



Responsabilidade socioambiental frente aos avanços em logística portuária na Amazônia

The issue of socio-environmental responsibility in the face of advances in port logistics in the Amazon

Vânia Vieira Vidal – Mestre em Sociedade, Ambiente e Qualidade de Vida pela Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA). E-mail: vaniavidal_@hotmail.com

Maria Mirtes Cortinhas dos Santos – Doutora em Educação pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Coordenadora do Grupo de Estudo, Pesquisa e Extensão em Educação Ambiental (GEPEEA) na UFOPA. E-mail: mmcortinhas@gmail.com

Resumo

Este artigo integra parte da pesquisa da dissertação de mestrado desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em Sociedade, Ambiente e Qualidade de Vida (PPGSAQ), da Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA), que versou sobre os impactos socioambientais e a Responsabilidade Socioambiental Empresarial (RSE), tendo por objetivo apresentar a revisão da literatura acerca da importância da RSE no contexto da atividade portuária na região amazônica. A metodologia aplicada foi desenvolvida por meio de uma revisão da literatura de caráter qualitativo. Os resultados apontam para uma ampla visão acerca da aplicabilidade da RSE, que pode e deve ser aplicada em realidades como as de empresas portuárias no interior da Amazônia, que aliada ao cumprimento de determinantes nas licenças ambientais, as ações de responsabilidade social podem alavancar a melhoria da qualidade de vida humana e ambiental. Assim, espera-se que este estudo possa contribuir para futuros estudos sobre a temática desenvolvida.

Abstract

This article is part of the master's dissertation research carried out in the Postgraduate Program in Society, Environment and Quality of Life (PPGSAQ), at the Federal University of Western Pará (UFOPA), which dealt with socio-environmental impacts and Corporate Social and Environmental Responsibility (CSR), aiming to present the literature review about the importance of CSR in the context of port activity in the Amazon region. The applied methodology was developed through a literature review of qualitative character. The results point to a broad vision about the applicability of CSR, which can and should be applied in realities such as those of port companies in the interior of the Amazon, which, together with the fulfillment of determinants in environmental licenses, social responsibility actions can leverage the improvement human and environmental quality of life. Thus, it is hoped that this study can contribute to future studies on the theme developed.

Palavras-chave

Crescimento Econômico. Questões Socio-ambientais. Responsabilidade Socioambiental. Empresas Portuárias. Região Amazônica.

Keywords

Economic growth. Social and Environmental Issues. Social and Environmental Responsibility. Port Companies. Amazon region.

INTRODUÇÃO

O conceito de Responsabilidade Social surge no contexto da globalização, onde consumidores, investidores, cidadãos e poder público passam a demonstrar e a cobrar do setor privado uma postura mais compatível com o desenvolvimento sustentável.

Em 2010, foi publicada a Norma Internacional de Responsabilidade Social - ISO 26000 (ABNT, 2010), que trata de diretrizes para empresas que desejam incorporar as questões socioambientais em suas estratégias de negócios. A norma define que essa responsabilidade se traduz no comprometimento com o desenvolvimento sustentável de qualquer região, considerando os fatores econômicos, sociais e ambientais envolvidos no processo.

A compreensão da dimensão da responsabilidade social empresarial (RSE) leva à reflexão do papel exercido pelos grandes projetos na Amazônia, que desde a época dos planos de colonização, perpassa a uma argumentação, de que tais empreendimentos se mostram fundamentais para o desenvolvimento socioeconômico da região.

O setor portuário no século XXI tem sido importante para a economia brasileira, contribuindo para o escoamento da produção agrícola do país e para a geração de emprego e renda. Rodrigues, Rodrigues e Lima (2019) apontam que, neste cenário, a região amazônica vem recebendo investimentos em novos projetos de logística portuária, através de repasses do governo federal por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), e de outras iniciativas na região. Esses projetos econômicos passam a consolidar importantes alternativas para o agronegócio, levando a consideráveis transformações nos espaços e estruturas locais.

O presente artigo tem como objetivo apresentar uma revisão da literatura acerca da importância da RSE no contexto da atividade portuária na região amazônica, a partir de pesquisa bibliográfica com caráter qualitativo, baseado na revisão da literatura de livros e periódicos indexados em bases de dados científicos.

O artigo está estruturado em seções, em que a primeira seção busca apresentar a base conceitual da RSE sob as diferentes perspectivas teóricas. A segunda seção apresenta os principais movimentos ambientais e o papel das empresas frente ao desenvolvimento sustentável, traçando também uma análise dos impactos ambientais e a importância do licenciamento para a responsabilidade socioambiental.

A terceira seção trata dos conflitos ambientais e os grandes projetos na Amazônia, elencando a atividade portuária no Brasil e a territorialização dos

portos na Amazônia brasileira. Por fim, são apresentadas recomendações para a aplicação da postura socioambiental desempenhada pelas empresas dentro do contexto amazônico.

Assim, espera-se que este estudo possa contribuir para uma avaliação do cenário econômico e da importância em se considerar às populações locais e a proteção ambiental na região amazônica.

1 BASE CONCEITUAL DA RSE SOB AS DIFERENTES PERSPECTIVAS TEÓRICAS

O desenvolvimento econômico passou a ser remodelado nas últimas décadas com a incorporação dos preceitos da sustentabilidade, difundidos a partir de 1960, visando maior eficiência na utilização dos recursos naturais. A disseminação do conceito interferiu no modo de atuar das empresas, que passaram a incorporar as questões ambientais e sociais ao desenvolvimento econômico.

Para melhor compreensão da abrangência da responsabilidade social, Carroll (1991) sugeriu quatro dimensões que constituem a RSE, abrangendo as dimensões econômica, legal, ética e filantrópica, descritas na forma de pirâmide, como ilustra a Figura 1.

