



Educação Ambiental e estratégias empresariais na área portuária: um estudo da Companhia Docas do Pará (CDP)

Jondison Cardoso Rodrigues¹

Edna Maria Ramos de Castro²

Silvio José de Lima Figueiredo³

Resumo: Desde a ECO-92, houve um crescimento substancial de ações de cunho ambiental na área empresarial, particularmente de Educação Ambiental (EA). Entre os setores empresariais que se destacaram em ações de EA nesses últimos anos, sobretudo no Brasil, pode-se citar o portuário. O objetivo do artigo é analisar criticamente a estratégia da inserção da EA no setor empresarial portuário e seus impactos nos trabalhadores, a partir do estudo da Companhia Docas do Pará (CDP). A pesquisa apresenta relevância, uma vez que a maioria das pesquisas da EA, no setor portuário, não elucidam as intenções de “ordem econômica e simbólica” do seu uso. O tratamento teórico-metodológico para análise norteia-se pela dimensão sociológica de Pierre Bourdieu, principalmente a partir da noção de Campo.

Palavras-Chave: Educação Ambiental, Companhia Docas do Pará, Portos.

Abstract: Since ECO-92 there was a substantial growth of shares of an environmental nature in the business, particularly the Environmental Education (EE). Among the sectors that have excelled in shares of EA in recent years, especially in Brazil, one can cite the port. The purpose of the article, so the strategy is to critically analyze the introduction of EE in the business sector and their impact on port workers, from the study of the Companhia Docas do Pará (CDP). The research has relevance, since most studies of EE, in the port sector, not clarify the intentions of "economic and

¹ Licenciado em Ciências Naturais pela Universidade Federal do Pará (UFPA), Especialista em Educação Ambiental e Uso Sustentável dos Recursos Naturais (UFPA) e Mestre em Ciências Ambientais (UFPA). E-mail: jondisoncardosorodrigues@yahoo.com.br. Agradecemos a FAPESPA pela bolsa de Mestrado que contribuiu na elaboração desse artigo.

² Socióloga, Mestre e Doutora em Sociologia pela *Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales* e Pós-Doutora com pesquisa no *Centre National de la Recherche Scientifique* (CNRS). Docente dos Programas de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU/NAEA/UFPA) e do Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais, da UFPA. E-mail: edna.mrcastro@gmail.com.

³ Turismólogo (UFPA) e Administrador (UNAMA), Mestre em Planejamento do Desenvolvimento (PPGDSTU/NAEA/UFPA), Doutor em Comunicação (ECA/USP) e Pós-Doutor em sociologia na *Université René Descartes – Paris V, Sorbonne*. Docente do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU/NAEA/UFPA). E-mail: slima@ufpa.br.

symbolic order" from its use. Treatment for theoretical and methodological analysis is guided by the sociological dimension of Pierre Bourdieu, mainly from the notion of field.

Keywords: Environmental Education, Companhia Docas do Pará, Ports.

Introdução

Desde a ECO-92, houve um crescimento substancial de ações de cunho ambiental na área empresarial, particularmente de Educação Ambiental (PEDRINI, 2008). Segundo Loureiro et al. (2010), esse fato ocorreu devido à consolidação dos sistemas de gestão e de responsabilidade como forma de obtenção de licenças ambientais, trazendo consigo o ideário do desenvolvimento sustentável e, conseqüentemente, de solução técnica à crise ambiental (FOLADORI; TOMMASINO, 2012).

Entre os setores empresariais que vêm se destacando na aplicação da Educação Ambiental (EA) nesses últimos anos, sobretudo no Brasil, aparece o setor conhecido como “área portuária”, representado pelas Companhias Docas (do Ceará, da Bahia, do Pará, do Espírito Santo, do Rio Grande do Norte, do Rio de Janeiro e de São Paulo). Estas empresas são de economia mista e têm como acionista majoritário o governo federal, além de ter a função de explorar e organizar os portos. Elas formam um sistema (SEP, 2011) responsável pela movimentação de aproximadamente 35% de toda carga que circula nos portos brasileiros, além de 69,77% de soja, 81,19% de milho, 99,78% de açúcar e 85,5% de contêineres (ANTAQ, 2011; 2012).

Essas companhias são precursoras na implantação de práticas relacionadas à temática ambiental, sobretudo com o uso da EA (ANTAQ, 2011; 2012). Segundo Cunha, Vieira e Rego (2007), a “Educação Ambiental Portuária” contribuiria na constituição de uma agenda ambiental portuária, isto é, na criação de um “sistema/processo de gestão ambiental portuário”, com coparticipação público/privada, para gerir ou proteger o meio ambiente, a saúde e a segurança dos trabalhadores, dos arrendatários e da comunidade ao redor dos portos (SÁ, 2008).

As Companhias Docas consideram a inserção da EA um elemento importante para dar suporte aos gestores portuários na tomada de decisões e no desenvolvimento de uma política ambiental, por meio de boas práticas de gestão ambiental portuária e da sustentabilidade das atividades portuárias, ou seja, de uma “agenda ambiental”⁴ (CUNHA;

⁴ Efetivamente, muitas Companhias (da Bahia, do Ceará, do Rio de Janeiro e de São Paulo) já possuem suas próprias agendas ambientais, das quais a EA é componente (vide CDC, 2012; CODEBA, 2012; CDRJ, 2012; LOUZADA, 2005). Segundo ANTAQ (2012, p.59), as agendas ambientais “têm como fundamento o compromisso dos principais agentes responsáveis pelo combate à poluição portuária com a qualidade do meio

VIEIRA; REGO, 2007; KITZMANN, 2009; ANTAQ, 2012). Possibilitaria também uma aliança com diversos “agentes sociais” (trabalhadores portuários, autoridades e operadores portuários e armadores) para a melhoria da qualidade ambiental e para a ampliação das oportunidades de integração, de forma harmoniosa, as dimensões socioeconômica, normativa, os imperativos técnicos e os ambientais (WOOLDRIDGE; MCMULLEN; HOWE, 1999), tendo como principal agente social na condução da gestão ambiental, o trabalhador portuário (KITZMANN, 2009; GARCIA, 2005).

