

LUCIANA COSTA BRAGA CRUZ

**NAUFRÁGIO NO PORTO DE VILA DO CONDE –  
BARCARENA/PA:  
A perspectiva dos atingidos e o acionamento do Poder Judiciário**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Especialização em Política e Planejamento Urbano do Programa de Pós-Graduação *latu sensu* do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção de título de Especialista.

Orientador: Prof. Dr. Henri Acelrad

Rio de Janeiro  
2017

LUCIANA COSTA BRAGA CRUZ

**NAUFRÁGIO NO PORTO DE VILA DO CONDE –  
BARCARENA/PA:  
A perspectiva dos atingidos e o acionamento do Poder Judiciário**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Especialização em Política e Planejamento Urbano do Programa de Pós-Graduação *latu sensu* do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção de título de Especialista.

Aprovada em:

BANCA EXAMINADORA:

---

Prof. Dr. Henri Acselrad

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - UFRJ

## RESUMO

Este trabalho objetivou analisar o caso de naufrágio no Porto de Vila do Conde – Barcarena/PA – em outubro de 2015, considerando diversos fatores e atores que integram as relações na cidade. Buscou-se conhecer a perspectiva dos atingidos pelo dano ambiental causado a partir do naufrágio e as estratégias de resistência organizada da população local frente ao grande número de empreendimentos – empresas, indústrias e infraestrutura – que o município abriga. Intentou-se compreender como se dá a relação entre população local e grandes projetos de desenvolvimento econômico, a partir da percepção da Amazônia brasileira como exportadora de commodities. Para tanto foram realizadas entrevistas semiestruturadas com lideranças locais, pescadores e barraqueiros. Percebem-se diversos conflitos socioambientais, em razão dos diversos modos de apropriação dos recursos naturais. Ademais, foi analisada a atuação do Poder Judiciário diante desse conflito.

**Palavras-chave:** Barcarena. Porto. Amazônia brasileira. População atingida. Poder Judiciário. Conflito socioambiental.

## **ABSTRACT**

This monograph aimed to analyze the case of shipwreck in the Port of Vila do Conde - Barcarena / PA - in October 2015, considering several factors and actors that integrate relations in the city. It was sought to know the perspective of those affected by the environmental damage caused by the shipwreck and the strategies of organized resistance of the local population in front of the large number of economic projects - companies, industries and infrastructure - that the city shelter. It was tried to understand how the relationship between local population and large economic development projects occurs, based on the perception of the Brazilian Amazon as a commodity exporter. For this purpose, semi-structured interviews were conducted with local leaders, fishermen and beach workers. Several socio-environmental conflicts are perceived, due to the different ways of appropriating natural resources. In addition, the Judiciary's action in the face of this conflict was analyzed.

Keywords: Barcarena. Port. Brazilian Amazon. Population hit. Judicial power. Socio-environmental conflict.

**SUMÁRIO**

1 INTRODUÇÃO .....	6
2 O PORTO E A CIDADE DE BARCARENA .....	7
3 O NAUFRÁGIO E A PERCEPÇÃO DOS ATINGIDOS .....	16
3.1 Naufrágio.....	16
3.2 Percepção dos atingidos .....	24
4 RESPONSABILIDADE PELOS DANOS E ATUAÇÃO DO JUDICIÁRIO .....	29
4.1 A reparação de danos ambientais no ordenamento jurídico brasileiro .....	29
4.2 Ação civil pública no caso do naufrágio .....	33
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	36
6 REFERÊNCIAS.....	37

## 1 INTRODUÇÃO

A cidade de Barcarena, no estado do Pará, é sede de diversas empresas – principalmente do setor de mineração -, que para realizarem suas atividades, contam com outras empresas prestadoras de serviços e vultuosa infraestrutura. Essa conjuntura decorre de diversas políticas de desenvolvimento econômico regional e nacional, que consideraram Barcarena como cidade estratégica para investir. Entretanto, a instalação e permanência dessas empresas, constantemente, causa conflitos com o modo de vida e trabalho da população local.

No decorrer do trabalho intenta-se demonstrar um pouco da realidade de uma cidade que se transformou, a partir da década de setenta do século XX, em um pólo industrial de mineração e que conta com grande infraestrutura para seu funcionamento. Ademais, busca-se verificar como essa produção pode ser convertida (ou não) em benefícios para a população local.

O ponto de partida para este trabalho foi um naufrágio ocorrido no Porto de Vila do Conde – administrado por uma sociedade de economia mista, CDP. O referido naufrágio culminou com a morte de cerca de quatro mil e novecentos bois e derramamento de cerca de setecentos mil litros de óleo no Rio Pará, atingindo diretamente ribeirinhos, pescadores e barraqueiros da praia, além dos demais moradores de Vila do Conde, Barcarena e outros municípios vizinhos. O foco é o caso do naufrágio, entretanto, é impossível desconectá-lo dos demais fatores que envolvem essa rede de relações conflituosas.

Objetiva-se conhecer a perspectiva dos atingidos, posto que em casos similares suas falas são preteridas em relação ao discurso oficial do governo, das empresas e até em relação às falas técnico-científicas. Para tanto, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com pescadores, barraqueiros e lideranças locais. Seus nomes não foram identificados, em razão do constante conflito na região.

Ademais, analisa-se como se dá a atuação do Poder Judiciário – incluindo Ministério Público Estadual e Federal e Defensoria Pública – diante desses conflitos sociambientais, posto que o acionamento da justiça é instrumento recorrente de resistência e legitimação de direitos. A ação civil pública que tramita perante a Justiça Federal no estado do Pará, que trata do caso do naufrágio em Vila do Conde, até o encerramento deste trabalho não teve decisão de mérito, motivo pelo qual sua análise é parcial.

## **2 O PORTO E A CIDADE DE BARCARENA**

Barcarena foi escolhida como uma das cidades que receberiam incentivos e infraestrutura e concentraria capital, a partir da década de 70, durante os governos militares. Nesse período a política do governo federal era de intervenção na economia para frear ou reverter processos nocivos causados pelo livre mercado. Sob a vigência do II Plano Nacional de Desenvolvimento instituiu-se a Política dos Pólos de Desenvolvimento e o Programa Grande Carajás, período em que ocorreu a instalação da Albras – Alumínio Brasileiro S.A., concluída em 1984 - e Alunorte – Alumina do Norte do Brasil S.A. - em Barcarena. Outros projetos surgiram na década de 90, porém com menor intervenção estatal.

Durante a ditadura militar brasileira – período de intensa intervenção territorial, seja por obras de infraestrutura, seja pela alocação de grandes empreendimentos em lugares considerados estratégicos para o desenvolvimento econômico – havia forte aceitação de tais empreendimentos, em razão do crescimento econômico acelerado e acesso ao consumo e, também, sob a justificativa de integração nacional.

Para instalação das indústrias de alumínio na cidade foi necessária à construção da Hidrelétrica de Tucuruí e do Porto de Vila do Conde. Foi criada a Eletronorte - Centrais Elétricas do Norte do Brasil S.A. – para viabilizar a construção da usina em Tucuruí. Entretanto, os sócios japoneses da Albras – Nippon Amazon Aluminium Corporation – questionaram sua participação na construção da hidrelétrica, em razão do alto custo. Para firmar o negócio, o governo brasileiro eximiu os sócios dos custos com a usina hidrelétrica. Posteriormente, na década de 80, Albras e Eletronorte fecharam contrato, por meio do qual, a energia elétrica seria fornecida a preços vinculados ao valor do alumínio no mercado mundial e não em razão dos custos de produção e transmissão da energia.

Quanto ao porto em Vila do Conde, a extinta Portobras, vinculada ao governo federal, foi a responsável pela sua construção. Intentava-se, inicialmente, atender as demandas de transporte da produção de alumínio, tendo capacidade de receber navios de grande calado. Com o crescimento da demanda e produção de alumínio, o

Porto de Vila do Conde aumentou o volume de movimentação e o tipo de carga transportada.

Imagem do Porto de Vila do Conde



Fonte: Relatório de Gestão CDP 2015

O Porto de Vila do Conde se localiza na margem direita do rio Pará, entre o furo do Arrozal e a foz do rio Arienga. Inicialmente, o Porto tinha infraestrutura para atender três navios simultaneamente. Sua ampliação foi justificada pela inserção no eixo nacional de circulação, pela diversificação das cargas transportadas e para melhorar as condições de atendimento do setor mineral – que também ampliou a produção. Conta, hoje, com doze berços onde atracam os navios de grande calado – capacidade para atender mais 60% dos tipos de navios que fazem rotas mundiais.