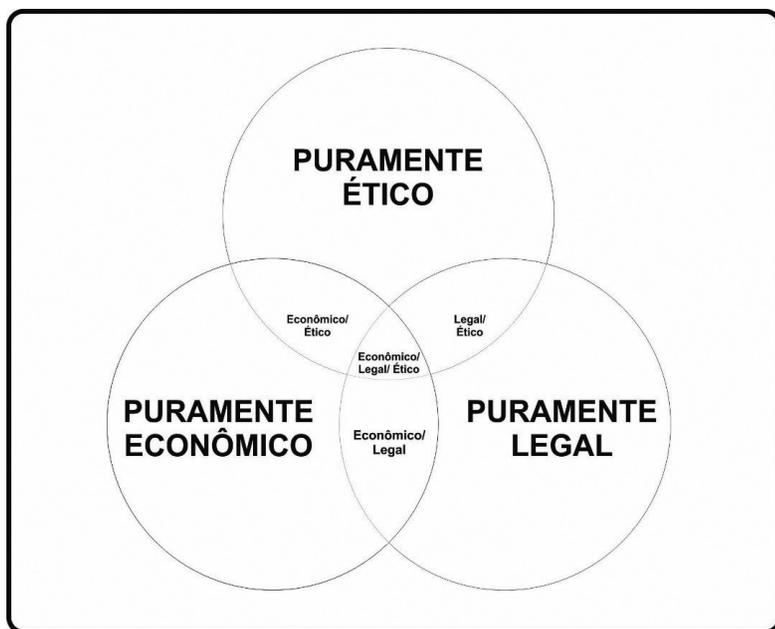
Figura 1 – Modelo de Responsabilidade Social



Fonte: Carroll (1991).

O modelo de pirâmide sugere uma sobreposição de responsabilidades, induzindo a compreensão de uma como mais importante que outra. Neste sentido, alguns anos depois da publicação desse primeiro modelo imagético, uma nova ilustração representou melhor o significado da responsabilidade social, de maneira que as diferentes dimensões estão em um mesmo plano, representando a igual importância entre as responsabilidades econômica, legal, ética e das empresas, como mostra a Figura 2.

Figura 2 – O modelo de três domínios da Responsabilidade Social Corporativa



Fonte: Schwartz e Carroll (2003).

De modo que a filantropia estaria intrínseca às demais dimensões da responsabilidade social, como destaca Almeida (2009) ao afirmar que a responsabilidade ética pressupõe o compromisso moral que complementa os restantes (econômico e legal), sendo a filantropia uma das suas manifestações, entre outras possíveis. O modelo apresentado por Schwartz e Carroll (2003), consiste no conjunto de obrigações sociais que decorrem do compromisso econômico, legal e ético da empresa perante a sociedade, onde os vértices do triângulo representam as três fontes de responsabilidade social que se estabelecem como princípios orientadores da ação da empresa.

O termo filantropia é comumente associado às práticas de caridade e paternalistas. No campo empresarial, inicialmente, a filantropia não era

bem compreendida pelas organizações e não era vista como uma prática que contribuísse para o desenvolvimento da sociedade, por se tratar de práticas pontuais. Após reivindicações sociais e avanços na temática da sustentabilidade, a filantropia foi substituída pela responsabilidade social na gestão empresarial (TENÓRIO, 2015).

O Instituto Ethos, que é uma Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSICIP), define a Responsabilidade Social Empresarial como a forma de gestão, traduzida pela relação de ética e transparência que a empresa deve ter com os públicos aos quais se relaciona e, pelo estabelecimento de metas empresariais compatíveis com o desenvolvimento sustentável da sociedade, preservando recursos ambientais e culturais às gerações futuras, respeitando a diversidade e promovendo a redução das desigualdades sociais (INSTITUTO ETHOS, 2019).

A Responsabilidade Socioambiental Empresarial, embora tenha uma proposta motivadora para o bem-estar da sociedade e a proteção do meio ambiente, tem obtido críticas aos seus conceitos e práticas. Alguns autores se posicionam contrários à prática da RSE, argumentando o interesse da empresa na promoção de sua imagem e não por questões éticas, pautadas na preocupação com a humanidade e a natureza.

No que se refere à prática e função social da empresa, Friedman (1970) acena que a única responsabilidade do gestor consiste em maximizar o lucro do acionista, e para Beghin (2005), o ativismo social empresarial, dependendo dos contextos nos quais é operado, se baseia numa “perspectiva caritativa” (filantropia empresarial) ou na apropriação e na mercantilização de valores, tais como solidariedade, cooperação e responsabilidade (neofilantropia empresarial).

Outras críticas versam sobre as empresas que realizam seus projetos sociais, atualmente, não com a intenção de melhorar a sociedade, mas sim de se utilizar de valores como a solidariedade, por exemplo, para mascarar que estão desenvolvendo um trabalho sério, enquanto não ousam intervir na estrutura do capitalismo.

Bittencourt e Carrieri (2005) trazem para a discussão o papel das instituições em se preocupar com o bem-estar da sociedade, ficando a cargo do governo, igrejas, sindicatos e ONGs a missão de zelar pelo bem-estar social, não tendo as empresas a competência, o tempo ou a legitimidade para atividades desta natureza. No entanto, Menezes (2010) retoma essa discussão acerca da RSE e do papel do Estado, que juntou o terceiro setor num mesmo pacote conceitual as ONGs, movimentos religiosos, associações de moradores e filantropia empresarial.

Logo, os autores enfatizam que o enfrentamento dos problemas sociais, por meio da filantropia e do terceiro setor se ampliou, tornando-se “parceiros” do poder público para a implantação e gestão de programas e projetos sociais,

consolidando uma transferência de responsabilidades para a iniciativa privada no campo do investimento social, que, na verdade, seria uma atribuição constitucional do Estado brasileiro em todos os níveis de governo.

