

A EDUCAÇÃO AMBIENTAL PORTUÁRIA: A RELAÇÃO ENTRE OS PORTOS E O MEIO AMBIENTE

Adriano Marques¹

Fernando Brito de Almeida Mendonça¹

Emília Almeida Lenzi¹

Gabriel Dias de Albuquerque¹

Gilmar Wanzeller Siqueira²

EIXO TEMÁTICO: Educação Ambiental

RESUMO

Essa pesquisa foi realizada no intuito de compreender a aplicabilidade da Educação Ambiental nas regiões portuárias, pois trata-se de uma sociedade de economia mista, que se relaciona com investimentos públicos e privados. Foi utilizado como base documental, relatórios do Projeto de Educação Ambiental em terminais portuários, bem como, experiências oriundas da observância dos diálogos para a implantação de projetos de caráter ambiental. Entendendo a importância de se pensar a Educação Ambiental para além dos muros das instituições de ensino superior, uma vez que a Educação, para além do processo ensino-aprendizagem, impregna nosso cotidiano. Finalmente conclui-se que as melhorias inovadoras e sustentáveis envolvendo as práticas de Educação Ambiental e a atividade portuária demandarão modificações em diferentes âmbitos que não podem ser superficiais. Os passivos ambientais devem ser superados o mais rápido possível, já que o papel dos portos no novo modelo portuário nacional, um ambiente de extrema competição, exige velocidade na tomada de decisões e implementação de soluções, bem como uma nova postura ambiental.

Palavras Chave: Educação Ambiental; Meio Ambiente Portuário; Regiões Portuárias.

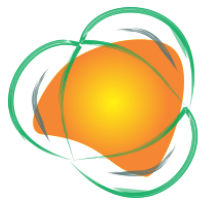
INTRODUÇÃO

A Diretoria de Portos e Costas (DPC) possui como uma de suas atribuições a prevenção da poluição por parte das embarcações, plataformas e suas instalações de apoio, e áreas portuárias. Essa prevenção é realizada através de homologações, vistorias, inspeções e auditorias em diversos tipos de instalações.

Entre os setores empresariais que vêm se destacando na aplicação da Educação Ambiental (EA) nesses últimos anos, sobretudo no Brasil, aparece o setor conhecido como “área portuária”, representado pelas Companhias Docas (do Ceará, da Bahia, do Pará, do Espírito Santo, do Rio Grande do Norte, do Rio de Janeiro e de São Paulo) (RODRIGUES, et al., 2013). Ainda para esses autores, estas empresas são de economia mista e têm como

¹ Curso de Bacharel em Ciências Náutica do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA) -

² Prof. Dr. no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar e no Curso de Pós-Graduação em Ciências e Meio Ambiente do Instituto de Ciências Exatas e Naturais da Universidade Federal do Pará/CIABA/PPGCMA/ICEN/UFPA. gilmar@ufpa.br



acionista majoritário o governo federal, além de ter a função de explorar e organizar os portos. Segundo dados da ANTAQ, (2012), essas empresas formam um sistema responsável pela movimentação de aproximadamente 35% de toda carga que circula nos portos brasileiros, além de 69,77% de soja, 81,19% de milho, 99,78% de açúcar e 85,5% de contêineres.

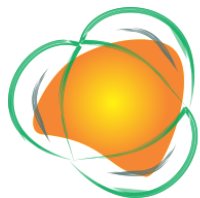
Segundo KITZMANN, (2009), o setor portuário tem se caracterizado como um dos fatores de maior impacto na zona costeira brasileira. O processo de revitalização desencadeado pela Lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630/93) provocou um aumento crescente nas operações e na expansão dos portos já estabelecidos, além da construção de novas unidades em áreas ainda não ocupadas.

Segundo o Plano de Ação Federal para a Zona Costeira do Brasil – PAF (CIRM, 2005), dentre os vetores de pressão antrópica com possibilidade de causar maiores impactos regionais está o adensamento das redes logísticas, principalmente nas áreas vizinhas aos principais portos nordestinos, processo associado à concentração industrial e de serviços de apoio à produção nessas áreas. Isto evidencia a tendência de que, se não forem tomadas providências, o sistema portuário nacional venha a ampliar o seu grau de impacto, contribuindo para a degradação ambiental da zona costeira.

Com isso, podemos prever que as melhorias inovadoras e sustentáveis envolvendo a Educação Ambiental e a atividade portuária demandarão modificações em diferentes âmbitos que não podem ser superficiais. Esse artigo tem como objetivo fazer uma abordagem nos panoramas da Educação Ambiental portuária nacional, ressaltando que a Educação Ambiental deve ir além da microescala (a gestão dos problemas rotineiros), incorporando-se à macroescala (a gestão da zona costeira), para que o novo modelo portuário seja economicamente competitivo com benefícios socioambientais.

METODOLOGIA

O presente estudo foi realizado tomando por base, as pesquisas bibliográficas e documentais, foram consultados sites especializados, relatórios técnicos, artigos e livros que versam sobre esse assunto. A pesquisa bibliográfica está preconizada de acordo com OLIVEIRA (2002), que têm como objetivo principal, conhecer as contribuições acerca de um dado tema, servindo, portanto, para a construção de um trabalho voltado para a compreensão do fenômeno em estudo.