A cidade de Barcarena até a década de 70 mantinha a taxa de crescimento populacional inferior a do estado do Pará e do Brasil. Após a instalação dos empreendimentos industriais e da infraestrutura para seu funcionamento, teve significativo crescimento demográfico, ultrapassando o crescimento populacional apresentado pelo estado e pelo país, até a década de 90, quando ocorreu uma desaceleração, aproximando-se das taxas estaduais e nacionais. Conforme os dados produzidos nos Censos de 2001 e 2010 do IBGE, a seguir:

Tabela 1 de Crescimento Populacional

Esfera municipal, estadual e nacional	População				Taxa de crescimento anual (%)		
	1970	1980	1991	2000	1970/1980	1980/1991	1991/2000
Barcarena	2.388	6.700	21.629	27.772	10,87	11,24	2,81
Pará	1.021.966	1.667.356	2.596.388	4.115.774	5,02	4,11	5,25
Brasil	52.084.984	80.436.409	110.990.990	137.697.439	4,44	2,97	2,42

Fonte: Censo 2001

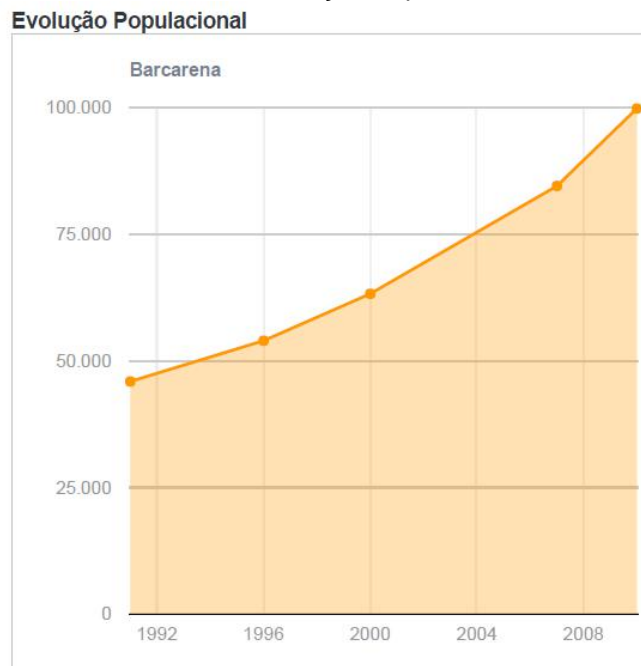


Tabela 2 de Crescimento Populacional

Evolução Populacional			
Ano	Barcarena	Pará	Brasil
<b>1991</b>	45.946	4.950.060	146.825.475
<b>1996</b>	54.002	5.466.141	156.032.944
<b>2000</b>	63.268	6.192.307	169.799.170
<b>2007</b>	84.560	7.065.573	183.987.291
<b>2010</b>	99.859	7.581.051	190.755.799

Fonte: Censo 2010 - IBGECidades

Gráfico de Evolução Populacional



Fonte: Censo 2010 - IBGECidades

A Vila do Conde, área do município de Barcarena onde se localizam o Porto e o distrito industrial, também passou pelo processo de rápido crescimento populacional. A população de Vila do Conde, antiga Vila Murucupi, era de 965 habitantes em 1980 e passou a 3.332 em apenas nove anos – taxa de crescimento de 14,76% até 1989.

De acordo com Coelho, Monteiro e Santos (2008), a entrada dos empreendimentos na cidade de Barcarena proporcionou aumento da receita do município, em termos tributários, em razão do crescimento populacional. Entretanto, o município não se diferencia da realidade dos demais municípios brasileiros, que dependem quase totalmente de repasses constitucionais ou voluntários. O diferencial de Barcarena, quanto a arrecadação tributária, é o ISS – Imposto sobre Serviços -, em razão da terceirização das atividades necessárias a produção industrial.

Pela ótica da despesa, verifica-se que Barcarena tem sua receita basicamente comprometida com as despesas de custeio – folha de pessoal e encargos sociais, serviços prestados e aquisição de material de consumo -, que representam entre 70 e 90% de suas despesas totais. Barcarena despendeu um investimento abaixo de 10%, consequência evidentemente da elevada despesa com estrutura administrativa do poder municipal. Isso faz com que a capacidade de investir em equipamentos urbanos (hospitais, escolas, etc.) e no estímulo a atividades produtivas e à capacitação de pessoal não ocorra linearmente em Barcarena. (COELHO; MONTEIRO; SANTOS, 2008, p. 167)

Apesar de inicialmente o Porto ter sido concebido como o transporte principal dos minérios e químicos essenciais às atividades das indústrias, com a ampliação da produção das primeiras empresas e aumento de indústrias instaladas no distrito industrial de Barcarena, outros modais se consolidaram. A Alça Viária foi a construção do governo do estado do Pará e os minerodutos foram obras das próprias empresas. Conforme Indicadores de Desempenho Operacional, anexo do Relatório de Gestão do ano de 2015 da Companhia de Docas do Pará, que gerencia o Porto de Vila do Conde:

Em 2011, dos 14,7 milhões de toneladas de Bauxita consumidas pela Alunorte (HYDRO, 2012c, p. 63), apenas 6,75 milhões de toneladas (46%) foram transportadas por navio a serviço da MRN. Em 2013, das 15,0 milhões de toneladas, apenas 6,00 milhões foram transportadas através de navios. (RELATÓRIO DE GESTÃO, 2015, p. 105)

No Relatório da CDP 2015, verifica-se a variedade e capacidade de embarque e desembarque atual do Porto de Vila do Conde, como segue: “A somatória do número de embarcações do tipo ‘cargueiro’ e do tipo ‘graneleiro’ (411) representou expressivos 33,77% de todos os atendimentos realizados no Porto de Vila do Conde (1217).” (RELATÓRIO DE GESTÃO, 2015, p. 115).

Tabela 3 – Atendimento a embarcações no porto

Tipo de Embarcação	Longo Curso		Cabotagem		Interior		AP/AM		TOTAL
	N	E	N	E	N	E	N	E	
Balsa	0	0	5	0	117	0	10	0	132
Balsa-Tanque	17	1	6	0	80	0	19	0	123
Cargueiro	0	292	33	41	7	0	0	0	373
Empurrador	11	0	6	0	87	0	87	0	191
Ferry Boat	0	0	4	0	7	0	13	0	24
Graneleiro	0	25	2	11	0	0	0	0	38
Lancha	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Militar	2	0	0	0	0	0	0	0	2
Misto	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navio-Tanque	0	18	0	43	0	0	0	0	61
Passageiro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pesquisa	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rebocador	3	0	2	0	35	0	80	0	120
Turismo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Conteneiro	1	86	55	0	0	0	0	0	142
Carga Viva	0	8	0	0	0	0	0	0	8
Outros	0	2	0	0	0	0	1	0	3
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>431</b>	<b>113</b>	<b>96</b>	<b>333</b>	<b>0</b>	<b>210</b>	<b>0</b>	<b>1217</b>

Legenda: N – bandeira nacional; E – bandeira estrangeira; AP/AM – apoio portuário / apoio marítimo.

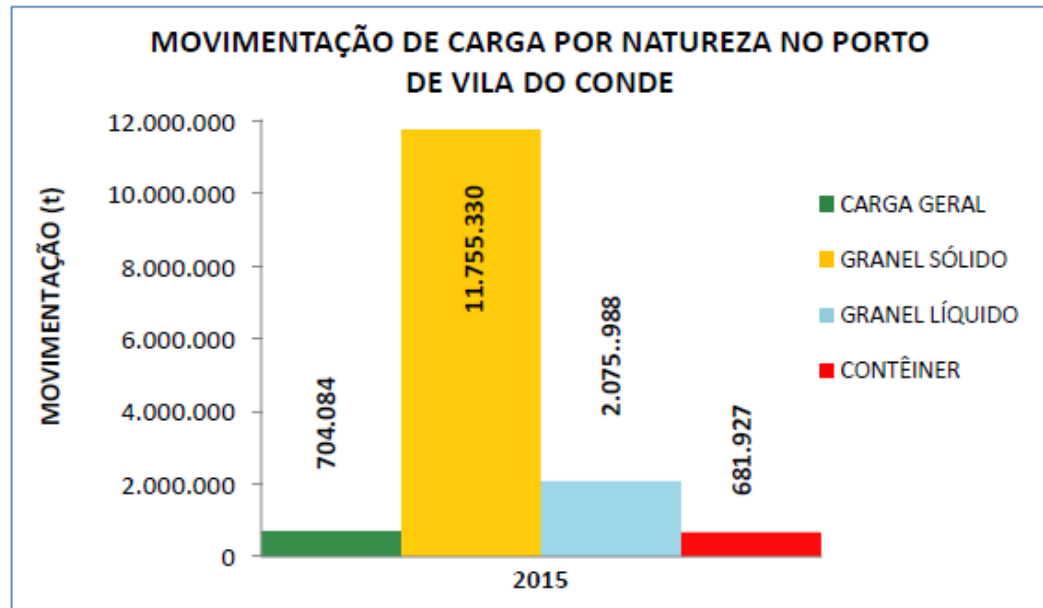
Fonte: Relatório de Gestão CDP 2015

Tabela 4 – Movimentação de carga no Porto de Vila do Conde

MOVIMENTAÇÃO	2015 (t)	2014(t)	VAR(%)
CONTÊINER	681.926,52	511.842,01	33,23%
CARGA GERAL	704.084,22	680.920,03	3,40%
GRANEL SÓLIDO	11.755.329,55	11.978.066,38	-1,86%
GRANEL LÍQUIDO	2.075.988,09	2.091.266,59	0,73%
<b>TOTAL MOVIMENTAÇÃO</b>	<b>15.217.328,38</b>	<b>15.262.095,01</b>	<b>-0,29%</b>

Fonte: Relatório de Gestão CDP 2015

Gráfico de movimentação de carga no Porto de Vila do Conde



Fonte: Relatório de Gestão CDP 2015

A expansão de empreendimentos de commodities minerais e agrícolas tem sido uma tendência dos países da América Latina – fortemente na Amazônia brasileira - a partir das transformações da economia mundial no final do século XX.

