
PORTO ITAPOÁ

**DIAGNÓSTICO SOCIAMBIENTAL
PARTICIPATIVO DAS OBRAS DE AMPLIAÇÃO
DO PÍER E DA RETROÁREA DO PORTO
ITAPOÁ**



Julho de 2013

SUMÁRIO

LISTA DE ABREVIATURAS.....	v
1 DADOS DO EMPREENDEDOR E DA EMPRESA DE CONSULTORIA.....	1-7
1.1 Dados do Empreendedor	1-7
1.2 Dados da Empresa de Consultoria	1-7
1.2.1 Equipe Técnica	1-8
2 DIAGNÓSTICO SOCIOAMBIENTAL PARTICIPATIVO	2-10
2.1 OBJETIVOS	2-12
2.1.1 Objetivo Geral.....	2-12
2.1.2 Objetivos Específicos	2-12
2.2 METODOLOGIA	2-13
2.2.1 Processos Metodológicos	2-13
2.2.2 Análise dos resultados	2-28
2.2.3 Reunião de apresentação do DSAP	2-29
2.3 RESULTADOS E DISCUSSÕES	2-33
2.3.1 Percepção e expectativas da população em relação aos impactos decorrentes da instalação e das possíveis obras de ampliação do píer de atracação e retroportuária do Porto Itapoá	2-34
2.3.2 Resultados das reuniões de validação do DSAP realizadas na Associação Comunitária de Pontal e Figueira.....	2-87
2.4 SUGESTÕES PARA O PROGRAMA DE EDUCAÇÃO AMBIENTAL.....	2-88
2.4.1 Projeto Centro de Convivência Comunitário para Educação, Artesanato e Turismo.....	2-93
2.4.2 Projeto Viveiro de Mudas.....	2-99
2.4.3 Programa de Educação Ambiental dos Trabalhadores – PEAT (Funcionários do Porto, trabalhadores da obra e caminhoneiros)	2-105
2.5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	2-108
2.6 REFERÊNCIAS.....	3-112
3 ANEXOS	4-114

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Entrevista sendo realizada na própria comunidade.	2-14
Figura 2. Mapa da baía da Babitonga com a localização do Porto Itapoá, utilizado durante as entrevistas, para os pescadores indicarem suas áreas de pesca.	2-16
Figura 3. Mapa com a localização do Porto Itapoá e sua possível área de ampliação, onde se delimita a área de exclusão de pesca, utilizado durante as entrevistas.	2-17
Figura 4. Entrevistas com gestores públicos. Em cima à esquerda, registro fotográfico da entrevista concedida pelo Delegado, em cima à direita, registro fotográfico da entrevista realizada com o Secretário da Cultura, Turismo e Meio Ambiente, abaixo à esquerda registro da entrevista concedida pelo assessor do Secretário da Agricultura e Pesca e demais funcionários desta secretaria, e abaixo à direita entrevista concedida pelo presidente da Colônia de Pescadores de Itapoá Z-01.	2-19
Figura 5. Entrevista concedida pela diretoria da Associação dos pescadores da Figueira e do Pontal.	2-23
Figura 6. Registro fotográfico de um pescador entrevistado, residente no Pontal.	2-26
Figura 7. Registro fotográfico de um pescador entrevista, residente no bairro Figueira.	2-27
Figura 8. Modelo de Cartaz fixado nas comunidades de Pontal e Figueira, divulgando a reunião do DSAP.	2-30
Figura 9. Cartaz elaborado para divulgar a terceira reunião, com ênfase na apresentação dos programas.	2-31
Figura 10. Estrada da Jaca, pavimentação asfáltica realizada pelo Porto Itapoá. Fonte: Dados primários do diagnóstico socioeconômico para ampliação do Porto Itapoá (12/2011).	2-39
Figura 11. Mapa com a localização do Porto Itapoá e sua possível área de ampliação e os lindeiros ao empreendimento: bairro Figueira do Pontal, EBM João Monteiro Cabral, Vila dos Gonçalves no bairro Pontal.	2-49
Figura 12. Opinião dos entrevistados quanto à relocação dos mesmos. Fonte: Dados primários do diagnóstico socioeconômico para ampliação do Porto Itapoá (12/2011).	2-51
Figura 13. Parque infantil anexo ao trapiche da Figueira, local de lazer para a comunidade.	2-65
Figura 14. Trapiche da Figueira, local frequentado por turistas pescadores de molinete e moradores locais para lazer e banho.	2-65
Figura 15. Trapiche reformado pelo Porto Itapoá, atualmente frequentado como ponto turístico da cidade.	2-66
Figura 16. Trapiche reformado serve como um local para observar a beleza cênica, juntamente com a operação portuária, e ainda, para a prática da pesca esportiva de molinete.	2-66
Figura 17. Áreas de pesca das comunidades pesqueiras da Figueira e do Pontal em Itapoá/SC.	2-77
Figura 18. Área aproximada de exclusão de pesca com a ampliação do píer de atracação do Porto Itapoá.	2-81
Figura 19. Fotos das reuniões da apresentação da DSAP: na imagem de cima à esquerda, demonstrando a metodologia da visualização móvel, com as tarjetas coloridas; abaixo à esquerda, os participantes presentes na	

reunião do DSAP com foco nos pescadores; e à direita, participantes assinando a memória de reunião, após esta ter sido lida. 2-87

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Organizações sociais e lideranças locais entrevistadas na AID e AII em dezembro/2011.	2-20
Tabela 2. Lideranças locais entrevistadas na AID em abril de 2013.	2-22
Tabela 3. Lideranças das associações comunitárias locais entrevistadas na ADA em abril de 2013.	2-24
Tabela 4. Impactos da ampliação do Porto Itapoá e medidas de mitigação e/ou compensação considerados pelos entrevistados em relação à Infraestrutura e serviços públicos.	2-43
Tabela 5. Impactos e medidas de mitigação e/ou compensação da ampliação do Porto Itapoá, mencionados pelos entrevistados referente ao tema: Dinâmica Populacional e Espacial.	2-53
Tabela 6. Impactos e medidas de mitigação e/ou compensação da instalação e ampliação do Porto Itapoá, relatados pelos entrevistados, referente ao tema central Expectativa de Geração de Emprego e Renda.	2-62
Tabela 7. Impactos e medidas de mitigação da ampliação do Porto, relatados pelos entrevistados referente ao tema central Turismo e Lazer.	2-68
Tabela 8. Impactos e medidas de mitigação/compensação da ampliação do Porto Itapoá, relatados pelos entrevistados referente ao tema: Meios Biótico e Físico.	2-71
Tabela 9. Relatos dos entrevistados (pescadores) sobre aos impactos e medidas de mitigação e/ou compensação, pela ampliação do píer de atracação do Porto Itapoá, sobre as atividades pesqueiras.	2-86
Tabela 10. Sugestões para as medidas de compensação socioambiental.	2-90
Tabela 11. Proposta dos projetos para compor o Programa de Educação Ambiental, alinhado às diretrizes propostas na IN IBAMA Nº 02/2012.	2-92
Tabela 12. Cronograma das atividades do Projeto Centro de Convivência Comunitário para Educação, Turismo e Artesanato.	2-98
Tabela 13. Cronograma das atividades do Projeto Viveiro de Mudas.	2-103
Tabela 14. Cronograma das atividades do PEAT.	2-107

LISTA DE ABREVIATURAS

ACOPOF: Associação Comunitária do Pontal e da Figueira do Pontal

ADA: Área Diretamente Afetada

AID: Área de Influência Direta

AII: Área de Influência Indireta

CONAMA: Conselho Nacional de Meio Ambiente

DSAP: Diagnóstico Socioambiental Participativo

EA: Educação Ambiental

EIA/RIMA: Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto ao Meio Ambiente

IN: Instrução Normativa

PEA: Programa de Educação Ambiental

PNEA: Programa Nacional de Educação Ambiental

**DADOS DO
EMPREENDEDOR E DA
EMPRESA DE CONSULTORIA**

Capítulo I

1 DADOS DO EMPREENDEDOR E DA EMPRESA DE CONSULTORIA

1.1 Dados do Empreendedor

Razão Social: **Itapoá Terminais Portuários S/A**

Nome Fantasia: **Porto Itapoá**

CNPJ: 01.317.277/0001-05

Cadastro Técnico Federal – IBAMA: 907096

Endereço: Avenida Beira Mar 5, nº 2900 – Figueira do Pontal - SC

Telefone: (47) 3443 - 8500

Site: www.portoitapoa.com.br

Responsáveis:

Antônio José de Mattos Patrício Júnior - Diretor Comercial

Marcio Guiot – Diretor Operacional

André Romero – Diretor Administrativo e Financeiro

Christiano José de Anhaia Pereira - Supervisor de Meio Ambiente

1.2 Dados da Empresa de Consultoria

Razão Social: **ACQUAPLAN Tecnologia e Consultoria Ambiental Ltda.**

Nome Fantasia: ACQUAPLAN

CNPJ: 06.326.419/0001-14

Cadastro Técnico Federal – IBAMA: 658878

Registro CREA-SC: 074560-2

Endereço para Correspondência: Av. Rui Barbosa, 372, apto. 103, Praia dos Amores, Balneário Camboriú (SC) – CEP: 88.331-510

Telefone: (47) 3366-1400

Fax: (47) 3366-7901

E-mail: acquaplan@acquaplan.net

Home Page: www.acquaplan.net

Responsável: Fernando Luiz Diehl

1.2.1 Equipe Técnica

Nome	Cargo/Função	Área de Atuação	CTF IBAMA	Registro Profissional
Fernando Luiz Diehl, MSc.	Oceanógrafo	Coordenação Geral	198583	AOCEANO 104
Emilio Marcelo Dolichney, BSc.	Oceanógrafo	Coordenação Técnica	204312	AOCEANO 1446
Vinicius Dalla Rosa Coelho, BSc.	Engenheiro Ambiental	Coordenação Técnica	610896	CREA-SC 078574-9
Giseli Aguiar de Oliveira, BSc.	Oceanógrafa	Diagnóstico Socioambiental Participativo Diagnóstico Ambiental – Pesca Artesanal	601825	AOCEANO 1017
Lia Lutz Kroeff, MSc.	Geógrafa	Diagnóstico Ambiental – Meio Socioeconômico Diagnóstico Ambiental – Pesca Artesanal	3511969	CREA-RS 220634622-2
Renata Falck Storch Böhm, MSc.	Bióloga	Diagnóstico Socioambiental Participativo Diagnóstico Ambiental – Pesca Artesanal	5458045	CRBio 81862/03-D

**DIAGNÓSTICO
SOCIOAMBIENTAL
PARTICIPATIVO**

Capítulo II

2 DIAGNÓSTICO SOCIOAMBIENTAL PARTICIPATIVO

O Diagnóstico Socioambiental Participativo (DSAP) insere-se nos estudos para a obtenção o licenciamento ambiental da ampliação do Porto Itapoá. Visa demonstrar a opinião e as expectativas das comunidades da área de influência do empreendimento, assim como suas visões para as soluções dos possíveis impactos negativos inerentes às futuras obras de ampliação, traduzidas em medidas de mitigação e/ou compensação, e projetos do Programa de Educação Ambiental.

A equipe de analistas ambientais do IBAMA vem construindo, a partir dos anos 1990, a proposta da Educação Ambiental na Gestão do Meio Ambiente, culminando entre outros feitos, com a publicação da Instrução Normativa do IBAMA Nº 2 de 2012 (BRASIL, 2012). Ela determina a obrigatoriedade no processo de licenciamento da realização do DSAP visando orientar a elaboração do Programa de Educação Ambiental que deve ser constituído por projetos que consideram as especificidades locais, e os possíveis impactos gerados. Esta Instrução Normativa do IBAMA também indica que o diagnóstico deve ser fundamentado na metodologia participativa, promovendo assim o protagonismo da comunidade próxima à possível área de ampliação do empreendimento em questão.

O DSAP constitui-se, portanto, num instrumento efetivo para o Poder Público e a coletividade cumprirem o dever de proteger e defender o meio ambiente ecologicamente equilibrado, conforme determina a Constituição Federal em seu artigo 225.

Através da pesquisa participativa, o DSAP complementa o Diagnóstico Socioeconômico, e atribui ao Estudo de Impacto Ambiental um caráter mais democrático, uma vez que leva os atores sociais a refletir sobre os princípios de alteridade. Nele as ações prioritárias são escolhidas coletivamente, a partir da problematização da realidade local e o comprometimento dos grupos sociais, empresa e órgão licenciador. No processo de apropriação e uso dos recursos ambientais existe a tensão e o jogo de interesses entre os atores sociais

envolvidos, que atuam sobre o meio, visando o seu controle e ou a sua defesa. O DSAP esclarece os conflitos (potenciais e explícitos), e sugere medidas para que haja, de fato, o controle social sobre as decisões que definem o uso dos bens ambientais pela sociedade.

A elaboração do DSAP constitui-se de três partes fundamentais: (i) a análise; (ii) a apresentação; e (iii) a implantação. A fase de análise foi realizada através do levantamento da situação atual das comunidades do entorno do empreendimento, com a identificação dos problemas socioambientais atualmente existentes relacionados à sua implantação, os quais poderão ser agravados com a possível ampliação do Porto Itapoá. Com base nessa etapa, foram compilados os resultados, e realizada a sua divulgação junto à comunidade. A partir deles, e com o envolvimento da comunidade, foi desenvolvido a segunda etapa, que consistiu na identificação de linhas de ações dos projetos para minimizar e/ou compensar os potenciais impactos socioambientais relacionados ao empreendimento.

Os resultados obtidos nas duas primeiras etapas são apresentadas no presente documento. A implantação dos projetos de Educação Ambiental (EA) com os sujeitos prioritários, na vertente do DSAP, assim como na execução das medidas de mitigação e/ou compensação, na vertente do EIA, fazem parte da última etapa do DSAP. Estes itens encontram-se sistematizados no capítulo Planos e Programas Ambientais deste estudo, aguardando o parecer positivo por parte do órgão licenciador, neste caso o IBAMA, para sua efetiva implantação.

2.1 OBJETIVOS

2.1.1 Objetivo Geral

Diagnosticar junto aos grupos e atores sociais da área de influência direta do Porto Itapoá, os problemas socioambientais relacionados aos possíveis impactos da ampliação do Porto Itapoá, bem como as potencialidades locais, visando então construir participativamente os projetos de mitigação e/ou compensação socioambientais constantes no Programa de Educação Ambiental.

2.1.2 Objetivos Específicos

- Identificar e caracterizar os problemas sociais, ambientais e os conflitos que estejam direta ou indiretamente relacionados aos impactos do empreendimento;
- Identificar e caracterizar as potencialidades socioambientais das comunidades afetadas pelo empreendimento;
- Identificar e caracterizar os sujeitos prioritários das ações educativas;
- Envolver os grupos sociais afetados pelos impactos do empreendimento na construção e implementação dos projetos de educação ambiental e/ou compensação ambiental;
- Promover a participação qualificada dos grupos sociais afetados no processo de licenciamento e gestão socioambiental;
- Estudar formas de fortalecer os potenciais locais, bem como empregar os impactos positivos para amenizar os impactos negativos;
- Propor os projetos a serem incorporados no Programa de Educação Ambiental do Porto Itapoá.

2.2 METODOLOGIA

A metodologia do presente Diagnóstico Socioambiental Participativo (DSAP) foi embasada na Instrução Normativa do IBAMA Nº 2 de 2012 (BRASIL, 2012) e atua na esfera da Educação Ambiental, definida pelo Programa Nacional de Educação Ambiental (PNEA) Lei Nº 9.795 como: “ações e práticas educativas voltadas à sensibilização da coletividade sobre as questões ambientais e à sua organização e participação na defesa da qualidade do meio ambiente” (BRASIL, 1999). Também utiliza a Resolução do CONAMA Nº 422 (BRASIL, 2010), que estabelece diretrizes para as campanhas, ações e projetos de Educação Ambiental.

2.2.1 Processos Metodológicos

O presente DSAP tem suporte na Metodologia Participativa, embasada teoricamente na Pesquisa-Ação, que se traduz pela “identificação de estratégias de ação planejada que são implementadas e, a seguir, sistematicamente submetidas à observação, reflexão e mudança” (GRUNDY & KEMMIS, 1982). A abordagem foi de natureza qualitativa, porque, segundo Minayo e Sanches (1993), “... *adequa-se a aprofundar a complexidade de fenômenos, fatos e processos particulares e específicos de grupos mais ou menos delimitados em extensão e capazes de serem abrangidos intensamente*”.

As técnicas de pesquisa aplicadas consistiram na utilização de dados primários, oriundos das pesquisas realizadas em campo, e dados secundários, obtidos em órgãos oficiais. A entrevista foi utilizada como principal ferramenta de coleta de dados, empregada para compreender a dinâmica socioeconômica e ambiental local, e foi composta de questões com enfoque no objeto do estudo, explorando a percepção geral de uso e ocupação do espaço, e expectativa dos entrevistados quanto ao empreendimento.

2.2.1.1 Entrevistas

As entrevistas foram semiestruturadas, permitindo aos pesquisadores aprofundarem as questões relacionadas às mudanças decorrentes da ampliação do Porto Itapoá, conforme as respostas do entrevistado. De acordo com Boni e Quaresma (2005), as respostas obtidas por esta ferramenta garantem maior liberdade, e permitem que o entrevistado faça surgir questões inesperadas ao entrevistador, complementando sua pesquisa.

As entrevistas foram realizadas *in loco* (Figura 1) em duas campanhas. A primeira ocorreu em dezembro de 2011, assim que o empreendedor demonstrou intenção de ampliar suas instalações, nas regiões da AII (municípios de Garuva e São Francisco do Sul) e AID (Município de Itapoá em geral). A segunda campanha ocorreu em abril de 2013, quando efetivamente começaram os estudos para obtenção da licença de ampliação. Neste momento foram abordadas as comunidades da Jaguaruna (Jaca), da Figueira e do Pontal da Figueira, vizinhas ao empreendimento, no Município de Itapoá, Estado de Santa Catarina. Os formulários das entrevistas com as lideranças, gestores públicos e pescadores constam no ANEXO 1, 2 e 3, respectivamente.



Figura 1. Entrevista sendo realizada na própria comunidade.

Dois mapas ilustrativos foram apresentados aos pescadores entrevistados. O primeiro contém o empreendimento com a baía da Babitonga (Figura 2), para que todos pudessem identificar a(s) área(s) onde realizam as suas atividades de pesca; o segundo mapa (Figura 3), detalha o empreendimento Porto Itapoá em sua atual área física, e a possível nova configuração decorrente das obras de ampliação do píer e da retroárea, a qual ocorrerá em fases, além da área de exclusão de pesca determinada pela Capitania dos Portos, em uma distância de 200m desde empreendimentos portuários. A representação gráfica foi uma forma de esclarecer ao entrevistado a possível nova reestruturação do empreendimento, assim como apresentar suas características. Aos demais grupos sociais organizados se utilizou apenas o mapa com a possível área de expansão do empreendimento (Figura 3).

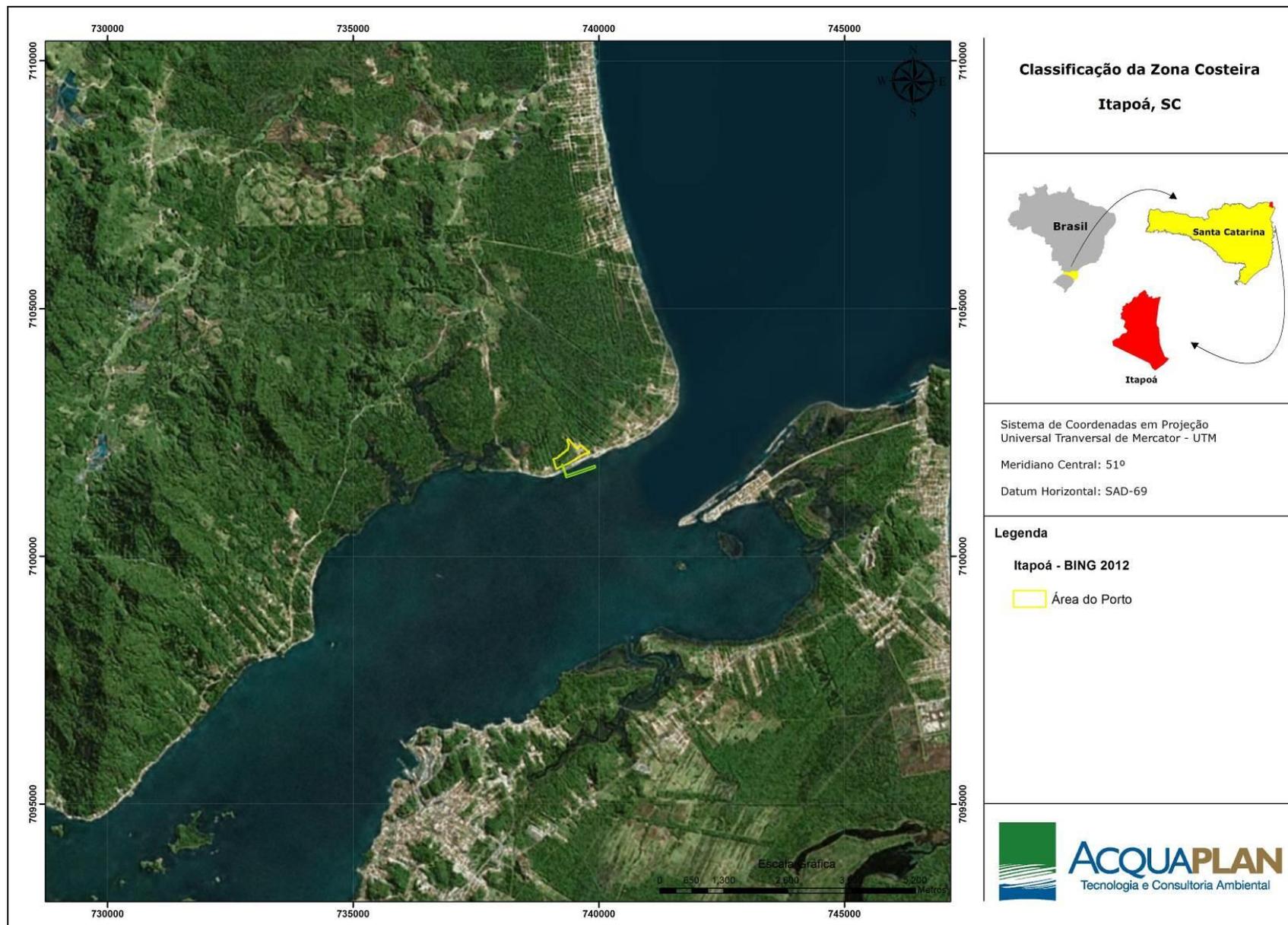


Figura 2. Mapa da baía da Babitonga com a localização do Porto Itapoá, utilizado durante as entrevistas, para os pescadores indicarem suas áreas de pesca.

