

A VULNERABILIDADE DA POPULAÇÃO RIBEIRINHA NO PORTO DE SANTOS: ADAPTAÇÃO ÀS MUDANÇAS CLIMÁTICAS COMO PRECAUÇÃO AOS IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS

VULNERABILITY OF THE RIVERSIDE POPULATION IN THE PORT OF SANTOS: ADAPTATION TO CLIMATE CHANGE AS A PRECAUTION AGAINST SOCIOENVIRONMENTAL IMPACTS

Gabriela de Freitas Cavalcanti, Gustavo Abrahão dos Santos, Nelson Speranza Filho

Faculdade de São Vicente, Faculdade de Direito, curso de Direito.

E-mail para contato: gabrieladefreitascavalcanti@gmail.com, gustavo.abrahao@unibr.edu.br e Nelson.speranza@unibr.edu.br.

RESUMO – O presente artigo busca analisar de forma concisa a vulnerabilidade da população ribeirinha, demonstrando como as decisões políticas relacionadas ao porto podem afetar ainda mais esse grupo. Destaca-se, ainda, a ausência e a ineficácia das políticas públicas em geral, com foco na elevação do nível do mar e nas mudanças climáticas que atingem as comunidades ribeirinhas, e a adaptação das atividades portuárias às adversidades climáticas que afetam às operações com navios no Porto de Santos. A análise é fundamentada na metodologia de revisão bibliográfica e documentos provenientes de órgãos responsáveis por pesquisas, enfatizando os conceitos de racismo ambiental, justiça, sustentabilidade e mudanças climáticas, e ressaltando a importância dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030.

Palavras-chave: Vulnerabilidade social; Porto de Santos; Agenda 2030; Mudanças Climáticas; Elevação do nível do mar.

ABSTRACT - This article seeks to analyze in a precise way the vulnerability of the coastal population, demonstrating how political decisions related to the port can affect this group even more. It also highlights the absence and ineffectiveness of public policies in general, with a focus on sea level rise and climate change affecting coastal communities, and the adaptation of port activities to climate adversities affecting the Ports of Santos. The

analysis is based on the methodology of bibliographic review and documents from bodies responsible for research, emphasizing the concepts of environmental racism, justice, sustainability and climate change, and highlighting the importance of the 2030 Sustainable Development Goals.

Keywords: Social vulnerability; Porto de Santos; Agenda 2030; Climate Change; Sea level rise.

1 INTRODUÇÃO

O termo racismo ambiental, tem como objetivo apontar as injustiças cometidas quanto a um grupo específico de pessoas, menos favorecidas pela sociedade, que, em razão de sua condição econômica e social, não possuem o devido amparo do Estado e de suas instituições. O conceito foi desenvolvido pelo norte-americano Dr. Benjamin Chavis, que, desde 1941, atua na erradicação da injustiça social e erradicar a injustiça social e ambiental, denunciando a forma como populações vulneráveis - como as ribeirinhas- são vistas pela sociedade e por entidades públicas, evidenciando as desigualdades e violações a que são submetidas.

Em complemento à luta de Benjamin Chavis, o Brasil implementou políticas públicas que, em tese, têm como objetivo garantir os direitos fundamentais expressos na Constituição Federal, especialmente em seu artigo 197.

Já no Brasil, o conceito foi incorporado ao debate acadêmico e político principalmente a partir dos anos 2000, com destaque para as obras de Carlos Walter Porto Gonçalves e Selene Herculano, que reforçam a relação entre degradação ambiental e desigualdade social. Esses estudiosos apontam que o racismo ambiental se manifesta na escolha de locais para instalação de empreendimentos potencialmente poluidores, na ausência de infraestrutura básica e na omissão estatal diante de danos ambientais que afetam comunidades vulneráveis.

As populações ribeirinhas apresentam um exemplo emblemático dessa problemática. Dependentes diretamente dos recursos naturais para subsistência, essas comunidades sofrem de forma intensa os efeitos da poluição hídrica, da degradação dos ecossistemas aquáticos e das mudanças climáticas. A expansão de atividades portuárias, sem a devida observância de critérios socioambientais, acentua esse quadro, seja pela poluição das águas, seja pela redução da pesca, deslocamentos forçados ou pelo aumento de doenças relacionadas à contaminação ambiental.