O Plano Plurianual de 2004-2007, durante o governo Lula, sugeriu prioridade ao controle da inflação e a elevação do saldo da balança comercial. Para gerar um saldo nas contas correntes externas, priorizaram-se setores que precisam importar pouco para exportar. Tal política privilegia os capitais instalados na cidade de Barcarena, na medida em que possuem vantagem do baixo custo do uso de recursos naturais presentes na Amazônia brasileira.

Os Estados têm contribuído diretamente para a essa organização do mercado global. O que Alfredo Wagner Almeida (2012) chamou de “protecionismo” do Estado para reestruturação do mercado, em razão de potencial crescimento econômico, através do uso intensivo dos recursos naturais. A política protecionista é justificada como meio de resolução da extrema pobreza, na medida em que os projetos e grandes obras gerariam renda, emprego e recolhimento de impostos.

Nessa conjuntura, os países competem entre si e as medidas protecionistas são tidas como defesas frente às ofensivas de outros países no mercado globalizado – entretanto, pode-se também vislumbrar essa competição em escalas menores, entre regiões, estados e municípios.

El rol de lo nacional se está debilitando para estas empresas globales – incluso empresas nacionales con operaciones mundiales – y sus clientes.

(...)

Se puede describir este proceso como uma incipiente desnacionalización de certas arenas institucionales. Puede argumentarse que tal desnacionalización es una condición necesaria para la globalización económica como la conocemos hoy. (SASSEN, 2003, p. 24)

A facilidade das empresas de mover-se no território gera uma disputa entre os Estados para atrair os mercados, sujeitando os países menos industrializados e menos desenvolvidos economicamente às atividades mais ambientalmente degradantes. As localidades que oferecem mais atrativos ao mercado, também, são aquelas em que a população geralmente é destituída de serviços básicos, que deveriam ser ofertados pelo Poder Público - como saúde -, gerando uma flexibilização dos limites de aceitação dos riscos por essa população.

O sociólogo Chico de Oliveira (2006) chama de “dominação sem política” ao processo pelo qual “a globalização coloniza a política”, transformando o mercado “no soberano que decide o estado de exceção”. Ocorre assim um esvaziamento da esfera pública, que faz com que a coerção ganhe força ante o consentimento. Neste contexto, além de aumentar sua capacidade de capturar a máquina estatal, a força direta das grandes corporações exerce-se também de forma reconfigurada sobre as comunidades locais, através das estratégias ditas “de não-mercado”, adotadas nos territórios relevantes para o desenvolvimento de seus negócios (Amilhat Szary, 2009). (ACSELRAD, 2013, p. 120)

Uma estratégia que vem se difundindo entre o setor privado e instituições estatais é analisar o potencial de mobilização da comunidade que será atingida, como avaliação do “risco do projeto”. É feito mapeamento dos grupos, a fim de negociar compensações individualmente e evitar a formação de alianças que poderiam se contrapor ao empreendimento – veremos adiante, no caso do naufrágio no Porto de Vila do Conde, a desvinculação entre as associações profissionais dos atingidos para pleitear reparações. Além da criação arenas de diálogos e a formação de comissões temáticas, como tentativa de demonstrar que se trata de espaço político democrático, em que se preza pelo interesse geral – ainda que os pleitos das pautas populares não vinculem as decisões.

Configura-se o conflito pela proximidade, no qual agentes diversos disputam o espaço e seus recursos com interesses diversos – seja pelo desenvolvimento econômico, seja pela preservação de práticas espaciais da população local e sua qualidade de vida. Portanto, entram no embate, ainda, as divergentes concepções de desenvolvimento – disputa pelo conceito de desenvolvimento que não abarque apenas uma dimensão material.

Rivalidades de poder acontecem entre atores que buscam apropriar-se ou controlar um território cuja natureza e cuja superfície variam muito. Convém, no entanto, ressaltar que essa apropriação não reveste um controle político mais diz comumente respeito à imposição de usos a atores cujos interesses concorrentes e/ou contraditórios. (SUBRA, 2008 apud LEITE; MONIÉ, 2014)

No contexto de conflito, percebe-se um deslocamento da identidade para a escala local – em detrimento da identidade predominantemente nacional -, associado ao processo de descentralização de competências político-administrativas. O conflito reforça o sentimento de pertencimento ao território, o que mobiliza a população e situa os atores externos como usurpadores. Os governos locais agem a partir de uma posição de ambiguidade, pois almejam a implantação de empreendimentos que gerariam desenvolvimento local e ao mesmo tempo em que sofrem as pressões das reivindicações sociais.

Esses processos se reforçam em uma lógica de competição dos lugares, principalmente, na escala local. Harvey aponta que no contexto neoliberal, as cidades passam a ser protagonistas do seu próprio desenvolvimento econômico, o que fomenta incessantemente a tentativa de atrair capitais. A contradição está na homogeneização das cidades – já que todas desejam atrair empreendimentos, muitas vezes similares, e criam as mesmas estruturas mínimas para tal atração – e na necessidade de diferenciação, pois cada cidade deve oferecer uma vantagem própria para a instalação de empreendimentos – essa diferenciação enquanto vantagem locacional para instalação de empresas, muitas vezes, é a própria ideia de sustentabilidade e ecologia como marca ou símbolo de uma cidade.

Ademais, a consolidação dessa identidade diferenciada aprofunda o sentimento de pertencimento da população com território local – que pode fazer emergir resistências coletivas e conflito. Portanto, a retórica do desenvolvimento tem enfrentado mobilização da sociedade civil, em certas localidades. Ao mesmo passo as grandes corporações se utilizam de chantagem locacional dos migração dos investimentos – ameaça de deslocamento –, de forma que impõem às comunidades menos organizadas e mais precárias as atividades com maior exposição a riscos ambientais.

Essas transformações espaciais pela economia, a expansão do mercado internacional e a reestruturação produtiva podem ser apontadas como fatores de ampliação da pressão sobre os espaços litorais. Assim, aumentou o ritmo de urbanização e industrialização das zonas costeiras, de maneira que se tornaram

palco de inúmeros conflitos ambientais e territoriais. No Brasil, a legitimação da expansão dos portos vem pela ameaça de apagão logístico em um país que privilegia a exportação de commodities.<sup>1</sup>

Além de todos os conflitos que tais empreendimentos fazem emergir - em razão da remoção de comunidades, de mudança nos modos de vida, de degradação ambiental, da dissolução dos meios de trabalho da população local -, percebe-se que não há enraizamento social do desenvolvimento<sup>2</sup>, que possa contribuir para reversão dos impactos ambientais e sociais.

Monteiro (2005 apud COELHO; MONTEIRO; SANTOS, 2008) ponderam que o setor de minero-metalurgia não impulsiona desenvolvimento de base local, pois atua de forma dependente de dinâmicas externas, que determinam padrões tecnológicos, de inovação e organização. Ademais, são empreendimentos que favorecem a concentração de capital e renda, em razão da necessidade de vultosos investimentos em infraestrutura e maquinário. Dessa maneira, não se estende a propriedade dos meios de produção para segmentos sociais mais amplos.

São implantados na localidade pacotes tecnológicos fechados, com maquinário produzido fora e tecnologia para instalação da infraestrutura gerida também fora. Portanto, a inserção das tecnologias localmente se limita as empresas do setor minero-metalúrgico, sem difusão para atividades já exercidas em determinado contexto espacial, antes da chegada do empreendimento.