Críticas como as de Friedman (1970), de que a função da empresa versa sobre o lucro e o posicionamento de Jensen (2001) sobre o poder de escolha dos executivos surgem nesse cenário da Responsabilidade Social Empresarial e, dentre elas, cita-se a crítica ao objetivo principal da empresa para com suas partes interessadas, que são os *stakeholders*, tais como cliente, acionistas e comunidade em que está inserida, à falta de um objetivo fundamental, único e claro como o seu principal problema.

Por muitas décadas, o conceito de RSE foi modificado de acordo com o contexto histórico, em 2010 foi publicada a Norma Internacional de Responsabilidade Social - ISO 26000 (ABNT, 2010), com o objetivo de promover uma linguagem comum para conceitos, objetivos e ferramentas para a responsabilidade social, representando seis diferentes grupos de partes interessadas: consumidores; governo; indústria; trabalhadores; organizações não governamentais (ONG); serviços, suporte, pesquisa, academia e outros. Possibilitando assim, que informações acerca da RSE fossem mais claras e acessíveis aos empresários e a sociedade civil.

Para melhor compreensão do conceito e das práticas de RSE, torna-se necessário entender o caminho que perpassa essa nova postura empresarial em que muitas lutas foram traçadas para que se construíssem passagens para a prática do desenvolvimento sustentável e da responsabilidade socioambiental empresarial.

2 MOVIMENTOS AMBIENTAIS E O PAPEL DAS EMPRESAS FRENTE AO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

A preocupação ambiental nas últimas décadas do século XX passou a ser discutida efetivamente entre governantes e diversos segmentos da sociedade civil organizada, passando a ser incorporada também pela classe empresarial.

A inquietação com a degradação ambiental e os limites dos recursos naturais se intensificou entre o fim da década de 1960 e início da década de 1970 do século XX, quando o mundo começou a perceber os conflitos que cercavam as questões ambientais e a relação do homem com a natureza. As últimas décadas foram marcadas por uma série de manifestações em prol da preservação ambiental e da manutenção da vida.

Em 1968 foi Criado o Clube de Roma que tinha por objetivo avaliar a situação ambiental no mundo e oferecer previsões e soluções para o futuro da

humanidade. Brito (2008) aponta que o Clube publicou vários relatórios prevendo a extinção dos recursos naturais, todos de grande impacto para a humanidade. Em 1972, o Clube publicou o relatório “*Limits to Growth*” (MEADOWS, 1972), no Brasil, “Os Limites do Crescimento”, debatendo sobre o crescimento da população e a utilização dos recursos naturais no mundo.

Ainda em 1968, a Conferência da Biosfera, originalmente nomeada como Conferência Intergovernamental de Especialistas sobre as Bases Científicas para Uso e Conservação Racionais dos Recursos da Biosfera. A partir do evento, publicou-se um relatório que abalou as convicções da época sobre o valor do desenvolvimento econômico. Farias e Fávoro (2011) enfatizam que a partir de então, a sociedade passou a fazer maior pressão sobre os governos acerca da questão ambiental.

Conhecida como a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, a Conferência de Estocolmo, na Suécia, marcou o início do avanço das ideias intervencionistas no mundo que iriam ampliar o caráter preservador dos recursos naturais. Lemos (2005) descreve que um importante passo dado na tentativa de aumentar a conscientização sobre os problemas ambientais foi a criação do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), criado com o objetivo de catalisar e coordenar as atividades de proteção ambiental. O dia 5 de junho passou a ser celebrado como o Dia Mundial do Meio Ambiente. A sede mundial do PNUMA foi instalada em Nairobi, Quênia.

Em 1980 aconteceu a Estratégia Mundial de Conservação da União Internacional para a Conservação da Natureza, em que o termo “Conservação” foi definido como a gestão da utilização da biosfera pelo homem de um modo que possa garantir, de forma perene, os maiores benefícios que os recursos naturais proporcionam no presente e para as próximas gerações (IUNC, 1980).

Dez anos mais tarde, a Declaração de Estocolmo se via complementada pela Carta Mundial da Natureza, adotada pela Assembleia Geral das Nações Unidas, publicada em 1982. Bodnar (2011) menciona que a carta proclamou o direito de toda pessoa a participar, individualmente ou coletivamente, na elaboração das decisões que afetam diretamente seu meio ambiente e, no caso em que este resultar danificado, obter acesso à justiça para ter reconhecida a reparação do dano.

A Assembleia Geral das Nações Unidas, no final de 1983, criou a Comissão Mundial Independente sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, chamada Comissão de Brundtland. Lemos (2005) apresenta que o relatório final dessa comissão, intitulado “Nosso futuro comum” ou “*Our common future*”, divulgado pelas Nações Unidas em 1987, defendeu o desenvolvimento sustentável

como a única alternativa para viabilizar o futuro da humanidade, para evitar a incontrolável mortandade da população prevista no primeiro relatório do Clube de Roma e impedir as graves comoções sócias previstas no terceiro relatório do Clube de Roma.

Em 1992, ocorria a Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Desenvolvimento, realizada no Rio de Janeiro e conhecida como Eco 92, esse evento apresentou um modelo de desenvolvimento, escolhido/reforçado para o mundo e preconizado pelo protocolo de Kyoto, visando compatibilizar a proteção da higidez ambiental com o desenvolvimento (BODNAR, 2011).