Assim, o objetivo do artigo é analisar criticamente a estratégia da inserção da EA no setor empresarial portuário e seus impactos nos trabalhadores, a partir do estudo da Companhia Docas do Pará (CDP), empresa fundada em 1967, que tem responsabilidade de administrar e explorar áreas portuárias paraenses (Porto de Vila do Conde, de Belém, de Santarém, de Altamira, do Terminal Petroquímico de Miramar, de Outeiro, de Óbidos e de Itaituba) e as hidrovias da Amazônia oriental (Hidrovia Teles-Pires e Araguaia-Tocantins). Atualmente, essa empresa possui um capital social de R\$ 314.972.144,85 (CDP, 2012).

A escolha da empresa justifica-se: 1) por ser uma “grande empresa” que não vê a temática ambiental como normas ambientais obrigatórias, mas sim voluntárias, realizadas independentemente de estabelecimento de exigências resolutivas e normativas⁵; 2) ser precursora na apropriação da perspectiva ambiental no setor portuário; 3) ter um grande destaque no cenário nacional por ações ambientais concretas e continuadas; e, 4) a disponibilidade da empresa para o desenvolvimento da pesquisa.

Este estudo aponta a importância de se realizar estudos críticos acerca das ações e dos usos da EA, considerando que a maioria das pesquisas relacionadas à educação ambiental no setor empresarial, ou mais especificamente ao do setor portuário, demonstra a falta de discussão “crítica” das intenções (estratégias) de “ordem econômica e simbólica” do seu uso⁶. Entre os trabalhos que seguem essa discussão “acrítica”, pode-se citar: Garcia (2005), Kitzmann (2009), Roldão (2009), Nunes (2012) e Nunes, Silva e Araújo (2013).

ambiente em que os portos estão inseridos, em especial, daqueles que atuam no planejamento da atividade, sua implantação e sua operação”.

⁵ Segundo Layrargues (2003), a partir de 1997 predomina no Brasil a tendência das *normas ambientais voluntárias* para a empresa, que assumem a pauta ambiental sem tom ou dimensão de obrigatoriedade normativa. Segundo o mesmo autor, o sistema de gestão ambiental nas empresas é uma resposta do Mercado ao Estado, para impedir que a livre iniciativa fosse perturbada pela “intromissão” do governo, regulando a economia por causa da crise ambiental (LAYRARGUES, 2003).

⁶ O trabalho Ruscheinsky (2003) converge com a perspectiva crítica que norteia esse artigo, ao enfatizar que ainda é marcante a ideia de que “tudo o que possui o slogan ecológico é merecedor de elogio e de adesão”. Isso ocorre com a EA, principalmente dentro da chamada tendência conservadora/comportamentalista (LOUREIRO, 2006). Essa interpretação incide sobre a EA como um todo por ela “assumir tanto um papel de conservação da ordem social, reproduzindo os valores, ideologias e interesses dominantes, como um papel

Utiliza-se nessa pesquisa, o caráter qualitativo para atingir um melhor entendimento da complexidade de um fenômeno social (MORIN, 2006). Outra justificativa para a priorização da abordagem qualitativa foi o tratamento teórico-metodológico para análise que se norteia pela dimensão sociológica de Pierre Bourdieu, principalmente a partir da noção de Campo que permite traduzir a configuração do setor empresarial portuário, isso porque o Campo, genericamente falando, é um grupo mobilizado por e para a defesa de seus interesses (com imposição de nomes, de siglas, de signos de adesão, apesar de conflitos internos), ou seja, reconhece-se mutuamente e reconhece-se em um mesmo projeto político (BOURDIEU, 1997).

Assim, é possível entender a crença que o sustenta, o jogo da linguagem que nele se joga, os recursos materiais e simbólicos em jogo. Em virtude disso, o estudo de caso (YIN, 2005) da CDP foi fundamental, uma vez que, metodologicamente, esse tipo de pesquisa possibilita generalizar para outras instâncias, principalmente a partir da noção de Campo. Ainda para Yin (2005), para desenvolver um estudo de caso de alta qualidade é fundamental se ter pelo menos seis fontes de evidências, que no caso da presente pesquisa são: *folders*; informativos; relatórios de gestão da CDP de 2005 a 2011; relatórios técnicos de acompanhamentos dos programas de EA de 2007 a 2011 (dos Portos de Vila do Conde e Miramar); questionário aplicado junto à gerência ambiental da CDP; e, entrevistas semiestruturadas com os trabalhadores que passaram por algum tipo de prática de EA. No total foram entrevistados treze trabalhadores, cujas entrevistas se realizaram nos meses de março e abril de 2011 e gravadas em áudio, com tempo total de 2,146 h.

Todas essas fontes facilitaram (pela triangulação) a visualização do discurso sobre a ambientalização nos trabalhadores portuários, no que diz respeito à internalização de tal discurso, assim como no próprio setor empresarial portuário. Segundo preceitua Bourdieu (1989, p. 14), há “apreensão da ordem estabelecida como natural (ortodoxia) por meio da imposição mascarada (logo, ignorada como tal) de sistemas de classificação e de estruturas mentais objetivamente ajustadas às estruturas sociais”.

