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

REGULAMENTO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) DO EMPREENDIMENTO "AMPLIAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO"

Data: 7 de dezembro de 2011 Horário: 18h30min - Local: Ginásio Poliesportivo "Álvaro Sebastião de Moura (Neno)" do TEBAR Praia Clube, Praça Almirante Barroso, 2 - Centro - São Sebastião - SP

Art. 1º - O presente Regulamento trata dos procedimentos a serem adotados na Audiência Pública, para discussão do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e do Relatório de Impacto Ambiental - RIMA, relativo ao empreendimento denominado "Ampliação do Porto de São Sebastião", proposto para ser implantado no município de São Sebastião/SP, que encontra-se em processo de licenciamento ambiental no IBAMA.

Art. 2º - Os presentes à Audiência Pública deverão assinar a Lista de Presença.

Art. 3º - A Audiência será constituída por uma Mesa Diretora e um Plenário.

Art. 4º - A Mesa Diretora será composta pelo Presidente, pelo Secretário Executivo, pelo representante do Órgão Estadual de Meio Ambiente (se assim o desejar), pelo representante do empreendedor, pelo representante da empresa responsável pelo estudo ambiental e por autoridades federais, estaduais e municipais convidadas pelo IBAMA e presentes na Audiência, a critério do Presidente da Mesa.

§ 1º A Audiência será presidida e secretariada pelo IBAMA, que mediará os debates.

§ 2º Caberá ao Secretário Executivo a coordenação do registro dos participantes da audiência pública, em lista de presença, constando nome, número do documento de identidade, telefone e Instituição que representa, assim como o recebimento e numeração das fichas de questionamento.

§ 2º A preparação da ata da Audiência Pública será de responsabilidade do IBAMA.

Art. 5º - Todos os documentos apresentados à Mesa Diretora serão recebidos e juntados ao processo administrativo de licenciamento ambiental do empreendimento, devendo ser citados no decorrer da Audiência Pública.

Art. 6º - A Audiência terá início com a abertura oficial, seguida de pronunciamento do Presidente da Mesa Diretora, acerca dos objetivos da mesma e da sequência dos trabalhos a serem desenvolvidos, informando aos participantes sobre os procedimentos constantes deste Regulamento, a serem rigorosamente seguidos.

Parágrafo Único - A critério do Presidente, será dada a palavra aos demais componentes da mesa que quiserem dela fazer uso.

Art. 7º - O IBAMA apresentará o estado do processo de licenciamento em 10 (dez) minutos. Na sequência será realizada apresentação pelo empreendedor sobre o empreendimento e seus objetivos, com duração máxima de 30 (trinta) minutos.

Art. 8º - O responsável pela equipe técnica responsável pela elaboração do EIA/RIMA terá o prazo de 45 (quarenta e cinco) minutos para realizar exposição técnica sobre os estudos desenvolvidos, que deverá ser em linguagem clara e objetiva.

Art. 9º - Será concedido um intervalo de 15 (quinze) minutos para elaboração dos questionamentos e inscrição dos debatedores, podendo ser prorrogado, caso seja necessário, e com a devida permissão do Presidente da Mesa.

Parágrafo Único – As inscrições ao debate serão feitas por escrito, a partir do preenchimento do formulário próprio, a ser distribuído aos presentes durante o intervalo.

Art. 10 - Para a etapa dos debates, a mesa terá sua composição simplificada. Será composta apenas pelo Presidente, pelo Secretário, pelos representantes do empreendedor e da empresa responsável pelos estudos.

Art. 11 - O Presidente abrirá os debates, obedecendo rigorosamente à ordem dos formulários chegados à mesa, que serão numerados pelo Secretário no ato do recebimento, podendo os questionamentos serem feitos em bloco, a critério da mesa.

§ 1º O Presidente deverá conduzir os debates com firmeza, não permitindo apartes ou manifestações extemporâneas de qualquer natureza.

§ 2º Os esclarecimentos e/ou respostas deverão ter a duração máxima de 03 (três) minutos, tempo eventualmente prorrogável a critério do Presidente.

§ 3º O participante inscrito poderá, se for o caso, solicitar esclarecimentos adicionais, através de manifestação oral, no tempo de 3 (três) minutos, eventualmente prorrogável a critério do Presidente da mesa.