Em Joanesburgo, representantes de governos de mais de 150 (cento e cinquenta) países, grandes empresas, associações setoriais, organizações não governamentais, milhares de pessoas, entre elas delegações e jornalistas do mundo inteiro, reuniram-se na África do Sul, para a Cimeira Mundial do Desenvolvimento Sustentável. Impulsionada pela Conferência de Estocolmo em 1972, Sequinel (2002) assinala que o novo pensar sobre o meio ambiente uniu países industrializados e em desenvolvimento em torno de um objetivo comum e desencadeou uma série de Conferências Mundiais sobre temas como alimentação, moradia, população, direitos humanos, biodiversidade planetária e participação da mulher na sociedade, entre outros.

Os anos noventa marcaram mudanças significativas no debate internacional sobre os problemas ambientais. A atenção do planeta para a crise ambiental, despertada inicialmente em Estocolmo em 1972, atingiu seu ponto culminante no Rio de Janeiro, vinte anos depois, quando foram lançadas as bases para uma nova concepção de desenvolvimento.

A adoção de convenções como a de Diversidade Biológica e a de Mudanças Climáticas ilustra de maneira inequívoca o novo clima de cooperação internacional. Guimarães e Fontoura (2012) descrevem que A Cúpula da Terra ou Rio+20, evento ocorrido no Rio de Janeiro em 2012, contribuiu ainda mais para a consolidação da percepção da sociedade para as interconexões entre as dimensões ambientais, sociais, culturais e econômicas do desenvolvimento, frequentemente ausentes na história da América Latina e do Caribe.

O desenvolvimento sustentável além de englobar o impacto da atividade econômica no meio ambiente, se refere às consequências dessa relação na qualidade de vida e bem-estar da sociedade, tanto presente como futura, sendo o tripé básico constituído pelas dimensões do desenvolvimento econômico, da proteção ambiental e do bem-estar da sociedade.

Viegas (2016) realça que o desenvolvimento sustentável depende de imprescindíveis mudanças políticas, sociais e tecnológicas e que de fato, as três

dimensões referidas devem ainda acrescentar-se a vertente institucional, que chama a atenção para as questões relativas às formas de governança, das instituições e dos sistemas legislativos e para a participação dos grupos de interesse (sindicatos e associações empresariais) e da sociedade civil (ONGs), considerados como parceiros essenciais na promoção dos objetivos do desenvolvimento sustentável.

A cada acontecimento, novas possibilidades surgiram para se discutir o futuro do planeta, e os movimentos instigavam novos debates para tentar organizar as relações entre o Homem e o Meio Ambiente.

A temática da sustentabilidade ambiental, muitas vezes, se determina como uma postura utópica, mas ainda é o caminho mais definido a ser percorrido para que se garanta, às gerações atuais e futuras, acesso aos recursos naturais. De modo a se garantir não apenas o progresso econômico, mas a proteção e manutenção do meio ambiente e, sobretudo, a promoção do bem-estar social e a sustentação da vida.

Ao longo da década de 1990, o paradigma da sustentabilidade reformula a maneira de fazer negócios nas empresas, aderindo às preocupações socioambientais e exercendo uma influência crescente nas suas decisões.

Viegas (2016) acena que depois de uma época em que as estratégias empresariais de sustentabilidade se resumiam ao cumprimento da legislação, surge em 1998 o conceito de produção limpa, introduzido pelo Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA). A prática da produção mais limpa se refere à prevenção da contaminação ambiental na origem, através de alterações ao nível dos processos, produtos e serviços, que foi complementado posteriormente com o conceito de ecoeficiência, estabelecendo uma ligação entre melhorias ambientais e benefícios econômicos.

Mais adiante, com o conceito de ecoeficiência foi atrelado ao conceito de responsabilidade social que pretende equilibrar as três dimensões do desenvolvimento sustentável, de modo a reconhecer a integração voluntária, por parte das empresas, das preocupações sociais, para além das ambientais e econômicas, designa-se responsabilidade social empresarial (RSE) ou corporativa (RSC) (VIEGAS, 2016).

Dentro da temática da responsabilidade social, cita-se a importância de se discutir o papel do licenciamento ambiental para melhor avaliação dos impactos sociais, ambientais e econômicos ocasionados pela instalação e operação de empresas, e como esse contexto se insere dentro da responsabilidade social dos empresários.

Dessa maneira, o licenciamento ambiental é imprescindível em qualquer atividade que se utiliza dos recursos naturais, em que as empresas antes de

qualquer ação precisam atender as normas regulamentadoras. Dentre as atividades ou empreendimentos sujeitos ao licenciamento ambiental, estão os transportes, terminais e depósitos, que englobam os transportes de cargas perigosas, transporte por dutos, marinas, portos e aeroportos, terminais de minério, petróleo e derivados, e produtos químicos, depósitos de produtos químicos e produtos perigosos (BRASIL, 1997).

Nos documentos para o licenciamento, as empresas devem informar os impactos ocasionados pelas atividades e as medidas mitigadoras e compensatórias para os impactos que forem negativos. Tais medidas identificam a importância da aplicação de posturas de responsabilidade socioambiental das empresas, que segundo o Instituto Ethos, se apresenta no desdobramento empresarial em duas dimensões, a saber: a) uma forma de gestão que se define pela relação ética e transparente da empresa com todos os públicos, com os quais se relaciona; b) o estabelecimento de metas empresariais que impulsionem o desenvolvimento sustentável da sociedade, preservando recursos ambientais e culturais para gerações futuras, respeitando a diversidade e promovendo a redução das desigualdades sociais.

Destaca-se que toda empresa tida com potencial poluidor, para sua inteira funcionalidade, precisa passar pelo processo do licenciamento ambiental. Mas nem sempre a avaliação de impactos ambientais com o devido licenciamento inibe os conflitos ambientais e sociais em determinadas localidades; no caso de grandes projetos na Amazônia, diversos fatores sociais, econômicos, culturais e históricos devem ser considerados para uma boa relação entre empresa, meio ambiente e sociedade.