Sobre o aspecto jurídico, a Constituição Federal de 1988, em seu artigo 225, assegura que: todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, atribuindo ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. Além disso, o artigo terceiro da referida norma, dispõe como os objetivos fundamentais da república a redução das desigualdades sociais e regionais, enquanto o Artigo 197, ainda da mesma legislação, reforça a relevância pública das ações e serviços de saúde, incluindo a preservação e mitigação de riscos ambientais à saúde da população.

No âmbito internacional, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM – III), especialmente em seus artigos 145 e 146, impõe aos Estados a obrigação de proteger e preservar o meio marinho, prevenir poluição e salvaguardar os interesses das comunidades que dele dependem. Paralelamente, os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da agenda de 2030, em especial os ODS 1,3,6,10,11,14 e 16, fornecem um marco de ação global para enfrentar as injustiças ambientais, integrando justiça social e preservação ambiental.

Estudos recentes do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) reforçam que a efetividade das políticas públicas voltadas às comunidades tradicionais, como as ribeirinhas, ainda é limitada, em quesito econômico e pela ausência de fiscalização e monitoramento. Assim, o racismo ambiental se consolida não apenas como uma questão socioambiental, mas também como um problema jurídico e político, que demanda atuação coordenada entre Estado, sociedade e organismos internacionais.

A expansão e operação do Porto de Santos, o maior porto da América Latina, têm provocado impactos socioambientais relevantes que reverberam sobre trabalhadores e comunidades ribeirinhas da região. Esse cenário ilustra como o racismo ambiental pode se manifestar localmente, ainda que de forma implícita.

A dragagem do canal de navegação do referido Porto, apesar de autorizada pelos órgãos ambientais, é uma atividade essencial para os Portos, pois ela é responsável pela retirada de sedimentos do fundo dos canais de forma a garantir que as embarcações possam navegar com segurança.

No entanto essa intervenção pode gerar e causar impactos ambientais de grande relevância, uma vez que não efetuada de modo técnico, poderá acarretar sérios danos

ambientais, como a presença de matérias pesadas e poluentes, tais como o metal, produtos químicos ou até materiais orgânicos contaminados devido a sua utilização industrial e portuária da referida região, contaminando o solo e a água. Ou seja, a má utilização desses insumos, pode sim, afetar diretamente a qualidade de vida da fauna marinha como da população tradicional.

No ano de 2013, ocorreu um incêndio de longa duração nos tanques da empresa Ultracargo, incêndio esse que se deu início em 2 de abril de 2015 e finalizou-se em 08 de abril de 2015, ocasionando diversas complicações respiratórias na população, resultando na morte de nove toneladas de peixes, incluindo espécies ameaçadas de extinção. A repercussão levou à aplicação de multas e acordos de compensação financeira à comunidade local.

Para além das normas constitucionais e dos tratados internacionais supramencionados, se faz necessário de forma fundamental, considerar o conjunto de legislações e convenções que regem a proteção ambiental, especificamente no contexto das atividades portuárias e do impacto sobre as populações ribeirinhas, como segue abaixo:

A convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), que estabelece o regime jurídico dos oceanos e mares, com a inclusão da proteção do meio marinho, o uso sustentável dos recursos e a prevenção da poluição. Especificamente nos artigos 145 e 146 que discorrem sobre as obrigações evidentes dos Estados em relação à prevenção da poluição, como consta no Vade Mecum de Direito Marítimo de Elaine M. Octaviano Martins.

A Lei 9.966/2000, que estabelece normas de nível nacionais de áreas contaminadas, que são de suma importância, pois auxiliam no monitoramento de locais portuários e industriais que apresentam riscos à saúde pública e ao meio ambiente. Também temos o Decreto 6.514/2008 que regulamenta a aplicação da Lei de Crimes Ambientais, discorrendo sobre as infrações e as penalidades aplicadas a danos ambientais.