§ 4º Os esclarecimentos adicionais solicitados deverão ter a duração máxima de 3 (três) minutos, eventualmente prorrogável a critério do Presidente da mesa.

§ 5º O participante inscrito não poderá ceder o seu tempo para somar ou transferir para outro.

§ 6º Os questionamentos ou eventuais esclarecimentos que não forem possíveis de serem atendidos, terão um prazo de 15 (quinze) dias para serem enviados ao IBAMA, que providenciará o respectivo encaminhamento aos responsáveis pela resposta.

§ 7º Os questionamentos tratados neste artigo poderão ser feitos por escrito ou oralmente, neste caso, a palavra deverá ser solicitada no formulário de questionamento, devendo esta também ser registrada do formulário por escrito para que conste no processo administrativo de licenciamento.

Art. 12 - Posteriormente à realização da Audiência Pública, será lavrada a correspondente Ata, que deverá ser assinada pelo responsável por sua elaboração, pelo Presidente da Mesa, pelo Secretário, pelo representante do empreendedor, pelo representante da empresa responsável pelos estudos e pelas autoridades participantes, se assim o desejarem, passando a ser parte integrante do processo administrativo correspondente, juntamente com os demais documentos pertinentes.

Art. 13 - O encerramento da Audiência Pública será realizado pelo Presidente da Mesa Diretora.

§ 1º Todos os documentos entregues por ocasião da Audiência Pública serão anexados ao processo.

§ 2º A Audiência Pública será gravada e filmada, os respectivos CDs serão anexados ao processo administrativo de licenciamento ambiental do empreendimento, em curso no IBAMA.

Art. 14 - Por um prazo de 15 (quinze) dias úteis, a contar da data da realização da Audiência Pública, o IBAMA receberá questionamentos, comentários, manifestações e sugestões que serão anexados ao respectivo processo administrativo de licenciamento do empreendimento, em análise no IBAMA.

Art. 15 - Caberá ao Presidente da Mesa Diretora a decisão e o encaminhamento dos casos omissos neste regulamento.

Anexo D

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA – E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL – RIMA – DO EMPREENDIMENTO DENOMINADO “AMPLIAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO”

Data/Horário: 7 de dezembro de 2011 - 18h30min
 Local: Ginásio Poliesportivo “Álvares Sebastião de Moura (Neno)” do TEBAR
 Praia Clube, Praça Almirante Berroni, 2 - Centro - São Sebastião - SP

Serviço Público Federal
 MMA - IBAMA

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME Julio Serpa - Diretor colonia

ENTIDADE Colônia de pescadores

ENDEREÇO/TELEFONE Martins do Val 74 - São Francisco
S. Sebastião 386280/82

ÓRGÃO/ENTIDADE (nome completo) colônia de pescadores “Almirante Berroni”

Perguntas: (x) Escrita () Oral

PERGUNTAS E SUGESTÕES ACERCA DO EMPREENDIMENTO E ESTUDO

Infelizmente nos pescadores não temos como acreditar nos medidas mitigatórios apresentados, uma vez que a onas estamos sendo alvo de chacota perante a sociedade visto que nunca somos levados a sério e tão pouco se preocupam em cumprir com compensações propostas e prometidas. Prova disto é que estamos sem os compensações do projeto marelhão, pois muitos outros que se passaram ao longo dos anos. diante da aparente insignificância da nossa classe como podemos acreditar nos origens sociais apresentados?

Ordem para resposta 64

Anexo E

Audiência Pública de São Sebastião

1	porto	474
2	são	399
3	sebastião	194
4	projeto	169
5	região	120
6	ambiental	115
7	questão	108
8	importante	98
9	impacto	95
10	ibama	94
11	turismo	85
12	atividade	72
13	portuária	72
14	cidade	70
15	contorno	70
16	carga	67
17	fase	65
18	estudo	64
19	processo	64
20	litoral	62
21	impactos	61
22	ampliação	60
23	container	60
24	araçá	59
25	meio	59
26	áreas	54
27	licença	54
28	obra	54
29	mundo	52
30	empreendimento	50
31	desenvolvimento	49
32	estrada	49
33	ambiente	48
34	favor	48
35	norte	48
36	licenciamento	47
37	estado	44
38	trabalho	44
39	audiência	43
40	emprego	43
41	estudos	43
42	caminhão	40
43	eia-rima	40
44	santos	40
45	ilhabela	39