3 CONFLITOS AMBIENTAIS E OS GRANDES PROJETOS NA AMAZÔNIA

Com as intensas mudanças verificadas na Amazônia brasileira nas décadas de 1970 e 1980, as cidades e as conexões que funcionavam como redes urbanas experimentaram uma recomposição do seu papel e no lugar ocupado no sistema de produção regional e nacional.

Castro *et al.* (2014) destacam que houve uma diferenciação interna do uso do solo e da estrutura da propriedade, havendo uma emergência de novas estruturas urbanas resultantes do confronto entre modelos distintos de apropriação do território e de acumulação de capital por vários segmentos empresariais beneficiados com a exploração dos recursos naturais. Novas estruturas também foram criadas a partir de processos decorrentes de mobilizações coletivas de

atores diversos em torno da titulação e apropriação coletiva da terra, seja em territórios rurais e indígenas, seja nos processos de produção do espaço urbano.

Castro (2012) assinala para a importância em se discutir os processos de mudanças sociais, econômicas e territoriais em contextos direta ou indiretamente vinculados à implantação de grandes projetos de infraestrutura, como a abertura de rodovias, de portos e a intensificação de uso das vias fluviais.

O contexto econômico das últimas décadas vem apresentando massivos investimentos públicos e privados em obras de infraestrutura que atendem aos interesses de outras frentes de expansão como as da fronteira mineral, do agronegócio e da implantação de hidrelétricas, atrelados ao papel dos projetos de infraestrutura propostos tanto pelo PAC I e II, dos quais acarretam as mudanças internas no país e na Amazônia (CASTRO, 2012).

O desenvolvimento de grandes projetos tem um papel importante para a engrenagem do desenvolvimento econômico e social das regiões. No entanto, torna-se necessário refletir a magnitude dos impactos socioambientais ocasionados a partir da implantação de grandes empresas em regiões que abrigam uma infinidade de povos e biodiversidade como é a Amazônia.

Cabe refletir, principalmente, se a implantação de tais projetos tem o real objetivo de diminuir as desigualdades sociais e econômicas das regiões, ou se vem a se tratar de projetos que atendem apenas interesses políticos para potencializar a economia nacional sem considerar as peculiaridades locais das regiões de implantação dos projetos.

Baines (2001) faz uma reflexão acerca dos grandes projetos na Amazônia que afetam terras indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais, e aponta as pressões que essas populações vivenciam frente aos projetos de grandes empresas de mineração, construtoras de usinas hidrelétricas e campos eólicos, o agronegócio, e o turismo, e pelos projetos governamentais de infraestrutura, como as grandes barragens, projetos portuários, e redes rodoviárias, que avançam sobre seus territórios, ferindo os direitos sobre suas terras, que são base da cultura e da economia de povos locais.

Mesmo com novas políticas pós-constitucionais que visam o cumprimento da legislação nacional e internacional sobre os direitos dos povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais, Baines (2001) destaca que no processo de implantação de megaprojetos desenvolvimentistas, os direitos dessas populações continuam a serem vistos como entraves ao modelo acelerado para a exploração dos recursos naturais nos referidos territórios.

Mesmo nos projetos que se instalam em regiões urbanas dos municípios amazônicos, ainda há um grande entrave dos empreendimentos em considerarem

as comunidades locais onde as empresas acabam se instalando. Nos processos de licenciamento, as consultas públicas acabam se tornando meramente protocolo a ser cumprido, onde os grandes empreendimentos atropelam as características culturais, econômicas e sociais daquelas comunidades.

A região Oeste do estado do Pará é exemplo das transformações causadas por esses grandes investimentos na região amazônica, que engloba desde a exploração do solo para mineração e agronegócio, quanto à utilização dos recursos hídricos para geração de energia e a logística multimodal com a construção de portos e implantação de rodovias para o escoamento da produção agrícolas de outras regiões do país (SANTOS *et al.*, 2021).

A construção de grandes obras, como a de hidrelétrica de Tucuruí, que foi responsável por grandes impactos ambientais e sociais, se apresenta como empreendimento de relevante análise, considerando que, no processo de transformação das áreas em que hidrelétricas são construídas, instauram-se dinâmicas socioeconômicas diversas, como o surgimento de novos grupos sociais sob interesses distintos, numa configuração que resulta em problemas e conflitos na região (SILVA; SILVA, 2016).

Castro *et al.* (2014) discute os megaprojetos na Amazônia e aponta para o caso de Barcarena, que retratou um mercado de trabalho quase inacessível à população local, guiado pela lógica da divisão internacional do trabalho, que define as bases para contratação das tripulações dos navios; a formação necessária para trabalhar nos navios; a terceirização dos serviços de empresas transportadoras do Sul e Sudeste do Brasil e exigem altos recursos para aquisição de caminhões próprios, e cujos investimentos não contemplam a maioria da população local, além de ser denominada como lugar de passagem, pois os trabalhadores residem nas cidades vizinhas ou em outros estados, não havendo vínculos ou comprometimento com a comunidade local.

De modo geral, a implantação de planos de desenvolvimento tende a acarretar importantes alterações ambientais, econômicas e socioculturais, que envolvem os mais dissonantes aspectos da dinâmica regional, interferindo no cotidiano das populações e modificando seus modos de subsistência, sobretudo no tocante às condições de saúde e à qualidade de vida.

Santos *et al.* (2021) realizou um estudo sobre os impactos dos grandes projetos de integração da Amazônia na população rural do Oeste do Pará e identificou diversas nuances sobre as atividades econômicas que vem se instalando no interior da Amazônia e que contribuem para os conflitos socioambientais e econômicos da região. O autor realça as pressões da exploração mineral, do desenvolvimento do setor portuário, o avanço do agronegócio sobre as rodovias da região, além das hidrelétricas.