Uma breve gênese das ações de EA e dos investimentos financeiros nos portos da CDP

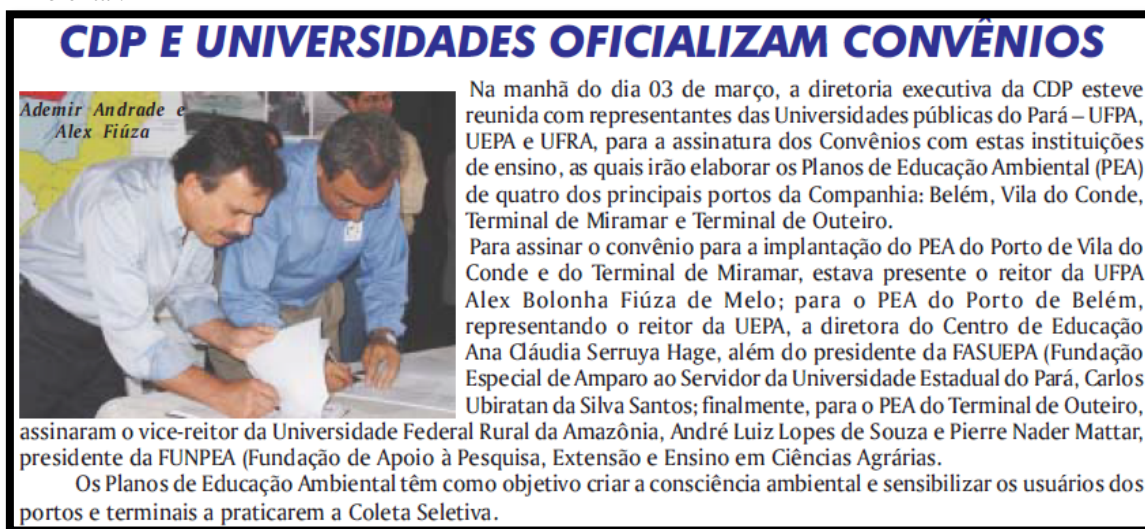
A CDP desenvolve projetos de EA para seu corpo funcional, em suas unidades portuárias, desde 2003, mais especificamente em projetos de gerenciamento de resíduos

emancipatório comprometido com a liberdade, a renovação cultural, política e ética da sociedade e com o pleno desenvolvimento dos indivíduos que a compõem. São, portanto, portadores de possibilidades de reprodução e de transformação da ordem e dos valores estabelecidos, dependendo sempre do jogo de forças e interesses dos agentes e instituições envolvidos em sua construção” (LIMA, 2010, p.243).

sólidos, visando à obtenção de licença ambiental para operação e instalação de empresas nos portos. No entanto, desde 2000, a CDP iniciou a discussão acerca da temática ambiental, segundo relata um funcionário responsável pela Gerência Ambiental (GERAMB): “em 2000, quando da aprovação da Lei nº 9.966/00, a qual dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências”.

No que concerne ao processo de inserção da EA, ainda segundo o mesmo informante, a CDP já ministrava atividades socioambientais desde 2003 nos seus portos, ações essas promovidas pelos próprios trabalhadores da empresa. Somente a partir de 2005 é “criada” uma política ambiental portuária continuada, com a assinatura de convênios de cooperação técnica com universidades paraenses, para a elaboração e execução de programas de EA (Figura 1).

Figura 1- Assinatura de convênio: CDP e Universidades para elaboração e execução de Planos de Educação Ambiental.



Fonte: CDP (2005, p.1).

Os convênios representam espaços de colaboração interinstitucional, e esquadrinharam as ações entre instituição portuária e universidades públicas. Também nessa assinatura de convênios, houve a divisão da responsabilidade de execução dos planos de EA de acordo as universidades conveniadas. Os portos de Miramar e de Vila do Conde ficaram a cargo da Universidade Federal do Pará (UFPA); o porto de Outeiro coube à Universidade Feral Rural da Amazônia (UFRA); e o Porto de Belém ficou sob incumbência da Universidade Estadual do Pará (UEPA), todas instituições de ensino superior do Estado do Pará. Atualmente, o Porto de Belém está sob responsabilidade da UFPA. O objetivo, de maneira

geral, dos planos de EA era/é “criar a consciência ambiental e sensibilizar os usuários dos portos, de terminais a praticarem a coleta seletiva” (CDP, 2005, p.1) (expresso na Figura 1), além de promover o fortalecimento de uma consciência ambiental crítica, voltada à problemática dos resíduos que comprometam a qualidade de vida dos trabalhadores (CDP, 2012a).

Essa “cooperação técnica e financeira” para implantação de Programas de Educação Ambiental tinha duração de 12 meses, e custos para execução/elaboração bastantes “modestos”, conforme o Quadro 1:

Quadro 1 – Valores (R\$) para execução/elaboração dos programas de Educação Ambiental.

| Local | Prazo | Início | Término | Valor (R\$) |
|----------------------------------|----------|------------|---------|-------------|
| Porto de Vila do Conde | 12 Meses | 03/03/2005 | 03/2006 | 40.000,00 |
| Terminal Petroquímico de Miramar | 12 Meses | 03/03/2005 | 03/2006 | 40.000,00 |
| Terminal do Outeiro | 12 Meses | 03/03/2005 | 03/2006 | – |
| Porto de Vila do Conde | 12 Meses | 05/07/2007 | 07/2008 | 18.895,27 |
| Terminal Petroquímico de Miramar | 12 Meses | 05/07/2007 | 07/2008 | 22.542,25 |
| Porto de Belém | 12 Meses | 26/09/2007 | 09/2008 | 40.395,00 |
| Porto de Vila do Conde | 12 Meses | 21/07/2009 | 07/2010 | 70.472,74 |
| Terminal Petroquímico de Miramar | 12 Meses | 21/07/2009 | 20/7/10 | 76.482,18 |
| Porto de Vila do Conde | 12 Meses | 09/06/2011 | 06/2012 | 150.000,00 |
| Terminal Petroquímico de Miramar | 12 Meses | 09/06/2011 | 06/2012 | 150.000,00 |
| Porto de Belém | 12 Meses | 02/12/2011 | 12/2012 | 121.606,35 |

Fonte: Elaborado a partir de CDP (2012a; 2012b).

O volume total injetado nesses programas de EA, contando com o executado no porto de Santarém, não expressos no quadro 1 (o Porto de Santarém de 2006 a 2010 teve um volume de R\$ 94.856,20, e para 2011 a 2012 terá R\$ 226.754,16 “investidos”), alcança, aproximadamente, R\$ 1.052.004,15. Apesar das diferenciações de “preços na elaboração/execução” nos portos da CDP, os objetivos eram semelhantes: sensibilizar os usuários dos portos e trabalhadores a praticarem a coleta seletiva (CDP, 2005). Invariavelmente a partir desses valores na execução e elaboração, insurge uma indagação: Onde pretendiam chegar com a implementação da EA inserida nesse contexto? O que há realmente de fundamental e essencial nesse processo?