[as grandes empresas localizadas em Barcarena] necessitam recorrer a procedimentos industriais padronizados em termos globais, de forma que a [...] transformação [de bauxita] em alumina e posteriormente em alumínio primário [...] utiliza sistemas industriais homogêneos, ou seja, são processos produtivos que replicam outros existentes no mundo. Estas atividades, ao demandarem processos produtivos desenvolvidos e implementados noutros contextos sociais, culturais e ecológicos, diante da própria fragilidade da organização da sociedade local, consolidam 'habitus' e passam a ter dificuldade de interagir com a diversidade regional, pois, a partir dessa diversidade, se constituem realidades e atores (camponeses, empresários locais, etc.) com os quais a minero-metalurgia tem enorme dificuldade de

---

<sup>1</sup> Nesse cenário, foi aprovada em 2013 uma nova lei que regulamenta o setor portuário no Brasil. Anteriormente a nova legislação o setor portuário era tido como entrave ao desenvolvimento econômico. De forma que a nova lei vem para facilitar a criação de novos portos privados, dar maior agilidade às transações, diminuir os custos e aumentar a eficiência dos portos. Para isso, os portos passaram a ser arrendados como uma espécie de concessão de serviço público, com parâmetros de desempenho e regulação tarifária. Além de não haver obrigatoriedade de pagamento de valor de outorga para assunção de áreas. Essa nova legislação revela uma maior flexibilidade na regulação, característica incontestável da dinâmica capitalista neoliberal.

<sup>2</sup> Termo utilizado por COELHO; MONTEIRO; SANTOS em Políticas públicas, corredores de exportação, modernização portuária, industrialização e impactos territoriais e ambientais no município de Barcarena, Pará.

interatuar e, com frequência, assume uma postura conflitante e antagônica em relação a estes. (MONTEIRO apud COELHO; MONTEIRO; SANTOS, 2008, p. 146/147)

### **3 O NAUFRÁGIO E A PERCEPÇÃO DOS ATINGIDOS**

#### **3.1 Naufrágio**

Na madrugada do dia 06 outubro de 2015, o navio, de bandeira libanesa, Haidar, que se destinava a Venezuela, estava há três dias em procedimento de embarque de sua carga - que consistia em noventa toneladas de fardos de feno, cinquenta toneladas de fardos de arroz, quatro mil e novecentos bois e, aproximadamente, setecentos mil litros de resíduo oleoso -, tombou no píer 302 do porto de Vila do Conde, Barcarena/Pará. Cerca de, apenas, trinta bois foram resgatados com vida e duzentos conseguiram escapar da embarcação antes do naufrágio. Alguns foram abatidos pela população, mas a maioria morreu por afogamento e suas carcaças permaneceram no local.



### Adernamento do Navio



Fonte: Assessoria de Comunicação da Polícia Civil/PA – Foto de Walrimar Santos

As causas do adernamento do navio são desconhecidas até o encerramento desse trabalho acadêmico, já que não foi concluído o inquérito da Capitania dos Portos. Entretanto, alguns tripulantes alegaram em depoimento que, em razão da variação da maré, as aberturas laterais do navio ficaram presas ao píer, de forma que quando a maré subiu o navio adernou.

Carcargas na barreira de contenção



Fonte: Petição Inicial – Ação Civil Pública

Carcaças dentro do navio



Fonte: Petição Inicial – Ação Civil Pública

O Relatório de Fiscalização Preliminar da Secretaria Estadual de Meio Ambiente, que chegou ao porto ainda no dia 06, após contato de morador local, contatou que:

A equipe de fiscalização SEMAS e DEM/PC ressaltam a falta de preparo da equipe de contingência da CDP e das empresas Global e Serviporto operadoras do embarque da carga. Não houve esforço concentrado para resgatar os animais pois o acidente ocorreu as 7hs e até as 18hs não havia um plano para retirar os animais da água e sim para conter o óleo.

A contenção destinada a evitar que o óleo do navio se espalhasse acabou se rompendo na madrugada do dia 12 de outubro, pela pressão dos corpos dos bois, fazendo com que as carcaças se alastrassem pela região. Estima-se que o óleo derramado chegue a aproximadamente setecentos mil litros e as carcaças dos animais a dois mil quatrocentos e cinquenta toneladas.

Óleo na areia da praia de Vila do Conde



Fonte: Petição Inicial – Ação Civil Pública

Óleo nas rochas da praia de Vila do Conde



Fonte: Petição Inicial – Ação Civil Pública

Carcaças na praia de Vila do Conde



Fonte: Petição Inicial – Ação Civil Pública

Carcaças na praia de Vila do Conde



Fonte: Petição Inicial – Ação Civil Pública

Os dias que seguiram o naufrágio foram marcados por diversas notificações administrativas dos órgãos ambientais – Secretaria Estadual de Meio Ambiente e IBAMA – às empresas e a Companhia Docas do Pará, além do acionamento do Corpo de Bombeiros, Polícia Militar, Guarda Portuária, Capitania dos Portos e Grupamento Marítimo Fluvial para monitoramento dos danos. Houve inspeção da vigilância sanitária e ADEPARÁ em estabelecimentos locais, ocasionando a apreensão nos estabelecimentos e mercados locais de quase duzentos e quarenta quilos de carne bovina sem procedência.

A população realizou manifestações obstruindo as vias de acesso ao porto com intuito de que as carcaças bovinas fossem enterradas dentro da área portuária

– inicialmente pretendia-se enterrar os bois recolhidos em área de uma comunidade tradicional chamada “comunidade do pedral”. Para realização do enterro das carcaças no terreno da CDP houve divergência de entendimento do procedimento correto a ser adotado de forma que não se contaminasse o solo. A partir de então ficou decidido que seria necessário aval tanto da SEMAS (estadual), como do IBAMA (federal) antes da realização de qualquer procedimento, a fim de unificar as decisões dos órgãos ambientais.

Iniciou-se o processo de retirada do óleo vazado e retirada, apenas, das carcaças que chegaram a costa da região, remanescendo aquelas que não escoaram da embarcação. Os corpos dos bois foram enterrados em local protegido com manta impermeabilizante.

Apesar de ser tratar de um naufrágio de grandes proporções, que causou danos ambientais e sociais também em grandes proporções, o discurso que é visibilizado é quase sempre o político (por meio de autoridades públicas), empresarial (através das assessorias de comunicação das empresas envolvidas ou mesmo através de trabalhos publicitários) e o técnico-científico (seja através de técnicos de órgãos públicos, de empresas, seja através de instituições de pesquisa, como no caso estudado, a forte presença do Instituto Evandro Chagas).

No caso estudado, as esferas públicas e privadas se confundem, na medida em que o Porto de Vila do Conde é administrado por uma sociedade de economia mista, vinculada a secretaria dos portos – Companhia Docas do Pará -, a serviço de empresas privadas que realizam operações de transporte. A CDP, em seu relatório anual, reservou para o naufrágio do navio Haidar no Porto de Vila do Conde apenas um parágrafo, no qual consta:

No dia 06/10/2015, o navio Haidar (Global Agência Marítima) naufragou na beirada do berço 302 do Porto de Vila do Conde, após a operadora portuária Norte Trading ter carregado aproximadamente 5.000 bois vivos da exportadora Minerva. A Capitania dos Portos está elaborando laudo pericial para que possa ser apontada a causa do acidente. Até a retirada desta embarcação do fundo do leito do rio, o berço 302 ficará inoperante para o atendimento de novas embarcações.

### 3.2 Percepção dos atingidos

Portanto, na tentativa de conhecer a perspectiva dos atingidos foram realizadas entrevistas semiestruturadas nos dias<sup>3</sup> 10 e 15 de março de 2016. Foram entrevistadas duas lideranças locais, dois pescadores e uma barraqueira em momentos distintos, na Vila do Conde. As perguntas que iniciaram as conversas podem ser resumidas da seguinte forma: pediu-se que os interlocutores relatassem os fatos ocorridos desde o naufrágio na região; questionou-se de que maneira suas profissões eram impactadas pela presença do porto de Vila do Conde; perguntou-se como se dá a relação das empresas com a população local, em termos de geração de emprego e renda; e quais eram as demandas pelas quais os interlocutores lutam coletivamente e organizadamente. Não utilizarei os nomes dos interlocutores entrevistados.

Quando pedi para que relatassem o naufrágio, um dos pescadores disse:

Nós paramos por três meses. O peixe que a gente pegava ali era pouco e quando pegava ninguém queria comprar. E nós ficamos naquele jogo pra ver se a gente consegue uma indenização ou mesmo um projeto pra que os pescadores venham se fortalecer um pouco. Hoje a pescaria tá difícil nessa área. E aí aconteceu essa tragédia aí. E até agora os grandão lá não decidiram o que a gente tem que fazer. Não ajudaram em nada até hoje. Dão uma cestinha [básica] aí, mas não tem comida.