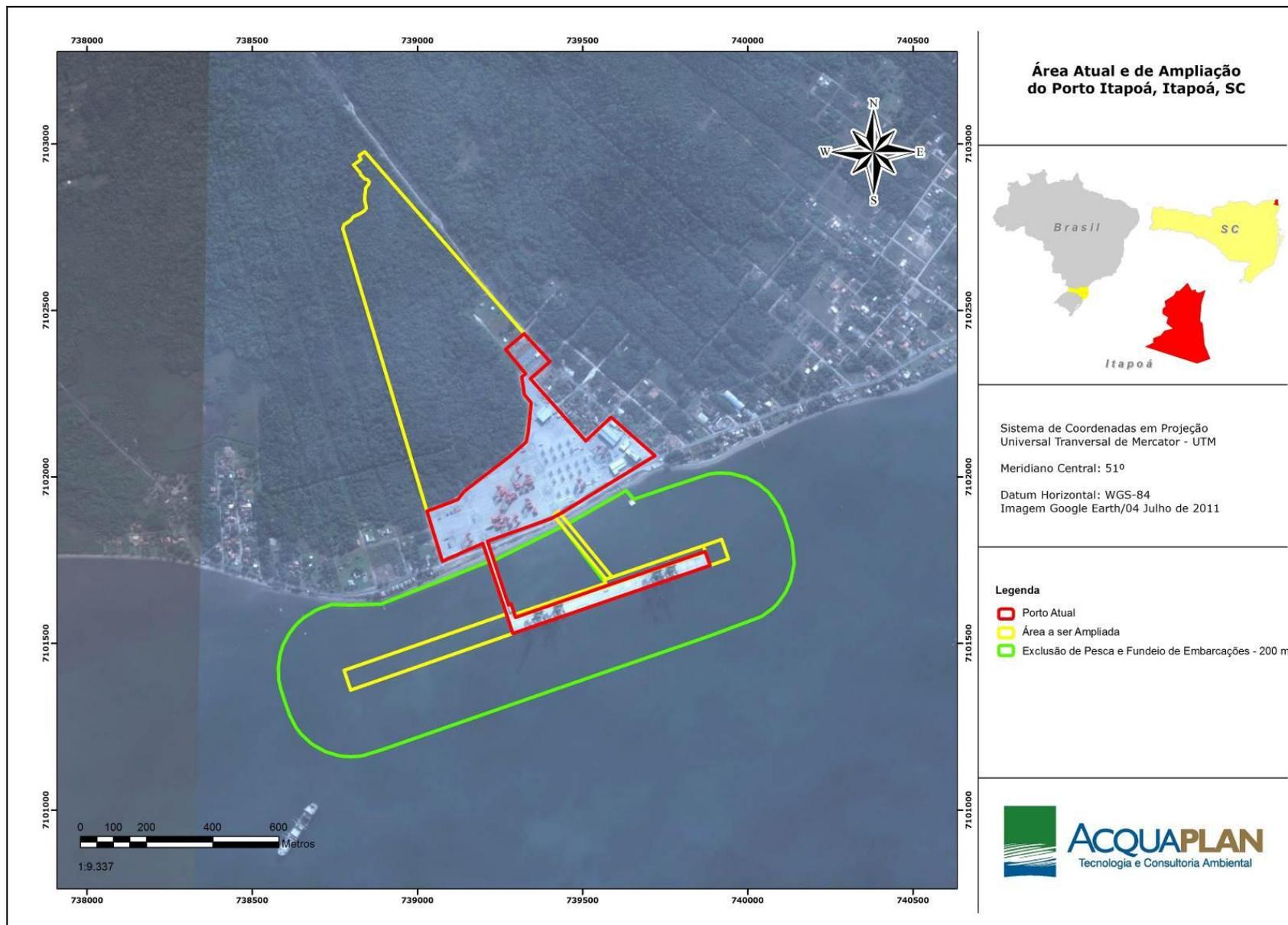


Figura 3. Mapa com a localização do Porto Itapoá e sua possível área de ampliação, onde se delimita a área de exclusão de pesca, utilizado durante as entrevistas.

2.2.1.2 Entrevistados

O protagonismo em um DSAP deve ser dado à comunidade. O IBAMA reforça a ideia de que, ao pensar em educação no processo de gestão ambiental e construção de políticas públicas, faça-se isto de forma coletiva, inserindo e instruindo tais atores sobre as decisões que afetam a apropriação, o uso e a qualidade do meio ambiente (IBAMA, 2002).

Conforme exposto anteriormente, as entrevistas semiestruturadas contemplaram três principais atores sociais: aqueles localizados na área diretamente afetada pelo empreendimento, referentes à população dos bairros Jaguaruna, Figueira e Pontal (1); os localizados na área de influência direta (AID), referentes às lideranças do Município de Itapoá (2); e aqueles localizados na área de influência indireta (AII), referentes às lideranças relacionadas as atividades do empreendimento, dos municípios de Garuva e São Francisco do Sul, na AII (3). Ou seja, na AII foco se deu aos atores sociais que realizam suas atividades no mesmo espaço que o Porto Itapoá, o que pode estar gerando ou ainda gerar conflitos de usos, principalmente com a ampliação do píer e do consequente fluxo de embarcações, e aqueles referentes ao tráfego nas vias de acesso: a baía da Babitonga, no caso de São Francisco do Sul, e as vias de acesso, no caso de Garuva. Logo, referem-se a representantes dos pescadores da Colônia Z-02 de São Francisco do Sul, do sindicato dos estivadores e do Porto de São Francisco do Sul. Já em Garuva, se resumiu ao Secretário de Administração. Desta forma, na AID e na AII o foco das entrevistas foram os líderes locais, e gestores públicos considerados tanto formadores de opinião como também mobilizadores sociais.

A Tabela 1 apresenta uma relação dos entrevistados na primeira campanha, em dezembro de 2011 (ACQUAPLAN, 2011), e traz a lista das organizações sociais e lideranças locais entrevistadas na AID e AII. Na sequência, a Tabela 2 apresenta as lideranças entrevistadas, na segunda campanha em abril de 2013, listando o grupo social a qual pertence, assim como seu grau de representatividade (Figura 4).



Figura 4. Entrevistas com gestores públicos. Em cima à esquerda, registro fotográfico da entrevista concedida pelo Delegado, em cima à direita, registro fotográfico da entrevista realizada com o Secretário da Cultura, Turismo e Meio Ambiente, abaixo à esquerda registro da entrevista concedida pelo assessor do Secretário da Agricultura e Pesca e demais funcionários desta secretaria, e abaixo à direita entrevista concedida pelo presidente da Colônia de Pescadores de Itapoá Z-01.

Tabela 1. Organizações sociais e lideranças locais entrevistadas na AID e AII em dezembro/2011.

Organização social/liderança política/administrativa	Entrevistado	Cargo	Nº de entrevistados	Motivo da seleção para entrevista	Nº que representam
Prefeitura Municipal/Câmara de Vereadores de Itapoá	Valdecir de Souza (suplente)	Ex Vereador	6	Vereadores de maior força política representantes do CONCIDADE	6
	José Maria Caldeira	Ex Vereador e atual Secretário de Esporte e Juventude			
	Jeferson Rubens Garcia	Vereador			
	Rafael Vida Almeida	Ex Secretário de Planejamento			
	Francisco Peres do Rosário	Ex Secretário de Agricultura e Pesca			
	Paulo Cezar Silveira Belo	Ex Secretário do Meio Ambiente		Secretarias municipais mais envolvidas com o empreendimento	
CDL - Câmara de Dirigentes Lojistas	Conrado Schneider Jr	Ex Presidente	1	Percepção da mudança no comércio local em função do possível aumento populacional	142
COOTRANLOG - Cooperativa de Transporte e Logística de Itapoá	Manoel Pompilio Kalbusch	Presidente	1	Atuação do Porto Itapoá junto aos caminhoneiros	174
Escola João Monteiro Cabral	Janine de Oliveira e Oliveira	Diretora	1	Localização da escola - localidade do Pontal	220 alunos + 25 funcionários
Fundação Pró-Itapoá	Elizabeth Goldschmidt	Diretora Administrativa	1	Atuação da ONG junto à tomada de decisões do poder público	18
Grupo Pastoral da Igreja Católica da Jaca	Ledinéia + 1	Participantes	2	Comunidade afetada pelas modificações socioeconômicas e ambientais	2

Organização social/liderança política/administrativa	Entrevistado	Cargo	Nº de entrevistados	Motivo da seleção para entrevista	Nº que representam
				proporcionadas pelo Porto Itapoá	
ADEA - Associação de Defesa e Educação Ambiental	Wernei Zuneda Serafini e David Gongora Junior	Presidente e Vice-Presidente	2	Atuação da ONG junto ao Meio Ambiente	29
ACERANGI	Carlos + Leci + associada	Presidente e Vice-Presidente	3	Associação formada na região mais habitada e turística do município	aberto
ACOPOF	Janayna Gomes	Secretaria	1	Proximidade com o empreendimento e projetos socioambientais desenvolvidos	
Associação de Pescadores da Figueira e do Pontal	Adenilson Silveira Nunes	Presidente	1	Pescadores artesanais presente na AID	160
Associação das Artesãs do Balneário Pontal	Laide + Associadas	Líder do grupo + Associadas	12	Proximidade com o empreendimento e trabalhos sociais desenvolvidos	16
Câmara de Vereadores de São Francisco Do Sul	Ismael da Pesca	Vereador	1	Vereador de força política do município	1
Colônia de Pescadores Z-02 de São Francisco do Sul	Antonio de Oliveira + Joacir da Cunha	Presidente e Tesoureiro	2	Impactos gerados na baía da Babitonga/pesca	800 a 1000
Sindicato dos Estivadores	Vander Luis da Silva	Presidente	1	Percepção de integrantes de uma atividade portuária	247
Porto de São Francisco do Sul	Oscar Schmidt	Assessor de Engenharia e Meio Ambiente	1	Visualização de uma atividade semelhante ao do Porto Itapoá	1
Prefeitura de Garuva	Guilherme Voss	Secretário de Administração	1	Representante do município da AII	1

Tabela 2. Lideranças locais entrevistadas na AID em abril de 2013.

Organização social/liderança política/administrativa	Entrevistados	Cargo	Nº de entrevistados	Motivo da seleção para entrevista
Secretaria de Turismo, Meio Ambiente e Cultura	Conrado Schneider Junior	Secretário	1	Representante público, envolvido com setores modificados s pelo Porto Itapoá
Secretaria de Agricultura e Pesca	Ronaldo José dos Santos Wilberto José Speck Elton Luiz Pereira da Silveira Francisco Peres Antônio Carlos Pereira	Assessor do Secretário/Diretor do departamento de agricultura/Veterinário/auxiliar administrativo e técnico da EPAGRI	5	Representantes públicos de setores modificados pelo empreendimento
Assistência Social	Ana	Assistente	1	Dados oficiais sobre problemas sociais
Delegacia de Polícia	Gilberto	Delegado	1	Dados oficiais sobre violência
Câmara de vereadores	Thomaz Sohn	Vereador	1	Vereador eleito pelas comunidades do Pontal, Figueira e Jaguaruna
Colônia de pescadores de Itapoá Z-01	Abel Pereira Gomes Kalanga (João Antônio da Silva)	Presidente e vice	2	Representantes da classe profissional mais impactada pelo empreendimento

Já nas comunidades contíguas ao empreendimento, foram entrevistadas, em abril de 2013, todas as associações comunitárias dos bairros Figueira e Pontal (Figura 5). Entende-se que essas associações se configuram as lideranças locais, capazes de explicitar a opinião dos diferentes grupos sociais existentes na área em análise. Na Tabela 3 estão listadas as lideranças das associações comunitárias locais entrevistadas.



Figura 5. Entrevista concedida pela diretoria da Associação dos pescadores da Figueira e do Pontal.

Tabela 3. Lideranças das associações comunitárias locais entrevistadas na ADA em abril de 2013.

Organização social/liderança política/administrativa	Entrevistados	Cargo	Nº de entrevistados	Motivo da seleção para entrevista
ACOPOF (Associação Comunitária do Pontal e Figueira do Pontal)	Lourdes Paixão	Membro da diretoria	1	Associação mais antiga da região, local de encontro, troca de saberes entre a população e turistas. Local de feiras e eventos para geração de renda. Local de realização de projetos socioambientais e esportivos gratuitos para a comunidade.
Curtume de Peixe do Pontal	Maria Alzira Coneglian Marilene Nascimento Fátima Ingride	Membros	4	Artesanato com identidade local: fonte de renda alternativa de algumas famílias
Marumbi Futebol Clube	Altair Gonçalves do Nascimento	Vice-presidente	1	Representante da associação mais tradicional do Pontal e Figueira (100 associados)
Grupo da Terceira Idade	Célia Maria Konell Terezinha Riclther	Presidente Vice-presidente		Representante de um grupo social organizado com forte influência local
Clube de Mães do Pontal	Janete Nunes de Jesus	Organizadora	1	Representante do grupo social organizado das mulheres da Comunidade do Pontal
Clube de Mães da Figueira	Cristiane Neres do Rosário	Organizadora	1	Representante do grupo social organizado das mulheres da comunidade da Figueira
Sindicato dos Trabalhadores Rurais (Saí-Mirim)	Wile Dankey e Antônio José da Cunha	Presidente e vice	2	Representante da classe dos trabalhadores rurais e dos moradores da comunidade da Jaguaruna, impactados pela urbanização da região portuária municipal, e pelo trânsito de veículos.
Associação dos pescadores da Figueira e Pontal	Adenilson Silveira Numes Raimundo Heinz Schadeck	Presidente/vice-presidente e membros	4	Representantes da classe profissional mais impactada pelo empreendimento.

Organização social/liderança política/administrativa	Entrevistados	Cargo	Nº de entrevistados	Motivo da seleção para entrevista
	Seferafim da Silveira			

Por outro lado, atenção especial foi dada ao grupo social dos pescadores, por eles se considerarem os principais impactados pela instalação do Porto Itapoá, e portanto, assim se consideram em decorrência da sua possível ampliação. Logo, não foram entrevistados somente os líderes desse grupo, mas sim, o maior número possível de pescadores dos bairros Figueira e Pontal. Primeiramente, buscou-se entrevistar os pescadores mais conhecidos e renomados na comunidade, aqueles que todos conhecem. Esses foram indicados pela Colônia de Pescadores Z-01, de Itapoá e pela Associação dos Pescadores da Figueira e do Pontal. A eles foi solicitada a indicação de outros pescadores que também deveriam ser contemplados nas entrevistas, por efetivamente viverem da pesca e praticarem a atividade há três ou mais gerações. Ao todo foram realizadas 30 entrevistas com esses atores (Figura 6 e Figura 7), porém, em algumas delas estavam presentes mais de um pescador, logo, com isso, foram abarcados diretamente 40 pescadores (Figura 5).



Figura 6. Registro fotográfico de um pescador entrevistado, residente no Pontal.



Figura 7. Registro fotográfico de um pescador entrevista, residente no bairro Figueira.

Considerando que no cadastro da Colônia de Pescadores Z-01 existem 135 pescadores (62 homens e 71 mulheres) dos bairros Figueira do Pontal e Pontal do Norte, o amostral entrevistado correspondeu a praticamente todas as famílias de pescadores dessa comunidade. Deu-se preferência às entrevistas dos homens pescadores, e não das mulheres, tendo em vista que em geral, elas atuam na cadeia produtiva do pescado, como descascadeiras, na limpeza ou filetagem do peixe. Dificilmente, ou melhor, raramente, as mulheres atuam na prática da pesca. Porém, em alguns casos registraram-se mulheres proprietárias das embarcações e dos apetrechos de pesca, que por sua vez, tem homens pescadores prestando serviços com tais equipamentos.

Observa-se que nem todos pescadores entrevistados para o presente estudo estão filiados à Colônia de Pescadores Z-01, apesar de pertencerem a famílias de pescadores artesanais, que moram na localidade e praticam a atividade há três ou quatro gerações. Ainda assim, averiguou-se que os pescadores sem carteira possuem outros membros familiares filiados à Colônia, com ênfase às esposas. Isso é, observou-se que a grande maioria das mulheres de família de pescadores, são filiadas à Colônia, possivelmente, para receberem o seguro defeso.

Por outro lado, chama atenção a existência de um número significativo de pescadores filiados à Colônia que sequer foram citados nas entrevistas como pescadores artesanais conhecidos pela comunidade. Ao se questionar quem seriam eles, a alegação foi de que alguns se tratam de aposentados ou pessoas associadas a outras atividades e que exercem a pesca mais como lazer do que como fonte de renda principal; porém, se filiam à Colônia de Pesca para terem direito a receber o seguro defeso.

A partir das entrevistas, desenvolveu-se uma teia de informantes capazes de fornecer um diagnóstico preciso sobre a situação da pesca na comunidade, e a percepção desse grupo social sobre as mudanças e os consequentes impactos advindos da instalação do Porto Itapoá, assim como, de sua possível ampliação. Esse diagnóstico foi, posteriormente, apresentado à comunidade, a fim de que ela o pudesse validar.

2.2.2 Análise dos resultados

Para auxiliar na realização de tarefas da etapa de análise de dados coletados, foi criado um ambiente digital no qual foi possível gerenciar e explorar diferentes documentos (entrevistas, notas de campo, relatórios, tabelas, gráficos e dados secundários). A análise de conteúdo foi adaptada a partir da proposta indicada por Bardin (2007), técnica utilizada para sistematizar os dados qualitativos. A partir desta orientação teórico-metodológica, foi realizada primeiramente a transcrição dos dados qualitativos, de acordo com as entrevistas.

O passo seguinte foi a agregação destes dados em categorias teóricas ou temas centrais, ainda subdivididos em aspectos positivos, negativos e medidas de mitigação, a saber: (a) Infraestrutura e Serviços Públicos; (b) Alterações na Dinâmica Populacional e Espacial; (c) Expectativa de Geração de Emprego e Renda; (d) Turismo e Lazer; (e) Meios Biótico; e (f) Pesca.

Finalizada a etapa de organização dos dados coletados, realizou-se uma análise aprofundada do material digitalizado, para que se pudessem produzir

interpretações e explicações, em alguma medida, dos problemas e das questões que motivaram a investigação, cruzando informações, interpretando respostas, notas e interlocuções, que ajudaram a classificar, com certo grau de objetividade, o que se depreende da leitura/interpretação das entrevistas.

A etapa seguinte consistiu na apresentação da análise das entrevistas e resultados preliminares do diagnóstico à comunidade, através da realização de reunião pública, ocorrida na sede da ACOPOF, contando com a presença de moradores, principalmente, das comunidades do Pontal e da Figueira, vizinhas ao empreendimento, a fim de validar as análises.

2.2.3 Reunião de apresentação do DSAP

Para a apresentação e discussão do Diagnóstico Socioambiental Participativo foram realizadas duas reuniões iniciais. Essa divisão foi motivada pelo desejo de se dar atenção especial ao grupo que se considera o mais impactado pela possível obra de ampliação, os pescadores das comunidades de Figueira e Pontal da Figueira.

As reuniões foram realizadas no dia 10 de abril de 2013, às 15 horas para os pescadores, e às 18h30min para a comunidade em geral. O convite à comunidade foi realizado em campanha de visitas domiciliares, de casa em casa, percorrendo-se as principais ruas da comunidade (entrega de convites), e através de afixação de cartazes nos principais pontos de encontro da localidade (Figura 8).



Figura 8. Modelo de Cartaz fixado nas comunidades de Pontal e Figueira, divulgando a reunião do DSAP.

As informações resultantes dessas duas primeiras reuniões foram retrabalhadas pela equipe para compor os projetos e/ou programas de cunho socioambiental resultantes do DSAP. Uma terceira reunião pública para validação dos programas e projetos foi realizada no dia 19 de julho de 2013 (Figura 9), também na ACOPOF.



Figura 9. Cartaz elaborado para divulgar a terceira reunião, com ênfase na apresentação dos programas.

2.2.3.1 Metodologia da Reunião

As duas primeiras reuniões, realizadas em abril de 2013, foram preparadas para relatar a situação socioambiental da comunidade, definida através das pesquisas e entrevistas do DSAP, direcionando a população para trabalhar nas questões apontadas pela Instrução Normativa Nº 2 do IBAMA (BRASIL, 2012), como os impactos relativos à ampliação do empreendimento e soluções a partir dos potenciais da comunidade.

Estas reuniões foram divididas em três momentos: (a) no primeiro momento a equipe técnica realizou uma breve explanação sobre o objetivo do Diagnóstico Socioambiental Participativo (DSAP), sua importância e base legal; (b) no segundo momento a equipe discorreu brevemente sobre as modernizações do

setor portuário no Brasil e no mundo, sobre o empreendimento Porto Itapoá, e sobre as possíveis obras de ampliação de seu píer e de sua área retroportuária, assim como o detalhamento sobre suas novas dimensões apresentadas através da projeção da figura com o projeto de ampliação; (c) no terceiro momento, a comunidade se constituiu em peça fundamental, para opinar e elaborar o plano de ação buscando mitigar ou compensar os possíveis impactos cogitados, referentes às obras de ampliação do empreendimento em questão, partindo-se das situações e cenários resultantes das entrevistas analisadas e rearranjadas para esta apresentação.

A ferramenta empregada para envolver a participação da comunidade na criação do plano de ação foi a dinâmica da *Visualização Móvel*, aplicada para envolver a comunidade na identificação dos problemas socioambientais decorrentes pela ampliação do Porto Itapoá, e na definição de soluções que deveriam ser empregadas para amenizar ou compensar os danos socioambientais causados. Buscou-se dar ênfase às soluções que empreguem os potenciais socioambientais já existentes na comunidade, indicando diretrizes para os projetos de educação ambiental a serem implantados. A *Visualização Móvel* consiste em um meio flexível, em que os participantes têm a liberdade para expor suas ideias, visualizando durante todo o período de trabalho as ideias de todos os participantes.

Ao início da reunião as tarjetas foram fixadas para visualização. O procedimento para a utilização da *Visualização Móvel* se deu da seguinte forma: as tarjetas foram confeccionadas com papel de diferentes cores, onde foram registradas as informações de distintas categorias temáticas, indicadas nas entrevistas. Durante as discussões, na reunião, os moderadores foram adicionando as demais colocações do grupo presente.

Os temas prioritários, assim como os problemas e as soluções usadas nas reuniões, foram definidos com base nas entrevistas, e estão descritos no capítulo 2.3.1 Percepção e expectativas da população em relação aos impactos decorrentes da instalação e das possíveis obras de ampliação do píer de atracação e retroportuária do Porto Itapoá.

Na terceira reunião empregou-se o aparelho retroprojetor para uma apresentação rápida, direta e clara das propostas de cada projeto ou programa resultante, explicando-se também quais reivindicações deveriam ser tratadas com o poder público municipal. Os projetos e programas que foram aceitos pela população, estão descritos com detalhes no capítulo *2.4 SUGESTÕES PARA O PROGRAMA DE EDUCAÇÃO AMBIENTAL*.

Após a aprovação do EIA/RIMA de ampliação do Porto Itapoá, e consequente emissão das licenças ambientais, dar-se-á sequência à última etapa do DSAP, que consiste na concretização e execução dos projetos e medidas de mitigação e/ou compensação propostos no capítulo 2.4 deste documento, conforme apresentadas à comunidade na terceira reunião realizada em julho de 2013. Parte destas medidas compõe o Programa de Educação Ambiental (PEA), fazendo valer uma metodologia que prioriza a elaboração participativa dos projetos, respaldada nas recomendações e documentos técnicos emitidos pelo IBAMA, e legitimados no ato comunicativo na reunião pública com a comunidade.