Há também as Convenções 73 e 78, que irão mencionar os tratados internacionais elaborados pela OMI (Organização Marítima Internacional), que estabelece uma regulamentação de prevenção à poluição no âmbito marinho por navios, abrangendo desde despejo de resíduos, óleos e outras substâncias nocivas à saúde marinha.

Já a MARPOL Port 1997 é uma espécie de protocolo complementar que reforça a fiscalização em Portos a fim de garantir o cumprimento desses padrões, minimizando assim os impactos ambientais do Porto de Santos.

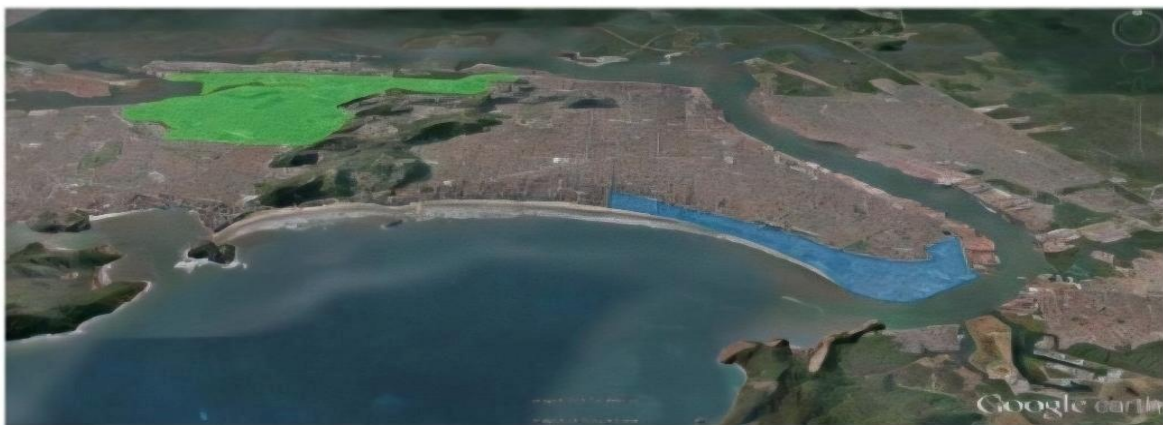
A Junção dessas normas, forma um arcabouço jurídico robusto que virá a buscar equilibrar o desenvolvimento econômico das atividades portuárias com a proteção ambiental e a garantia dos direitos das populações diretamente afetadas, a implementação dessas normas, servem para mitigar o racismo ambiental de modo a assegurar condições dignas de vida às comunidades ribeirinhas.

O impacto do aquecimento global tem gerado grande preocupação, principalmente em relação ao nível do mar. A elevação se dá em detrimento do derretimento de geleiras e a expansão térmica do oceano, intensificando riscos como inundação, erosão costeira e salinização dos recursos hídricos, ameaçando diretamente a subsistência e a qualidade de vida das comunidades ribeirinhas.

Em um contexto em que as políticas públicas atuais não estão sendo eficazes ao ponto de intensificar a preocupação desses povos com relação não só a sua saúde, como a sua vida. A priorização das atividades portuárias, destaca o desinteresse dos órgãos estatais para com essas populações, agravando por sua vez, as desigualdades sociais e a justiça social.

Os dados sobre a zona noroeste e sudeste de Santos, que mostram as áreas de alagamento, estão detalhados na figura um.

Figura 1: Acima, as zonas noroeste (em verde) e sudeste (azul) de Santos. Abaixo, mapas mostram áreas que seriam alagadas (em verde) em diferentes cenários de elevação do mar.



No estudo aplicado neste artigo, foi utilizado abordagem qualitativa, com o intuito de analisar os impactos socioambientais das atividades portuárias sobre as populações ribeirinhas no entorno do Porto de Santos, com foco na incidência do racismo ambiental.

Compreendendo como as comunidades ribeirinhas são diretamente afetadas pelas decisões e operações portuárias e com enfoque na elevação do mar na região. Através de material normativo, bibliográfico e no estudo de casos reais com relação ao Porto de Santos.