Todos os avanços econômicos obtidos pelas atividades citadas por Santos *et al.* (2021), refletem na degradação ambiental, desmatamento, contaminação de corpos hídricos, deslocamento de comunidades tradicionais, migração do campo para a cidade, além de pressões sobre os serviços de saúde, educação e infraestrutura que muitas cidades antes mesmo de receber grandes empreendimentos, já apresentam déficit nos serviços essenciais para a população urbana.

As demandas ambientais sobre o sistema portuário são imensas, por conta de passivos gerados, ambientais, culturais e estruturais, e de ativos continuamente criados. Kitzmann e Asmus (2006) mencionam que tanto os passivos quanto os ativos, geram inconformidades, que devem ser enfrentadas para que as conformidades possam ser alcançadas, garantindo o pleno funcionamento dos portos sem prejuízos econômicos e socioambientais.

Neste contexto, retoma-se o debate acerca da importância das práticas de responsabilidade socioambiental no âmbito da atividade portuária. Além da multimodalidade (rodovia e hidrovía) envolvida na logística desses empreendimentos, uma grande mobilização de mão de obra acaba sendo demandada nessas localidades, ou seja, ocorrem transformações na infraestrutura local, no uso da terra, na economia e nos aspectos sociais dos moradores de onde os grandes empreendimentos se instalam.

Locatelli (2016) aponta o porto do Maicá, município de Santarém-PA, como um exemplo de localidade que tem recebido investimentos para a logística portuária, mas que tem gerado conflitos e discussões em relação à sua instalação, uma vez que a região abriga comunidades quilombolas, indígenas e ribeirinhas e ricos ecossistemas.

Nunes, Trindade e Vieira (2021) apontam outras influências negativas que grandes empreendimentos podem ocasionar quando são instalados sem a participação social da comunidade local. Os autores ressaltam o caso do projeto de instalação das Estações de Transbordo de Cargas (ETC), em Rurópolis-PA, que gerou uma especulação fundiária responsável por expulsar algumas famílias das comunidades, bem como conflitos internos nesses espaços, e possíveis modificações na relação das comunidades com o rio, a floresta e a terra.

Conforme Chaud e Rodrigues (2006), incorporar políticas e práticas de responsabilidade social, se traduz em vantagens tanto para a empresa quanto para a sociedade, pois havendo uma integração porto-cidade, ocorre a aplicabilidade dos princípios do desenvolvimento social, há geração de empregos, desenvolvimento urbano, e possibilita o desenvolvimento sustentável, com resultados benéficos para as cidades, uma vez que a responsabilidade social tem como base a ética, visando o congraçamento entre os setores políticos e a comunidade, gerando atratividade e desenvolvimento para a região.

No que concerne à história dos portos no Brasil, está intimamente ligada à exportação de matéria-prima brasileira, quando a abertura de novos portos no Brasil influenciou sem sombra de dúvida, na exportação do agronegócio brasileiro. Corrêa (1997) destaca que após a abertura dos portos e da subsequente emancipação política do país, se verificou o sucesso da agroexportação valendo-se da grande demanda por café, no mercado internacional, que a produção se deslocou para a região sudeste do país, e em poucas décadas, tal produto tornou-se o principal na exportação brasileira.

As atividades portuárias foram aos poucos se destacando na economia nacional durante o regime militar brasileiro que ocorreu de 1964 a 1985). Destaca-se que, ainda nos anos 90, os portos internacionais passaram a investir em infraestrutura para aumentar a competitividade, então o Presidente do Brasil em exercício (Itamar Franco), promulgou em 1993, a Lei de Modernização dos Portos, que possibilitou investimentos e concessões privadas no setor portuário (LOPES, 2015).

A criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviário (ANTAQ), também auxiliou na regulação do setor portuário nas últimas décadas, tendo por finalidade regular, supervisionar e fiscalizar as atividades prestadoras de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, exercendo suas funções sob a Lei de Nº 10.233 de 2001 (BRASIL, 2001).

A partir da necessidade de sanar os gargalos que a infraestrutura brasileira dispunha sobre o escoamento da produção do país, e na busca por atender os anseios da expansão econômica brasileira, em 2013, a Lei Nº 12.815 de Modernização dos Portos (BRASIL, 2013) apresentou um conjunto de medidas para incentivar a modernização da infraestrutura e da gestão portuária, a expansão dos investimentos privados no setor, a redução de custos e o aumento da eficiência portuária, além de objetivar a retomada da capacidade de planejamento portuária, com a reorganização institucional do setor e a integração logística entre modais.

Destaca-se, então, o massivo investimento em infraestrutura portuária por meio do Programa de Aceleração do Crescimento do governo federal, o qual tem buscado criar estratégias econômicas e políticas, com a maioria dos financiamentos, investimentos estrangeiros e de créditos (Chinês, sobretudo), anunciados globalmente para o setor do agronegócio. Assim, o Estado buscaria capturar capitais e estimular o “desembarque” (com implementação de políticas territoriais e criação de planejamentos, zoneamentos e ordenamento territorial) de investimentos estrangeiros ligados direta e/ou indiretamente ao agronegócio (RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019).

Importa salientar que a Amazônia paraense tem atendido a uma agenda política continuada de infraestrutura portuária que se ampliou no final do ano de 2012, quando o Estado fez o anúncio do Programa de Investimentos em Logística dos Portos (PIL), com investimentos públicos para o setor e, assim, torná-lo competitivo. Esse programa deve canalizar mais de R\$ 54 bilhões até o fim de 2019, destinados a estimular os arrendamentos de áreas dentro dos portos e a construção e ampliação de portos privados. Os investimentos estimularam a abertura de novos portos e Rodrigues, Rodrigues e Lima (2019) apontam que há 51 processos de licenciamento de instalação portuária em andamento na Gerência de Autorização de Instalações Portuárias (GAP) da ANTAQ, sendo nove processos para Oeste do Pará.