A CDP e as estratégias da inserção da Educação Ambiental no Setor Empresarial Portuário

A estratégia⁷ do setor empresarial portuário (aqui entendido como campo portuário), na inserção da EA, está ligada, sobretudo, à acumulação de “capital simbólico”

⁷ A palavra estratégia é usada, como “estratégias de universalização” (BOURDIEU, 1997), isto é, lógicas (*illusio*) “que fundamentam todas as *normas* e todas as *formas* oficiais (com tudo o que elas possam ter de mistificação), e que se apoiam sobre a existência universal do lucro da universalização, fazem com que o universal tenha, universalmente, probabilidades diferentes de zero de se concretizar” (BOURDIEU, 1997,

(reconhecimento/crédito/notoriedade), já que a EA traz consigo uma grande quantidade desse capital, pois, segundo Lima (2010), ela é instrumento de transformação social, e também reorientadora de práticas, na busca de soluções menos danosas para a vida humana e não-humana. Segundo Bourdieu (2001), qualquer Campo busca “capital simbólico” como forma de impor a sua necessidade, o controle e a apropriação dos benefícios materiais e/ou produtos simbólicos, que são muitas das vezes orientados para ganhos econômicos (BOURDIEU, 1976).

A busca da acumulação do capital simbólico pela CDP é evidenciada nos discursos dos seus representantes: da Gerência Ambiental, da Diretora da Gestão Portuária da CDP e da coordenadora dos programas de EA do Porto de Vila do Conde e de Miramar (em informativos institucionais):

Inicialmente, era a obtenção das Licenças de Operação e, atualmente, é tornar a CDP uma empresa com **comportamento ético**, contribuindo para o desenvolvimento econômico, melhorando a qualidade de vida de seus empregados, da comunidade local e da sociedade como um todo [Gerência Ambiental].

A CDP tem um desafio maior, que ultrapassa o cumprimento da legislação ambiental. A meta é a **aquisição de um selo** de responsabilidade social e ambiental garantindo a qualidade dos serviços da empresa (CDP, 2008).

[...] A CDP, que através dos projetos (de EA) requalifica suas relações com seus funcionários, e comunidade do entorno de seus empreendimentos, transformando-se em **referência para Educação Ambiental Portuária no Brasil** [...] (SILVA, 2008, p.1) [grifo nosso].

O primeiro motivo do uso da EA é a acumulação de capital simbólico, como forma de conseguir a legitimação do *modus operandi portuário*, para mostrar suas ações como sustentáveis. Isso se daria porque o campo portuário “só existe apenas na e pela estima, pelo reconhecimento, pela crença, pelo crédito, pela confiança dos outros, logrando perpetuar-se, apenas na medida em que consegue obter a crença em sua existência” (BOURDIEU, 2001, p.202). Dessa forma, objetiva “criar” uma boa imagem da empresa e, conseqüentemente, o aumento do preço de suas ações e a confiança dos investidores (FILLOL et al, 2012).

p.156). Cabe pontuar que o *illusio* é a condição e fruto do funcionamento do campo (Ibid). Portanto, as estratégias de inserção da dimensão ambiental nas dinâmicas cotidianas das empresas não são iguais - não possuem o mesmo objetivo-fim, já que as empresas não trabalham na produção da mesma mercadoria, com os mesmos trabalhadores e com o mesmo padrão estratégico cotidiano de organização.

Essa captura de uma boa imagem ao setor é confirmada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ (2011) (agência que é responsável por organizar/mediar às regras e as normas do jogo do campo portuário):

É importante que a matéria ambiental alcance o nível de decisão da organização, sendo incorporada às questões estratégicas da atividade, tornando-se assunto relevante e criando uma imagem de boas práticas ambientais da instituição. Trata-se, por exemplo, de dar respostas imediatas às demandas nesse campo, como nos casos de acidentes com cargas poluentes. Os acidentes ambientais, quaisquer que sejam suas proporções, denigrem a imagem da instituição, atingindo seus aspectos comerciais (ANTAQ, 2011, [s.p.]).

No que se refere aos aspectos comerciais, a matéria ambiental é fundamental, porque sua ausência pode fragilizar: a relação com os parceiros desse campo (que no caso da CDP, são as empresas Albrás, Alunorte, Cargill, Bunge e Vale); a atração de novos parceiros para arrendamento da área portuária; a valorização das ações na bolsa de valores de todos os componentes do campo portuário (ANTAQ, 2011).

Essa preocupação é constante porque o *modus operandi* portuário é insustentável, com altos riscos socioambientais de:

- Vazamento de combustíveis inflamáveis e óleo na água,
- Encalhes e derramamento da carga, como a soda cáustica;
- Transferência de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos,
- Ruídos e poeira na circulação de caminhões;
- Resíduos gerados dentro dos navios e deixados nos portos de destino;
- Queda de contêiner sobre trabalhadores;
- Atropelamento na área portuária;
- Problemas ergonômicos, devido o trabalho intensivo (CDP, 2012c);
- Poluição do ar por fábricas e do tráfego de caminhões dentro dos portos;
- Poluição promovida pelos navios, por meio de resíduos oleosos e ruído subaquático; e,
- Erosão da área costeira dos portos, devido alterações hidrodinâmicas promovidas pelos navios (SAENGSPAVANICH *et al*, 2009; POFFO, 2007).

O segundo motivo para entrada nesse “jogo de solidariedade” (BOURDIEU, 2004) está relacionado ao primeiro motivo, e refere-se a trocas econômicas, pois, segundo Bourdieu (2004), todo campo busca ganhos imateriais (acumulação de capital simbólico) e materiais (econômicos). Isso ocorre porque, no atual cenário de alta competitividade portuária intrarregional (FILLOL *et al*, 2012), a inserção da dimensão ambiental no setor portuário, por meio da EA, e na CDP, é fonte de vantagem

competitiva e saúde empresarial com o aumento da produtividade⁸, como sinaliza o trabalho de Louzada (2005).