46	caminhões	38
47	operação	38
48	pública	38
49	crescimento	37
50	serra	37
51	empregos	36
52	portos	36
53	terminal	36
54	mão	35
55	tamoios	35
56	conservação	34
57	governo	34
58	população	34
59	água	33
60	containers	33
61	plano	33
62	mar	32
63	atividades	31
64	município	31
65	navio	31
66	navios	31
67	acesso	30
68	aumento	30
69	logística	30
70	brasil	29
71	qualidade	29
72	risco	29
73	transporte	29
74	canal	28
75	portuário	28
76	público	28
77	tráfego	28
78	ambientais	27
79	balsa	27
80	caraguá	27
81	construção	27
82	influência	27
83	capacidade	24
84	econômico	24
85	enseada	24
86	movimentação	24
87	parque	24
88	poder	24
89	resíduos	24
90	sul	24
91	berço	23
92	cargas	23
93	país	23

94	berços	22
95	documento	22
96	política	22
97	caçara	21
98	colocar	21
99	comunidade	21
100	oportunidade	21

Audiência Pública de Ilhabela

1	porto	524
2	são	408
3	sebastião	213
4	turismo	178
5	ilhabela	160
6	ambiental	128
7	região	114
8	impacto	113
9	ibama	112
10	importante	88
11	estudo	84
12	audiência	76
13	litoral	70
14	carga	68
15	licenciamento	68
16	ampliação	63
17	cidade	63
18	impactos	63
19	ilha	61
20	meio	60
21	ambiente	59
22	canal	59
23	quer	59
24	obra	56
25	problema	56
26	tempo	55
27	plano	54
28	mesmo	53
29	água	52
30	forma	52
31	operação	52
32	pouco	52
33	trabalho	51
34	araçá	50
35	maior	50
36	navios	50
37	empreendimento	49
38	atividade	48

39	empregos	48
40	portuária	48
41	pública	48
42	navio	45
43	santos	44
44	governo	42
45	balsa	41
46	bela	41
47	gostaria	41
48	transporte	40
49	falando	39
50	mangue	39
51	demanda	37
52	desenvolvimento	37
53	discutir	37
54	ninguém	36
55	obras	36
56	prefeito	36
57	primeiro	36
58	mão	35
59	nada	35
60	ponto	35
61	população	35
62	avaliação	34
63	município	34
64	preocupação	34
65	qualidade	34
66	qualquer	34
67	vida	34
68	direito	33
69	inclusive	33
70	outras	33
71	portos	33
72	docas	32
73	favor	32
74	licença	32
75	realmente	32
76	nem	31
77	obviamente	31
78	pier	31
79	programa	31
80	tanto	31
81	acesso	30
82	aumento	30
83	brasil	30
84	enfim	30
85	fica	30
86	menos	30

87	mil	30
88	praia	30
89	respeito	30
90	ambientais	29
91	colocou	29
92	container	29
93	desde	29
94	embarcações	29
95	encontra	29
96	estudos	29
97	gestão	29
98	laje	28
99	eia-rima	28
100	segurança	28

Anexo F

MMA - IBAMA
Documento:
02001.002603/2012-11

Data: 18/09/12

URGENTE

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS- IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental – DILIC

MEMO Nº 738/2012 – DILIC/IBAMA

Brasília, 18 de setembro 2012.

À: Auditora Chefe Substituta

ASSUNTO: Memo nº 275/2012 – SIC/COUVI/AUDIT

1. Em atendimento ao Memorando supracitado, informo que se encontram disponíveis no SISLIC as atas das audiências públicas referentes à ampliação do Porto de São Sebastião, realizadas nos municípios de São Sebastião/SP e Ilhabela/SP, nos dias 07 e 08 de dezembro de 2011. Informo que as gravações das audiências estão disponíveis na Sede deste Instituto para consulta.