Dentre os portos brasileiros, insere-se o complexo de Miritituba, no município de Itaituba-PA, classificado como Estação de Transbordo de Cargas (ETC). Tanto os portos de Miritituba, quanto os demais portos da região oeste do Pará, sustentam a política de logística do agronegócio brasileiro, denominado Arco Norte, que escoia principalmente as commodities agrícolas da região centro-oeste do Brasil.

Dado o crescente investimento em infraestrutura no setor portuário e o histórico conflitante da instalação de grandes empreendimentos na Amazônia, cabe colocar em discussão a importância do desenvolvimento sustentável e da responsabilidade social aplicada aos negócios dos portos; importa realizar uma análise da prática responsável das empresas, principalmente por se tratarem de empreendimentos de grande porte, numa área de recursos naturais tão rica e sensível às ações antrópicas, como a região amazônica.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da análise realizada com o conceito de responsabilidade socioambiental empresarial, foi possível verificar que a postura social das grandes empresas na Amazônia ainda necessita de adequação para esta tendência empresarial, pois, erroneamente, por muitas décadas, a região amazônica tem sido vislumbrada como fonte inesgotável de recursos naturais, tendo os grandes projetos instalados na região norte considerado o crescimento econômico, sem abranger, na maioria dos casos, os aspectos sociais e ambientais predominantes na cultura e realidade local.

A visão de que a região tem crescido e se desenvolvido em algumas áreas nas últimas décadas, é fato inegável. No entanto, torna-se necessário avaliar até que ponto as grandes corporações conseguem operar sem causar maiores danos

para as localidades em que estão instaladas, em especial as grandes corporações do setor portuário, que tem trazido para a região amazônica grandes chances de crescimento econômico, mas que por muitas vezes tem causado desconforto e conflitos para as regiões que se propõem em instalar.

As empresas portuárias na Amazônia, sobretudo as que têm se instalado no chamado arco norte, necessitam ter essa visibilidade, de que além de cumprir com as medidas mitigadoras, com as condicionantes apresentadas pelos órgãos reguladores, necessitam também desenvolver projetos, programas e investimentos que beneficiem as comunidades locais e preserve o meio ambiente, visando não apenas dirimir os impactos socioambientais ocasionados pelas atividades empresariais, mas também de potencializar o atendimento às demandas das comunidades como em áreas da assistência social, alimentação, saúde, educação, cultura, meio ambiente e profissionalização e absorção de mão de obra local.

Conclui-se que, ao longo das últimas décadas, a região amazônica tem passado por transformações socioambientais e econômicas, com os altos investimentos em logística portuária, o que ocasionou melhoria econômica na região norte, e influenciando na economia nacional. No entanto, destaca-se que mesmo havendo os processos de licenciamento, em que os órgãos avaliam o potencial impactante das empresas, a população e o meio ambiente ainda passam por violação e transformações irreversíveis, cabendo ao setor empresarial uma nova postura, a de responsabilidade que vai além das obrigações legais e da geração de renda, em cuidar da vida humana e da proteção ao meio ambiente.

REFERÊNCIAS

ABNT. **ABNT ISO NBR 26000**: diretrizes sobre responsabilidade social. Rio de Janeiro: ABNT, 2010.

ALMEIDA, F. Os valores pessoais e o comprometimento social dos gestores: Um estudo sobre a Responsabilidade Social das Empresas no Brasil. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, Coimbra, n. 86, p. 145-166, 2009.

BAINES, S. G. As terras indígenas no Brasil e a “regularização” da implantação de grandes usinas hidrelétricas e projetos de mineração na Amazônia. **Série Antropologia**, Brasília, DF, v. 300, p. 1-16, 2001.

BEGHIN, N. **A filantropia empresarial**: nem caridade, nem direito. São Paulo: Cortez, 2005.

BITTENCOURT, E.; CARRIERI, A. Responsabilidade social: ideologia, poder e discurso na lógica empresarial. **Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v. 45, n. SPE, p. 10-22, 2005.

BODNAR, Z. A sustentabilidade por meio do direito e da jurisdição. **Revista Jurídica Cesumar**, Maringá, v. 11, n. 1, p. 325-343, 2011.

BRASIL. **Resolução CONAMA nº 237, de 19 de dezembro de 1997**. Dispõe sobre a revisão e complementação dos procedimentos e critérios utilizados para o licenciamento ambiental [...]. Brasília, DF: Presidência da República, [1997]. Disponível em: <http://www2.mma.gov.br/port/conama/res/res97/res23797.html>. Acesso em: 18 fev. 2019

BRASIL. **Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001**. Dispõe sobre a criação dos transportes aquaviário e terrestre [...]. Brasília, DF: Presidência da República, [2001]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110233.htm#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20reestrutura%C3%A7%C3%A3o%20dos,Transportes%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs. Acesso em: 18 fev. 2019.

BRASIL. **Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; e dá outras providências [...]. Brasília, DF: Presidência da República, [2013]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm. Acesso em: 18 fev. 2019.

BRITO, D. M. C. Conflitos em Unidades de Conservação. **PRACS**, Macapá, v. 1, n. 1, p. 1-12, 2008.

CARROLL, A. B. *et al.* The pyramid of corporate social responsibility: Toward the moral management of organizational stakeholders. **Business Horizons**, [s. l.], v. 34, n. 4, p. 39-48, 1991.

CASTRO, E. Expansão da fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração sul-americana. **Caderno CRH**, Salvador, v. 25, p. 45-62, 2012.