2.3 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Mediante a compilação das informações levantadas, foi possível averiguar as expectativas e percepções da população diretamente e indiretamente afetada pelo empreendimento, principalmente em relação aos impactos que podem ser gerados ou agravados com a sua ampliação, bem como em relação aos benefícios gerados pela ampliação do empreendimento.

Cabe ressaltar que quando um novo ator social se instala num espaço e institui um novo território político, imperando seu poder sobre os antigos usuários desse espaço, os impactos e conflitos são quase que inerentes. A ordem local é abalada, o espaço é, em parte, desterritorializado, sendo necessário reterritorializá-lo em uma nova ordem e dinâmica, conforme propõe Haesbart (2005). Diante disso, é normal haverem conflitos, sendo até mesmo saudável, pois demonstra que o espaço em questão possui uma apropriação, é o território

de uma comunidade, seja território econômico, ou identitário e cultural, vinculado ao uso histórico.

Tendo em vista que o Porto Itapoá iniciou as obras no município em 2006, e começou a operar em 2011, as maiores alterações na dinâmica local ocorreram durante esse período. Logo, é necessário levá-las em consideração – até mesmo porque os atores sociais as consideram – para se avaliar possíveis alterações e impactos decorrentes de sua expansão.

2.3.1 Percepção e expectativas da população em relação aos impactos decorrentes da instalação e das possíveis obras de ampliação do píer de atracação e retroportuária do Porto Itapoá

Conforme foi exposto no capítulo “histórico de formação”, pela localização e morfologia de Itapoá, com 32 km de praias, configura-se um município fundamentalmente de caráter turístico de sol e mar. Devido à sazonalidade, a atividade turística ocorre de forma mais enfática no período de veraneio, de dezembro a março. Porém, muitos aposentados fixaram residência no município devido a essa característica de tranquilidade. A pesca também se configura em uma atividade econômica relevante em algumas localidades, com ênfase à Barra do Saí, Itapema do Norte, Pontal e Figueira. Logo, se o turismo, em primeira instância, e a pesca, em segunda, eram as principais vocações do município, com a instalação do Porto Itapoá, a vocação portuária ganhou relevância e, com isso, se instala uma nova dinâmica espacial e social, também favorável ao desenvolvimento local, principalmente nos bairros Figueira e Pontal, os mais próximos ao empreendimento.

O espaço geográfico é diariamente reproduzido através do trabalho e demais atividades do homem. Harvey (2005) coloca que o modo de produção vigente em cada sociedade é determinante para a produção do espaço. Isto é, cada modo de produção resulta numa nova dimensão espacial, de forma que o espaço é produzido pelo processo de produção e, ao mesmo tempo, dá suporte ao seu desenvolvimento.

A instalação de um novo modo de produção, o portuário, no espaço outrora exclusivo da atividade pesqueira e turística, modifica não só a estrutura espacial, mas também as relações sociais, em decorrência do próprio sistema temporal diferenciado delas. Conforme Santos (2009), caçadores, pastores, industriais, agricultores familiares e camponeses, têm sistemas temporais que diferem, mas coexistem, cada ação se dá segundo seu tempo e as diversas ações se dão conjuntamente, o espaço é que reúne a todos.

Porém, num espaço que antes era ditado pelas relações econômicas e temporais da atividade pesqueira e turística, intimamente relacionadas aos recursos naturais e paisagísticos do ambiente, a atividade portuária ali instalada entra em conflito; não só por estabelecer lógicas diferentes, mas por desterritorializar um espaço apropriado por uma comunidade. O território é produto da ação de apropriação e produção de um espaço, insere-se num campo de poder qualquer, de relações sociais. Onde o homem estiver, há relação, e assim poder, e, a partir da apropriação e produção do espaço, conseqüentemente, há território.

O que ocorre agora nos bairros Pontal e Figueira é a multiterritorialidade. Caracteriza-se pelo conflito entre a apropriação do espaço pelos pescadores ali instalados, associada a uma lógica política e identitária, envolvendo territórios zonas; e a apropriação econômica do Porto Itapoá, sob a lógica do território-rede. Ou seja, a comunidade pesqueira artesanal tenta reproduzir as relações produtivas e sociais que exercia antes do empreendimento. Essas ocorriam tanto no espaço em terra, lindeiro ao atual Porto Itapoá, de residência e relações sociais, e também no espaço em água, considerado por ela seu território de fixos e fluxos econômicos.

Os fixos econômicos se caracterizam(vam) pela atividade pesqueira realizada na baía da Babitonga, não exclusivamente no local onde hoje está o Porto, mas em todo o entorno, inclusive no canal de acesso, o qual passou a ser mais restrito com a instalação do empreendimento. Principalmente pelo início da efetiva fiscalização da Capitania dos Portos, no âmbito da legislação que proíbe a atividade pesqueira no canal de acesso, devido ao aumento do tráfego de navios. Esta fiscalização não existia anteriormente, causando o falso entendimento para

a comunidade pesqueira de que o Porto Itapoá, diferentemente do Porto de São Francisco do Sul, proíbe a pesca no território que sempre pertenceu ao pescador. Já os fluxos econômicos se caracterizavam pela circulação livre de embarcações, principalmente para alcance do mar aberto, local de prática da atividade pesqueira por parte da comunidade. Essa circulação também passou a ser mais restritiva, pelo obstáculo do Porto Itapoá.

Além desses conflitos causados pelas regulamentações impostas pela autoridade marítima que restringiu a área de pesca e a circulação das embarcações pesqueiras, há outros de caráter simbólico relacionados a conflitos de poder. Se antes esse espaço era a zona de uma comunidade, agora ele passa a ser de propriedade de uma instituição que o coloca no mapa. Os bairros Figueira e Pontal passam a ser um ponto, um nó em uma rede intermodal regional, nacional e, possivelmente, até internacional de transporte de mercadorias. De território de uma comunidade pesqueira, pacata, que exercia relações produtivas focadas no município e talvez na região, passa a ser de propriedade de novos atores sociais que exercem relações em níveis, principalmente, nacionais.

"Como é que chegam dessa forma num lugar que já tem dono? Antigamente o pescador era o dono do mar, hoje não mais". (Pescadora Sirlei).

"Porto se instalou onde já tinha gente há mais de 100 anos e não ouviram a gente, nos desconsideraram". (Pescador Amazor).

O Porto Itapoá muda as relações sociais e produtivas do Município de Itapoá como um todo, mas principalmente dos bairros Figueira e Pontal. Logo, impacta todos os atores sociais, por modificar a dinâmica local, mas principalmente aqueles que exerciam nesse espaço seus ganhos econômicos, os pescadores. Diante disso, as alterações percebidas por essa comunidade são consideradas adversas, em grande parte. Isso é normal, justamente pelas alterações significativas causadas. Porém, em geral, ao se questionar a população se ela preferia que o Porto Itapoá não tivesse se instalado no município, ela alega que continuariam querendo o empreendimento, que ele foi positivo em termos de geração de renda e emprego, principalmente por proporcionar perspectiva empregatícia às novas gerações. Inclusive os pescadores, o grupo social que se

considera mais impactado reconhece isso; porém, desejavam que essa inserção tivesse sido mais harmônica.

Ressalta-se que a atividade pesqueira não se tornou inviável na baía da Babitonga, mas foi restringida pela autoridade marítima no local onde hoje está o Porto Itapoá e em seu entorno direto. No canal de acesso já não era possível realizar a pesca, mas a fiscalização não era tão rigorosa, logo, para os pescadores essa restrição, na percepção dos pescadores, também é consequência da instalação do empreendimento.

Neste capítulo também serão retratadas as opiniões dos entrevistados, na primeira e na segunda campanha de entrevistas, sobre os impactos oriundos da pretendida ampliação do Porto Itapoá e as possíveis medidas de mitigação e/ou compensação por eles indicadas.

A opinião dos moradores locais não foi considerada com proeminência no âmbito do licenciamento ambiental de instalação do Porto Itapoá, através de uma metodologia específica como o DSAP. Assim, muitos impactos pretéritos advindos da obra de instalação e operação do empreendimento foram citados durante as abordagens. Muitos dos entrevistados consideram que alguns dos impactos já ocorridos poderão ser potencializados com a ampliação.

A ampliação do Porto foi entendida, pela maioria dos gestores públicos e dos líderes comunitários consultados, como algo importante e necessário diante da exigência econômica mundial. Percebem a presença do Porto Itapoá e a sua ampliação como uma importante oportunidade de crescimento econômico no Município e benéfico para o desenvolvimento local. Porém, mesmo os que se posicionaram a favor, o fizeram com condicionantes, isto é, respeitando as medidas/ações de mitigação e/ou compensação sugeridas. Portanto, reservou-se um espaço no capítulo 2.4. *SUGESTÕES PARA O PROGRAMA DE EDUCAÇÃO AMBIENTAL*, para apresentar as medidas condicionantes sugeridas, e discuti-las correlacionando-as com as orientações da IN 02/2012, para alcançar o que realmente se espera de um DSAP. Qual seja, a Educação no Processo de Gestão Ambiental, tornando o espaço da gestão ambiental pública um processo de

ensino-aprendizagem, construído com a participação dos atores sociais envolvidos, assegurando o controle social sobre as decisões, que afetam o destino de muitos, senão de todos, da presente e da futura geração.

Os moradores do município já previam esse aumento, que foi divulgado assim que o empreendimento iniciou suas obras de instalação na região. De acordo com as lideranças públicas abordadas no diagnóstico, a área portuária já foi regularizada e a expansão do Porto é promissora ao município, gerando mais emprego e renda, e serviços indiretos.

"Não vejo problema na ampliação do porto porque quando foi criada a área portuária, houve essa previsão. É claro que vamos ter impacto com a supressão da vegetação, mas, na questão urbanística, já estava previsto. Aquela área toda ali é do município que através de Lei já criou a área portuária. Quanto ao aumento do píer eu ouvi dizer que até aumentou o número de peixes ali, devido às estruturas. Mas é claro, mesmo o porto Itapoá sendo "top de linha", não está livre de um vazamento de óleo". (Ex Sec. de Planejamento Rafael Vida Almeida, 12/2011).

Entretanto, na opinião da maioria dos pescadores entrevistados, a ampliação, assim como foi à instalação do Porto Itapoá, gerará um impacto negativo em sua principal atividade, a pesca. Fato decorrente, principalmente, segundo os pescadores, do aumento da área de exclusão de pesca conforme normas da Marinha do Brasil no entorno do empreendimento portuário.

2.3.1.1 Infraestrutura e Serviços Públicos

Todos os atores sociais entrevistados, tanto aqueles localizados nos bairros da Jaguaruna, Figueira e Pontal da Figueira, como os atuantes na esfera municipal, alegaram terem percebido mudanças positivas com a implantação do Porto em relação à infraestrutura municipal.

"Eu acho que tem gente aí reclamando à toa. Não se compara, em minha opinião, se não fosse o porto a gente estava aí na poeira". (Presidente da COOTRANLOG - Manoel, 12/2011).

"Melhorou as estradas, mais moradores, valorização dos terrenos, empregos" (Maria Alzira C. Viana - Presidente do Curtume de Peixes).

Os entrevistados se reportaram, principalmente, à pavimentação de estradas (Figura 10), implantação de ciclovias, travessias de pedestres e aumento de linhas de transporte público. Essas benfeitorias melhoraram o acesso ao município, principalmente aos bairros próximos ao Porto Itapoá, os quais ficavam isolados em período muito chuvosos.

"Foram realizados mais de 13 km em pavimentação asfáltica (Figura 10) no entorno de Itapoá, pavimentação da SC-415 (porta de entrada ao Município) com consequente modificação de escoamento de veículos, construção de 8 km de ciclovias e travessia de pedestres elevados." (Sec. de Planejamento, Rafael Vida Almeida, 12/2011).



Figura 10. Estrada da Jaca, pavimentação asfáltica realizada pelo Porto Itapoá. Fonte: Dados primários do diagnóstico socioeconômico para ampliação do Porto Itapoá (12/2011).

Cabe destacar que o Porto Itapoá construiu uma nova rodovia, conhecida como Via de Acesso B1, para direcionar o tráfego de caminhões para o terminal, e desta forma, retirá-lo do trajeto em frente à comunidade. O Porto Itapoá proporcionou também a ampliação da rede de distribuição de energia elétrica, solucionando o antigo problema da constante queda de energia elétrica. Outro fator positivo relacionado ao Porto que foi exaltado durante as entrevistas foi o aumento na oferta de cursos de capacitação profissional na cidade, apesar de alguns argumentarem que o valor é elevado para a realidade da população local.

No entanto, também foram apontadas algumas insatisfações, principalmente em relação à precariedade dos serviços públicos diante do aumento populacional. Estes importantes aspectos, durante o processo DSAP, foi levantados e iniciadas discussões com poder público. Entre os principais problemas (os quais já existiam antes da implantação do Porto Itapoá) estariam falhas no abastecimento de água durante o verão, insuficiência nos serviços de saúde municipal, destacando-se a inexistência de um hospital e de médicos especialistas para atender nos bairros. Uma das reclamações mais citadas pela população dos bairros Figueira e Pontal, foi em relação ao mau planejamento na construção/estruturação da via em frente à baía da Babitonga (via dos Pescadores), com ênfase à falta de acostamento e de calçadas para os pedestres e ciclistas, além da ausência da drenagem, o que ocasiona o carreamento de detritos terrígenos e de resíduos sólidos para a praia.

"Não tem faixa de pedestres na rua, crianças não podem mais nadar na praia (da baía), é perigoso atravessar a rua... o ser humano foi desvalorizado nesse processo." (Pescadora Sirlei).

Também foram citados problemas relacionados à falta de estrutura geral do bairro Pontal, com ênfase à segurança, o que também foi endereçado ao poder público local.

"O Pontal cresceu devido ao Porto, melhorias para o Pontal não foi feito nada, muitos arrombamentos [de casas], a população aumentou e vieram as coisas ruins. Deveria ter Posto Policial, até o policial chegar aqui demora". (Célia Maria Konell – Grupo da 3ª idade).

Com relação aos possíveis impactos a serem causados com a ampliação do Porto Itapoá, os entrevistados temem que aqueles já percebidos sejam enfatizados. Principalmente em relação à saúde e segurança, em decorrência do provável aumento populacional ainda mais enfático, o que sobrecarregaria a estrutura disponível no município. A preocupação em relação à saúde se deve a ausência de hospital no Município. Cabe ressaltar que não seria responsabilidade do Porto Itapoá a resolução desses impactos, mas sim, do poder público municipal.

"Ainda não visualizei impacto negativo do Porto, mas acho que precisamos ter cuidado na questão da segurança pública da cidade. Nós estamos com viaturas sucateadas, número de policiais reduzidos. Hoje já existe outro acesso de entrada ao município e se não cuidarmos daqui a 2 anos já vira um caos. Tem que investir na educação, na segurança". (Presidente da CDL - Conrado Schneider Jr., 12/2011).

De acordo com as entrevistas, o Município precisaria se estruturar em termos gerais, a exemplo de educação, abastecimento de água e elaboração de um novo Plano Diretor.

"Outra coisa que eu acho é que Itapoá ainda não tem estrutura para suportar tudo isso. Na hora que chega esse povo todo, falta água, falta luz. Nós não temos esgoto, hospital não tem, nosso posto de saúde é precário. As escolas estão cheias porque tem só uma estadual de ensino de segundo grau". (Moradora da Jaca do Grupo Pastoral da Igreja Católica, 12/2011).

"Aqui nós temos só um pronto atendimento se algo grave acontece a gente precisa ir para Joinville, então esse tráfego aumentado preocupa a gente numa emergência". (Presidente da ACERANGI - Carlos, 12/2011).

"Eu só acho que o município tem que correr atrás de infraestrutura porque é claro que isso (referindo-se ao Porto) gera um fluxo de pessoas maior. Eu não sei se nosso Município vai conseguir acompanhar tudo isso, água, luz, saneamento básico, moradia. (Ex-vereador Valdecir de Souza, 12/2011).

A representante da ACERANGI ressaltou a necessidade de Itapoá estruturar seu Plano Diretor, a fim de definir novas regulamentações e diretrizes do município.

"O problema que eu vejo é que o município não tem um Plano Diretor, nós não sabemos qual a real vocação de Itapoá. É turística ou portuária? Se for turística o porto traz mais malefícios, se for analisar pelo ponto da praia é ruim, a possibilidade de ocorrer um desastre e poluir é maior, por mais que já passem os navios de São Francisco, com mais um porto a probabilidade dobra, o Município tem que se estruturar". (Vice-Presidente da ACERANGI - Leci, 12/2011).

As opiniões e os argumentos em torno do tema central Infraestrutura e Serviços Públicos estão dispostas na Tabela 4, a qual apresenta os impactos negativos e positivos, e as medidas de mitigação relatadas pelos entrevistados e validados na reunião pública do DSAP. De forma geral, os entrevistados consideram que a

ampliação do Porto Itapoá poderia proporcionar, ainda, mais cursos de capacitação, o que seria positivo. Porém, o aumento populacional poderia causar uma deficiência maior nos serviços públicos.

Tabela 4. Impactos da ampliação do Porto Itapoá e medidas de mitigação e/ou compensação considerados pelos entrevistados em relação à Infraestrutura e serviços públicos.

Categoria	Caráter	Impactos	Fase de ocorrência		Medidas de Mitigação e/ou Compensação sugeridas pela população
			Instalação e Operação	Ampliação	
INFRA ESTRUTURA E SERVIÇOS PÚBLICOS	POSITIVOS	Aumento da oferta de cursos de capacitação na cidade	X	X	Preços acessíveis para a população de baixa renda
		Melhoria das vias de acesso á cidade e ao Porto e bairros vizinhos	x		
		Diminuição nas quedas de energia elétrica	x		
	NEGATIVOS	- Vias mal planejadas - Ausência de faixa de pedestres - Ausência de drenagem - Ausência de latas de lixo	X		Implantação de faixa de pedestre, drenagem e latas de lixo
Falta de infraestrutura dos serviços públicos, principalmente saúde, pelo aumento da demanda, causada pelo aumento populacional		X	X	Melhorias ou Reforma na Escola Municipal João Monteiro Cabral, localizada no Pontal. Investimento no posto de atendimento à saúde do Pontal. Instalação de creche no Pontal	

2.3.1.2 Alterações na Dinâmica Populacional e Espacial

Conforme apresentado anteriormente, a instalação do Porto Itapoá no Município trouxe alterações na dinâmica populacional e espacial local. Pelo seu caráter similar, alguns desses impactos foram agrupados, a exemplo do aumento populacional e o sentimento de aumento da violência/drogatização.

2.3.1.2.1 Aumento da população

Conforme os entrevistados, o aumento da população em Itapoá já pôde ser percebido devido à grande demanda na área imobiliária, com uma procura maior de aluguéis anuais e não somente em épocas de veraneio. Para alguns entrevistados o aumento da população local foi citado como um dos maiores impactos negativos ocorridos. Essa percepção se deve à visão de que o município não está estruturalmente preparado para receber mais pessoas, conforme comentado no item anterior. Outro motivo de insatisfação se refere à Itapoá, anteriormente à instalação do Porto, ser um município substancialmente de vocação turística no período de veraneio.

Em função da cidade possuir característica mais pacata durante o ano e mais agitada nos meses de verão, muitos aposentados migraram ao município, objetivando estabelecer uma vida mais tranquila, mas também agitada em alguns meses. No entanto, com a instalação do Porto, a dinâmica local mudou, e o município passa a ser mais movimentado durante o ano inteiro, obtendo um caráter mais urbano, o que está em discordância com o anterior. Isso desagradou às pessoas que optaram por morar ali em função das características anteriores a vinda do Porto.

Por outro lado, o aumento populacional agradou outros grupos sociais, com ênfase à Câmara de Dirigentes e Lojistas (CDL), visto que, para o comércio local esse acréscimo é beneficiário.

2.3.1.2.2 Sentimento de aumento da violência/drogatização

Alguns entrevistados relacionaram a instalação do Porto Itapoá com o aumento da violência e a drogatização no município. Principalmente na época da construção, quando não havia a presença dos supervisores responsáveis pelo Porto Itapoá, facilitando que a má conduta por parte dos trabalhadores não fosse imediatamente fiscalizada e tomadas as medidas cabíveis. Neste momento, com o porto já implantado e com sua respectiva gestão, este risco está mitigado.

De forma geral, a disseminação da droga nas pequenas cidades do país, com ênfase ao crack, vem ocorrendo de forma mais enfática desde o início da década de 2000. Logo, possivelmente, mesmo sem a instalação do empreendimento, Itapoá sofreria com esse tipo de problema social. Talvez, o Porto Itapoá tenha acelerado esse processo. Alguns entrevistados possuem essa opinião.

"Violência e problemas com droga, todo o município que se desenvolve tem. Mas o Porto não foi um desencadeador disso, isso é consequência do próprio desenvolvimento do município. Eu não posso hoje dizer que o porto é responsável por esse tipo de situação, muito pelo contrário, eu acho que o porto está dando muitas oportunidades para o povo de Itapoá. Aqueles que reclamam são os que não se prepararam". (Sec. de Planejamento, 12/2011).

Os dados estatísticos oficiais da Delegacia de Polícia de Itapoá não comprovam aumentos substanciais no número de boletins de ocorrência, homicídios, entre outras incidências de violência. Diante disso, entende-se que o sentimento de aumento da violência está atrelado à circulação e moradia de pessoas desconhecidas, provenientes de outros municípios e regiões do país. Antes, principalmente nos bairros Figueira e Pontal, todos se conheciam, agora não mais, isso causa um sentimento de insegurança. Os moradores partem da seguinte premissa: *Se você é conhecido, você não vai me fazer mal, se eu não te conheço, você é uma ameaça potencial.*

As sugestões para amenizar estas situações, e até mesmo prevenir seu agravamento, foram, a instalação de um Posto Policial na região pelo poder público e não pelo Porto Itapoá; o investimento em cursos educativos e profissionalizante para adolescentes e jovens, a fim de que o roubo não seja uma alternativa de renda atraente, e também para evitar o tempo ocioso dos jovens,

os quais finalizam os estudos do ensino médio e não possuem condições financeiras e ou apoio familiar para buscar em outros municípios, a realização de cursos profissionalizantes.

2.3.1.2.3 Alteração na dinâmica espacial e social

Conforme foi relatado no capítulo introdutório, a instalação do Porto Itapoá trouxe mudanças significativas à dinâmica espacial e social dos bairros Figueira e Pontal, as quais são inerentes a um empreendimento deste porte. Essas foram sentidas enfaticamente pela população. A comunidade vivencia os conflitos em função do uso comum do espaço; a inexistência, na época, de programas voltados para atender os anseios e as situações vivenciadas pela comunidade local, por parte do empreendedor, instalou um sentimento de descaso. A percepção da população é que o Porto Itapoá a desconsiderou. O desenvolvimento do Programa de Comunicação Social abarcando tais preocupações no projeto de ampliação do empreendimento poderá atenuar os impactos já gerados, e aqueles que ainda poderão surgir.