O outro pescador ponderou: “no período do naufrágio nós não vendemos peixe. A gente ia, pegava algum peixe e ninguém queria comprar. Tudo isso nós sofremos. Pra mim, foi um crime muito grande isso aí”. E foi complementado por uma das lideranças: “não querem comprar porque dizem que o peixe tá contaminado”. Outra liderança relatou:

Então, não teve um plano do que fazer com aquela quantidade de boi morto. Em cima da hora, eles liberaram pra alguns pescadores alguns bois, eles levaram pra casa e consumiram. Quando foi no outro dia, eu fiquei até 3 horas da madrugada lá, vendo o desastre que foi. Quando deu por volta de meia noite, o óleo que tava no porão do navio começou a vazar. Aí, o pessoal que mora na Vila do Conde e Tupanema pegavam o boi, traziam pra beira pra rachar o boi, só que o óleo lavava aquela carne. E mesmo assim, eles levavam pra consumir. Então o que aconteceu? Eles consumiram essa carne assim. Muitos adoeceram, né? No outro dia, a carne já tava apurada, não tinha mais como consumir e eles continuaram levando pra casa. Só que assim, depois de 24 horas já começa a entrar em estado de decomposição, aí a conclusão é que toda essa matéria orgânica depois veio tudo pra praia, como vocês viram, aí causa outro dano, que é a questão do ar.

---

<sup>3</sup> No dia 10 de março de 2016 foram entrevistadas as duas lideranças locais e os dois pescadores. No dia 15 de março foi entrevistado o barraqueiro.



Os interlocutores contaram os fatos, mas sempre ressaltando os riscos que o porto – e todas as empresas que ali se instalaram – oferecem ao seu modo de vida. Uma das lideranças disse: “A gente já tinha uma perspectiva que isso ia acontecer a qualquer momento, porque o fluxo pra cá pros portos de Barcarena vem aumentando muito rápido e não tem a malha viária”. Enquanto outra liderança relatou:

Esse naufrágio foi de grande proporção que aconteceu, mas já vinham tendo contaminações. Nosso ar tem 40 vezes acima do que é permitido pela legislação ambiental, constatado por perícia feita pelo Instituto Evandro Chagas. Nossas águas contêm metais pesados, tem chumbo, tem bário, tem alumina, tem também outros tipos de bactérias, tem nitrato. Nós precisamos ter um fornecimento de água pra toda população do município de Barcarena. Nós precisávamos ter fornecimento nas ilhas de água. Eles [moradores das ilhas] tomam água do rio, que desce das empresas aqui, tanto da portuária, quanto das indústrias. Eles [as empresas] jogam os resíduos líquidos dentro da água, pra se dissolver na baía do Guajará e baía de Marajó, até chegar ao oceano. Mas têm também os despejos dos navios, têm os particulados que caem no embarque e desembarque.

Quando questionados sobre os impactos do Porto em seus trabalhos, os pescadores e barraqueiro – que também pesca para subsistência – entrevistados relataram que os danos ao meio ambiente, que tornam a pesca cada vez mais difícil na região, não são causados somente pelo Porto, mas pelo conjunto de grandes empreendimentos localizados na cidade. Eles relatam que há uma diminuição constante na quantidade de peixes na região. A pesca, antes da chegada de todas as empresas era farta, com disponibilidade de peixes nas margens dos rios e nos igarapés e com grande variedade de espécies. Atualmente, há poucas espécies e os peixes são pequenos. Para conseguirem pescar precisam se afastar mais, tanto das margens do rio, como da cidade, se aproximando de outros municípios.

Entretanto, os pescadores locais utilizam pequenas embarcações, com as quais não conseguem ir muito longe para pescar, conforme relata um dos pescadores: “Fica difícil pra a gente em embarcação pequena, porque aqui não tem mais peixe, tem que ser lá pra baixo – do lado de Vigia pra baixo. Pra a gente fica difícil no barquinho. Se fosse num barco grande, de cinco toneladas, que pare de rede e tudo, seria bom, porque dava pra ir lá pra baixo mais um pouco”. O barraqueiro também afirmou: “Se a gente quer comer peixe, a gente atravessa aquela baía, arriscando a nossa vida pra pegar peixe pra lá. Isso é verdade, cada vez tá diminuindo [a quantidade de peixes]. Camarão é de ano a ano que pega. No final de julho os camarões já tão indo embora”.

Ademais, relataram diversas situações em que a prática da pesca sofreu interferência direta do Porto e do tráfego de navios de grande porte na região - para além da questão da contaminação da água. Assim disse um dos pescadores:

Eu canso de perder material aí. Quando chega o seguro defeso, que a gente recebe quatro salários mínimos, como agora esse ano eu recebi, só pra comprar material. Não dá pra comprar mais nada, porque de um ano pro outro você acaba com seus materiais. O navio vem e passa por cima da tua rede, quando tu vês o navio salta daqui e não dá tempo de tu puxar tua rede.

O retorno das empresas a população local também é um ponto crítico nesse convívio. Os entrevistados apontam não perceberem benefícios com a chegada das empresas na cidade de Barcarena. Um dos pescadores disse:

Além de tudo vem acontecendo esses grandes acidentes. Onde a gente sente que cada vez mais assim a coisa aperta e a gente fica numa situação que parece que não tem saída. A gente vê porque os projetos tão chegando aí e parece que esses grandes projetos que chegam, eles não estão preocupados se aqui existe pescador, se aqui existe agricultor, entendeu? Eles não têm essa preocupação, porque tu vê que as terras eles tomaram tudo (...) que esses projetos dessem oportunidade pros pescadores daqui. Dando um serviço. A maior parte dos nossos filhos são pescadores. Nossos filhos não têm oportunidade nas empresas. Você tem que ter uma alta escolaridade (...) eu vi a construção do porto, eu até trabalhei de ajudante. Eu me lembro de uma audiência pública que aconteceu, que a proposta era a seguinte, que o projeto Albrás/Alunorte ia acontecer pra priorizar os moradores da Vila do Conde e hoje são os mais abandonados que existe.

O outro pescador completou:

Botaram um curso de informática avançada. Meus filhos foram pra lá. Sabe quantos passaram pra fazer o curso? Nenhum. Sabe de onde vieram? De Belém, tudo já formado. Chega aí e passa e os nossos são descartados. Podia ser aqui pro Conde mesmo. Que fosse pros filhos de quem tá aqui necessitado. Aí vem de fora, vem de Abaeté, de não sei de onde, vem do Moju, vem de Belém. Aí quer dizer, eles que já estão estudados passam e os daqui ficam chupando dedo.

No que se refere às indenizações ou compensações em virtude de danos causados pelas empresas, os entrevistados relataram que apenas duas vezes que se sentiram beneficiados – com a construção do prédio que abriga a cooperativa de pescadores e com o curso de formação de lideranças que participaram. Porém, apesar da entrega do prédio, reclamam da falta de infraestrutura para utilizá-lo, conforme pondera um pescador:

Hoje nós temos esse prédio aqui através de um crime que aconteceu, de um pó preto que derramaram em cima da vila do conde. Todos nós fomos prejudicados. Aí numa briga judicial e tudo, a Alunorte construiu esse prédio aqui pra a gente. Mas depois foi esquecendo, foi esquecendo. Deu o prédio, mas não deu uma mesa, nada.

Já uma as lideranças ressaltou a questão dos Termos de Ajustamento de Conduta firmados pelo Ministério Público:

Na verdade, o MP gosta muito de TAC, porque o TAC é um acordo e processo jurídico existe muito recurso. Essas empresas recorrem, elas têm os melhores advogados do mundo. Então, eles recorrem e o governo faz o jogo deles. Pro governo o que interessa é que quanto mais empresa, melhor, entra mais dinheiro. Nós, o povo, é que sofremos. Eles tentam nos dividir pra eles se beneficiarem. Enquanto a gente tá brigando pra lá.

A partir de então surgiu a conversa sobre os conflitos internos a população local. Há diversas associações/cooperativas representando a mesma categoria profissional, assim como há divergências entre as categorias distintas sobre como agir diante das práticas das empresas e do governo. Uma das lideranças contou:

Algumas lideranças, que veem seu lado, correm atrás e aceitam qualquer coisa. Houve uma negociação agora e poucas entidades – entidades que não são nem daqui – receberam um dinheirinho que saiu, em razão do naufrágio. Foi uma negociação que eles fizeram diretamente com as empresas lá pra poder liberar o porto pra continuar o embarque de carga viva, que é o boi. Que tava aí pra embarcar e a população tava fechando. Aí essas lideranças foram lá negociar pra liberar o embarque. Só que a maioria não pegou [a indenização] (...) Eles dividiram a categoria. Aqui a categoria dos pescadores tá dividida em três entidades. Uma praticamente não funciona. Tem a cooperativa e agora tem um grupo que criou uma nova associação aí de pescadores. E essa nova associação entrou nessa negociação e deixou a cooperativa – que é a mais antiga – de lado. E disseram ‘se vocês quiserem, tem um trocado aqui pra vocês’ (...) Eu até falei pra eles, um conto que tem aí, eu to reformulando ele pra nossa realidade. Diz assim: ‘o mundo será melhor quando o menor que padece acreditar no menor. Jesus cristo veio para a terra para ver seu povo unido. Ele disse que cada grupo que lutasse dividido, com muita facilidade será destruído’. Se dividiu, já destruiu, já era. Eu sempre falo pra eles, borá se juntar. Não importa que tenha a tua organização. Por exemplo, o centro comunitário é um centro que representa todos os moradores aqui da vila do conde.