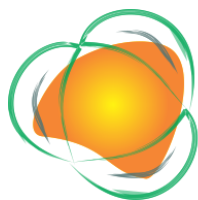
RESULTADOS E DISCUSSÃO

Para GUEDES (2005), do ponto de vista administrativo, a atual legislação brasileira define porto organizado como o construído e aparelhado para atender às demandas da navegação, da movimentação e da armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária.

Por sua vez, KITZMANN, (2009) cita que a Política Nacional de Educação Ambiental – PNEA, mesmo não trazendo um conceito de meio ambiente explícito, o considera de forma mais abrangente, ao relacioná-lo a uma *concepção*, expressa como um de seus princípios básicos (Art. 4º, inciso II - a concepção do meio ambiente em sua totalidade, considerando a interdependência entre o meio natural, o sócio-econômico e o cultural, sob o enfoque da sustentabilidade), e como uma *compreensão*, dentre os seus objetivos fundamentais (Art. 5º, inciso I - o desenvolvimento de uma compreensão integrada do meio ambiente em suas múltiplas e complexas relações, envolvendo aspectos ecológicos, psicológicos, legais, políticos, sociais, econômicos, científicos, culturais e éticos).

Em trabalho realizado por RODRIGUES, et al., (2013), na qual os autores fazem um estudo sobre a Educação Ambiental e estratégias empresariais na área portuária, sendo aplicado um estudo da Companhia Docas do Pará (CDP), obtiveram como resultados que as ações de EA na área empresarial portuária intensificam-se por meio de sistemas de gestão e de responsabilidade, mas se deslocando de estratégia de obtenção de licenças ambientais para estratégias de: (1) promover acumulação de “capital simbólico”, para publicitação de uma boa imagem da empresa; (2) promover diminuição de investimentos em tecnologias e planejamentos; e (3) conseguir a legitimação do *modus operandi portuário*, que produz nos trabalhadores a qualificação maciça contínua, o ‘ajustamento’ para o trabalho, para o gerenciamento ambiental dos negócios da empresa, e indicam violência simbólica.

A priori podemos perceber nesse trabalho que a educação ambiental é uma medida preventiva para conscientização dos indivíduos (trabalhadores da empresa e comunidade que a cerca) sobre a importância do meio ambiente e dos ecossistemas que o compõem. No entanto, a pesquisa documental mostrou que apesar dessas iniciativas, ainda existem desconformidades socioambientais, principalmente relacionadas ao processo de educação ambiental dentro da empresa, e aos mecanismos utilizados para gerenciar os resíduos nas regiões portuárias.



CONCLUSÕES

De maneira geral, concluímos nessa pesquisa que não se pode negar que os terminais portuários têm tentado se organizar e se adequar da melhor maneira com a legislação vigente, prova disso são iniciativas como segregação dos resíduos antes mesmo da coleta seletiva ser implantada na empresa. Em termos ambientais, a coleta seletiva por um lado poupa matéria-prima retirada do meio ambiente, onde o produto reciclado entrará novamente no processo produtivo e, por outro lado, contribui para a prática da educação ambiental, através de ações de conscientização. Mas o que se observou na pesquisa, é que essas iniciativas funcionaram, no entanto, algumas de forma isolada e outras ainda são muito recentes. E para se alcançar o patamar que se espera, serão necessários grandes ajustes gerenciais no que tange a área ambiental, além de uma profunda mudança na cultura portuária, levando em consideração a dimensão ambiental como elemento fundamental de desenvolvimento.

REFERENCIAS

ANTAQ - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **O porto verde**: o modelo ambiental portuário. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/PortoVerde.pdf>>. Acesso em 19 mar. 2012.

COMISSÃO INTERMINISTERIAL PARA OS RECURSOS DO MAR. *Plano de Ação Federal para a Zona Costeira do Brasil*. CIRM, GI-GERCO, DF, 2005, 23 p.

GUEDES, Luis Fernando de Oliveira. **Subsídios para a implantação do sistema de gestão ambiental em portos organizados**. 176 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Programa de Pós-Graduação Engenharia de Transportes, Instituto Militar de Engenharia, RJ, 2005.

KITZMANN, Dione Iara Silveira. **Ambientalização sistêmica na gestão e na educação ambiental**: estudo de caso com o Ensino Profissional Marítimo - EPM. 2009. 239f. Tese (Doutorado em Educação Ambiental) - Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental, Universidade Federal de Rio Grande, RS, 2009.

OLIVEIRA, S. L. 2002. **Tratado de Metodologia Científica**: Projetos de pesquisas, TGI, TCC, monografias, dissertações e teses. São Paulo: Pioneira. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_nlinks&ref=000190&pid=S1519-7077200400030000600026&lng=pt

RODRIGUES, J. C; CASTRO, E. M. R. de; FIGUEIREDO, S. J. de. L. **Educação Ambiental e estratégias empresariais na área portuária: um estudo da Companhia Docas do Pará (CDP)**. Revista Eletrônica Mestrado em Educação Ambiental, ISSN 1517-1256, V. 30, n. 1, p. 264 – 280, jan./jun. 2013.