O tráfego de veículos pesados em frente à comunidade da Figueira, no ano de 2011, também foi considerado um impacto significativo, atualmente contornado pela construção de uma nova rodovia (Via de Acesso B1) de acesso que retirou o tráfego desses veículos da rua em frente à comunidade dos pescadores. Por outro lado, um impacto ainda corrente é o aumento do fluxo de veículos, o que alterou o modo de vida pacato da comunidade. Além disso, a ausência de passarelas de pedestres, nas vias dos bairros Figueira e Pontal, gera insegurança aos moradores, por eles se deslocarem fundamentalmente a pé ou de bicicleta. No entanto, o Porto Itapoá foi o responsável pela melhoria da sinalização desta via, mediante instalação de faixas de pedestres como solicitado pela comunidade dos pescadores.

A Diretora da Escola Municipal João Monteiro Cabral ressaltou que as crianças não estavam habituadas a conviver com a realidade do tráfego viário gerado pelo empreendimento. Em concordância com essa entrevista, os moradores da localidade da Jaca, apesar de se mostraram a favor do empreendimento,

relataram incômodo em relação ao tráfego de caminhões pela velocidade permitida, de 40km/h, não ser respeitada.

"Os motoristas não respeitam a população local, andam em alta velocidade, a placa é de 40 km, a menor velocidade que andam aqui é de 60 km, não respeitam a faixa de pedestres, não andam na faixa de caminhões, na curva avançam para o acostamento e passam por cima dos pedestres" (Antonio José da Cunha – vice-presidente do Sindicato dos Trabalhadores Rurais).

"O que não está acontecendo é que na placa diz 40 km por hora, mas isso não está acontecendo. Eles passam aqui a mais de 100 km por hora, não está havendo esse respeito de velocidade. Isso não quer dizer que a gente é contra, melhorou muito a estrada, tem o lado bom e o lado ruim". (Ledinéia, Moradora da Jaca do Grupo Pastoral da Igreja Católica, 12/2011).

A proximidade da Escola João Monteiro Cabral com o Porto Itapoá é um dos conflitos diretos. Conforme relato da diretora, a escola está à mercê do barulho proveniente dos contêineres e caminhões.

"Na parceria de trabalhar projetos com os alunos, a escola está muito satisfeita com o Porto. Não tem como negar que o porto é progresso para o município, que precisava de uma gestão dessa, só que a proximidade da escola, a questão física mesmo é o ponto negativo. Eu acho que a escola aqui vai inviabilizar. Por causa do barulho, é zona de risco, se tem um acidente como a gente vai salvar essas crianças?... eu acho muito preocupante". (Diretora da Escola João Monteiro Cabral Janine, 12/2011).

O barulho foi uma reclamação corrente de todas as moradias próximas ao empreendimento, com ênfase à Vila Gonçalves, a Escola Municipal e algumas residências do Pontal, mas principalmente da Figueira, conforme ilustra a Figura 11. Essa proximidade faz com que parte da população, principalmente a mais próxima, se sinta oprimida pelo Porto Itapoá: *"A cada dia avançam mais, é como se tivesse um rolo compressor sobre nós"* (Pescadora Sirlei). A solução comentada por alguns para resolução dessa questão é a finalização do Plano Diretor da cidade, o qual poderia criar uma zona de amortecimento em torno da área portuária, além da compensação financeira pelas residências. Os moradores da Vila Gonçalves e os responsáveis pela Escola municipal demonstraram interesse em serem realocados.

Além do impacto da poluição sonora, os moradores da Vila Gonçalves comentaram que o Porto interfere no escoamento da água da chuva, causando o alagamento das residências, o que não ocorria anteriormente.

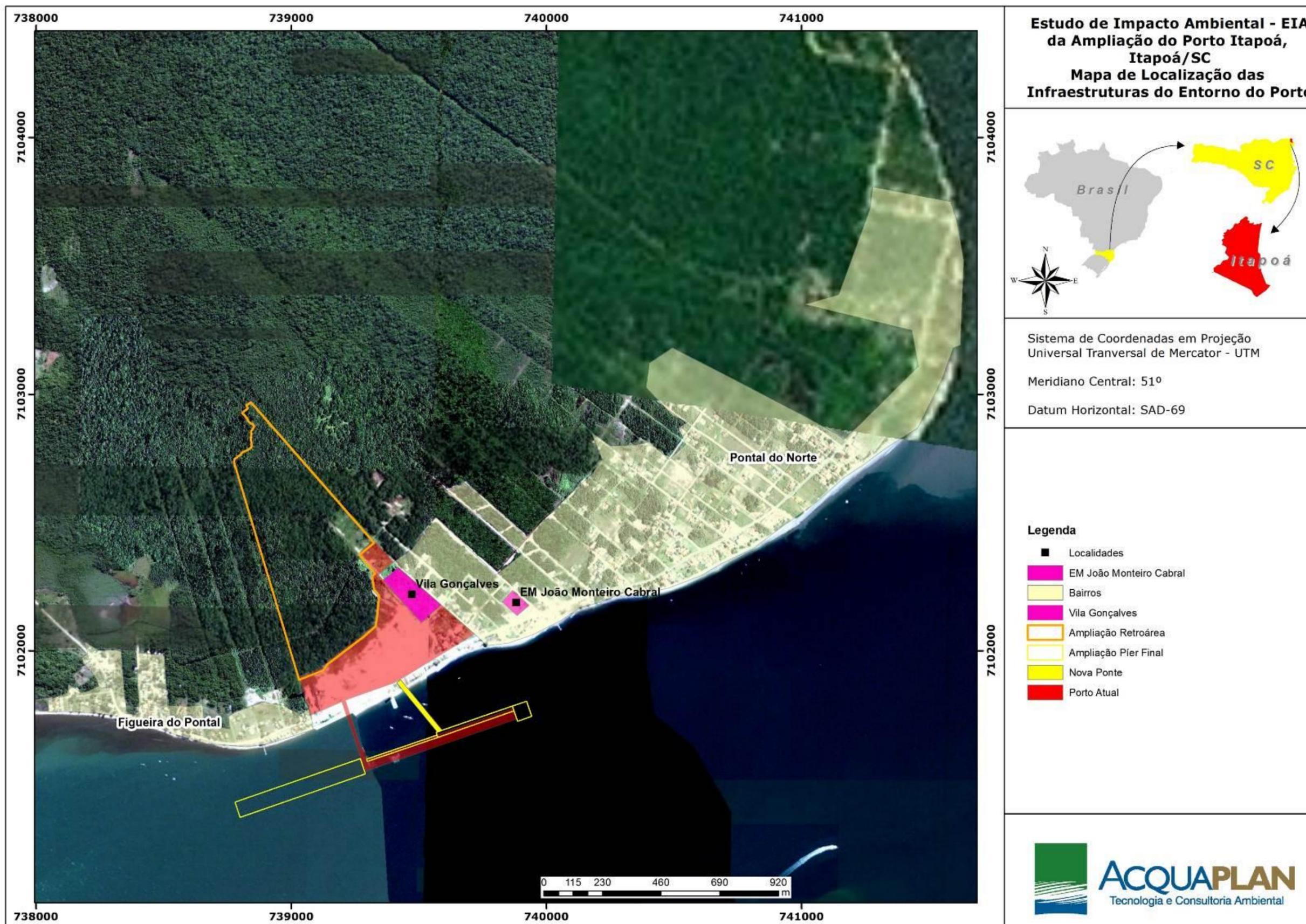


Figura 11. Mapa com a localização do Porto Itapoá e sua possível área de ampliação e os lindeiros ao empreendimento: bairro Figueira do Pontal, EBM João Monteiro Cabral, Vila dos Gonçalves no bairro Pontal.

As questões abordadas na introdução deste estudo em relação às mudanças no modo de vida dessa comunidade também foram citadas pelos entrevistados. Além da perda da cultura pesqueira, a população sente também a dificuldade de continuar andando a pé e de bicicleta, as festas e hábitos outrora comuns estão se perdendo, a exemplo de conversas na casa de amigos e parentes, e na beira da baía da Babitonga.

Para o Município de Garuva, os impactos gerados indiretamente pelo Porto Itapoá, na visão do entrevistado, Secretário de Administração (em dezembro de 2011), se relacionam ao aumento do tráfego viário e da expectativa da implantação de empresas de embarque e desembarque portuário que causou inflação das áreas disponíveis. Atualmente, nota-se um fomento na economia do Município, principalmente em empresas ligadas ao ramo de logística.

Os impactos visualizados pela população em consequência do aumento do píer de atracação e área retroportuária não diferiram daqueles já sentidos na ocorrência da instalação do Porto Itapoá. Há um temor de que, por um lado, os impactos que ocorreram na fase da construção voltem a ocorrer, e, por outro lado, de que outros impactos sentidos permanentemente sejam potencializados. Alguns desses se referem à movimentação ainda maior de caminhões nas estradas, e de veículos em geral nas estradas internas, ao aumento do barulho e do sentimento de insegurança.

Para amenizar algumas dessas situações, a população sugeriu reuniões com representantes do Porto Itapoá para estabelecer um canal de comunicação e estreitar o relacionamento, a fim de que os interesses de ambos sejam considerados nas decisões a serem tomadas.

A sugestão de medida de mitigação para o problema indicado de má conduta por parte dos caminhoneiros e trabalhadores da obra de ampliação, seria um Programa de Educação Ambiental aos trabalhadores.

Entretanto, é importante considerar que o Governo do Estado de Santa Catarina já iniciou as obras de instalação do contorno rodoviário de Garuva, que se

constitui em um anel viário de 7 km de extensão, conectando a BR-101 ao SC-417, evitando, desta forma, que o tráfego de veículos em direção à Itapoá passe pelo centro da cidade.

A população da Figueira e do Pontal, em especial, receia que a ampliação do empreendimento seja contínua e que eles sejam obrigados a sair de seu local. utilizam a expressão "espremidos" pelo Porto Itapoá para expressar esse sentimento. Quanto à opinião dos entrevistados da Vila Gonçalves, lindeira ao empreendimento, no que se refere à possibilidade de realocação dos mesmos, 89% mostraram-se a favor (Figura 12). No entanto, a grande maioria, impõe algumas condicionantes, como: não saírem da localidade da Figueira ou do Pontal; ficarem em um local seguro onde não transitem caminhões; que sejam residências com a mesma infraestrutura das atuais ou que sejam ressarcidos com dinheiro e não com casas já construídas. Por outro lado, é importante observar que o Porto Itapoá já manteve várias ações no sentido de adquirir os imóveis. Entretanto, os valores solicitados pelos moradores são demasiadamente elevados, a ponto das aquisições não terem se concretizado até o momento.

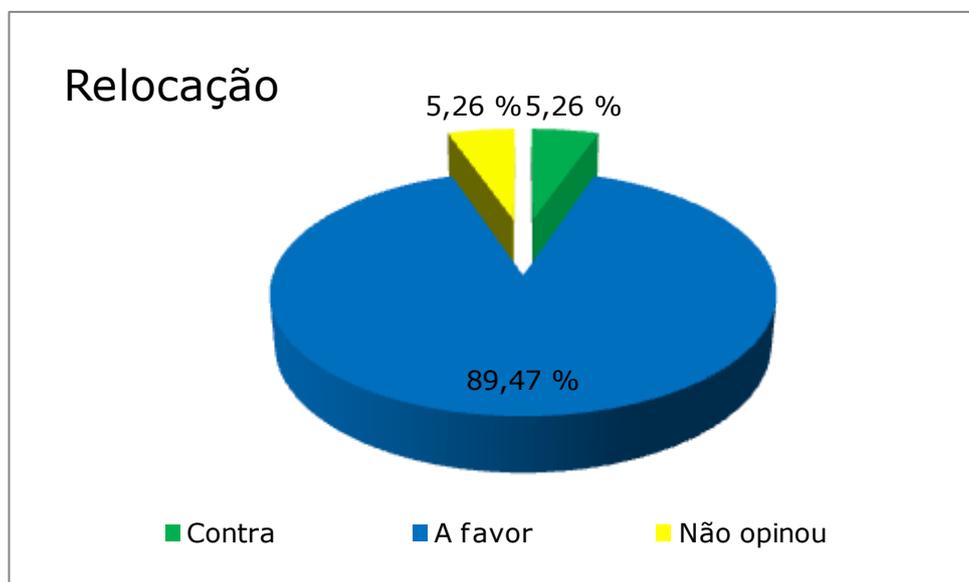


Figura 12. Opinião dos entrevistados quanto à realocação dos mesmos. Fonte: Dados primários do diagnóstico socioeconômico para ampliação do Porto Itapoá (12/2011).

Um aspecto positivo citado pelos entrevistados foi o retorno dos emigrantes, originários de Itapoá, devido às maiores possibilidades de seguir uma carreira

profissional na cidade, com a instalação dos empreendimentos diretamente vinculados ao setor portuário.

As opiniões e os argumentos em torno do tema central Alterações da Dinâmica Populacional e Espacial constam na Tabela 5, a qual apresenta os impactos negativos e positivos e as medidas de mitigação relatadas pelos entrevistados e validadas na reunião pública do DSAP.

Tabela 5. Impactos e medidas de mitigação e/ou compensação da ampliação do Porto Itapoá, mencionados pelos entrevistados referente ao tema: Dinâmica Populacional e Espacial.

Categoria	Caráter	Impacto	Especificidade	Fase de ocorrência		Medidas mitigação e/ou compensação sugeridas pela população
				Instalação Operação	Ampliação	
Dinâmica populacional e espacial	NEGATIVOS	Aumento populacional		X	X	Estruturação dos serviços públicos
		Desrespeito à população		X	X	Canal de comunicação entre o Porto e sua vizinhança e considerar a realidade local nas decisões.
		Uso e ocupação do espaço territorial principalmente da Figueira e da Vila Gonçalves		X	X	Compensação financeira das residências da Vila Gonçalves e instalação de áreas de lazer
		Aumento da poluição sonora nas residências próximas ao Porto incluindo a EBM João Monteiro Cabral e vandalismo na escola por parte dos funcionários da obra do Porto	Dificuldade nas aulas e no descanso domiciliar	X	X	Finalização do Plano Diretor de Itapoá Realocação da escola
		Aumento de gente de fora/sentimento de insegurança		X	X	Instalação de um Posto Policial na região do Pontal. Investimento em projetos de educação com adolescentes e jovens.
		Abalo na cultura local		X	X	Instalação do Centro de Vivência para a realização de oficinas de resgate da cultura e aprimoramento do artesanato e realização e eventos culturais e projetos de educação com adolescentes e jovens.

Categoria	Caráter	Impacto	Especificidade	Fase de ocorrência		Medidas mitigação e/ou compensação sugeridas pela
		Aumento do trânsito e alta velocidade dos veículos		X	X	Programa de educação no trânsito; Instalação de sinalização; Envolvimento da população nas decisões das políticas públicas locais.
		Condutas impróprias dos funcionários e/ou caminhoneiros principalmente fase de construção		X	X	Programa de Educação Ambiental com os funcionários e do Porto e caminhoneiros terceirizados, principalmente na fase de construção. Programa de educação no trânsito Programas socioambientais para jovens do bairro.
	POSITIVOS	Retorno de emigrantes		X	X	
		Aumento populacional		X		

2.3.1.3 Expectativa de Geração de Emprego e Renda

Em relação à geração de empregos, as percepções diferiram, pois muitos entrevistados, principalmente os dos bairros Figueira e Pontal, não concordam que houve uma grande absorção de mão de obra local nos serviços portuários. Tinham a expectativa que ela fosse mais numerosa.

"Para mim um impacto negativo foi que prometeram mais emprego para a população local e isso não está acontecendo. Eu não concordo em dizer que a pessoa chega aqui, compra uma casa vai lá, arruma emprego e já é morador local. Tudo bem que o porto precisa de mão de obra especializada, mas tem que ter mais cuidado nisso". (Ex Vereador Valdecir de Souza, 12/2011).

"O Porto decepcionou o povo daqui, não recrutou o povo daqui, só gente de fora que está ocupando o lugar do nosso povo". (Pescador Vavá).

A população afirma que restam os empregos nas empresas terceirizadas, ou aquelas atuantes na época de construção do Porto, caracterizando empregos sazonais ou de curta duração. No entanto, foi verificada a partir de alguns relatos, que essa expectativa possa ser uma questão cultural, uma comunidade que não diferencia as atribuições do poder público e do poder privado representado pelo assistencialismo: *"Então, tem uma parcela que contava com esse assistencialismo, é cultural mesmo"* (Diretora da Escola João Monteiro Cabral, 12/2011). Ou seja, parte da população não percebe que é necessário se profissionalizar para conseguir emprego, especialmente os empregos mais qualificados.

A solução para esta situação seria o oferecimento de educação profissionalizante com preços acessíveis para os jovens e outros moradores das regiões próximas ao empreendimento. Outra reclamação foi em relação ao alto custo dos cursos oferecidos. Também foi mencionada a possibilidade de destinação de um número de vagas específico para os moradores do Pontal e da Figueira. Talvez essa ação não seja cabível a um empreendimento privado, mas possivelmente o Programa Jovem Aprendiz possa ser reforçado, a fim de beneficiar essa população específica, ou ainda ser implantado outro, a exemplo do Projeto Pescar (<http://site.projetopecar.org.br>).

Também há um conflito com o Sindicato dos Estivadores de São Francisco do Sul que alega que o Porto Itapoá deveria ter contratado os trabalhadores associados a eles, o que não aconteceu, pois, pelo fato do terminal ser privado e estar situado fora do polígono definido como Porto Público Organizado, a princípio não há obrigatoriedade de contratação de mão de obra avulsa. Como as funções desempenhadas pelos estivadores é bastante ampla (empilhador, operador de trator esteira, operador de pá-carregadeira, motorista de carreta, operador de guincho de bordo, contra mestre geral, contra mestre de porão, homem de lingada - homem de porão), inicialmente o Sindicato criou a expectativa de que um grande contingente de trabalhadores seria contratado pelo Porto Itapoá. Porém, muitos entrevistados entendem que o Porto Itapoá gerou emprego, não só diretos, mas muitos indiretos, absorvidos pelas empresas instaladas em função do empreendimento. Os que compartilham dessa opinião argumentam que quem não conseguiu emprego foi em função da falta de adaptação ao sistema de trabalho.

"Eu acho que foi positivo e que o Porto trouxe emprego. Eu falei com o assessor do Porto e ele garantiu que 60% dos empregados são de Itapoá. Tem bastante gente daqui trabalhando na parte operacional, dos 97 motoristas dos caminhões lá dentro, praticamente todos são de Itapoá. Mas óbvio que as pessoas mais especializadas da parte administrativa, não tem". (Vereador Jeferson Garcia, 12/2011).

"Eu agora trabalho na cozinha da Maná que oferece comida para o Porto, então eu fiquei sete anos desempregada e agora estou trabalhando. Lá nós somos 10 mulheres e 2 homens (motoristas) todos daqui. Não ganha mal. Veio a empresa de limpeza Orbenk de Joinville que também contratou muitas mulheres. As empresas de limpeza e alimentação foram as que mais contrataram o povo daqui. Eles pegaram muita gente, a Orbenk pegou serviços de limpeza da prefeitura, das escolas". (Moradora da Jaca do Grupo Pastoral da Igreja Católica, 12/2011).

"O Porto gera emprego para quem quer trabalhar, só tem que ter vontade". (Moradora da Vila Gonçalves).

Inclusive para os pescadores, grupo social que se considera mais impactado pelo empreendimento, o Porto Itapoá é visto com bons olhos nesse aspecto: a geração de emprego e de oportunidades. Isso, pois, as novas gerações não são incentivadas a seguir na atividade pesqueira. Isso porque, segundo relatos

locais, ela é muito sofrida, e também, por não trazer o retorno financeiro desejável. Uma vez que o estudo está mais acessível às novas gerações, os pais esperam que seus filhos não dependam financeiramente da pesca. Porém, entendem que para a geração mais velha, acima dos trinta anos, o Porto não é uma opção de trabalho. Alegam que, por terem vivido sempre da pesca, não sabem obter outros ganhos financeiros, e tampouco se adaptam a outra dinâmica de trabalho. Ao serem questionados sobre os impactos positivos trazidos pelo Porto Itapoá à comunidade, metade mencionou espontaneamente a geração de emprego e as perspectivas concretas de trabalho às novas gerações, conforme relatos:

"O Porto pode servir para os meus filhos, mas para mim não serve de nada, não dá para saber se filhos não vão querer trabalhar". (Pescador Coco).

"Muito pescador se tornou funcionário do Porto, os jovens não querem mais pescar. Conheço ex-pescador que trabalha no Porto" (Ronaldo J. dos Santos – Assessor do Secretário da Agricultura e Pesca).

Para nós que só trabalha com a pesca o Porto é ruim, mas para filhos e netos é bom. (Pescador Vavá).

Como consequência do desinteresse das novas gerações pela atividade pesqueira e do próprio desestímulo dos pais, a prática da pesca na Figueira e no Pontal tende a declinar no decorrer do tempo. A frase de um dos pescadores entrevistados reflete essa realidade, difícil de ser encarada por grande parte da comunidade da Figueira e do Pontal, pela pesca fazer parte da sua história e tradição. Possivelmente o Porto Itapoá tenha acelerado esse processo, mas entende-se que ele seja natural e esteja ocorrendo em diversas localidades do país.

"A pesca está sujeita a acabar em torno de 10 anos na baía da Babitonga. Os filhos estão estudando, a produção da pesca não compensa, não dá renda para construir casa, etc. Falta mão de obra para trabalhar, descascar peixe, camarão, etc." (Pescador Edson).

Conforme declarado nas entrevistas, o fator positivo, apontado pela população, relacionado à ampliação do Porto Itapoá seria a geração de novos postos de

trabalho. Porém, existe o receio que se tenha a contratação de profissionais de outros municípios, os quais, segundo a comunidade, apresentam melhores condições profissionais para competir no mercado de trabalho, o que poderá ser mitigado com programas de qualificação profissional e carreira.

"Eu acho que é um processo irreversível essa ampliação... Eu só espero que gere mais emprego para o povo daqui. A expectativa é que traga maiores benefícios para o município..." (Diretora da Escola João Monteiro Cabral Janine, 12/2011).

A geração e a perspectiva de emprego às novas gerações, assim como, a melhoria nas vias públicas e de acesso ao município e a comunidade, foi o impacto positivo mais mencionado pelos pescadores. Um terço dos pescadores mencionou espontaneamente como medida mitigadora dos impactos causados pelo Porto Itapoá, a capacitação dos seus filhos, para que tenham oportunidade de trabalhar no Porto.

"O Porto deveria investir na capacitação/profissionalização dos filhos dos pescadores." (Pescador Sandro).

Inclusive a população mais humilde de posseiros, localizada na Vila Gonçalves, corrobora a mesma opinião, conforme relatos: "Isso vai trazer mais serviço e progresso", "Vai dar bastante serviço, nos acostumamos com o Porto", "O Porto vai dar formação para se encaminhar na vida".

Pelo caráter diferenciado entre Porto de São Francisco do Sul e o de Porto Itapoá, alguns dos entrevistados veem com bons olhos a expansão do empreendimento, pois poderia gerar ainda mais tributos.

2.3.1.3.1 Renda

A opinião dos entrevistados foi unânime em relação ao aumento de geração de renda ao município, a partir da implantação do Porto Itapoá e de outros empreendimentos instalados.

"O impacto econômico é bastante vantajoso para o município, isso sem falar da importância não só para Itapoá como também

regional". (Funcionário da Secretaria de Agricultura e Pesca e pescador do Pontal, Sr. Francisco, 12/2011).