Enquanto o barraqueiro relatou:

Aí o presidente dos barraqueiros disse ‘eu vou buscar. Não é um pagamento, é uma ajuda que eu vou fazer por vocês para pagarem a bebida’. Nós estávamos devendo muito a bebida. Aí saiu 1500 [reais] pros barraqueiros e 1000 [reais] pros comerciantes. Aí foi que nós pegamos esse dinheiro e pagamos tudinho as bebidas. Agora eu to devendo porque eu tirei agora esses dias.

Ressalta-se que esses grupos não são monolíticos, podendo ser atravessados por conflitos e divergências internas, o que torna os conflitos ainda mais complexos. A falta de unidade pode gerar o enfraquecimento de determinado grupo organizado, de forma que seus interesses na disputa fiquem comprometidos. As empresas, muitas vezes, fazem uso dos conflitos internos para negociar

compensações individuais, que têm menos custos do que ações judiciais coletivas. Uma das lideranças contou:

Vou te contar uma, caiu uma fuligem preta. Aí o pessoal me ligou e eu voei pra lá, cheguei lá e realmente as casas estavam imundas no telhado - varava do telhado e caía em cima das cama, do sofá, ficaram imundas. Aí a gente 'pessoal, não limpa as casas que a gente vai chamar o pessoal do meio ambiente'. Aí começamos a ligar, avisamos o Ministério Público estadual, federal, avisamos a secretaria de meio ambiente, a delegacia ambiental, tudo. Era um final de semana. Aí disseram 'esses técnicos não veem'. Aí um líder foi lá - antes de eu chegar, eles já estavam lá. A empresa disse 'olha, vamos fazer o seguinte, a gente vai com os carros fazer a limpeza, jogar jato d'água, limpar os telhados, limpar as casas e os lençóis que tiverem sujos lá a gente troca, dá outro, o que tiver de coisa a gente troca'. Aí eles concordaram, sem consultar a comunidade. A empresa veio, quando vimos estavam limpando, aí foi uma confusão (...) Hoje, nós temos registrados dezoito acidentes aqui, sem contar os que aconteceram e eles abafaram. Muita coisa eles abafam.

A outra liderança ressaltou a dificuldade de contatar os órgãos públicos quando ocorrem os danos:

Nós, enquanto lideranças, temos muita dificuldade. Muito problema, porque nós que lutamos contra os interesses econômicos, a gente não tem estrutura pra tudo isso (...) Tudo é em Belém. Se acontece aqui um vazamento de caulim, um pó que cai, um boi que morre, tem que ligar pra Belém pra SEMAS vir de lá, os peritos virem de lá. Várias vezes aconteceram desastres e as empresas tiravam os vestígios, apagavam tudo que era pra ninguém ver, jogavam areia, tiravam caulim no carro pipa que era pra ninguém descobrir, pras autoridades não descobrirem. E nós passamos por mentirosos várias vezes. Agora mesmo aconteceu, em dezembro que deu aquele verão forte, a lama vermelha subiu toda pro céu, aquilo se transforma em poeira. Aí quando ela desce causa muito problema pra saúde da população - respiratório, pulmonar, visão, mancha na pele.

O barraqueiro também falou sobre a saúde dos moradores de Vila do Conde, em razão da presença das empresas mineradoras:

As minhas netas [sentem problemas respiratórios]. Essa aqui mora comigo. Olha hoje eu amanheci com uma dor aqui no rosto, aqui nos olhos, aí disse 'sei lá que diacho é isso'. E vermelho. Minha filha disse 'ah, mãe isso é desse negócio do pó, que cai aí com o vento'. A gente tem que sofrer. Se chegasse um prefeito e dissesse 'eu vou indenizar isso aqui pra senhora', eu saía daqui logo. Eu tenho minha casa ali, mas é daqui [desse trabalho] de onde eu como, bebo.

Ainda que entrevistas semiestruturadas tenham por objetivo não delimitar o rumo da fala dos interlocutores, as entrevistas aqui relatadas - apesar de poucas e não tão longas - permearam diversas questões para além do naufrágio e o Porto, por serem indissociáveis naquela conjuntura local. Dessa forma, fica clara a complexidade dos conflitos socioambientais que se configuram em Barcarena, que jamais poderiam ser esgotados nesse trabalho.

## **4 RESPONSABILIDADE PELOS DANOS E ATUAÇÃO DO JUDICIÁRIO**

O acionamento do judiciário tem sido frequente instrumento de resistência das populações atingidas por empreendimentos de grande porte. No caso em análise, como relatado nas falas dos entrevistados, o Ministério Público e a Defensoria Pública foram alguns dos primeiros órgãos acionados, que culminou com Ação Civil Pública perante a Justiça Federal. Ademais, o caso ensejou diversas ações individuais pleiteando indenizações na Justiça Estadual. Utilizar-se desse instrumento para resistência, têm sido a via encontrada em um território em que os projetos de desenvolvimento econômico já estão totalmente consolidados.

### **4.1 A reparação de danos ambientais no ordenamento jurídico brasileiro**

No ordenamento jurídico brasileiro, a responsabilidade por danos ambientais pode se dar por três vias, quais sejam: civil, penal e administrativa, em conformidade com o estabelecido no artigo 225, parágrafo 3º da Constituição Federal, que assim dispõe: “As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independente da obrigação de reparar os danos causados”.

A responsabilidade civil nada mais é do que a reparação de uma conduta danosa por aquele - que em ação ou omissão - causou o dano. Para responsabilizar alguém ou alguma instituição é necessário que haja nexo de causalidade entre a conduta do agente e o dano. Quando se fala em responsabilidade civil ambiental não há necessidade de comprovação de culpa – negligência, imprudência ou imperícia – ou dolo do agente causador do dano para gerar a obrigação de reparação, o que se chama de responsabilidade civil objetiva.

Compreendendo-se dano, para fins jurídicos, na lição de José Rubens Morato Leite:

Dano ambiental deve ser compreendido como toda lesão intolerável causada por qualquer ação humana (culposa ou não) ao meio ambiente, diretamente, como macrobem de interesse da coletividade, em uma concepção totalizante, e indiretamente, a terceiros, tendo em vista interesses próprios e individualizáveis e que refletem no macrobem. (LEITE apud OLIVEIRA e SILVA, 2015 p. 85)

Além da prescindibilidade acerca da culpabilidade, é irrelevante se a atividade praticada se tratava de atividade lícita ou ilícita, assim como não se exclui a responsabilização em casos fortuitos, de força maior ou de culpa exclusiva da vítima. Isso se dá, pois, no Brasil, se aplica a Teoria do Risco Integral, pela qual não há necessidade de buscar na atividade desenvolvida pelo agente responsabilizado a causa do dano.

A Teoria do Risco Integral – não admitindo qualquer excludente de responsabilidade - foi utilizada no julgamento de um caso parecido com o tratado neste trabalho pelo Superior Tribunal de Justiça, pela qual condenou a Petrobrás ao pagamento de indenização a título de danos morais e patrimoniais a pescadores pelo derramamento de nafta no Porto de Paranaguá.

Esse entendimento doutrinário – que é admitido também nos tribunais – denota uma percepção do meio ambiente como uno e, portanto, bem e responsabilidade de todos. Essa também é a concepção de meio ambiente positivada na Constituição Federal de 1988: “Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”.

Quando é possível imputar a diversos agentes a responsabilidade pelo dano discutido em juízo, entende-se que essa responsabilidade é solidária, ou seja, pode-se demandar a reparação contra todos, alguns ou qualquer um dos agentes poluidores. De forma que o agente demandado responderá integralmente pelo dano, cabendo direito de regresso contra os demais, posteriormente.

A reparação do dano deve ser integral ou por meio de indenização pecuniária, só sendo a segunda aplicável na impossibilidade da primeira. Entretanto, como saber se o dano foi reparado integralmente, se muitas vezes se desconhece sua extensão? A intenção de reparação integral do dano é falha, claramente, bastando recordar do princípio da precaução, norteador do direito ambiental, o qual postula que a incerteza quanto à dimensão dos possíveis danos causados por determinada atividade deveria impedir sua prática.

O princípio da precaução<sup>4</sup> tem aplicação secundária no ordenamento jurídico brasileiro em relação ao princípio do poluidor-pagador, em razão da dificuldade – em certos casos, nem tanta dificuldade assim, basta verificar o grande número de projetos rejeitados de imediato pela população - de se prever possíveis danos em consequência da atividade econômica.