CASTRO, E.; RODRIGUES, J. C.; HAZEU, M.; ALONSO, S. Megaprojetos e novos territórios do capital: infraestrutura de transporte e portuária na Amazônia. In: CASTRO, E.; FIGUEIREDO, S. L. (org.). **Sociedade, campo social e espaço público**. Belém: NAEA, 2014. p. 14-42.

CHAUD, A. C.; RODRIGUES, G. R. Aplicação do conceito de Responsabilidade Social através da Sustentabilidade Portuária: Um estudo de caso no porto de Santos. In: ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO, 26., 2006, Fortaleza. **Anais** [...] Fortaleza: ENEGEP/UFC 2006. p. 1-11.

CORRÊA, M. M. S. **Da construção do olhar europeu sobre o novo mundo ao (re) descobrimento do reino tropical**. 1997. 300 f. Dissertação (Mestrado em História das Sociedades Agrárias) – Programa de Pós-Graduação em Direito Agrário, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 1997.

FARIAS, L. A.; FÁVARO, D. I. T. Vinte anos de química verde: conquistas e desafios. **Química Nova**, São Paulo, v. 34, n. 6, p. 1089-1093, 2011.

FRIEDMAN, F. The social responsibility of business is to increase profits. **The New York Times**, New York, 13 Sept. 1970. Disponível em: <https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-540-70818-6_14>. Acesso em: 10 jan. 2019.

GUIMARÃES, R., FONTOURA, Y. Desenvolvimento sustentável na Rio+20: discursos, avanços, retrocessos e novas perspectivas. **Caderno BAPE.BR.**, Rio de Janeiro, v. 10, n. 3, p. 508-532, 2012.

INSTITUTO ETHOS. Indicadores Ethos. **Instituto Ethos**, São Paulo, 2019. Disponível em: <https://www.ethos.org.br/conteudo/indicadores/>. Acesso em: 27 fev. 2019.

IUNC. International Union for Conservation of Nature. **World Conservation Strategy**, [s. l.], 1980. Disponível em: <<http://data.iucn.org/dbtw-wpd/edocs/WCS-004.pdf>>. Acesso em: 02 jun. 2018.

JENSEN, M. C. Value maximization, stakeholder theory, and the corporate objective function. **Journal of Applied Corporate Finance**, [s. l.], v. 14, n. 3, p. 8-21, 2001.

KITZMANN, D. I. S.; ASMUS, M. L. Gestão ambiental portuária: desafios e possibilidades. **Revista de Administração Pública**, São Paulo, v. 40, n. 6, p. 1041-1060, 2006.

LEMOS, H. M. **Desenvolvimento Sustentável: antecedentes**. Rio de Janeiro: FGV, 2005. 6 p.

LOCATELLI, P. Maicá (PA): O quilombo que parou um porto. **Brasil de Fato**, São Paulo, 20 jun. 2016. Direitos humanos. Disponível em: <https://www.brasiledefato.com.br/2016/06/20/o-quilombo-que-parou-um-porto>. Acesso em: 20 mar. 2022.

LOPES, A. O. F. **Geração de energia elétrica a partir de resíduos sólidos orgânicos portuários**. 2015. 80 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Energético) – Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

- MEADOWS, D. *et al.* **The limits to growth**. New York: Universe Books, 1972.
- MENEZES, F.C. O Serviço Social e a “responsabilidade social das empresas”: o debate da categoria profissional na Revista Serviço Social & Sociedade e nos CBAS. **Serviço Social e Sociedade**, São Paulo, n. 103, p. 503-531, 2010.
- NUNES, D. A.; TRINDADE, G. O.; VIEIRA, D. D. J. Os grandes projetos e os espaços de resistência na Amazônia: as comunidades em áreas de influência direta das estações portuárias em Rurópolis-PA. **InterEspaço: revista de geografia e interdisciplinaridade**, Grajaú, MA, v. 7, p. 1-21, 2021.
- RODRIGUES, J.C.; RODRIGUES, J.C.; LIMA, R. A. P. Portos do agronegócio e produção territorial da cidade de Itaituba, na Amazônia Paraense. **Geosul**, Florianópolis, v. 34, n. 71, p. 356-381, 2019.
- SANTOS, C. G.; FURTADO, F. A.; SILVA, V. M. R.; ADAD, M. F. M. O impacto dos grandes projetos de integração da Amazônia sobre a população rural do Oeste do Pará. **Brazilian Journal of Development**, [s. l.], v. 7, n. 1, p. 5296-5313, 2021.
- SCHWARTZ, M. S.; CARROLL, A. Corporate social responsibility: a three-domain approach. **Business Ethics Quarterly**, [s. l.], v. 13, n. 4, p. 503-530, 2003.
- SEQUINEL, M. C. M. S. Cúpula mundial sobre desenvolvimento sustentável - Joanesburgo: entre o sonho e o possível. **Análise Conjuntural**, Curitiba, v. 24, n. 11-12, p. 1-12, 2002.
- SILVA, J. M. P.; SILVA, C. N. Juriti: uma comunidade amazônica atingida pela mineração. **GEOgraphia**, Niterói, v. 18, n. 36, p. 128-148, 2016.
- TENÓRIO, F. G. **Responsabilidade social empresarial: teoria e prática**. São Paulo: Editora FGV, 2015.
- VIEGAS, M. M. A. **Desenvolvimento turístico sustentável: avaliação do comportamento ambiental dos hotéis algarvios e análise estrutural da influência dos “stakeholders”**. 2016. 336 f. Tese (Doutorado em Gestão e Economia) – Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo, Universidade de Huelva, Huelva, 2016.

Texto submetido à Revista em 22.09.2020

Aceito para publicação em 15.02.2022