"Temos então que aproveitar os benefícios positivos desse investimento econômico, pois veja bem isso mudou o perfil econômico do município, nós tínhamos uma sazonalidade aqui, só esse ano teve um acréscimo de 30%". (Presidente da ADEA Wernei, 12/2011).

Aparentemente o setor de comércio do município foi um dos mais beneficiados, com o aquecimento das compras, conforme relato da Câmara de Dirigentes e Lojistas (CDL) de Itapoá.

"Eu não tenho dúvida que o aumento do consumo no comércio local já começou a existir. A gente começou a sentir isso de uns 6 a 8 meses para cá. A gente está no início da mudança ainda, porque o Porto está operando com parte da sua capacidade total. A gente tem conhecimento de que com a operação total do porto mais empregos ainda serão gerados, novas empresas se instalarão na cidade. Nesses 6 meses, em torno de 20 a 30% das vendas aumentaram." (Ex-presidente da CDL - Conrado Schneider Jr., 12/2011).

"Tem muita gente trabalhando no Porto aqui de Itapoá, quem não está morando aqui está comprando aqui, são muitos benefícios. Na minha opinião é 100% de renda para o município. Antes não tinha oportunidade. Já tem vários empreendimentos que vieram e pelo que eu sei, vem mais peixe grande por aí. Eu sou suspeito de falar do porto, porque eu estou torcendo pelo porto, se não fosse o porto eu já tinha ido embora. Porque aqui é mais para o turismo e eu não posso ficar aqui de férias. Antes eu tinha que trabalhar fora daqui, hoje eu trabalho em casa, no município. (Presidente da COOTRANLOG - Manoel, 12/2011).

Conforme os entrevistados, diversos serviços já se instalaram no município em função do Porto Itapoá. Entre eles foram citados imobiliárias, agências de seguro, empresas de logística (transportadoras e de equipamentos para operações portuárias), empresas de terraplanagem, de concretagem, de limpeza, de alimentação empresarial, lojas de materiais de construção e supermercados que aumentaram não somente sua infraestrutura, mas, também o número de filiais.

"Foram três ou quatro marcas que se expandiram. No município tinha um supermercado Brasão, hoje já existem quatro". (Sec. do Meio Ambiente Paulo Belo 12/2011).

Como consequência da instalação do Porto Itapoá e das empresas associadas a ele, os entrevistados mencionaram também o aumento da arrecadação de impostos que deveria reverter em melhorias ao município, com ênfase aos serviços públicos.

Também foi mencionada a questão da valorização imobiliária, um aspecto positivo. Porém, o seu caráter negativo estaria relacionado à especulação imobiliária. Ou seja, os imóveis teriam aumentado muito de valor, o que não corresponderia à realidade do mercado, de forma que a população local enfrenta dificuldades na compra e no aluguel de imóveis.

Na visão do Assessor de Engenharia e Meio Ambiente do Porto de São Francisco do Sul, não somente não foi gerada uma concorrência entre os dois portos, pois o segmento de ambos os empreendimentos é distinto, “*é cada um por si*”, como houve benefícios para São Francisco do Sul, para todo o estado e para o país.

“Não existe dúvida, gera renda? - Gera, gera emprego? - Gera, gera mais impostos? - Gera, gera mais opção de movimentação de cargas, mercadorias, para o estado e para o país”. (Assessor de Engenharia e Meio Ambiente do Porto de São Francisco do Sul, 12/2011).

Como o Porto de São Francisco do Sul é a autoridade de acesso ao canal de navegação da baía da Babitonga, este se beneficia através do recebimento das tarifas portuárias, “*São Francisco é a autoridade portuária, eles pagam uma tarifa, isso é um benefício para o Porto São Francisco*”. Além disso, por São Francisco do Sul dispor de serviços portuários, relacionados à fiscalização de cargas, como a Receita Federal, assim como também as empresas de Praticagem, também está sendo gerada mais renda ao município. Devido a isso, aumentou a relação econômica entre Itapoá e São Francisco do Sul.

Espera-se que a geração de renda seja ainda mais enfática com a ampliação do empreendimento, o que terá como consequência o arrefecimento do mercado local e da economia, com aumento do PIB municipal e do PIB *per capita*. Consequência desse processo seria o estancamento da emigração por falta de perspectiva profissional.

"Existe uma expectativa muito grande do comércio quanto ao fortalecimento da economia da cidade, com a geração de empregos, instalação de novas empresas que estão vinculadas ao porto, onde essas empresas também estão gerando empregos pra cidade". (Presidente da CDL - Conrado Schneider Jr., 12/2011).

"Benefício com a expansão é trazer mais emprego pra cá, mais empresas que vão vir, e nossos filhos não vão precisar sair daqui pra estudar, quem sabe não vem faculdade, cursos né? Vai vir mais comércio. Mas que eles [porto] dessem mais aperfeiçoamento, uns cursinhos para o povo daqui. Os que tiveram no início das obras foi pago, e o povo não tem dinheiro aqui pra pagar esses cursos". (Morada da Jaca do Grupo Pastoral da Igreja Católica, 12/2011).

O Município de Garuva também espera ser beneficiado com a expansão do Porto Itapoá, principalmente mediante a utilização da área retroportuária, instituída por lei, a, aproximadamente, 20 km do Porto Itapoá. Segundo o Secretário de Administração de Garuva (em dezembro de 2011), até agora não houve demanda para sua ocupação por empresas: *"... acredita-se que a área retroportuária disponibilizada no Município de Itapoá atinja sua capacidade e a área de Garuva comece sua ocupação"*.

As opiniões e os argumentos em torno do tema central Expectativa de Geração de Emprego e Renda foram arranjados na Tabela 6, a qual apresenta os impactos negativos e positivos e as medidas de mitigação relatadas pelos entrevistados e validados na reunião pública do DSAP. Assim como os impactos relacionados à dinâmica populacional e espacial, em relação à geração de emprego e renda, aqueles esperados com a ampliação do empreendimento permanecem basicamente os mesmos, porém, espera-se que eles ocorram de forma ainda mais enfática.

Garuva também se beneficiou com a construção do contorno rodoviário, que consiste em um anel viário de 7 quilômetros, conectando a BR-101 com a SC-417. Desta forma, todo o tráfego rodoviário que até hoje, passa pelo centro da cidade, inclusive os veículos vindo de Curitiba e interior do Paraná, que se dirigem as praias de Guaratuba, deixarão de cruzar o centro de Garuva.

Tabela 6. Impactos e medidas de mitigação e/ou compensação da instalação e ampliação do Porto Itapoá, relatados pelos entrevistados, referente ao tema central Expectativa de Geração de Emprego e Renda.

Categoria	Caráter	Impacto	Fase de ocorrência		Medidas de Mitigação e/ou compensação sugeridas pela população
			Instalação e Operação	Ampliação	
EXPECTATIVA DE GERAÇÃO DE EMPREGO E RENDA	POSITIVOS	Aumento da demanda da COOTRANLOG (caminhoneiros)	X	X	
		Aumento de estabelecimentos comerciais	X	X	
		Aumento da arrecadação de impostos com o Porto e demais empresas instaladas em função dele	X	X	
		Valorização imobiliária	x	x	
		Aumento do número empregos	X	X	
	NEGATIVOS	Expectativa de geração de empregos para a população de outras cidades mais bem capacitadas	X	X	Destinar um número de vagas específicas à população de Itapoá e da Figueira e do Pontal.
		Cursos de capacitação oferecidos com valores altos para a realidade da população diretamente afetada pelo empreendimento	X	X	Oferta de cursos de capacitação com valores mais acessíveis à população local
		Especulação imobiliária	X	X	

2.3.1.4 Turismo e Lazer

Em termos gerais, alguns entrevistados, principalmente os aposentados e entidades ligadas ao setor turístico, encaram com receio a perda da identidade turística de sol e mar de Itapoá, e a consolidação do município como de vocação portuária.

"Vende-se a imagem como cidade portuária, nossa preocupação é que as pessoas não vejam a cidade como turística". (Conrado Schneider Jr. – Secretário do Turismo, Meio Ambiente e Cultura).

Já na percepção dos moradores do Pontal, o Porto Itapoá destaca-se como uma nova atração turística para o bairro, contribuindo para o aumento do fluxo de pessoas e veículos na região, além da movimentação do comércio local.

"O Porto virou uma atração turística, querendo ou não, muita gente se desloca para conhecer o porto porque ele é diferente, na questão do píer, você pode ver os navios serem descarregados, além disso, houve a urbanização do local (Figura 13)". (Exsec. de Planejamento Rafael Vida Almeida, 12/2011).

"A geografia do município beneficia para que se torne o balneário do porto limpo e das águas agradáveis, nós podemos ser beneficiados com isso futuramente, na minha opinião é um atrativo turístico sim, e o nosso diferencial é 100% de balneabilidade". (Ex-vereador Jeferson Garcia, 12/2011).

"Acho que vai melhorar a vida, estamos no maior ponto turístico de Itapoá, todo o domingo tem movimento de carro para ver o Porto e o Farol. Melhora o comércio, mais emprego, mais mercado". (Senhora do Grupo da 3ª idade).

No entanto, de acordo com relatos dos moradores, os turistas apenas passam pelo bairro e não permanecem devido à ausência de infraestrutura e serviços voltados ao atendimento ao turista. Um fator positivo destacado foi o apoio financeiro dado pelo Porto para a realização da Feira de Artesanato do Farol, que vem acontecendo na ACOPPOF, durante os verões de 2010, 2011 e 2012. Assim o turista, além de apreciar a operação portuária do trapiche construído pelo empreendedor justamente para esta finalidade, ainda visita a feira, onde recebe informações turísticas e vivencia a cultura e a realidade local. Uma forma do turista permanecer ainda mais tempo no local seria a instalação de um Centro de

Vivência, onde hoje é a ACOPOF. Um espaço para exposições e atividades que valorizem os patrimônios naturais e culturais da região, conforme será melhor explicado no capítulo referente às sugestões para o Programa de Educação Ambiental.

Já a população da Figueira percebe o Porto como fator prejudicial ao turismo de balneário e descanso, e comenta sobre a redução da procura do lugar pelos aposentados e outros que preferem locais calmos e tranquilos. Isso se deve ao Porto Itapoá ter descaracterizado a beleza cênica rústica da baía da Babbitonga.

"Antes vinha bem mais turistas para Figueira e Pontal, alugavam as casas, os aposentados vinham para descansar. Era o paraíso dos aposentados. Agora o turista não vem mais por causa da movimentação de caminhões e do barulho, até o banho na baía diminuiu. O trapiche construído pelo porto atrai o turista pescador, mas esse não deixa nada no local". (Pescador Vavá do Pontal).

Outros entrevistados consideram que deveria haver uma estrutura mínima para a contemplação da baía da Babbitonga e do empreendimento.

"Ficou ruim porque o Porto não deixou área de estacionamento, então você vai lá pra visitar e não tem onde parar". (Vice-presidente da ACERANGI Leci, 12/2011).



Figura 13. Parque infantil anexo ao trapiche da Figueira, local de lazer para a comunidade.

Parte da população receia que com a ampliação do Porto, o município se consolide, cada vez mais, como de vocação portuária e não mais de sol e mar e de turismo de descanso realizado por aposentados. Porém, este passo natural rumo ao desenvolvimento local poderá também proporcionar equilíbrio entre atividades empresariais e qualidade de vida. Outra questão abordada pela população foi a provável perda do trapiche da Figueira com a ampliação, uma estrutura pública usada para embarque e desembarque de passageiros dos passeios náuticos realizados na Babitonga, contemplação da beleza cênica, pesca esportiva de molinete e também pelos turistas e moradores da vila para banho de mar e lazer (Figura 14). A solução seria o tombamento do trapiche da Figueira para evitar a perda desse patrimônio comunitário, ou a sua realocação, para fortalecer as atividades de apreciação cênica e pesca, conforme a obra realizada pelo Porto Itapoá no trapiche localizado no lado do Pontal, propiciando a continuidade do uso público da estrutura por parte da comunidade e dos turistas (Figura 15 e Figura 16).

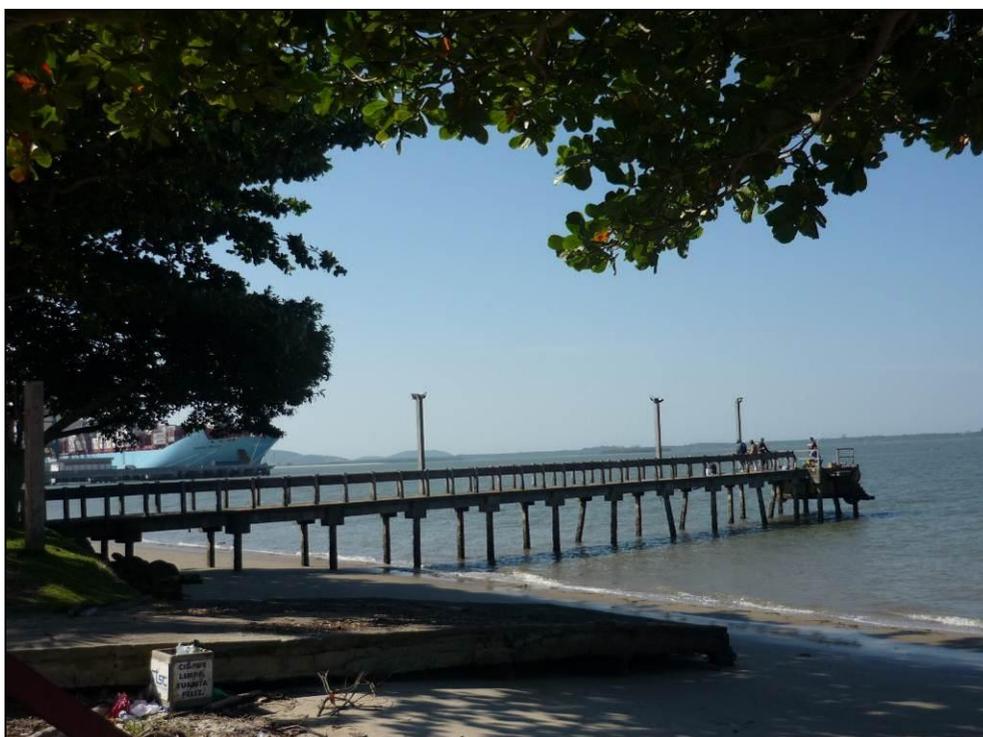


Figura 14. Trapiche da Figueira, local frequentado por turistas pescadores de molinete e moradores locais para lazer e banho.



Figura 15. Trapiche reformado pelo Porto Itapoá, atualmente frequentado como ponto turístico da cidade.



Figura 16. Trapiche reformado serve como um local para observar a beleza cênica, juntamente com a operação portuária, e ainda, para a prática da pesca esportiva de molinete.

O tombamento do Farol e a finalização do Plano Diretor da cidade também foram indicados como forma de amenizar os impactos negativos citados. Nesse caso, a mitigação parte do fortalecimento dos impactos positivos, através da construção

de um centro de convivência comunitária, ou reforma completa da ACOPOF, para melhorar os serviços que já estão sendo realizados hoje nesta Associação, além de investimentos em cursos profissionalizantes para jovens e adultos como informática, idiomas e turismo náutico, com preços acessíveis.

Portanto, faz-se necessária uma instalação bonita e moderna para a realização dos projetos socioambientais e esportivos que já vêm sendo executados atualmente na sede da Associação, além da Feira de Artesanato. Um local enriquecido com serviços e infraestrutura adequada para melhor atender o turista poderia garantir o envolvimento com qualidade da população local, além da distribuição dos benefícios e dos lucros gerados com a atração turística revelada pelo empreendimento portuário.

Um Centro de Convivências poderia ofertar capacitações gratuitas ou com valores acessíveis. Entre os cursos passíveis de serem ofertados cita-se gastronomia, artesanato, guias de turismo de pesca ou náutico e idiomas. Assim desenvolvem-se aptidões para a comunidade local trabalhar e desenvolver a economia através do turismo. Poderiam ser realizadas oficinas de resgate da cultura local como a Dança de Fandango Chimarrita, a culinária típica baseada no preparo de frutos do mar e na farinha, o aprimoramento do artesanato com o couro do peixe desenvolvendo uma identidade nos produtos. Além disso, poderia ser utilizado como espaço ideal para exposições e atividades que valorizem os patrimônios naturais e culturais da região, consolidando o turismo cultural na comunidade. Importante ressaltar que o Farol do Pontal já representa uma dos principais pontos turísticos e de cartão postal da cidade. A construção e a implantação de um Centro de Convivência Comunitário para Educação Artesanato e Turismo estão descritos no capítulo sugestões do Programa de Educação Ambiental.

As opiniões e os argumentos em torno do tema central Turismo e Lazer foram rearranjados na Tabela 7, a qual apresenta os impactos negativos e positivos, e as medidas de mitigação relatadas pelos entrevistados e validados na reunião pública do DSAP.

Tabela 7. Impactos e medidas de mitigação da ampliação do Porto, relatados pelos entrevistados referentes ao tema central Turismo e Lazer.

Categoria	Caráter	Impactos	Fase de ocorrência		Medidas de Mitigação e/ou Compensação sugeridas pela população
			Instalação e Operação	Ampliação	
Lazer e Turismo	Positivo	Aumento do fluxo turístico no Pontal	X	X	Construção do Centro de Vivência através da reforma na ACOPOF para abrigar oficinas de resgate da cultura e elaboração de um plano com produtos e serviços voltados para o turismo cultural e natural.
		Porto de Itapoá consolida-se como atração turística da cidade	X		
		Patrocínio da Feira de Artesanato do Farol	X		
		Melhorias do píer em frente ao porto, consolidando mais um ponto turístico da cidade.	X		

Negativo	Possível perda do trapiche de pescadores da Figueira		X	Tombamento do trapiche da figueira e reforma para continuar de uso público, semelhante ao que o Porto realizou no trapiche em frente ao empreendimento.
	Descaracterização da identidade turística de sol e mar de Itapoá	X	X	Tombamento do Farol do Pontal Finalização do Plano Diretor Municipal
	Pequena permanência do turista no Pontal e Figueira (sem contribuição para a economia)	X		Construção do Centro de Vivência através da reforma na ACOPOF para abrigar oficinas de resgate da cultura e produção de produtos e serviços voltados para o turismo cultural e natural

2.3.1.5 Meios Biótico e Físico

As opiniões e os argumentos em torno do tema central Meio Biótico e Físico foram rearranjados na Tabela 8, a qual apresenta os impactos negativos e positivos e as medidas de mitigação relatadas pelos entrevistados e validados na reunião pública do DSAP.

Tabela 8. Impactos e medidas de mitigação/compensação da ampliação do Porto Itapoá, relatados pelos entrevistados referente ao tema: Meios Biótico e Físico.

Categoria	Caráter	Impactos	Fase de ocorrência		Medidas de Mitigação e/ou Compensação sugeridas pela população
			Instalação e Operação	Ampliação	
MEIOS BIÓTICO E FÍSICO	NEGATIVOS	Diminuição dos siris e berbigões	X	X	Investimento em Unidades de Conservação (UC) municipais na região do rio Jaguaruna (próximo ao local degradado). Priorizar a elaboração do plano de manejo desta Unidade de Conservação com metodologias participativas. Projeto Viveiro de mudas. Plantio de árvores nativas na cidade. Implantação de um Jardim Botânico na cidade.
		Supressão da vegetação	X	X	
		Atropelamento de animais	X	X	
		Impermeabilização do solo	X	X	
		Possibilidade de poluição da baía da Babitonga com óleo dos navios	X	X	
		Perigo de desastre ambiental	X	X	

Os impactos para o meio biótico foram relatados por poucos entrevistados. Os relatos declararam a ocorrência da diminuição na quantidade de siris e berbigões na baía da Babitonga. Porém, não se pode aferir que este fato está relacionado especificamente à instalação e operação portuária, pois a extração sem manejo adequado sempre aconteceu, podendo ter causado a sobre exploração do estoque destas espécies.

Quanto aos impactos relacionados à ampliação do Porto Itapoá e à degradação da baía da Babitonga, os danos ou riscos sugeridos podem ser considerados hipóteses, como o caso de uma catástrofe ambiental ou derrame de óleo pelos navios. Porém, o Porto Itapoá dispõe dos devidos controles, planos e infraestrutura exigidos legalmente, a exemplo do Plano de Emergência Individual (PEI). Logo, a fim de que a população se sinta segura em relação a esse aspecto, sugere-se que o Programa de Comunicação Social informe frequentemente à população de Itapoá a respeito da existência desses.

A supressão da vegetação foi citada como um impacto pretérito, relacionado à instalação dos empreendimentos terceiros vinculados ao Porto, e também às estruturas associadas para a operação do mesmo. No entanto, a parcela a ser suprimida para a expansão do Porto também foi citada como um impacto ambiental.

Os riscos de atropelamento da fauna, o que pode ocorrer nas vias de acesso ao Porto, podem se agravar com a ampliação do Porto e conseqüente aumento do fluxo de caminhões. Para mitigar este impacto poderiam ser realizados projetos específicos de educação ambiental para os trabalhadores, a exemplo de campanhas de "motorista consciente", de controle da velocidade dos caminhões assim como a adoção de medidas de mitigação que possam proteger a fauna local.

Quanto ao impacto de supressão da vegetação e perda biodiversidade local pelo aumento da retroárea, a compensação indicada foi a criação de uma Unidade de Conservação, nas proximidades do rio Jaguaruna, viabilizando a preservação e conservação dos recursos naturais e os ecossistemas da mesma bacia

hidrográfica onde ocorre a intervenção. Sugeriu-se inclusive que a priorização de metodologias participativas para a definição do plano de manejo desta Unidade de Conservação. Outra sugestão foi a criação de um Jardim Botânico na região, o que incentivaria também o turismo.

O Projeto Viveiro de Mudas, que vem sendo desenvolvido através do Programa de Educação Ambiental, condicionante da validade de licença de operação do Porto, também foi apresentado como uma boa proposta para amenizar a situação da supressão da vegetação, com o diferencial que envolve a comunidade local e gera renda para estes.

Com relação ao receio de desastre ambiental na baía da Babitonga, foi informado aos entrevistados a existência do Plano de Emergência Individual do Porto Itapoá, estruturado para atender aos cenários emergenciais. A população declarou não estar ciente deste programa e comentou o interesse de ser informada a respeito da sua existência. Nesse sentido, sugeriu-se o estabelecimento de um canal de comunicação para informar a população local sobre os programas que garantem a segurança e qualidade ambiental da região.

Portanto, a sugestão viável para suprir essa carência de informação seria uma adequação do Programa de Comunicação Social voltado à realidade das comunidades locais, possibilitando que os resultados dos Programas de Monitoramento Ambiental e os treinamentos ocorridos no Plano de Emergência Individual - PEI possam ser veiculados em meios de comunicação locais, como jornais e rádios, respeitando também a linguagem adequada para alcançar esse público, ou até mesmo reuniões bimestrais ou semestrais para esclarecimentos gerais à população.

2.3.1.6 Pesca

A Lei 9.537/97 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário), através de sua respectiva regulamentação (Decreto 2.596/97) e das Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), que trata da segurança da navegação em instalações

portuárias, restringe o tráfego de embarcações e operações de pesca nos canais de acesso e bacias de manobra dos portos brasileiros.