O terceiro motivo é o ‘ajustamento’ (BOURDIEU, 1996) do trabalho, isto é, a EA foi e é instrumento para qualificação maciça permanente do trabalhador portuário, com a finalidade de estimular o engajamento participativo, principalmente para gestão ambiental dos negócios da empresa por meio do gerenciamento de riscos, de resíduos sólidos e de efluentes líquidos.

Essa qualificação deve ser maciça e permanente no sistema de gestão ambiental portuária, segundo Guedes (2005), para estimular o “**comprometimento de todos** os empregados, e para isso é fundamental o treinamento e a educação ambiental para todos os níveis hierárquicos da empresa” (GUEDES, 2005, p.80, negrito nosso). No entanto, os treinamentos se reduziram na CDP aos trabalhadores portuários, como forma de evitar perda de capital simbólico da empresa, em caso de um possível acidente ambiental de grandes proporções. Isso acontece, segundo Bourdieu (2001), pois para haver “eficácia simbólica” (ganhos imateriais e materiais) do campo, são necessários atos de conhecimento prático pelos agentes (no caso aqui, os trabalhadores), com estratégias de universalização, por invocação de princípios e razões supostas. Assim, o discurso de “comprometimento de todos” configura-se como instrumento de autopublicização do campo portuário para mostrar a união sinérgica entre todos os níveis hierárquicos da empresa a uma causa, apesar das ações EA não serem direcionadas a todos os níveis hierárquicos, como também mostrar que não se está buscando o lucro, como quem é totalmente desinteressado (BOURDIEU, 2003).

Engajamentos participativos (atos de conhecimento prático), por meio de mudanças de atitudes individuais e coletivas, dos trabalhadores são demonstrados nos discurso dos entrevistados:

[...] Como posso dizer, porque tivéssemos mais cuidado, cuidado não só mesmo com a gente, com o companheiro, mais com o **próprio produto, derrame do produto, passamos trabalhar com cuidado. [...] Houve derrame, porque antigamente isso aqui derramava e a gente não queria saber, era pago e acabou.** Hoje em dia, não. Hoje temos mais aquele cuidado, entendeu, com o próprio companheiro, mais com próprio produto que estamos trabalhando. Derramava, derramou, derramou! Deixa, falava, acabou. Hoje temos cuidado para que não aconteça mais isso. [Trabalhador Portuário 1].

⁸ Assim, as razões para investimentos ambientais nas empresas, pelo menos no setor portuário, estão distantes da perspectiva generalizante de Almeida Junior e Gomes (2012) ao enfatizarem que esses investimentos no setor empresarial seriam para o atendimento aos requisitos legais.

É, porque isso aqui antigamente era diferente, era tudo bagunçado, agora não, o pessoal estão mais conscientizado, tem coletores de lixo. **Eles tão agindo como deve agir** [Operador Portuário 1].

[...] do jeito que era melhorou muito, bastante, tu não vês mais caso de jogar no chão, tu não vês papel no chão. Lá no píer, tem também containers tudinho, tudo organizado **ninguém joga lixo no chão, o óleo no tocar o chão,** joga no tambor de resíduo [Trabalhador Portuário 2].

Aumentou a consciência. [...] Antigamente o pessoal terminavam jogava [no rio]. Até resíduo de combustível, antigamente, de combustível era jogado no rio. Antigamente desconectava o mangote dentro d'água. Porque é o seguinte [explicação sobre como funciona o trabalho no terminal petroquímica de miramar nos píers]: tem a balsa e tem o porto; a balsa tem tomada de bordo e o porto tem tomada de terra, aí tem o mangote que liga as duas tomadas. E pra haver transferência de combustível tem de ligar os dois mangotes. **O combustível circula dentro daquele mangote, antigamente a gente jogava dentro d'água.** Agora a gente joga dentro do saco tanque. [Trabalhador Plantonista 1] (Grifo nosso).

Esse “ajustamento” do trabalho, verificado no discurso dos trabalhadores, é corroborado no Boletim Informativo acerca os cursos promovidos pelo projeto de Educação Ambiental no Terminal Petroquímico de Miramar (da CDP): “o principal objetivo dessas atividades é construir um processo de sensibilização dos funcionários para a necessidade de inserir em seu cotidiano de trabalho as preocupações relativas à conservação e preservação ambiental [...]” (SILVA, 2008, p.2). Nesse discurso, observa-se que a “resolução” dos problemas ambientais está relacionada à tomada de medidas técnicas e gerenciais, sem se questionar as instituições e o modo capitalista de produção da sociedade vigente (ZHOURI, 2007). Numa atitude de fuga pelo silêncio ou “neutralização da crítica” (ACSELRAD; PINTO, 2009), ao não se colocar em pauta a natureza social, política e conflituosa da questão ambiental, se retira de cena a CDP e os seus portos, que são componentes dessa estrutura opressora de mercado.

Os impactos da inserção da EA na gestão portuária e os trabalhadores da CDP

Para que haja a “aceitabilidade” desse pensamento e para que as estratégias sejam preservadas, segundo Bourdieu (2001), é necessário à institucionalização em grupos (dominados), a formação de um habitus típico de um campo, isto é, a formação de esquemas classificatórios, princípios de classificação, princípios de visão (BOURDIEU, 1997; 2002), nesse caso para gestão ambiental.

Essa inserção da EA pode até ter impactado na preocupação do setor empresarial e nos trabalhadores (demonstrado nas entrevistas acima), em um “cuidado com meio

ambiente”, mas também resultou, sobretudo, em violência simbólica⁹ nos trabalhadores, isso porque a inculcação da dimensão ambiental se dá por meio de um processo de apropriação da dimensão cognitiva (além da estética e ética da relação sociedade natureza). Por exemplo, na EA, segundo Layrargues (2009), faz-se pelo aprendizado sobre a estrutura e o funcionamento dos sistemas ecológicos e sociais de forma independente, realizado por meio, sobretudo, de um processo mediativo-apropriativo intelectual de diversos saberes, para o *envolvimento* coletivo e individual dos sujeitos para enfrentamento da crise ambiental.