2 MATERIAIS E MÉTODOS

Foi realizada pesquisa bibliográfica e documental, de modo a verificar doutrina e relatórios sobre os fenômenos pesquisados.

A análise dos dados se deu pelos métodos sistêmico e dedutivo, de modo a analisar a realidade das populações ribeirinhas da região do Porto de Santos diante dos impactos ambientais decorrentes de mudanças climáticas sob a ótica do regime sobre clima, considerando como premissas a vulnerabilidade social das referidas populações e os impactos das mudanças climáticas sobre elas sob o ponto de vista social e normativo, a fim de se evidenciar eventuais violações de direitos humanos.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os resultados obtidos evidenciam que o Porto de Santos exerce impacto significativo na degradação ambiental e na vulnerabilidade social das populações ribeirinhas, caracterizando um cenário típico de racismo ambiental. Observou-se que a insuficiência de fiscalização e a baixa efetividade das normas existentes potencializa os riscos socioambientais.

Identificou-se que a ausência de padrões claros na gestão ambiental do Porto de Santos, especialmente em atividades como a dragagem do canal de navegação. Essa prática contribui para a deterioração dos ecossistemas locais, prejudicando a fauna marinha, o solo e, conseqüentemente, os modos de vida tradicionais. Além disso, verificou-se que a elevação do nível do mar intensifica riscos socioambientais, demandando políticas públicas de adaptação e mitigação mais robustas.

Já na discussão, destaca-se que a redução das desigualdades e a proteção ambiental, princípios previstos na Constituição Federal de 1988 e nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030, são essenciais para reverter esse quadro. Torna-se necessária a ampliação da fiscalização pelos órgãos competentes e a adoção de recursos que assegurem

condições dignas às comunidades ribeirinhas, garantindo efetividade às leis ambientais e de direitos humanos já existentes.

Portanto, o combate ao racismo ambiental requer atuação multidisciplinar e interinstitucional, envolvendo as comunidades diretamente afetadas, a sociedade civil e os órgãos públicos. Essa abordagem fortalece os direitos humanos e ambientais previstos na legislação brasileira e legislação internacional, apontando caminhos concretos para uma governança portuária mais justa e sustentável

4 CONCLUSÃO

Conclui-se que o racismo ambiental está profundamente enraizado nas comunidades ribeirinhas do entorno do Porto de Santos, evidenciando desigualdades socioambientais locais e nacionais. Apesar do arcabouço jurídico existente, sua efetividade é limitada pela falta de fiscalização, omissão estatal e priorização do desenvolvimento econômico. As atividades portuárias, como dragagem, poluição industrial e elevação do nível do mar aumentam a vulnerabilidade dessas comunidades, comprometendo sua subsistência e direitos fundamentais, como saúde, dignidade e qualidade de vida. Torna-se, portanto, essencial implementar políticas públicas específicas, com transparência, fiscalização rigorosa e aplicação efetiva das normas ambientais, garantindo a responsabilidade das indústrias e a proteção das populações. O racismo ambiental constitui um desafio ético, jurídico e político que exige ações coordenadas do Estado, sociedade civil e organismos internacionais, sendo apenas por meio de esforços conjuntos possível assegurar igualdade de direitos e um meio ambiente equilibrado para as presentes e futuras gerações.

5 REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. 2023.

CHAVIS, Benjamin. Toxic Wastes and Race in the United States. United Church of Christ Commission, 1987.

PORTO, GONÇALVES, Carlos Walter. A Globalização da Natureza e a Natureza da

Globalização. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

MARTINS, Octaviano, M. Elaine. Vade Mecum de Direito Marítimo. Barueri, SP: Manole, 2015.

OIT. Convenção nº 169 sobre Povos Indígenas e Tribais, 1989.

ONU. Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável.

REVISTA PESQUISA FAPESP. Prevenir vale a pena. São Paulo: FAPESP, 2015. Disponível em: <https://share.google/9SqXGwIGJr5gQ6czK>.

ROMANI, M.A. Cultura caiçara e conflitos socioambientais em Santos. 2010.

RIBEIRO, Darci Frigo. Racismo Ambiental e Direitos Humanos. Revista Direito e Práxis, 2020.