Esta regulamentação ao ser aplicada pela autoridade Marítima (Marinha do Brasil), obteve, por parte dos pescadores artesanais das comunidades adjacentes ao Porto Itapoá, Figueira do Pontal e Pontal do Norte (ou simplesmente Figueira e Pontal), uma insatisfação com relação à situação, fazendo com que reclamassem junto à Justiça. Esta posição gerou uma ação ordinária de danos morais e emergentes, medidas compensatórias para atenuar seus pretensos prejuízos, movida pela Associação de Pescadores da Figueira e do Pontal, criada exclusivamente para esse fim, no ano de 2010.

Na ação imposta, os pescadores alegam que, em função da construção do Porto Itapoá, a restrição de área para a prática da pesca inviabilizou economicamente a atividade na área e na baía, tornando seus rendimentos praticamente nulos: *"Hoje é difícil de se sustentar só com a pesca na baía, antes do Porto vir nós tirava sustento da família da baía"* (Pescadora Nalzira). A transcrição abaixo foi retirada do texto constante na ação impetrada.

"Obra de tamanha envergadura produz impactos ambientais, como é natural, no caso específico, interfere na cadeia ictiológica e provoca uma alteração nas espécies.

Não fosse a construção do porto, não teria havido a extraordinária diminuição na piscosidade na região que antes proporcionava a profissão de pescador aos autores.

Ademais, com a construção do terminal portuário ficou limitada a área de pesca, pois nos termos do art. 6º, § 1º, inciso VI da lei nº 11.959/99, é proibida a prática pesqueira nos locais que causem embaraço à navegação.

Afirmam também, na ação, que a construção do Porto provocou alteração na prática de pesca e modificação no estoque pesqueiro.

"Resta claro, portanto, que a construção do porto provocou alteração na prática de pesca e modificação no estoque pesqueiro, impondo ao pescador a pesca de maiores quantidades de peixes de menor tamanho e menor valor comercial, aliado ao fato que diminuiu o perímetro onde os mesmos efetuavam a atividade

pesqueiras, reduzindo, desta forma, drasticamente a renda dos autores."

Como medida compensatória a estas alegadas perdas, os pescadores, entre outros pedidos, requerem indenização dos pretensos danos, conforme consta na ação e transcrita abaixo.

c) Seja o requerido condenado ao pagamento por danos morais aos requerentes em patamar a ser fixado por Vossa Excelência.

d) "Seja o requerido condenado ao pagamento de danos emergentes, em razão da limitação da pesca enfrentada pelos requerentes, no valor de um salário mínimo mensal para cada autor, até a efetiva implementação de condições que possibilitem os mesmos recuperarem a renda que lhes era habitual antes do início da construção do terminal portuário".

A indenização em diferentes formas, bolsas, valor único, navegações, foi mencionada por todos os pescadores entrevistados.

Desde que foi construído o Porto Itapoá, há muita controvérsia em torno do empreendimento. Alguns pescadores e familiares acreditam que o Porto seria bom para o desenvolvimento da região, pois trazem emprego à comunidade e melhoramentos na infraestrutura municipal. Outros entendem que a presença do Porto num local piscoso gera prejuízos à pesca, marginalizando ainda mais o pescador, pois ficaram impedidos de exercer a atividade de pesca no local e não possuem condições financeiras para se adequarem a uma nova alternativa de pesca, em alto mar.

Segundo os pescadores ouvidos na pesquisa de campo, em ambas as comunidades, a área que foi restrita à pesca apresenta características fisiográficas propícias para a ocorrência de diversas espécies de relevância econômica, tais como parú, linguado, pescadas, miraguaia, corvina, robalo, tainha, camarão-branco, entre outras: *"O Porto está bem em cima da área onde a gente pescava linguado, pescada, corvina, bicuda, parú, robalo, parati, tainha"* (Pescador Pirata). Tais características propícias levantadas, segundo dados dos pescadores, referem-se à profundidade do local e o tipo de substrato.

Todos os pescadores entrevistados mencionaram que antes da construção do Porto a área seria um importante pesqueiro para o exercício da pesca com rede de lanço (arrastão de praia), redes de emalhe, gerival e tarrafa. A restrição da área de pesca foi o impacto mais significativo e mencionado incessantemente pelos pescadores.

"A área em frente ao Porto em direção ao Lelé era o timba, área de lanço de praia, pescava pescada amarela, e também de fundeio, pescava linguado, corvina, robalo. Também era um ponto muito bom para pesca da corvina". (Pescador Edson Pereira Neres).

"Pescada amarela era o que mais dava na área do Porto e também na entrada da Barra. Com arrasto de praia chegava a pegar até 2.000 corvinas". (Pescador Amazor).

"Prejudicou principalmente a pesca com lance de praia e arrastão, do linguado, principalmente. Não teve interferência na pesca do camarão". (Pescadora Nalzira)

A Figura 17 ilustra a área aproximada atual de exclusão de pesca, e as demais áreas em que a atividade ainda é praticada com diferentes artes de pesca, conforme foi explicado no capítulo Diagnóstico Socioeconômico. Percebe-se que ainda há muitas áreas de pesca, porém, o Porto Itapoá se instalou entre as comunidades, do Pontal e Figueira, impossibilitando que as redes de caceio possam ser lançadas no Pontal e arrastadas até a Figueira, sem obstáculos. Além disso, conforme foi explanado na introdução, essa área passou a não ser mais frequentada somente pelos pescadores, mas também por outros atores sociais que entraram em conflito com os primeiros. O poder imperante sobre o espaço não é mais exclusivo da comunidade pesqueira, a fiscalização do cumprimento da legislação da autoridade marítima se tornou mais rígida pelo aumento do fluxo de embarcações na baía da Babbitonga.

A área de pesca restringiu bastante. Pescador pesca em área de risco. Para eles (Capitania e Porto Itapoá) é área ilegal, para nós não. (Pescador Edson).

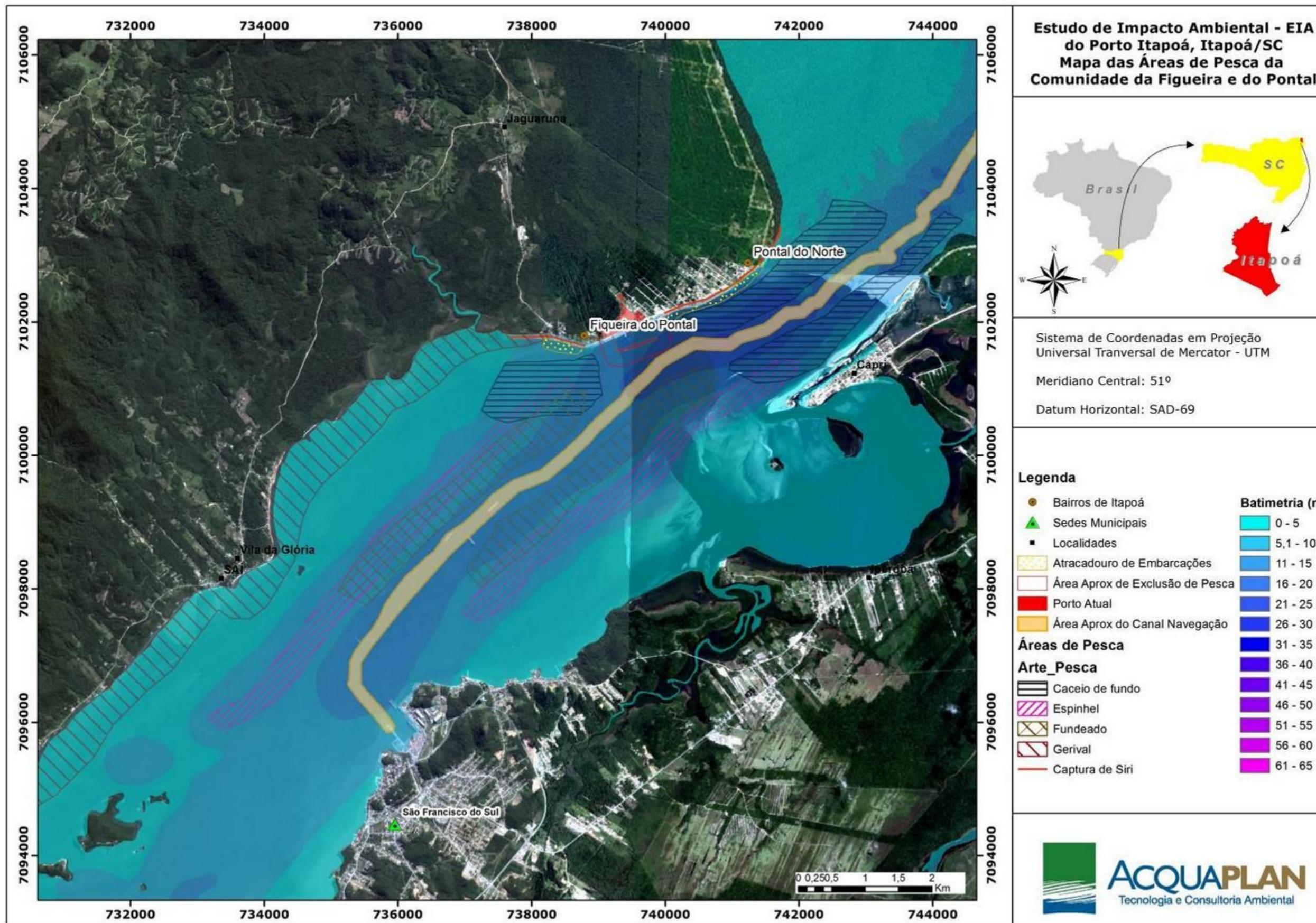


Figura 17. Áreas de pesca das comunidades pesqueiras da Figueira e do Pontal em Itapoá/SC.

Os pescadores também alegaram o aumento da dificuldade da navegação, por não ser autorizado passar por baixo cais e ponte do Porto Itapoá. Os pescadores são obrigados a se afastarem para praia e assim perdem a referência da beira da praia, o que dificulta a navegação principalmente em dias nublados e com neblina. Além disso, é necessário fazer uma volta maior para chegar até um dos pontos de pesca, a boca da barra, ou até mesmo o mar aberto.

Ainda dentre os efeitos decorrentes da construção do Porto e respectivas restrições à navegação determinada pela autoridade marítima, segundo a percepção dos pescadores, estaria a concentração de diversas espécies de peixes nas pilastras de sustentação do terminal portuário, funcionando como um arrecife artificial, uma estrutura que “funciona” como um atrator de espécies ícticas. Como efeito deste fator de atração, os peixes teriam ficado menos disponíveis nas áreas em que a pesca ainda é praticada, concentrando-se no local proibido para a pesca. Ainda, existe a clara percepção de que as estruturas de mar do terminal atraíram mais espécies para o local, entretanto, segundo relatos, se concentram em uma área onde a pesca é proibida.

“A quantidade de peixes aumentou, mas a gente não pode mais pescar”. Pescador Jairo da Silva (Coco).

Outro impacto citado foi em relação à existência de obstáculos de metais no fundo da baía da Babitonga, os quais têm rasgado frequentemente a rede dos pescadores. Não é possível afirmar que essas estruturas sejam provenientes da obra de construção do Porto Itapoá, como afirmam alguns entrevistados. No entanto, pela imagem do Porto estar prejudicada entre os pescadores do Pontal e Figueira, qualquer problemática na região acaba sendo atribuída ao empreendimento.

A pesca é considerada pelos entrevistados a atividade econômica mais impactada pela instalação do Porto Itapoá. Pelo tempo decorrido, essas alterações estão sendo absorvidas, ainda que com revolta, pela população dos pescadores da Figueira e do Pontal. No entanto, eles temem que o projeto de ampliação do píer de atracação enfatize ainda mais os impactos

já causados, com ênfase ao aumento da área de exclusão e, possivelmente, da área de atracação das embarcações, conforme citado na Tabela 9.

Todos os pescadores entrevistados alegaram que com a ampliação do píer de atracação do Porto Itapoá a área de restrição de pesca seria ainda maior, o que, nas suas visões, praticamente inviabilizaria a atividade pesqueira.

"Se só com o Porto atual já atingiu nós um monte, imagina com a ampliação! Vai acabar com tudo, se puxar para o lado mata com tudo. Como vamos sair com a embarcação? E em dia de serração? A volta vai ficar muito maior". (Pescador Coco).

De acordo com mapa da Figura 18, percebe-se que a área de exclusão de pesca seria maior, porém, ao se espacializar essas áreas, conforme relatos e orientações dos próprios pescadores, percebe-se que, ao contrário do que os pescadores alegaram, a mudança não seria tão expressiva. Por outro lado, uma área com tais dimensões, como esta ocupada pelas estruturas atuais, assim como futuras, juntamente com as área de exclusão de pesca, conforme normas da autoridade marítima, não configuram área suficiente para se constituir em pesqueiro para suportar a prática de pesca economicamente sustentável para um pequeno número de pescadores, e muito menos, para duas comunidades pesqueiras. Na realidade, a estrutura da pesca artesanal da região, se fundamenta na característica de que os pescadores utilizam várias artes de pesca, e muitas vezes, também, atuam sobre mais do que um estoque ou recurso pesqueiro. Uma das alegações mais pronunciadas seria a inviabilização da pesca do camarão com a arte gerival, realizada da Figueira até a Vila da Glória. Observa-se aqui, entretanto, que a área de pesca da Figueira que se estenderia até a Vila da Glória, na região continental de São Francisco do Sul, teria sua extremidade leste, exatamente, onde está situado o Porto Itapoá. Há, portanto, ainda, vários quilômetros de área de pesca até se atingir a Vila da Glória. Conforme mencionado pelo presidente da Colônia de Pescadores Z-01, para os moradores da Figueira, a pesca do camarão é realizada no "quintal da casa deles":

"O pessoal da Figueira não vai mais poder pescar camarão, é a principal fonte de renda deles. Para o pessoal da Figueira a baía da Babitonga é o quintal da casa deles, saem para pescar a toda hora para pegar camarão". Abel, presidente da Colônia de Pescadores Z-02.

No entanto, por esta prática de pesca ser realizada nas áreas mais rasas, prevê-se que ela não seria diretamente impactada, conforme ilustra a Figura 18. Percebe-se que no imaginário dos pescadores o Porto e a sua área adjacente de exclusão de pesca aparentam ser muito maiores do que de fato o são. Possivelmente isso se deva às significativas mudanças na dinâmica espacial e social causadas pelo empreendimento na vida dessa comunidade, assim como, as frequentes capturas de rede feitas pela Capitania dos Portos, pela alegação dos pescadores estarem pescando no canal de navegação. Cabe aqui informar, que este alegado confisco de artes de pesca praticado pelos oficiais da Marinha, é a alegação dos pescadores, pois sabe-se que dificilmente os representantes da autoridade marítima agem na fiscalização da atividade de pesca.

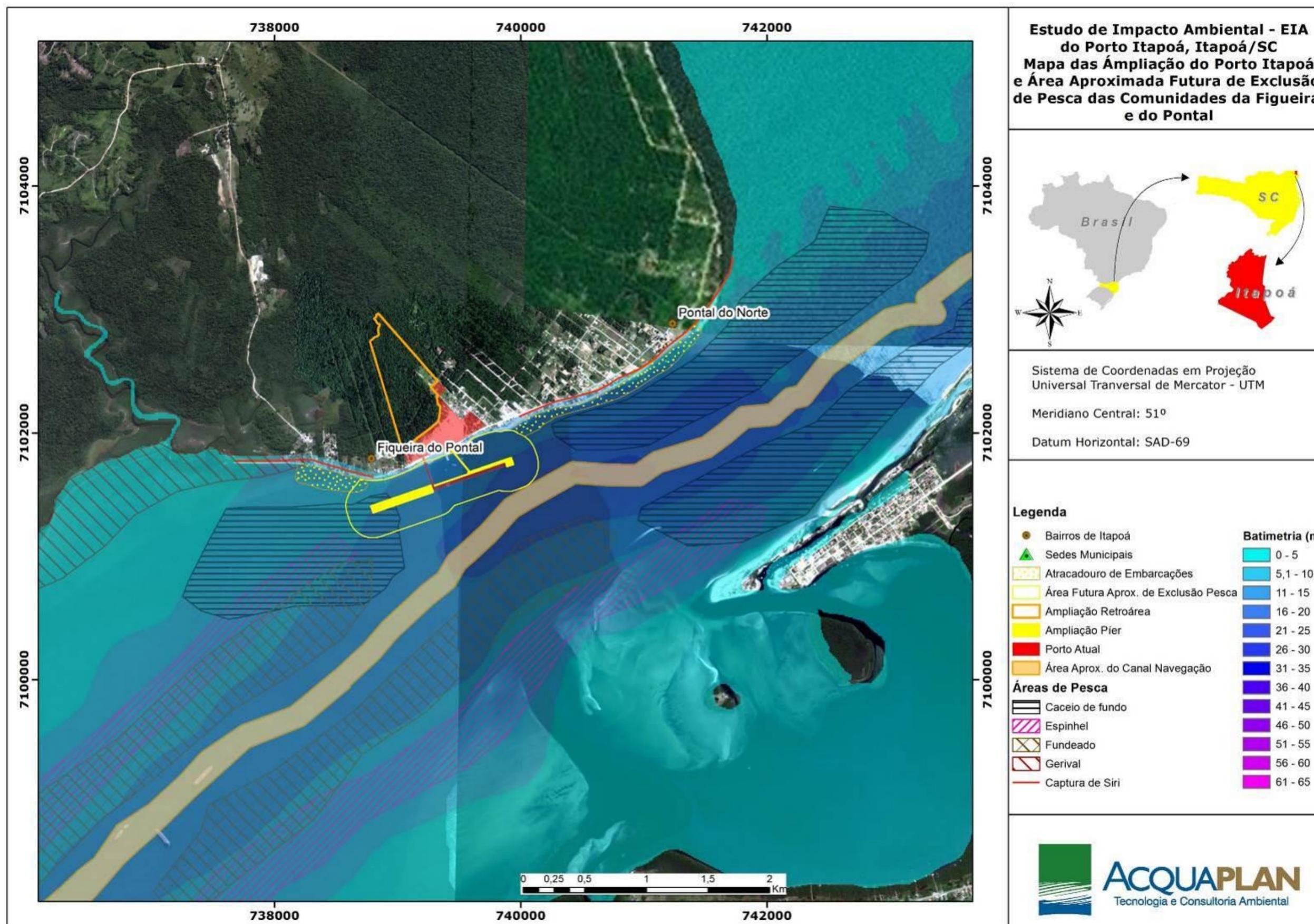


Figura 18. Área aproximada de exclusão de pesca com a ampliação do píer de atracação do Porto Itapoá.

Já a prática da arte de pesca de caceio de fundo, principalmente para a captura dos peixes robalo, betara e corvina, realizada em frente às localidades da Figueira e do Pontal, seria em parte restrita, conforme Figura 18. No entanto, a mudança não seria tão significativa. Isso, pois, ela não é estática, o pescador costuma “correr” atrás do peixe, larga a rede em diversos locais, não somente exclusivamente nesse, ainda que seja o de mais fácil acesso, mas se o peixe não estiver ali, a pescaria não será vantajosa. Este petrecho de pesca é carregado pela deriva da corrente, “caçando” os espécimes que se encontrarem na área. Portanto, esta prática é utilizada, preferencialmente, nas regiões dos canais naturais da baía da Babitonga, sendo que grande parte destes canais naturais, configuram o canal de acesso e navegação oficial ao Porto de São Francisco do Sul, e também, ao Porto Itapoá,

A área do canal de navegação demonstrada no mapa da Figura 18, possui 175m de largura, um dos maiores do Brasil, possibilitando a passagem de até dois navios simultaneamente, lado a lado, ainda que, atualmente, isso não aconteça. Ao lado do canal, ainda resta uma área de cerca de 500m, onde é praticado o caceio fundeado, conforme explicado pelos pescadores. No entanto, os pescadores alegam que a pesca nessa área se torna dificultosa, pois em algumas situações acabam avançando para a área do canal, já que suas redes possuem até 250m de extensão, tendo, frequentemente, suas redes capturadas pela Capitania dos Portos, para fins de cumprimento da NORMAM 7 . Essa situação, a qual não é causada diretamente pelo Porto Itapoá, gera revolta e constrangimento, uma vez que no imaginário dos pescadores este seria o território deles, herdado das gerações passadas.

Também foi mencionado que o tráfego de embarcações ficará cada vez mais difícil com a ampliação do píer do Porto Itapoá. Não somente pela volta para contornar o píer de atracação ser cada vez maior para os pescadores da Figueira, mas principalmente pelo tráfego de navios na baía da Babitonga se tornar cada vez mais intenso, o que exigirá do pescador atenção redobrada.

Ainda que o impacto sobre as questões mencionadas (artes de pesca e dificuldade na embarcação) irão ocorrer e atinjam, em algum sentido,

praticamente toda a comunidade pesqueira da Figueira e do Pontal, o que poderá gerar certa revolta, entende-se que eles sejam contornáveis. Isso, pois, entende-se que o verdadeiro pescador, aquele cuja família pratica a atividade há diversas gerações e que só sabe viver da pesca, achará uma alternativa para permanecer pescando, seja financiando embarcações com poder de pesca maior, seja mudando a área de pesca. Porém, deve-se considerar ainda o fato de que a pesca artesanal dentro da baía diferencia-se em muitos aspectos da pesca realizada em alto mar. Diante disso, em algumas situações ocorre a incapacidade do sujeito costeiro adaptar-se às condições marinhas, em outros casos, percebe-se que essa adaptação ocorre a médio prazo.

Caso a regra de proteção de 200m seja seguida literalmente, um porção do atracadouro das embarcações dos pescadores da Figueira e do Pontal também será atingida. Conforme ilustra o mapa da Figura 18, a expansão do píer de atracação não atingirá o local das atracações, porém, o raio de proteção de 200m atingirá uma pequena parte dele.

"Vai mexer com nós, com as embarcações que ficam na água, aqui está mais perto do fundo, para o sul é lama, seria ruim deixar a embarcação lá". (Pescador Tonho).

"Se só com o Porto atual já atingiu nós um monte, imagina com a ampliação! Vai acabar com tudo, se puxar para o lado mata com tudo. Como vamos sair com a embarcação? E em dia de serração? A volta vai ficar muito maior". (Pescador Coco).

A fim de atenuar os impactos a serem causados e não causar ainda mais revolta, sugere-se que a indicação dos pescadores seja acatada, que eles possam permanecer com o atracadouro das embarcações no local. Porém, o atendimento a esta sugestão compete a Marinha do Brasil. Também foi sugerido por eles que haja um acordo em relação à restrição da pesca no raio de 200m, principalmente se ela seguir algumas restrições, a exemplo de não ser praticada na ocorrência da entrada e saída dos navios.

Outro impacto temido pelos pescadores se refere à fuga dos peixes durante as obras. Alguns alegaram que isso já ocorreu na fase de instalação do Porto e que provavelmente ocorrerá novamente.

As medidas mitigadoras e compensatórias pelo o abalo à atividade pesqueira foram polêmicas entre os pescadores. Conforme relatado anteriormente, pelo menos metade dos entrevistados negou mencionar quaisquer medidas afora a compensação financeira. Outros, menos radicais, mencionaram outras possibilidades, a exemplo de serem construídos e/ou estruturados o mercado do peixe, a cooperativa de pesca e até mesmo, um criatório de peixes em tanques rede.