Esse *Envolvimento* é “compreendido”¹⁰ no setor empresarial como mecanismo ou estabelecimento de diretrizes proativas de gestão para intensificar a captura da subjetividade para o trabalho (ANTUNES, 2000), por meio da gestão ambiental (refletida na CDP), ou seja, para que os grupos dominados sejam condenados a um reconhecimento prático, corporal, de leis de formação de “preços” (BOURDIEU, 1996; 2007) e comprometidos com as estratégias do campo portuário¹¹.

Quando se afirma que existe processo de comprometimento (dominação) dos trabalhadores da CDP às diretrizes de gestão ambiental por meio da EA, não está se enfatizando a passividade dos trabalhadores nesse processo, principalmente porque esses agentes estão imersos no Campo Portuário, e segundo Bourdieu (1997), qualquer campo é um “campo de lutas dentro do qual agentes se enfrentam, com meios ou fins diferenciados segundo sua posição na estrutura do campo de forças”; essas lutas são, em síntese, resistências a uma ordem social, “a distribuição das propriedades atuantes” (BOURDIEU, 1997, p.49).

Um dos fatos que ilustra essas lutas de forças é a resistência dos trabalhadores no Terminal Petroquímico de Miramar às práticas de EA, ao ponto de boicotarem algumas dessas práticas socioambientais: “eles fizeram tipo umas aulas..., de teatro, aí [trabalhadores]

⁹ Que Bourdieu (2010, p.7-8) considera ser uma “[...] violência suave, insensível, invisível as suas próprias vítimas, que se exerce essencialmente pelas vias puramente simbólicas da comunicação e do conhecimento, ou, mais precisamente, do desconhecimento, do reconhecimento ou, em última instância, do sentimento”.

¹⁰ “Compreendido”, não está se referindo a um erro conceitual ou epistemológico sobre *envolvimento*, e que o setor portuário comete durante a inserção da temática ambiental ou da EA, mas sim a “adequações” intencionais, isto é, estratégias conscientes, individuais e/ou coletivas (BOURDIEU, 1994), conexas às regras e as normas do jogo do campo e do seu habitus (BOURDIEU, 1989; 1997; 2001); isto porque o setor empresarial como todo sabe que a EA é uma excelente ferramenta de mobilização e *envolvimento* (LAYRARGUES, 2003).

¹¹ Segundo Gaulejac (2009), novas formas de relação capital-trabalho são encontradas na “ideologia da gestão”, com a substituição dos interesses dos trabalhadores por interesses da economia, empresas e acionistas mobilizando a psique dos primeiros, em função do alcance dos objetivos da produção, acionando um conjunto de técnicas que buscam colonizar os desejos e angustias das pessoas colocando-os a serviço da empresa, fazendo com que a energia libidinal se transforme em força de trabalho, encerrando os indivíduos em um sistema paradoxal de uma submissão livremente consentida (GAULEJAC, 2009, p. 39-40).

começaram que aquilo era..., é o preconceito, ficou como tipo do preconceito [...]” [Entrevista com Trabalhador de Serviços Gerais].

Essa lógica para o envolvimento (ou seja, colaboração inconsciente) do trabalhador é componente fundamental para que “as vítimas da dominação simbólica possam cumprir *com felicidade* (no duplo sentido do termo) as tarefas subordinadas ou subalternas que lhes são atribuídas por suas virtudes de submissão, de gentilezas, de docilidade, de devotamento e de abnegação” (BOURDIEU, 2010, p.73). Dessa forma, alguns autores, como Garcia (2005, p.36), são levados a concluir, ingenuamente, que a possibilidade de intervenção educativo-ambiental no trabalho “abre as portas para a reflexão sobre uma melhor qualidade de vida”. Para romper com essa interpretação, é preciso entender o setor portuário enquanto campo, com interesses, acepções linguísticas específicas, mecanismos genéricos (regras), e que possui interações (cooperação entre sistema docas) e conflitos (competitividade entre autoridades portuárias/portos pela circulação de mercadorias) (BOURDIEU, 1989; 1997; 2007).

Assim, a abnegação seria fundamental no setor produtivo empresarial, já que a indisciplina e a falta de cooperação por parte do trabalhador é uma ameaça permanente à acumulação do capital, que precisa ser superada, quer seja pela cooptação, quer seja pela persuasão: qualificação e orgulho no trabalho (HARVEY, 2011). No entanto, é preciso que essa ordem social de dominação/exploração permaneça invisível ou oculta e seja conotada como “bem de salvação”, que representaria, em síntese, a importância da inserção da EA no setor empresarial portuário.

Considerações Finais

As ações de EA na área empresarial portuária intensificam-se por meio de sistemas de gestão e de responsabilidade, mas se deslocando de estratégia de obtenção de licenças ambientais para estratégias de: (1) promover acumulação de “capital simbólico”, para publicização de uma boa imagem da empresa; (2) promover diminuição de investimentos em tecnologias e planejamentos; e (3) conseguir a legitimação do *modus operandi portuário*, que produz nos trabalhadores a qualificação maciça contínua, o ‘ajustamento’ para o trabalho, para o gerenciamento ambiental dos negócios da empresa, e indicam violência simbólica.

Cabe pontuar que um dos objetivos dos programas de EA da CDP era “fortalecer a consciência ambiental crítica”. No entanto, houve apenas a imposição de práticas mescladas de sanções típicas da EA conservadora, isso porque, segundo Quintas (2009), a EA crítica

se dá à medida que se discutem e se explicitam as contradições do atual modelo de civilização, da relação sociedade-natureza e, principalmente, das relações sociais de dominação pelo capitalismo contemporâneo.