A priorização do princípio do poluidor-pagador, em detrimento do princípio da precaução, demonstra a tendência do judiciário em considerar em suas decisões a variável econômica de maneira preponderante – inserindo o meio ambiente no mercado, dando preço ao que não tinha. Assim, os conflitos oriundos das divergentes práticas espaciais se resolveriam mediante pagamento pecuniário.

A possibilidade de compensação econômica como via de resolução de conflitos socioambientais decorrentes de danos advém da noção de bem estar e dignidade relacionados à expansão do mercado. Entretanto, tal lógica, ignora as diferentes formas de apropriação e relação com o meio ambiente e com os recursos naturais.

La compensación económica iguala el conflicto en el ámbito de los actores involucrados, desapareciendo La posibilidad de hacer evidente La confrontación entre diferentes modelos de relación entre medio ambiente y sociedad. La cita presentada a continuación nos remite a cómo de naturaliza la expansión de la esfera mercantil como base de la consecución del bienestar social universal. (ACSELRAD; BEZERRA; GAVIRIA, 2010 p. 40)

Ao apontar que o meio ambiente pode ser percebido e utilizado de diferentes formas, não significa advogar para que não haja indenização em casos de danos ambientais. Entretanto, percebe-se a frequente violação de legislação – não apenas ambiental, mas cível, constitucional, internacional de direitos humanos e, inclusive, penal –, quando é possível firmar acordos judiciais de indenização ou Termos de Ajustamento de Conduta, que muitas vezes prolongam excessivamente a resolução dos casos ou diminuem os custos. Ademais, o litígio judicial parte do pressuposto de que as partes estão em igualdade perante o juízo, havendo, na realidade, abissal distância econômica (grandes projetos, como já visto, tendem a se instalar em localidades com população de baixa renda e com menor capacidade de resistência),

---

<sup>4</sup> A ausência de aplicação do princípio da precaução aqui mencionado é apenas ilustrador da inserção do meio ambiente em uma lógica de mercado, pela qual os conflitos oriundos dos diversos usos dos recursos naturais se resolvem mediante compensações econômicas – que muitas vezes são irrisórias e demoradas, quando concedidas. O princípio da precaução não caberia no litígio jurídico em análise, pois os empreendimentos já estão instalados e operando no momento do acionamento do judiciário.

política e, inclusive, jurídica (na medida em que o acesso a advocacia de qualidade também depende da variável econômica).

A legislação brasileira determina que a ação de reparação de danos ambientais é imprescritível, ou seja, aquele que se viu prejudicado pelo dano não perde o direito de pleitear sua reparação, através do acionamento do judiciário, com o decurso do tempo.

Quanto à responsabilidade penal pelo dano ambiental, a legislação norteadora é a Lei 9.605/1998, em que há a previsão de penas para pessoas jurídicas, quais sejam: multa, pena restritiva de direitos e prestação de serviços a comunidade. Pode-se, ademais, desconsiderar a personalidade jurídica para responsabilizar diretamente os administradores, de forma que, para a pessoa física cabe também a pena privativa de liberdade. As penas devem ser dosadas levando em consideração a gravidade e a motivação da infração, além dos danos a saúde pública e ao meio ambiente, os antecedentes do agente infrator e sua situação econômica, para fixação de multas.

Há, também, a possibilidade de responsabilização administrativa, que decorre do poder de polícia ambiental, pela qual os órgãos de fiscalização podem imputar penalidades administrativas a infratores, mediante um processo administrativo. Prescreve em cinco anos a pretensão punitiva para responsabilidade administrativa ambiental.

A política de meio ambiente, no que se refere à legislação e sua execução – assim como o entendimento judicial -, é orientada fortemente pela ideia de desenvolvimento sustentável, pela qual a causa ambiental seria universal e, portanto, haveria um consenso sobre a necessidade de preservação do meio ambiente, bem comum de todos. Dessa forma, as empresas também estariam interessadas em proteção ambiental, diante da escassez de recursos.

Portanto, a questão da degradação ambiental se resolveria por meio dos empresários, que seriam capazes de garantir tecnologias limpas, de maneira que haja desenvolvimento econômico e preservação do meio ambiente. Assim, o conflito só existiria temporariamente, entre aqueles que já se conscientizaram acerca da questão ambiental e aqueles que ainda não vislumbram a necessidade de proteção.

El nivel de ingresos en el que el crecimiento económico produce suficiente dinero para encontrar remedio para el medio ambiente, es un nivel de ingresos alto en el que muchos daños ya se ha acumulado. (ALIER, 2001 p. 26)



Os agentes do aparato político-burocrático argumentam que, com as sucessivas crises econômicas, a questão ambiental passou a ser ligada diretamente à do 'desenvolvimento sustentável', tornando-se uma agenda do Estado, e não apenas de grandes empresas transnacionais e agências multilaterais. Consideram que, para tanto, faz-se imprescindível delimitar os recursos naturais estratégicos, reformar códigos florestal, mineral e comercial e disciplinar a aquisição de terras por estrangeiros. (ALMEIDA, 2012, p. 64)

A noção de desenvolvimento sustentável parte da inclusão do meio ambiente na dimensão econômica, na medida em que a solução para os problemas ambientais é mais mercado – através de tecnologia, inovação e gestão dos recursos naturais. Essa noção pressupõe que sempre o mercado, sendo livre e competitivo, será capaz de encontrar soluções que minimizem a depredação e escassez de recursos naturais. Entretanto, ignora que o mote de qualquer empreendimento econômico é a diminuição dos custos para maximização dos lucros. Ademais, ignora outras concepções de desenvolvimento que não estão ligadas a esfera material.

Com o aprofundamento de políticas neoliberais, a legislação ambiental, que intenta minimizar a depredação do meio ambiente, por meio da imposição de limites e regras para utilização dos recursos naturais, vem sofrendo diversas alterações. O Código Florestal Brasileiro foi alterado em 2012, criando diversos dispositivos mais brandos e anistiando diversas práticas irregulares já praticadas. Existe a intenção de alguns grupos para alteração também do Código de Mineração, para que a mineração tenha prioridade em relação a outros usos do território, se facilite a concessão de jazidas e projetos mineradores e se crie "Títulos Minerários" a serem negociados no mercado financeiro. Porém, o projeto de lei do novo Código de Mineração que tramita no Congresso Nacional está parado. Portanto, essa flexibilização ou desregulamentação de leis ambientais facilita a inserção de recursos naturais em uma lógica de mercado e subjuga cada vez mais populações mais vulneráveis e aquelas que utilizam esses recursos de maneira divergente dos grandes empreendimentos.

#### **4.2 Ação civil pública no caso do naufrágio**

No caso do naufrágio no Porto de Vila do Conde, o Ministério Público Federal impetrou Ação Civil Pública contra cinco empresas, o comandante da embarcação HUSEIN SLEIMAN, além da Companhia Docas do Pará (CDP) - sociedade de

economia mista, administradora do Porto. A alegação para a CDP configurar no polo passivo da ação foi de omissão, por não possuir Plano de Emergência Individual, Plano de Contingenciamento de Emergências Ambientais, sua obrigação legal, assim como não acionou o Plano de Auxílio Mútuo no momento do naufrágio. Ademais, alegou-se que a CDP descumpriu diversos instrumentos normativos de prevenção de eventos poluidores.

Também figuram no polo passivo da demanda judicial as empresas responsáveis pelo navio Haidar: SLEIMAN CO & SONS, proprietária do navio, e TAMARA SHIPPING, responsável pela embarcação, enquanto armadora<sup>5</sup>, em razão da percepção de lucros pela atividade exercida.

A empresa TAMARA SHIPPING era representada pela GLOBAL AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA EPP, enquanto agente marítima da armadora, sendo responsável por viabilizar o transporte da carga. A definição exata das tarefas de obrigação da agente marítima não estão claras, pois se desconhece o contrato firmado entre as empresas.

A proprietária da carga – bois – que seria transportada para Venezuela, MINERVA S/A, também é demandada na Ação Civil Pública a reparar os danos causados, ainda que não tenha causado diretamente o naufrágio, pela adoção da Teoria do Risco Integral. Ainda que não se entendesse pela responsabilidade civil objetiva, o MPF defende que caberia a responsabilização por culpa *in eligendo* e *in vigilando*<sup>6</sup>.

NORTE TRADING OPERADORA PORTUÁRIA LTDA era responsável pelo movimento e armazenagem de mercadorias dentro da área do porto. Foi alegada sua legitimidade passiva na ação, pois, no momento do naufrágio, ainda não tinham sido embarcados todos os bois, de forma que o evento poluidor ocorreu durante a execução de suas funções, pelo que se defende sua presença na cadeia do evento.