Porém, de forma geral, percebe-se que a atividade pesqueira é pouco cooperativista e/ou associativista, conforme relatado por um dos entrevistados: *“O problema de ter criadouro de peixe ou marisco é que os pescadores não são unidos o suficiente”* (Pescador Ernesto Peres). Num geral, as atividades que requerem trabalho em conjunto permanente tendem a não funcionar com esse grupo social. Logo, questiona-se a sua eficácia. Além disso, conforme relatado por um membro da Secretaria de Pesca do Município, refere-se à outra cultura, a ser adquirida em longo prazo:

“Não existe condição de continuar com a pesca artesanal. Substituir a pesca pela maricultura passa por uma mudança cultural que leva 100 anos para da certo. A solução seria um barco maior para circular na baía e pescar lá fora [mar aberto]” (Ronaldo J. dos Santos – Assessor do Secretário da Agricultura e Pesca).

Segundo a Associação de Pescadores da Figueira e do Pontal, a compensação financeira em embarcações com poder de pesca maior também já foi negociada sem sucesso com o Porto Itapoá. De acordo ainda com a mesma Associação, o cultivo de peixes em tanques rede na baía da Babbitonga não é passível de sucesso, devido à incompatibilidade entre a atividade portuária e a maricultura em regiões próximas. Porém essas questões técnicas poderiam ser novamente averiguadas para talvez encontrar possibilidade de cultivo próximo à região do rio Jaguaruna, mais afastado do Porto, visto que esta é mais uma percepção do representante da Associação. Logo, entende-se que o mais sensato para atenuar os impactos sobre a pesca, seja a tentativa de permanência das embarcações no atracadouro atual, e também, da menor exclusão quanto possível, das áreas de pesca atuais.

"Se o Porto e a Capitania deixarem a gente ficar com as embarcações atracadas em frente à Figueira vais ser bom, pois vai se tornar uma área ainda mais abrigada". (Pescador Téio)

Tabela 9. Relatos dos entrevistados (pescadores) sobre aos impactos e medidas de mitigação e/ou compensação, pela ampliação do píer de atracação do Porto Itapoá, sobre as atividades pesqueiras.

Categoria	Caráter	Impactos	Instalação operação	Ampliação	Medidas de mitigação e ou compensação
PESCA	NEGATIVOS	Dificuldade na navegação (distâncias maiores às áreas de pesca, ausência de pontos de referência).	x	x	Melhoria da sinalização náutica
		Diminuição e restrição a algumas áreas de pesca	x	x	Acordo a Capitania dos Portos para liberação de áreas de pesca no entorno do píer. Cultivo de peixes e camarão em tanques rede.
		Abalo na cultura pesqueira	x	x	Projeto para Cooperativa para viabilizar a aquisição de barcos de poder de pesca em alto mar, beneficiamento do pescado e melhorias nas condições de trabalho e na qualidade do pescado. Eventos e oficinas para resgatar e valorizar a cultura pesqueira.
		Diminuição do atracadouro das embarcações principalmente da Figueira, mas também do Pontal		x	Acordo com a Capitania dos Portos para permanência das embarcações na área atual de fundeio
		Fuga do peixe durante a construção	x	x	
		Obstáculos (restos de construção) no fundo da baía da Babitonga rasgam as redes	x	x	Realizar um cair para identificar a localização dos obstáculos e executar uma operação de retirada dos mesmos
	POSITIVO	Criação de uma Associação de Pescadores	x		

2.3.2 Resultados das reuniões de validação do DSAP realizadas na Associação Comunitária de Pontal e Figueira

As três reuniões realizadas (duas no dia 10 de abril de 2013 e uma no dia 19 de julho de 2013) tiveram um papel fundamental na validação dos resultados das entrevistas realizadas com as lideranças e pescadores. Estas reuniões aumentou consideravelmente o número da população amostral, e assim retratando de maneira mais fidedigna os anseios da comunidade. Destaca-se que se tratam de reuniões públicas abertas, divulgadas anteriormente via cartaz, telefonemas e visitas residenciais. Contou com a participação de toda a comunidade envolvida (Figura 19), quando todos os presentes tiveram a oportunidade de manifestar suas opiniões acerca dos possíveis impactos da ampliação do Porto Itapoá, assim como também indicar medidas de mitigação para os impactos negativos abordados.



Figura 19. Fotos das reuniões da apresentação da DSAP: na imagem de cima à esquerda, demonstrando a metodologia da visualização móvel, com as tarjetas coloridas; abaixo à esquerda, os participantes presentes na reunião do DSAP com foco nos pescadores; e à direita, participantes assinando a memória de reunião, após esta ter sido lida.

Com relação aos programas propostos para mitigar os impactos causados à atividade pesqueira, os pescadores esclareceram que aceitariam apenas a compensação financeira ou barcos com poder de pesca em alto mar.

A situação da realocação da população residente na Vila dos Gonçalves foi questionada durante as reuniões. A única solução aceita pela população foi a compra dos imóveis por um valor justo. Porém, essas negociações transcendem o alcance de solução pelo DSAP.

2.4 SUGESTÕES PARA O PROGRAMA DE EDUCAÇÃO AMBIENTAL

Procurando responder os receios, anseios e argumentos apresentados pelos líderes comunitários, gestores públicos e pescadores, foram delineadas medidas de mitigação e/ou compensação para as situações-problemas apontadas.

Coube à equipe técnica analisar os relatos, as inquietações e as soluções propostas pelos entrevistados, assim como seguir as orientações do IBAMA (IN, 02/2012) para propor projetos do Programa de Educação Ambiental (PEA) condizentes com a realidade dos grupos em situações de vulnerabilidade socioambiental. A Tabela 10 apresenta as sugestões de compensação ambiental apontadas pelos entrevistados, e analisadas pela equipe técnica. Essas não fazem parte do Programa de Educação Ambiental, porém, se configuram medidas atenuantes dos possíveis problemas a serem causados pelo empreendimento.

Nos casos de precariedade na infraestrutura e serviços públicos, agravados pelo aumento da pressão sobre esses equipamentos devido ao aumento populacional ocasionado pelo empreendimento, o IBAMA orienta desenvolver projetos para mobilizar e reunir os atores sociais afetados pelo empreendimento para exercício de controle social sobre as políticas públicas. Importante ressaltar que a obra de ampliação do Porto Itapoá aumentaria a arrecadação de impostos municipais (ISS) e estaduais (ICMS). Este incremento na arrecadação tributária deveria ser revertido em melhorias nos serviços e infraestrutura públicos. No âmbito do Programa de Educação Ambiental (PEA), apresentou-se um projeto para

mobilizar e instrumentalizar a população a participar das discussões e decisões acerca dos investimentos governamentais necessários para suprir as demandas de infraestrutura e equipamentos públicos. Isto é, um programa para controle social das políticas públicas. Para tanto, sugeriu-se a elaboração de um Projeto do PEA na linha de ação B: formação de habilidades e competências aos grupos sociais afetados pelo empreendimento, para fins de controle social sobre as políticas públicas. Contudo, a população não demonstrou interesse na criação de um comitê gestor no bairro para investigar e controlar as decisões do poder público.

Tabela 10. Sugestões para as medidas de compensação socioambiental.

Medidas de Compensação Socioambiental	Competência	Sujeitos beneficiários da medida
Criação de uma Unidade de Conservação na região do Rio Jaguaruna, preservando o mesmo ecossistema degradado. Elaboração do Plano de Manejo desta UC com metodologias participativas	Compete ao poder Público em parceria com o Porto de Itapoá.	Comunidade em geral
Implantação da faixa de pedestre na estrada entre a Figueira o trevo da via de acesso B1	Compete ao Poder Público em parceria com o Porto Itapoá.	Comunidade em geral
Compensação financeira e/ou realocação dos moradores da Vila dos Gonçalves e da Escola João Monteiro Cabral	Compete ao Porto Itapoá juntamente com a comunidade e apoio do Poder Público Municipal.	Moradores da Vila dos Gonçalves, corpo docente e estudantes da Escola Municipal João Monteiro Cabral (controle social as políticas públicas)
Posto Policial no bairro Pontal do Norte	Compete ao Poder Público	Moradores do bairro Figueira do Pontal e Pontal do Norte
Investimento na infraestrutura e serviços da saúde pública municipal	Compete ao Poder Público, porém existe a pressão exercida sobre a infraestrutura e serviços públicos causado pelo aumento populacional atraídos pelo Porto Itapoá.	Comunidade em geral
Finalização do Plano Diretor da Cidade	Compete ao Poder Público	Comunidade em geral
Acordo para permitir a permanência da área de fundeio atual usada pelas embarcações dos pescadores artesanais. Adotar como área restrita ao tráfego de embarcações pesqueiras 200 m de distância da bacia de manobra do Porto.	Compete à Capitania dos Portos	Autoridades Portuárias Pescadores das comunidades da Figueira e do Pontal
Tombamento do Farol do Pontal e do trapiche da Figueira como Patrimônios Culturais	Compete ao Poder Público em acordo com o Porto Itapoá	Comunidade em geral

A Tabela 11 expõe de forma resumida os Programas Ambientais sugeridos, os quais são explicados detalhadamente no capítulo Planos e Programas Ambientais do EIA. O Programa de Educação Ambiental deve estar estruturado em componente I - Programa de Educação Ambiental para a Comunidade - PEAC; e componente II - Programa de Educação Ambiental para os Trabalhadores - PEAT. Apontam-se também os sujeitos prioritários da ação educativa identificados em cada situação problema/solução.

Tabela 11. Proposta dos projetos para compor o Programa de Educação Ambiental, alinhado às diretrizes propostas na IN IBAMA Nº 02/2012.

PROGRAMA DE EDUCAÇÃO AMBIENTAL – PEA		
Programa de Educação Ambiental e Projetos	Linha de Ação do IN 02/2012, IBAMA	Sujeitos prioritários da ação educativa
Programa de Educação Ambiental para funcionários e caminhoneiros.	Componente II PEAT – Programa de Educação Ambiental aos Trabalhadores	Funcionários da obra de ampliação, caminhoneiros, funcionários da operação portuária, tripulantes e comandantes dos navios.
Projeto Centro de Vivência Comunitário para Educação, Artesanato e Turismo.	Componente I PEAC - Programa de Educação Ambiental para a Comunidade, Linha de ação C: formas de capacitação em atividades produtivas alternativas ligadas ao modo de vida local.	Comunidades locais (Pontal e Figueira), jovens, artesãs e turista
Projeto Viveiro de Mudas	Componente I do PEAC, Linha de ação E: projeto que atende uma demanda coletiva da comunidade e que apresenta viabilidade ambiental e econômica. Pressupõe contrapartida da comunidade para seu desenvolvimento.	Famílias, agricultores, pescadores, jovens, adolescentes e estudantes e outros com responsabilidade e interesse em participar.
PLANOS E PROGRAMAS AMBIENTAIS MEDIDAS DE MITIGAÇÃO E COMPENSAÇÃO		
Programa de Educação no Trânsito	Programa ambiental recomendado pela equipe técnica do DSAP e presente como Medida de Mitigação e Compensação sugerida no EIA	Moradores locais, funcionários do porto, caminhoneiros e demais usuários das rodovias de acesso ao Porto Itapoá.
Programa de Comunicação Social	Programa ambiental recomendado pela equipe técnica do DSAP e presente como Medida de Mitigação e Compensação sugerida no EIA	Comunidades diretamente afetadas com as obras (Pontal e Figueira) e Porto Itapoá.

O Programa de Educação Ambiental está estruturado em diversas frentes de trabalho, considerando a heterogeneidade do público prioritário das ações educativas, ou grupos diretamente afetados ou mais vulneráveis aos impactos. Portanto as metodologias de cada projeto diferem-se de acordo com o grupo social pretendido. Ao todo estão arrançados na seguinte forma: Componente I: Programa de Educação Ambiental para a Comunidade – PEAC, composto pelos Projetos Centro de Convivência Comunitário para Educação, Artesanato e Turismo; Projeto Viveiro de Mudas, além do Componente II: Programa de Educação Ambiental aos Trabalhadores – PEAT.

Considerou-se um objetivo comum nos projetos propostos a necessidade de envolver os grupos sociais em processos formativos, para estes compreenderem a distribuição dos custos/benefícios decorrentes da exploração e uso dos recursos naturais. Também, para ser possível preparar a mentalidade da população a ponto de serem beneficiados, de alguma forma, com as alterações na dinâmica populacional, espacial, cultural e socioeconômicas advindas da implantação, operação e ampliação do Porto Itapoá. Parte-se da necessidade de serem absorvidos no mercado de trabalho e de serem capacitados profissionalmente para a concretização de tal fato, por meio do ensino de habilidades e técnicas necessárias. Porém, procurou-se garantir nos projetos sugeridos para o Programa de Educação Ambiental para a Comunidade, atividades produtivas em consonância com a cultura, modo de vida, habilidades e sugestões da população da região.

Os projetos sugeridos pela equipe técnica estão descritos a seguir, levando-se em consideração o cronograma mensal dos projetos, a partir do cronograma das obras de ampliação do Porto Itapoá. Nesse sentido, considerou-se como o mês 1, o primeiro mês após a homologação do IBAMA e a consequente emissão da LI da obra de ampliação.

2.4.1 Projeto Centro de Convivência Comunitário para Educação, Artesanato e Turismo

A fim de minimizar o impacto percebido pela população dos bairros Figueira e Pontal decorrente da instalação do Porto Itapoá (o aumento considerável do fluxo de turistas de passagem), sugere-se a implantação de um Centro de Convivência Comunitário para Educação, Artesanato e Turismo. A reforma do píer pelo Porto Itapoá também auxilia na atração de turistas, por reservar um local para a prática da pesca esportiva de molinete e contemplação da beleza cênica e da operação portuária. Ambas as estruturas (Porto e píer reformado) se tornaram pontos turísticos da cidade, além do já existente e “antigo” Farol do Pontal, localizado também no bairro Pontal.

Porém, de acordo com a população, ainda inexistente um local adequado para recepcionar e oferecer serviços para a permanência do turista no bairro. O turista não tem onde gastar e com o que gastar no Pontal e na Figueira. Por esse motivo, permanece pouco tempo. Exceção se faz a essa regra em parte do veraneio, quando ocorre a Feira de Artesanato do Farol; porém, essa feira não dispõe de estrutura e planejamento adequado para o desenvolvimento e potencialização da atividade turística.

Desta forma, faz-se necessário a existência de um projeto para planejar e construir estruturas apropriadas para recepcionar e atender o turista, além de organizar um plano educacional para capacitar e organizar a população local. Para tanto, a população poderia ofertar serviços de qualidade e se beneficiar das transformações socioeconômicas e culturais em andamento. Este impacto positivo, o aumento do fluxo turístico, poderá ser fortalecido e mais bem aproveitado, envolvendo a população local, seus talentos, sempre respeitando a cultura local.

Entre as potencialidades da cultura local que poderiam ser melhor organizadas e aproveitadas, cita-se a Dança do Fandango Chimarrita, comidas típicas, como “Boqueca” de tainha e outras com frutos do mar e camarão; artesanato típico, com o curtume do couro do peixe; a possibilidade de passeios náuticos na baía de Babitonga; entre outros.

Importante ressaltar que a sede da ACOPOF, apesar de servir para a realização de inúmeros projetos socioambientais, esportivos e turísticos, que beneficiam a população do Pontal, Figueira e Jaguaruna, encontra-se com a estrutura deteriorada, com mais de 25 anos de construção sem reformas substanciais.

O Projeto do Centro de Convivências não somente auxiliaria no aumento do fluxo turístico, como também ofertaria cursos de capacitação. A atual ausência de capacitação da população local, para que sejam incorporados aos postos de trabalho gerados pelo Porto, foi muito enfatizada no DSAP. Na visão da comunidade, resta a ela apenas a contratação temporária nas construtoras, ou empregos de baixa remuneração, por não disporem de capacitação profissional. Portanto, no Centro de Convivência Comunitário poderia ser oferecidos cursos profissionalizantes simples, com preços acessíveis à população local como: informática e idiomas.

Diante disso, esse projeto deverá atender uma demanda de interesse coletivo com estruturas adequadas e atividades educativas, que deverão preparar a população para estar apta às oportunidades no mercado de trabalho, de acordo com a nova ordem socioeconômica em transformação na região, além da vocação portuária e turística. Também procura respeitar as orientações do IBAMA, na IN nº 02/2012, que determina que "projetos com formas de capacitação em atividades produtivas alternativas ligadas ao modo de vida local, como linha de ação C." (BRASIL, 2012).

2.4.1.1 Metas e Indicadores

Metas:

- Envolver a população local nos benefícios causados pelo Porto Itapoá (empregos diretos e indiretos voltados à vocação portuária além do aumento do fluxo turístico);
- Estruturar um Centro de Convivência com um local adequado para recepcionar o turista e oferecer produtos e serviços turísticos com identidade local;

- Estruturar um Centro de Convivência com um local adequado para abrigar o Projeto do Curtume do Peixe;
- Estruturar um Centro de Convivência com locais adequados para ministrar cursos profissionalizantes voltados para o setor turístico e portuário;
- Estruturar um Centro de Convivência Comunitário para a continuidade dos projetos socioambientais, esportivos e eventos culturais que ocorrem na ACOPOF, porém, com estrutura adequada;
- Promover oficinas de capacitação e cursos profissionalizantes com preços acessíveis para população local nas áreas de artesanato, turismo, idiomas e informática, entre outros;
- Planejar e criar serviços e produtos turísticos com qualidade a partir da identidade local;
- Educar a população para estar apta à absorção no mercado de trabalho criado;
- Fortalecer aspectos culturais da região; e
- Promover a valorização dos patrimônios naturais da região através do turismo.

Indicadores:

- Centro de Convivência estruturado construído e funcionando;
- Número de pessoas participando das oficinas de capacitação e dos cursos profissionalizantes oferecidos;
- Número de turistas frequentando o Centro de Convivência e consumindo os serviços e produtos oferecidos; e
- Envolvimento da população local no centro de convivência estruturada como um local de encontro, de aprendizagem, de troca de habilidades e de geração de trabalho e renda.

2.4.1.2 Ações e Atividades

- Estabelecer e consolidar parcerias com o Porto Itapoá e com demais instituições parcerias na região, como ACOPOF, Projeto Curtume Couro de Peixe,

Prefeitura Municipal de Itapoá, setor privado do ramo turístico (Hotel, restaurante), entre outras de ensino profissionalizante.

- Elaborar um Projeto de reforma da ACOPOF e de estruturação do Centro de Convivência Comunitário;
- Fortalecer os líderes da comunidade para administrar cada núcleo do Centro de Convivência Comunitário: artesanato, turismo e educação; e
- Elaborar projetos para planejar e executar atividades em cada núcleo do Centro de Convivência Comunitário: artesanato, turismo e educação.

2.4.1.3 Público/alvo

Associações e instituições locais voltadas ao fomento e promoção de projetos na área de educação, turismo, cultura e artesanato. Moradores do Pontal, Figueira e Jaguaruna. Turistas e visitantes de Itapoá.

2.4.1.4 Cronograma

O cronograma a seguir foi baseado no tempo previsto de duração da obra, sendo que o mês 1 compreende o primeiro mês após a emissão da Licença de Instalação, e assim sucessivamente (Tabela 12). Todos os programas e cronogramas seguintes foram elaborados com a mesma ressalva. Cabe ressaltar que várias destas ações já foram iniciadas, após os encaminhamentos definidos por este DSAP.

Tabela 12. Cronograma das atividades do Projeto Centro de Convivência Comunitário para Educação, Turismo e Artesanato.

Ações/ atividades	Mês (período de ampliação do empreendimento)																							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Definição dos escopos das ações e realização das parcerias.																								
Reuniões para consolidar parcerias																								
Elaboração do Projeto de Reforma da ACOPOF e construção do Centro de Convivência Comunitário																								
Construção do Centro de Convivência Comunitário																								
Definição de líderes locais para administrar os núcleos do Centro de Convivência Comunitário: artesanato, educação e turismo.																								
Elaboração dos Projetos voltados aos núcleos de educação, artesanato e turismo.																								
Realização de oficinas de capacitação e cursos profissionalizantes																								
Visitação turística em andamento no Centro																								
Produtos e serviços turísticos oferecidos no Centro																								
Avaliação dos resultados																								
Elaboração de relatórios																								

2.4.1.5 Recursos

Os recursos necessários para a execução do projeto são recursos humanos e materiais, conforme apresentado a seguir.

2.4.1.5.1 Recursos humanos

- Equipe com arquiteto e engenheiro para a elaboração do Projeto de Reforma do Centro de Convivência Comunitário;
- Empresa de construção civil para construir o Centro de Convivência;
- Educador Ambiental para coordenar o Projeto;
- Líderes comunitários para coordenar os núcleos de artesanato, turismo e educação; e
- Contratações temporárias para ministrar as oficinas de capacitação e cursos profissionalizantes.

2.4.1.5.2 Recursos materiais

A serem definidos após a elaboração do Projeto de Construção do Centro de Convivência Comunitário e dos núcleos de artesanato, turismo e educação.

2.4.2 Projeto Viveiro de Mudas

O projeto Viveiro de Mudas partiu do princípio de que as instalações, a ampliação e as operações portuárias, bem como a construção da infraestrutura necessária para o funcionamento da mesma, e a consequente instalação de outras empresas relacionadas à logística portuária, podem causar alterações na composição vegetal da região e a consequente perda da biodiversidade local. Diante disso, seria necessária a implantação de estratégias que aliem o modelo de produção econômico local à conservação dos recursos naturais. Este problema também foi enfatizado pela população local, durante a avaliação participativa realizada pelo PEA condicionante da licença de operação do Porto Itapoá, em março de 2011.

Portanto, procurando respeitar as orientações do IBAMA, na IN Nº 02/2012, que determina que "... os projetos que atendam coletivamente uma demanda apontada pela comunidade e que apresenta viabilidade ambiental e econômica, pressupondo contrapartida da comunidade em seu desenvolvimento, como linha de ação E." (BRASIL, 2012), sugere-se a implantação de um viveiro de mudas e capacitação da população local para mantê-lo.

Aliado à visão da comunidade está o interesse do empreendedor, ressaltado durante visita ao Programa de Educação Ambiental realizado na comunidade, de incentivar a população local a produzir mudas de árvores frutíferas nativas, auxiliando na comercialização da produção. Também existe a possibilidade de articular a comercialização das mudas de espécies nativas para os PRAD's (Programas de Restauração de Ambientes Degradados) no âmbito do processo de licenciamento das empresas que provavelmente se instalarão na área portuária e retroportuária do município, em parceria com a Prefeitura Municipal.

2.4.2.1 Metas e Indicadores

Metas:

- Fomentar ramos econômicos alternativos e sustentáveis, ou economia verde na região;
- Incentivar a comunidade a gerar renda através da comercialização de mudas de árvores nativas da Mata Atlântica;
- Estimular a produção de mudas nativas para atender a demanda do mercado;
- Ensinar a agir em prol da preservação dos ecossistemas florestais da região e da manutenção da qualidade da água e dos corpos hídricos; e
- Promover parcerias com a EPAGRI – Empresa de Pesquisa Agropecuária e Difusão de Tecnologia de Santa Catarina para a capacitação técnica dos envolvidos.