Atenciosamente,

GISELA DAMM FORATTINI
DIRETORA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

Anexo G

18/09/12 e-SIC - Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão

Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão

OM ERICKA MARTINS DE MATOS - terça-feira 18/09/2012 SARR X

[Registrar Pedido](#) | [Consultar Pedido](#) | [Consultar Recurso](#) | [Dados Cadastrais](#) | [Home](#)

Relatório - Detalhe do Pedido

Dados do Pedido

Protocolo	02680001177201299
Solicitante	ERICKA MARTINS DE MATOS
Data de abertura	27/08/2012
Órgão Superior Destinatário	MMA - Ministério do Meio Ambiente
Órgão Vinculado Destinatário	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA
Prazo de atendimento	17/09/2012
Situação	Respondido
Status da Situação	Disponível no site do órgão/entidade
Forma de recebimento da resposta	Correspondência física (com custo)
Descrição	Cópia das atas e vídeos das audiências públicas do processo de licenciamento ambiental do projeto de ampliação do porto de São Sebastião, realizadas nos municípios de São Sebastião e Itabela, nos dias 07 e 08 de dezembro de 2011, respectivamente. Os materiais disponibilizados serão utilizados para fins acadêmicos como objeto de pesquisa da minha dissertação de mestrado intitulada "Os conflitos socioambientais do processo de licenciamento da ampliação do porto de São Sebastião-SP" sob orientação da Dra. Maria Eliza de Paula Eduardo Garavito, dentro da linha de pesquisa em Ambiente e Sociedade do Programa de Pós-graduação em Ecologia Aplicada Interunidades CENA/ESALQ-USP.

Anexos

Ofício ESALQ-USP_ErickaMMatos.pdf
 formulário_sic_pessoa_fisica_ErickaMMatos_USP-ESALQ.pdf

Dados da Resposta

Data de resposta	18/09/2012
Tipo de resposta	Disponível no site do órgão/entidade
Resposta	Prazada Sra. Ericka,

Temos a esclarecer que recebemos o retorno do seu pedido de informação via MEMO nº718/2012-CLUC/IBAMA, datado de 18/09/2012, assinado pela Diretora de Licenciamento Ambiental, Sra. Gisela Darin Fortini. Segue em anexo o referido documento.

Atenciosamente,

SIC - Serviço de Informação ao Cidadão do Ibama

SCEN - Setor de Clubes Esportivos Norte - Trecho 02 Ed. Sede do Ibama Bloco: I CEP: 70.818-000 - Brasília - DF

Classificação do Pedido

Categoria do pedido	Meio ambiente
Subcategoria do pedido	Cidadania ambiental
Número de perguntas	1

Anexos

10074-12-memo nº718-2012-cluc-ibama.pdf

Histórico do Pedido

Data do evento	Descrição do evento	Responsável
27/08/2012	Pedido Registrado para o Órgão Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA	SOLICITANTE
27/08/2012	Pedido em Atendimento	MMA - Ministério do Meio Ambiente/Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA
18/09/2012	Pedido Respondido	MMA - Ministério do Meio Ambiente/Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA

Voltar

A LUTA AINDA NÃO ACABOU!

II MANIFESTO CONTRA O PORTO

Você AINDA gosta muito de sua cidade, certo?

Pois ainda dá tempo de FAZER ALGO por ela.

“O projeto de ampliação do porto de São Sebastião é devastador e a maior parte de seus impactos são irreversíveis.”

Compareça em frente a Capitania dos Portos
(rua da praia de São Sebastião)

Sábado, 28/04 as 17:00hs

- Imagine 16 navios e 10mil carretas por dia convivendo ao seu lado.
- Você sabia que não existe cidade com um grande porto que não haja crescimento desordenado da população, causando aumento na criminalidade, prostituição e tráfico de drogas?
- Você sabia que GRANDE parte dos empregos criados com a ampliação, serão preenchidas por mão de obra especializada que acabará vindo de fora de sua cidade e com está obra, a ATUAL fonte de renda de todo o litoral (O TURISMO) estará ameaçada, causando ainda mais desemprego para a mão de obra não especializada?

ESTE MOVIMENTO NÃO É FILIADO A NENHUM PARTIDO POLÍTICO