Observou-se nos discursos dos trabalhadores (entrevistas) uma EA como “bem de salvação”, uma EA instrumental, utilitarista, e descontextualizada, ao compreender as dinâmicas sociais e ambientais polarizadas e não coadunadas. Por fim, uma EA marcada na fuga pelo silêncio, demonstrada em todos os entrevistados, nos *folders* e nas cartilhas. O programa de EA, por exemplo, não levanta questionamentos sobre as relações entre produção de resíduos, o desequilíbrio ecológico e o estágio atual de desenvolvimento das forças produtivas, dentro da racionalidade do sistema de produção do capitalismo avançado baseado na exacerbação do consumo e do descarte, e ao mesmo tempo deixa de discutir as condições de trabalho e, principalmente, a jornada de trabalho desumanizante, que chega, dependendo do trabalhador, a 72h semanais.

Portanto, essa EA configura-se como ferramenta moderna de dominação/legitimação e técnica de manipulação gerenciada para adequar a estrutura organizacional às necessidades da mundialização de trocas materiais e imateriais, possibilitando a constituição de uma postura proativa de gestão ambiental, em conformidade às lógicas de mercado e do campo portuário. A perspectiva muito distante da sustentabilidade ambiental busca somente o estabelecimento de novas formas de instituições de controle e gestão socioambiental, a partir da emancipação política do poder do capital, principalmente porque a crise ambiental não passa da manifestação da lógica “produtiva destrutiva” do processo de produção e acumulação do capital.

REFERÊNCIAS

ACSELRAD, Henri; PINTO, Raquel Giffoni. A gestão empresarial do “risco social” e a neutralização da crítica. **Revista Praia Vermelha**, v. 19 n.2 p. 51-64, 2009.

ALMEIDA JUNIOR, Antônio Ribeiro de; GOMES, Helena Lemos dos Reis Magalhães. M. Gestão ambiental e interesses corporativos: imagem ambiental ou novas relações com o ambiente? **Ambiente & Sociedade**, v.15, n.1, p.157-177, 2012.

ANTAQ - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/default.asp?>>. Acesso em: 17 maio 2011.

ANTAQ - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **O porto verde:** o modelo ambiental portuário. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/PortoVerde.pdf>>. Acesso em: 3 mar. 2012.

ANTUNES, Ricardo. Trabalho e precarização numa ordem neoliberal. In: GENTIL, Pablo; FRIGOTTO, Gaudêncio (Org.). **A cidadania negada** - políticas de exclusão na educação e no trabalho. Buenos Aires: CLACSO, 2000. p. 35-48.

BOURDIEU, Pierre. Les modes de domination. **Actes de la recherche en sciences sociales**, v.2, n.2, p.122-132, 1976.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Tradução Fernando Tomaz. São Paulo: Bertrand Brasil/DIFEL, 1989.

BOURDIEU, Pierre. Stratégies de reproduction et modes de domination. **Actes de la recherche en sciences sociales**, v. 105, p.3-12, 1994.

BOURDIEU, Pierre. Você disse “popular”? **Revista Brasileira de Educação**, n.1, p.16-26, 1996.

BOURDIEU, Pierre. **Razones prácticas** - sobre la teoría de la acción. Tradução Thomas Kauf. Barcelona: Anagrama, 1997.

BOURDIEU, Pierre. **Meditações pascalianas**. Tradução Sérgio Miceli. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

BOURDIEU, Pierre. **Questões de sociologia**. Tradução Miguel Serras Pereira. Lisboa: Fim de Século, 2003.

BOURDIEU, Pierre. A formação do habitus econômico. **Sociologia**, p.9-34, 2004.

BOURDIEU, Pierre. **A Distinção**: crítica social do julgamento. Tradução Daniela Kern e Guilherme. F. Teixeira São Paulo: Edusp; 2007.

BOURDIEU, Pierre. **A dominação masculina**. Tradução Maria Helena Kuehner. 9ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

CDC - Companhia Docas do Ceará. **Plano de gerenciamento de resíduos sólidos**. Disponível em: <<http://www.docasdoceara.com.br/seguranca-e-meio-ambiente/plano-de-gerenciamento-de-residuos-solidos>>. Acesso em: 12 set. 2012.

CDP - Companhia Docas do Pará. **Informativos Docas do Pará**, ano XIV, n.165, p.1-4, 2005.

CDP - Companhia Docas do Pará. **Informativo Docas do Pará**, Ano XVII, n.201, p.1-6, 2008.

CDP - Companhia Docas do Pará. **Autoridade portuária**. Disponível em: <<http://www.cdp.com.br/index.php>>. Acesso em: 30 mar. 2012a.

CDP - Companhia Docas do Pará. **Contratos de obras, serviços e cessão 2009**. Disponível em: <<http://www.cdp.com.br/contratos2009.htm>>. Acesso em: 20 mar. 2012b.

CDP - Companhia Docas do Pará. **Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR)**: Unidade Portuária de Belém, Vila do Conde e Santarém. Belém: CDP, 2012c (impresso).

CDRJ - COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO. **Relatório anual de atividades**. Disponível

em: <http://www.portosrio.gov.br/downloads/files/auditorias/relatoriodegestao2011_cdrj_v30.05.2012.pdf>. Acesso em: 11 set. 2012.

CODEBA - Companhia Docas da Bahia. **Projeto de Educação Ambiental**. Disponível em: <http://www.codeba.com.br/eficiente/sites/portalcodeba/pt-br/site.php?secao=meio_ambiente&sm=menu_esquerdo_meio_ambiente>. Acesso em: 12 set. 2012.

CUNHA, Icaro Aronovich da; VIEIRA, Jônatas de Pinho; REGO, Eduardo Hipólito do. Sustentabilidade da atividade portuária rumo à agenda ambiental para o porto do canal de São Sebastião. **eGesta**, v.3, n.1, p.7-32, 2007.

FILLOL, Arturo Giner et al. Sustentabilidade ambiental: um estudo na autoridade portuária de Valencia, Espanha. **Revista de Gestão, Finanças e Contabilidade**, v.2, n.1, p.2-20, 2012.