Indicadores

- Qualidade das mudas produzidas;
- Quantidade de espécies diferentes produzidas (biodiversidade);
- Quantidade de mudas produzidas aptas para o plantio;
- Quantidade de mudas comercializadas;
- Quantidade de famílias beneficiadas com o projeto;
- Quantidade de empresas/residências/projetos atendidos; e
- Participação dos viveiristas nos cursos de capacitação da EPAGRI.

2.4.2.2 Ações e Atividades

- Promover parcerias com a Secretaria de Agricultura, Secretaria de Meio Ambiente, Sindicato dos Produtores Rurais de Itapoá, Associação dos Pescadores de Itapoá, ACOPOF, EPAGRI e o setor privado para a execução do Projeto.
- Reunir os interessados, moradores das comunidades do Pontal, Figueira e Jaguaruna para apresentar a proposta;
- Sensibilizar e capacitar as famílias interessadas para a preservação florestal;
- Fundar uma associação ou cooperativa dos produtores das mudas de espécies nativas;
- Cadastrar e capacitar as famílias interessados para a produção, manejo e comercialização das mudas de espécies nativas produzidas;
- Elaborar materiais para a comunicação visual e marketing do projeto (etiquetas das mudas, placas nos locais da cidade onde ocorrer o plantio, banners em frente a casa dos produtores); e
- Consolidar parcerias com o setor privado e órgãos públicos municipais para comercializar a produção.

2.4.2.3 Público/alvo

Associações e instituições locais voltadas a produção agrícola e questões ambientais. Moradores do Pontal, Figueira e Jaguaruna. Agricultores rurais do município. Empreendedores locais.

2.4.2.4 Cronograma

O cronograma a seguir foi baseado no tempo previsto de duração da obra, sendo que o mês 1 compreende o primeiro mês após a emissão da Licença de Instalação retificada e assim sucessivamente (Tabela 13). Todos os programas e cronogramas seguintes foram elaborados com a mesma ressalva.

Tabela 13. Cronograma das atividades do Projeto Viveiro de Mudas.

Ações/ atividades	Mês (período de ampliação do empreendimento)																							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Definição do escopo das ações.																								
Reuniões com representantes de diferentes instituições, associações e famílias interessadas no projeto.																								
Consolidação de convênios, parcerias e cadastramento dos interessados.																								
Sensibilização e capacitação das famílias cadastradas																								
Fundação de uma cooperativa ou associação																								
Produção das mudas																								
Visitas nas produções e orientações técnicas																								
Curso para viveiristas da Epagri																								
Comercialização das mudas																								
Avaliação dos resultados																								
Elaboração de relatórios																								

2.4.2.5 Recursos

Os recursos necessários para a execução do projeto são recursos humanos e materiais, conforme apresentado a seguir.

2.4.2.5.1 Recursos humanos

- Contratação e assistência técnica do Engenheiro Florestal;
- Educador Ambiental para coordenar o Projeto;
- Famílias produtoras rurais capacitadas;
- Auxílio técnico da EPAGRI;
- Especialista em comunicação para marketing do projeto.

2.4.2.5.2 Recursos materiais

- Sombríte;
- Madeiras;
- Pregos;
- Tubetes;
- Vasos de plástico mole com capacidade superior a 1 litro;
- Saco para muda de tamanho grande;
- Terra adubada;
- Plaquetas;
- Etiquetas das mudas, catálogo das espécies produzidas e cartazes banners sobre o Projeto;
- Aluguel de ônibus e estadia para o grupo participar dos cursos de capacitação técnica para viveiristas da EPAGRI em Itajaí;
- Câmera fotográfica digital;
- Canetas, papéis e materiais de escritórios;
- Livros e materiais didáticos sobre quebra de dormência de sementes, Política Florestal Catarinense entre outras abordagens da capacitação;
- Veículo para as visitas técnicas nos viveiros residências e para carregamento da produção até o local de comercialização;
- Mangueiras e motores para sistemas de irrigação nos viveiros residenciais.

2.4.3 Programa de Educação Ambiental dos Trabalhadores – PEAT (Funcionários do Porto, trabalhadores da obra e caminhoneiros)

O Programa de Educação Ambiental dos Trabalhadores (PEAT) representa o Componente II do PEA, conforme orientações do IBAMA (IN 02/2012). Ele visa construir o conhecimento acerca dos aspectos ambientais genéricos e específicos da obra, dos ecossistemas e sociedade do entorno, tornando os trabalhadores da obra, os funcionários do Porto e os caminhoneiros que prestam serviços mais conscientes das suas responsabilidades e competências. Portanto, o PEAT é direcionado aos trabalhadores envolvidos na instalação e operação do empreendimento. No caso do Porto Itapoá ele deve buscar sanar as reclamações dos moradores do entorno do empreendimento, acerca da conduta irregular dos trabalhadores, principalmente durante a fase de ampliação do empreendimento.

2.4.3.1 Metas e Indicadores

Metas:

- Realizar campanhas de sensibilização e informação ambiental com os funcionários do Porto Itapoá, da obra de ampliação e motoristas acerca de condutas sadias com o ambiente do entorno.
- Viabilizar aos grupos citados informações que os contextualizem no meio socioambiental no qual estão inseridos; e
- Instruir para a compreensão dos potenciais impactos ambientais e ações preventivas e mitigadoras.

Indicadores

- Quantidade de caminhoneiros abordados nas campanhas;
- Quantidade de funcionários do Porto abordados nas campanhas;
- Quantidade de funcionários da obra de ampliação do Porto abordados nas campanhas; e
- Mudanças de comportamento para a melhoria da qualidade ambiental e redução dos impactos ambientais.

2.4.3.2 Ações/Atividades

- Promover campanhas em datas comemorativas relacionadas ao meio ambiente como: Dia da Reciclagem (20 fevereiro), Dia da Água (22 março), Semana do Meio Ambiente (6 de junho), Dia da Árvore (21 setembro), Dia da Cidadania (25 outubro) e Dia da Biodiversidade (10 novembro);
- Produzir materiais de comunicação visual para cada campanha;
- Executar abordagem para reflexão e desenvolvimento do senso crítico, através de palestras de curta duração e diálogos ambientais, concomitante aos diálogos diários de segurança que ocorrem na obra.
- Realizar parcerias com a Secretaria de Saúde para campanhas especiais sobre educação sexual e saúde.
- Organizar e realizar concursos internos com premiações, para os vencedores dos desafios propostos relacionados ao tema socioambiental dos concursos.

2.4.3.3 Público-alvo

Funcionários diretos e indiretos do Porto Itapoá e funcionários da obra de ampliação do terminal.

2.4.3.4 Cronograma

O cronograma a seguir foi baseado no tempo previsto de duração da obra, sendo que o mês 1 compreende o primeiro mês após a emissão da Licença de Instalação, e assim sucessivamente (Tabela 14).

Tabela 14. Cronograma das atividades do PEAT.

Ações/ atividades	Mês (período de ampliação do empreendimento)																							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Reuniões com a equipe técnica de meio ambiente e comunicação do Porto Itapoá.																								
Definição dos escopos das ações e realização das parcerias.																								
Organização das campanhas educativas																								
Elaboração de materiais de comunicação para as campanhas																								
Execução das campanhas ambientais																								
Avaliação dos resultados																								
Elaboração de relatórios																								

2.4.3.5 Recursos

Os recursos necessários para a execução do projeto são humanos e materiais, conforme apresentado a seguir.

2.4.3.5.1 Recursos humanos

- Equipe de meio ambiente, recursos humanos e comunicação do Porto Itapoá;
- Equipe de Educação Ambiental da empresa de consultoria ambiental contratada para executar os programas condicionantes da licença ambiental de ampliação do Porto Itapoá.

2.4.3.5.2 Recursos materiais

- Sala adequada para palestra e equipamentos de projeção;
- Cartazes, cartilhas, folders, panfletos, adesivos, bonés e outros materiais de comunicação visual para cada tema de cada campanha; e
- Prêmios para concursos relacionados aos temas da campanhas.

2.5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante as entrevistas da segunda campanha (abril de 2013) para a elaboração do Diagnóstico Socioambiental Participativo – DSAP uma situação muito discutida e questionada foi à transformação socioeconômica, cultural e ambiental evidenciada na região em decorrência da instalação e posterior operação do Porto Itapoá. Ainda mais, que estas transformações teriam ocorrido sem a devida participação da população atuante e residente neste cenário em modificação.

O presente diagnóstico pretende, por outro lado, constituir-se em uma ferramenta capaz de romper este paradigma, uma vez que dá voz aos grupos considerados potencialmente afetados pelas possíveis obras de ampliação do

Porto Itapoá, e os instrumentaliza a respeito do processo de licenciamento ambiental.

Feita a análise das entrevistas, a equipe técnica constatou que os pescadores da comunidade da Figueira e do Pontal representam os atores sociais mais vulneráveis aos potenciais impactos socioambientais decorrentes da ampliação do empreendimento. Isso porque, tem suas residências situadas muito próximas ao empreendimento e, principalmente, também, por pescarem em áreas contíguas às estruturas de mar do terminal, tanto as atuais como àquelas previstas de ampliação. Um impacto mencionado seria a diminuição, ainda que pouco significativa, da área de fundeio de suas embarcações. Portanto, estes atores (os pescadores artesanais do Pontal e da Figueira) foram os sujeitos prioritários das ações educativas e ou medidas de mitigações e compensação propostas. No entanto, muito deles foram relutantes em aceita-las. Alegam aceitar apenas compensações financeiras, requeridas via processo judicial, pela exclusão da área de pesca ocorrida no passado quando da instalação do empreendimento. Justifica-se essa relutância ao sentimento de invasão do espaço, outrora utilizado somente por eles, pelo Porto Itapoá.

Ainda que a pesca esteja em declínio nos bairros Figueira e Pontal, acompanhando uma tendência catarinense e também nacional, ela ainda é a principal atividade econômica, se não única, de alguns moradores. Porém, as novas gerações anseiam exercer outra profissão. Como consequência dessa realidade, os próprios pescadores requereram cursos de capacitação profissional para os jovens, a fim de que possam ingressar no mercado de trabalho com mais facilidade.

A população residente da Vila Gonçalves também seria diretamente impactada pelas obras de ampliação, porém, esta pequena comunidade reluta em sair do local. Entende-se, portanto, que o impacto a esta comunidade seja menos significativo.

A fim de estreitar a relação entre o empreendedor e a comunidade local, algumas ações antecipatórias já estão sendo realizadas pelo Porto Itapoá, entre elas, cita-se:

- Suporte mais evidente ao evento "Mais que Morador";
- Auxílio na reforma da sede da Associação Comunidade do Pontal e Figueira (ACOPOF);
- Auxílio na identificação e posterior retirada de entulhos no fundo da baía da Babitonga, em algumas áreas consideradas pesqueiros;
- Suporte ao programa de Valorização das Mulheres, realizado pelo SENAC de Joinville, a partir do transporte às mulheres de pescadores, viabilizando o atendimento ao processo de capacitação profissional;
- Reuniões com a população para esclarecimento sobre a futura utilização do trapiche da Pousada Laffitte, recentemente adquirida pelo Porto Itapoá;
- Apoio ao evento "Festa do Pescador", realizado de 28 a 30/7/2013, com participação de colaboradores no auxílio da divulgação; e,
- Realização de documentário que resgate e valorize a cultural local, com a efetiva participação dos moradores da Figueira e do Pontal.

Entre as ações realizadas em conjunto com o poder público, ressalta-se:

- Auxílio à criação de uma Unidade de Conservação (UC) na região do rio Jaguaruna, a partir da elaboração do Plano de Manejo participativo da UC;
- Implantação da faixa de pedestre da estrada entre a Figueira e o trevo da via de acesso da estrada B1;
- Aumento da fiscalização do trânsito no entorno do Porto Itapoá;
- Negociações para realocação dos moradores da Vila dos Gonçalves e, também, da realocação da Escola João Monteiro Cabral;
- Reunião entre a Diretoria do Porto Itapoá e a Prefeitura Municipal de Itapoá para solicitação de melhorias nos serviços públicos, com ênfase à instalação de um Posto Policial no bairro Pontal do Norte e maior estrutura dos postos de saúde; e,

- Elaboração de um termo de convênio entre a Prefeitura Municipal de Itapoá e o Porto Itapoá para contratação de empresa terceirizada para elaboração da atualização do Plano Diretor do Município.

Além disso, de antemão, o Porto Itapoá já se compromete a realização de algumas medidas compensatórias e mitigadoras indicadas no presente DSAP, entre elas:

- Realização do Programa Educação no Trânsito;
- Comprometimento à realização de um Programa de Comunicação Social que tenha como ação primordial a distribuição de informativos à comunidade local, a fim de estabelecer um canal de comunicação entre o Porto Itapoá e a população;
- Continuidade ao Programa de Educação Ambiental aos Trabalhadores (PEAT); e,
- Continuidade do Programa de Educação Ambiental para a Comunidade – PEAC, com o comprometimento de realização:
 - Centro de Convivência Comunitário, com auxílio na readequação da ACOPOF e realização de cursos de capacitação; e
 - Projeto Viveiro de Mudas.

3 REFERÊNCIAS

ACQUAPLAN - Tecnologia e Consultoria Ambiental Ltda. 2011. Estudo de Impacto Ambiental – EIA da Ampliação do Porto Itapoá. Diagnóstico Socioeconômico - ESTUDO NÃO PROTOCOLADO.

BARDIN, L. 2007. Análise de conteúdo. 3 ed. Lisboa. Edições 70.

BONI, V.; QUARESMA, S. J. 2005. Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais. Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC, Florianópolis, v. 2 n. 1, ano 3, janeiro-julho/2005, p. 68-80. Disponível em: <<http://www.journal.ufsc.br/index.php/emtese/index>> Acesso em 11 de maio de 2012.

BRASIL. 1999. Lei nº 9795, 27 abril de 1999. Dispõe sobre educação ambiental, institui a Política Nacional de Educação Ambiental e dá outras providências. Diário Oficial, Brasília, 28 abr. 1999.

BRASIL. 2010. Conselho Nacional de Meio Ambiente. Resolução CONAMA nº 422, de 23 de março de 2010, Brasília.

HAESBAERT, R. 2005. Da Desterritorialização à Multiterritorialidade. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina. São Paulo: Universidade de São Paulo, 6774- 6792p.

HARVEY, D. 2005. Condição Pós-moderna. São Paulo: Edições Loyola, 187-218p.

IBAMA - INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS. 2002. Como o IBAMA exerce a educação ambiental. Brasília: Edições IBAMA, p. 9.

IBAMA - INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS. 2011. Instrução Normativa nº 2/2012 COPAH/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 29 de agosto de 2011. Orientações para o estabelecimento do Programa Ambiental no âmbito do licenciamento ambiental. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 29 agosto de 2011.

LAYRARGUES, P. P. 2002. A Crise Ambiental e suas Implicações na Educação. QUINTAS J.S. (org.) Pensando e Praticando Educação Ambiental na Gestão do Meio Ambiente. 2. ed. Brasília: Edições IBAMA.

MINAYO, M. C. S.; SANCHES, O. 1993. Qualitativo-Quantitativo: oposição ou complementaridade? Caderno de Saúde Pública, Rio de Janeiro, v.9, n.3, 239-262p.

SANTOS, M. 2009. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.

SOUZA, M. M. O. de. A. 2009. A utilização de metodologias de diagnóstico e planejamento participativo em assentamentos rurais: o diagnóstico rural/rápido participativo (DRP). Em extensão, Uberlândia, v.8, n.1, 34-47p.

VERDEJO, M. E. 2010. Diagnóstico Rural Participativo: guia prático DRP. Documento original elaborado pelo Centro Cultural Poveda, República Dominicana. Revisado e adequado por Décio Cotrim e Ladjane Ramos. Brasília: Secretaria da Agricultura Familiar - SAF/MDA, 62p.

4 ANEXOS

Capítulo III

ANEXO I

**Entrevista semiestruturada utilizada com
os líderes de organizações sociais da
comunidade da área de influência.**

DIAGNÓSTICO SOCIOAMBIENTAL PARTICIPATIVO DA AMPLIAÇÃO DO PORTO ITAPOÁ

ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA ÀS ORGANIZAÇÕES SOCIAIS E MOVIMENTOS COMUNITÁRIOS

1. Nome responsável: _____ Data: __/__/2013
2. Nome da Associação: _____
3. Endereço: _____
4. Telefone: _____
5. Há quanto tempo a associação foi formada? _____
6. Existe uma sede própria? _____
7. Quantas pessoas são associadas na organização? _____
8. Com que intenção ela foi formada?
9. Quais as principais atuações da Associação?
10. Qual a principal fonte de renda dos associados?
11. Existe uma fonte de renda complementar?
12. Em sua opinião quais são as características positivas ou potenciais da comunidade? Poderiam ser mais bem aproveitados, como?
13. Em sua opinião quais são as características negativas da sua comunidade? Como poderiam ser solucionados?
14. Com a instalação e operação do Porto ocorreu alguma mudança no seu cotidiano? Quais positivas e/ou negativas? (perguntar se modificou o comércio/turismo/emprego na região)
15. Com a ampliação do Porto, você visualiza alguma mudança no seu cotidiano, na sua comunidade e/ou associação? Quais positivas e/ou negativas? (MOSTRAR MAPA DA AMPLIAÇÃO E AS ROTAS/TRAJETÓRIAS DOS CAMINHÕES E NAVIOS)
16. Quais seriam as medidas para diminuir as mudanças negativas e potencializar as positivas, sob a forma de um Programa de Educação Ambiental?

ANEXO II

**Entrevista semiestructurada utilizada com
gestores públicos.**

**DIAGNÓSTICO SOCIOAMBIENTAL PARTICIPATIVO DA AMPLIAÇÃO DO
PORTO ITAPOÁ**

ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA AOS GESTORES PÚBLICOS DE ITAPOÁ

1. Nome: _____ Data: __/__/2013

2. Secretaria: _____

3. Em sua opinião, a existência do Porto de Itapoá tem causado interferências (positivas e/ou negativas) na qualidade de vida dos cidadãos de Itapoá?

- Descrever interferências positivas: _____

- Descrever interferências negativas: _____

4. Em sua opinião, a ampliação do Porto Itapoá trará quais interferências positivas e/ou negativas para a qualidade de vida da população de Itapoá?
(MOSTRAR MAPA DA ÁREA DE AMPLIAÇÃO, E AS ROTAS/TRAJETÓRIAS DOS CAMINHÕES E NAVIOS)

- Descrever interferências positivas: _____

- Descrever interferências negativas: _____

- Indicar soluções às interferências negativas, caso houver (Medidas para prevenir, mitigar ou compensar): _____

5. Quais são as políticas públicas atuais conduzidas por sua secretaria que apresentam algum tipo de relação com o Porto Itapoá ou com as atividades vinculadas a este empreendimento?

ANEXO III
Entrevista semiestruturada utilizada com
os pescadores.

DIAGNÓSTICO SOCIOAMBIENTAL PARTICIPATIVO DA AMPLIAÇÃO DO PORTO ITAPOÁ

ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA AOS PESCADORES

1. Nome: _____ Data: __/__/2013
2. Há quanto tempo reside no local: _____
Endereço: _____ tel: _____
3. Pode mostrar no mapa, em cada casa quem são as famílias residentes e qual a ocupação (pesca, comércio)? Mapas 1957/ 1978/1995/2007/2012
4. O que tinha de bom na comunidade e foi acabando ao longo dos anos?
5. O que melhorou ao longo dos anos?
6. Desde quando **você** pratica a pesca? Desde quando a pesca é praticada na Figueira e no Pontal?
7. Quantos pescadores de fato moram nas comunidades Pontal e Figueira? Quantos são associados à atividade da pesca (descascadeiras, comerciante, marisqueira, etc.)?
8. O número de pescadores que praticam a atividade na Figueira e no Pontal aumentou de alguns anos ao presente?
9. Você possui embarcação, qual: Bateiras e Canoas sem motor, Bateiras com Motor de Popa, Canoas com Motor de Centro, Barcos com Motor de Centro? Qual o comprimento dela e a potência do motor?

Tipo Embarcação	Comprimento	Potência do Motor

10. Quais e quantos apetrechos de pesca você possui (gerival, caceio, espinhel, linha de mão, arrasto de praia, fundeio, tarrafa)?

11. Quais são as suas áreas de pesca por técnica de apetrecho e espécie capturada?

Arte de Pesca	Espécies Principais Capturadas	Área de pesca
Arrasto de Praia (Rede de Lanço)		
Arrasto de Portas		
Rede de Caceio de Fundo		
Rede de Caceio Boiado		

Arte de Pesca	Espécies Principais Capturadas	Área de pesca
Rede de Fundeio		
Tarrafa		
Gerival		
Espinhel		
Linha de mão		

12. Essas áreas mudaram ao longo dos anos, após a instalação do Porto Itapoá?

13. E as espécies capturadas? (variação sazonal) Houve modificação nelas com a instalação do Porto?

Espécies	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
Arraia												
Bagre												
Betara												
Bicuda												
Camarão-branco												
Corvina												
Linguado												
Miraguaia												
Parati												
Parú												
Pescada amarela												
Pescada branca												
Robalo												
Sororoca												
Tainha												

14. A pesca é mais uma fonte de renda ou um aspecto cultural para a comunidade da Figueira e do Pontal?

15. Quantos quilos aproximadamente você pesca por mês?

16. Houve alterações na situação da pesca (aumento/declínio)?

17. Qual a sua renda mensal obtida com a pesca? Ela diminuiu de uns anos para cá?

18. Como se dá a comercialização do pescado? Venda direta, atravessadores, peixarias?

19. Há divergências entre os pescadores da Figueira e do Pontal? Caso sim, por quê?

20. Quais foram as mudanças que ocorreram com a chegada do Porto (a partir de 2008)?

Descrever interferências positivas: _____

Descrever interferências negativas: _____

21. Você conhece alguém que trabalha no Porto? Quantas pessoas?

22. Com a ampliação do Porto, você visualiza alguma mudança no seu cotidiano, na sua comunidade e/ou associação? Quais positivas e/ou negativas? (MOSTRAR MAPA DA AMPLIAÇÃO E AS ROTAS/TRAJETÓRIAS DOS CAMINHÕES E NAVIOS)

23. Quais seriam as medidas para diminuir as mudanças negativas e potencializar as positivas, devido a ampliação do Porto, sob a forma de um Programa de Educação Ambiental?

24. Qual projeto coletivo poderia ser implantado para melhorar as condições de vida, de trabalho na comunidade pesqueira e/ou da cadeia produtiva da pesca?

25. Que tipo de capacitação em atividades produtivas alternativas (além da pesca) ligadas ao modo de vida local (preservando a cultura) poderia ser implantado para beneficiar a comunidade e compensar as mudanças negativas? (comentar o futuro da pesca com os estoques entrando em colapso, se os filhos desejam ser pescadores, e qual seriam as alternativas para as próximas gerações, educação e profissionalização dos filhos?)

26. O Sr.(a) é a favor ou contra o empreendimento e a sua ampliação (mostrar mapa da ampliação)?

ANEXO IV

**Memórias das Reuniões Realizadas na
Associação Comunitária com a presença de
moradores das comunidades do Pontal,
Figueira e Jaguaruna.**