Os pedidos da Ação Civil Pública, em sede de antecipação de tutela, foram: plano para retirada da embarcação, das carcaças remanescentes, bem como de sua destinação e das carcaças que foram enterradas provisoriamente no município de

---

<sup>5</sup> Pela Lei 9537/97, temos o conceito técnico de Armador: “Art. 2º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

...

III - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;”

<sup>6</sup> Culpa *in eligendo* e *in vigilando* são a possibilidade de imputação de culpa pela escolha da prestadora de serviço e pela falta de fiscalização da execução do trabalho prestado.

Barcarena, em quarenta e oito horas; cronograma de ações emergenciais, assim como cadastramento da população afetada direta ou indiretamente, no prazo de trinta dias, sem prejuízo de posterior habilitação; noventa dias para apresentação de Plano de Remediação e Recuperação das Áreas Degradadas, com anotação de responsabilidade técnica; fornecimento de água potável até a cessação da poluição das águas; entrega de cestas básicas até a mitigação do dano; pagamento de um salário mínimo aos afetados até que a indenização por dano material seja individualizada e liquidada; indisponibilidade dos bens dos réus a fim de garantir o processo; indisponibilidade da embarcação e do óleo retirado para garantir parte das indenizações; bloqueio das contas das empresas réus para garantir os processos administrativos já instaurados; em relação aos réus estrangeiros, arresto dos navios e cargas que venham a adentrar o território nacional; e expedido ofício a empresa MAMMOET SALVAGE, que está operando para retirada de óleo do local, para relatar a execução de suas atividades e fornecer dados de sua contratante.

No mérito da ação, foi pedido: indenização dos danos materiais não suscetíveis de reparação, ao município de Barcarena no montante sugerido de 10% do valor da LDO de 2015 e ao município de Abaetetuba no valor equivalente a um ano de funcionamento da Secretaria Municipal, destinado exclusivamente à políticas voltadas ao meio ambiente; dano moral coletivo no importe de vinte milhões de reais, pelo temor, prejuízos a saúde, impossibilidade de utilização da água e do espaço público, a ser utilizado preferencialmente em ações de desporto, turismo e lazer a comunidade afetada; quinze milhões de reais pelos maus-tratos e crueldade contra os animais a serem empregados para construção e funcionamento de hospital público para animais em Barcarena; indenização por danos materiais, morais e estéticos a vítimas; e fixação de multa diária no valor de cem mil reais pelo descumprimento da decisão judicial.

A referida Ação civil Pública concedeu em partes os pedidos de tutela antecipada. Entendeu-se que a Justiça Federal não é competente para julgar o pedido de indenização a título de danos materiais individualizada, na medida em que nenhuma das pessoas prejudicadas detém prerrogativa de ser julgada perante tal juízo, se tratando de matéria estranha aos interesses federais. Ademais, defendeu-se a tese de que o Ministério Público Federal não é competente para representar os atingidos, na medida em que estes podem ser individualizados, de forma que cabe a Defensoria Pública Estadual pleitear indenização por danos materiais. Portanto, se

reconheceu a legitimidade do Ministério Público Federal somente quanto ao pedido de indenização por dano moral coletivo. Assim como se alegou a ilegitimidade do Ministério Público Federal para pleitear indenização aos municípios afetados e em razão de maus-tratos e crueldade animal. Em razão de descumprimento da decisão em sede de tutela antecipada foi fixada multa diária de R\$ 10.000,00 (dez mil reais).

Foi realizada audiência preliminar de tentativa de conciliação em 19 de abril de 2016, na qual não ocorreu acordo, de forma que o processo segue em trâmite.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A cidade de Barcarena – assim como seu distrito Vila do Conde – apresenta uma realidade social complexa, na medida em que abriga dezenas de empresas, principalmente do setor de mineração, que garantem a cidade um dos maiores PIB's do estado, segundo pesquisa do IBGECidades. Entretanto, a riqueza produzida no município não consegue se expandir para todas as camadas sociais – posto que o acúmulo da indústria não se insere na realidade da população local, o que chamamos nesse trabalho de não enraizamento social do desenvolvimento.

Esse distanciamento entre os setores da cidade provocam diversos conflitos, como o aqui analisado do naufrágio do navio Haidar. E apesar da magnitude do naufrágio e de seus danos, ele representa apenas uma pequena parcela das variáveis que compõem esse território de conflito socioambiental. De um lado grandes empresas de grande capital econômico, muitas vezes em parceria com os governos, diante de uma população que luta por existência com garantia de direito básicos naquele território.

Percebe-se uma forte recusa aos projetos de desenvolvimento e empresas privadas por parte dos entrevistados para esse trabalho, como disse um pescador:

Eu posso falar mais da pesca, de 40 anos. A cada ano eu tenho sentido mais esse impacto. Eu saio aí fora, tem dia que a gente traz alguma coisa, tem dia que a gente não traz nada. Aí a gente fica só olhando a nossa riqueza saindo aí dos portos e a gente parece que vai morrendo aos pouquinhos.

Entretanto, a desigualdade econômica percebida em Barcarena posiciona os atores desse conflito de maneira também muito desigual nos espaços decisórios. Ademais, o pólo industrial está totalmente consolidado na cidade, tornando a

resistência muito mais complexa. Há cooptação de lideranças e há divergência entre os atingidos. Assim, a resistência segue o caminho da compensação pelos danos e na tentativa de garantir poucas melhorias no cotidiano da população local. Nesse ponto, o acionamento da justiça se torna um instrumento constante na tentativa de garantir de direitos mínimos.

## 6 REFERÊNCIAS

ACSELRAD, Henri. Descaminhos do “Ambientalismo Consensualista”. **Revista del Observatorio Social de América Latina**. Buenos Aires, nº 32, p. 39-49, 2012.

ACSELRAD, Henri. Desigualdade Ambiental, Economia E Política. **Astrolabio**. Nº 11, p. 105-123, 2013.

ACSELRAD, Henri; BEZERRA, Gustavo das Neves; GAVIRIA, Edwin Muñoz. Inserción económica internacional y “resolución negociada” de conflictos ambientales en América Latina. **Eure**. V. 36, nº 107, p. 27-47, 2010.

ALIER, Joan Martínez. Justicia ambiental, sustentabilidad y valoración. **Revista del Sur**. Montevideo, p. 103-134, 2001.

ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. Territórios e territorialidades específicas na Amazônia: entre a "proteção" e o "protecionismo". **Cad. CRH**, Salvador, 2012, vol.25, n.64. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ccrh/v25n64/05.pdf>>. Acesso em: 15 out. 2015

COELHO, Maria Célia Nunes; MONTEIRO, Maurílio de Abreu; SANTOS, Ivaneide Coelho. Políticas públicas, corredores de exportação, modernização portuária, industrialização e impactos territoriais e ambientais no município de Barcarena, Pará. **Novos Cadernos Naea**, Belém, v. 11, n. 1, p. 141-178, 2008. Disponível em: <<http://www.periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/view/264/412>>. Acesso em: 27 fev. 2016.

FARRANHA, A. C.; FREZZA, C. S.; BARBOSA, F. O. A nova lei dos portos: desafios jurídicos e perspectivas de investimento. **Revista Direito GV**, São Paulo, jan-jun 2015. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rdgv/v11n1/1808-2432-rdgv-11-1-0089.pdf>>. Acesso em: 08 set. 2016.

FERREIRA, Maria Patricia Corrêa. Desenvolvimentismo, impactos socioambientais e vulnerabilidade social no contexto da desterritorialização de uma sociedade tradicional: o caso de Curuperé (Barcarena/PA). In: IX Encontro da ANDHEP, 2016. Vitória. Direitos Humanos dos Povos e Comunidades Tradicionais.

HARVEY, David. A Produção Capitalista do Espaço. **Annablume**, São Paulo, 2005. p. 163-190.

LEITE, Aline Fernandes; MONIÉ, Frédéric. A geopolítica e a análise dos conflitos territoriais locais nas cidades portuárias. In: Anais do I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território, 2014. **Editora Letra1**; Rio de Janeiro: REBRAGEO, 2014, p. 1070-1081. ISBN 978-85-63800-17-6

NAHUM, João Santos. O uso do território em Barcarena: modernização e ações políticas conservadoras. 2006. 125 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2006.

OLIVEIRA, Fabiano Melo Gonçalves de; SILVA, Telma Bartholomeu. Direitos Difusos e Coletivos VI: Ambiental. **Saraiva**, São Paulo, 2012.

RODRIGUES, José Edilson Cardoso. Risco Tecnológico: uma análise do porto de vila do conde como área potencial de ameaça ao vazamento de óleo para comunidades em situação de vulnerabilidade. 2008. 100 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará. Belém, 2008.

SASSEN, Saskia. Localizando cidades en circuitos globales. **Revista EURE - Revista De Estudios Urbano Regionales**, Santiago, 2003, v. 29, n. 88.