FOLADORI, Guillermo; TOMMASINO, Humberto. La solución técnica a los problemas ambientales. **Revista Katálysis**, v.15, n.1, p.79-83, 2012.

GAULEJAC, Vincent De. **La société malade de la gestion**. Paris: Éditions du Seuil, 2009.

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

HARVEY, David. O enigma do capital e a crise desta vez. **O Comuneiro - Revista Eletrônica**, n.12, 2011. Disponível em: <http://www.ocomuneiro.com/nr12_4_davidharvey.html>. Acesso em: 11 jan. 2012.

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

LAYRARGUES, Pomier Layrargues. O desafio empresarial para a sustentabilidade e as oportunidades da educação ambiental. In: LOUREIRO, Carlos Frederico Bernardo (Org.). **Cidadania e meio ambiente**. Salvador: CRA, 2003. p.95-110.

LAYRARGUES, Pomier Layrargues. Educação ambiental com compromisso social: o desafio da superação das desigualdades. In: LOUREIRO, Carlos Frederico Bernardo; LAYRARGUES, Pomier Layrargues; CASTRO, Ronaldo Souza de (Orgs). **Repensar a educação ambiental**: um olhar crítico. São Paulo: Cortez, 2009.p.11-32.

LIMA, Gustavo Ferreira da Costa. Violência e meio ambiente: pode a educação ambiental contribuir para a paz e a sustentabilidade? **Revista Espaço do Currículo**, v.2, p.231-247, 2010.

LOUREIRO, Carlos Frederico Bernardo. Aspectos políticos e pedagógicos da educação ambiental no Brasil. **Sinais Sociais**, v.1, n.2, p.44-83, 2006.

LOUREIRO, Carlos Frederico Bernardo et al. A construção de política de educação ambiental no setor empresarial: o caso de FURNAS Centrais Elétricas S.A. **Ambiente & Educação**, v.15, n.2, p.31-49, 2010.

LOUZADA, Carlos Antônio Pizarro. **Gestão ambiental e competitividade no porto de Santos entre os anos 1997-2005**. 2005. 122 f. Dissertação (Mestrado em Gestão de Negócios) - Programa de Pós-Graduação em Gestão de Negócios, Universidade Católica de Santos, SP, 2005.

MORIN, Edgar. **Introdução ao pensamento complexo**. Tradução Eliane Lisboa. 3ª ed. Porto Alegre: Sulina, 2006.

NUNES, Alexandre Rodrigues da Silva. **Educação Ambiental Crítica e Sustentabilidade em Portos na Amazônia**: o Programa de educação Ambiental da Companhia Docas do Pará. 2012. 145 f. Dissertação (Mestrado em Educação) - Programa de Pós-Graduação em Educação, Universidade Federal do Pará, PA, 2012.

NUNES, Alexandre Rodrigues da Silva; SILVA, Marilena Loureiro da; ARAÚJO, Maria Ludetana. Educação ambiental portuária: trajetórias educativas da companhia docas do Pará (terminal petroquímico de Miramar) em Belém/ Pa. **Revista Eletrônica Mestrado em Educação Ambiental**, v. especial, 2013.

PEDRINI, Alexandre de Gusmão (Org.). **Educação ambiental empresarial no Brasil**. São Carlos: RiMa, 2008.

POFFO, Íris Regina Fernandes. **Gerenciamento de riscos socioambientais no complexo portuário de Santos na ótica ecossistêmica**. 2007. 159 f. Tese (Doutorado em Ciência Ambiental) - Programa de Pós-Graduação em Ciência Ambiental, Universidade de São Paulo, SP, 2007.

QUINTAS, José Silva. Educação no processo de gestão ambiental pública: a construção do ato pedagógico. In: LOUREIRO, Carlos Frederico Bernardo; LAYRARGUES, Pomier Layrargues; CASTRO, Ronaldo Souza de (Orgs). **Repensar a educação ambiental**: um olhar crítico. São Paulo: Cortez, 2009. p.33-80.

ROLDÃO, Luciana Barros. **Proposta de indicadores de avaliação em Educação Ambiental**: uma reflexão sobre o Programa de Educação Ambiental Portuária a partir da linha de ação Educação Ambiental Portuária no Contexto do Ensino Formal. 2009. 128 f. Dissertação (Mestrado em Educação Ambiental) - Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental, Universidade Federal do Rio Grande, RS, 2009.

RUSCHEINSKY, Aloísio. No conflito das interpretações: o enredo da sustentabilidade. **Revista Eletrônica do Mestrado em Educação Ambiental**, v.10, p.39-50, 2003.

SÁ, Maria Evelina Menezes de. **Análise comparativa entre os portos de Recife e Suape: desafios para a gestão ambiental.** 2008. 110f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente, Universidade Federal de Pernambuco, PE, 2008.

SAENGSUPAVANICH, Cherdvong et al. Environmental performance evaluation of an industrial port and estate: ISO14001, port state control-derived indicators. **Journal of Cleaner Production**, n.17, p.154-161, 2009.

SILVA, Marilena Loureiro. Projeto de Educação ambiental: Terminal Petroquímico de Miramar. **Boletim Informativo**, Ano 1, n.1, p.1-4, Belém, jun.2008.

WOOLDRIDGE, Christopher F.; MCMULLEN, Christopher; HOWE, Vicki. Environmental management of ports and harbours - implementation of policy through scientific monitoring. **Marine Policy**, v.23, n.4-5, p. 413- 425, 1999.

YIN, Robert. **Estudo de caso: planejamento e métodos.** 3ª ed. Tradução São Paulo: Boockman, 2005.

GARCIA, Maria Lucilene Zafalon. **A auto-atividade na educação ambiental, uma ferramenta para a ação “no fazer” humano: O ambiente transformador do trabalho portuário avulso do Rio Grande.** 2005. 165 f. Dissertação (Mestrado em Educação Ambiental) - Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental, Fundação Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, 2005.

ZHOURI, Andrea. Conflitos sociais e meio ambiente urbano. **Série Documenta**, v.1, p.1-8, 2007.